

Příloha č. 1

SPECIFIKACE DÍLA

**Projektová dokumentace pro územní
rozhodnutí (DÚR)**

Název akce:

**„PD STS a DUR pro rozšíření terminálové
kapacity letiště Praha/ Ruzyně – Tunelová
část “**

Datum vydání: 15.10.2022

OBSAH

SEZNAM ZKRATEK.....	2
1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA.....	3
1.1 Definice.....	3
1.2 Předmět zadání.....	3
1.3 Hlavní cíle stavby	3
2. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ.....	4
2.1 Všeobecně.....	4
2.2 Dopravní technologie.....	4
2.3 Konstrukční řešení tunelů	4

SEZNAM ZKRATEK

Není-li v těchto Technických požadavcích výslovně uvedeno jinak, mají zkratky použité v těchto Technických požadavcích význam definovaný ve Všeobecných technických podmínkách.

SŽ Správa železnic, státní organizace

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA

1.1 Definice

Pojmy označené v tomto dokumentu velkými písmeny mají následující význam:

- 1.1.1 **„Rozšíření terminálových kapacit – Etapa I.“** znamená stavební úpravy budovy č.p. 1017 nacházející se na pozemcích č. 2561/1, 2564/12, 2567/1, 2567/63, 2567/86, 2567/106, 2570/1, 2570/4, všechny v k.ú. Ruzyně, obec Praha, které budou spočívat v rozšíření budovy v části navazující na jihovýchodní fasádu stávajícího Terminálu 2, ve vybudování nového odbavovacího prstu D s 5 pevnými stojánky pro „wide-body“ letadla včetně napojení na odbavovací plochu Apron D2. Odbavovací prst D bude sloužit především k odbavení z/do non schengenského prostoru. Součástí rozšíření budovy Terminálu 2 je i rozšíření technického zázemí pro třídění zavazadel, technického a technologického vybavení;
- 1.1.2 **„Letiště“** znamená veřejné mezinárodní civilní letiště Praha/Ruzyně (mezinárodní civilní Letiště Václava Havla);
- 1.1.3 **„Pozemky“** znamená parcely č. 2564/12, 2567/1, 2567/63, 2567/104, 2567/106, 2567/107, 2570/1 všechny v k.ú. Ruzyně, obec Praha, pod kterými bude postaven Tunel pod Terminálem 2, pozemky jsou ve vlastnictví LP;
- 1.1.4 **„Stavby“** znamená společně stavba Rozšíření terminálových kapacit – Etapa I včetně příslušné tunelové části;
- 1.1.5 **„Tunel“** znamená podzemní stavbu se samostatným účelovým určením, která se bude nacházet v trase přibližně východo-západního směřování začínající v místě ukončení stavby „Modernizace a novostavba trati Praha-Veleslavín (včetně) Praha-Letiště Václava Havla (včetně)“ v km 17,008.0253, respektive v km 3,882.442 a končící v km cca 0+650,000 (k.č.1) dle „Studie zaokruhování železničního spojení letiště Václava Havla do trati Praha – letiště VH – Kladno“ (zpracovatel SUDOP EU a.s. v 09/2019); Tunel, jakožto podzemní stavba, zahrnuje i další provozně-technické stavby a prvky, které slouží k provozu Tunelu, přístupu do Tunelu, obsluze a servisu Tunelu, odvětrání a napájení Tunelu apod., a to i v případě, že se tyto prvky nacházejí zcela či zčásti nad zemí nebo mimo hlavní stavbu Tunelu;
- 1.1.6 **„Tunelová část“** znamená část Tunelu, která se bude nacházet pod Pozemky, jako stavební příprava betonového skeletu pro budoucí vybavení a osazení Tunelu jako železniční dráhy. Dle staniční z TEP je tunelová část vymezena v km 3,600.000 – km 3,881.400

1.2 Předmět zadání

- 1.2.1 Předmětem Díla je vypracování části dokumentace pro územní rozhodnutí („DUR“) pro objekty Správy železnic, státní organizace (dále jen „SŽ“) „Tunelová část pod rozšířením terminálu 2“, pro které jsou v této dokumentaci dány technické požadavky na zpracování.
- 1.2.2 Toto dílo je součástí širší investiční akce „Zaokruhování železničního spojení Letiště Václava Havla do trati Praha – Letiště VH – Kladno“.

1.3 Hlavní cíle stavby

- 1.3.1 Tato stavba navazuje na soubor staveb „Železniční spojení Prahy, Letiště Ruzyně a Kladna“. V současné době není letiště obsluhováno žádnou kolejovou osobní dopravou. Výhledové potřeby letiště jsou tedy v zajištění nové dopravní infrastruktury. Cílem je koordinace s rozvojovými plány Letiště a umožnění budoucího zavedení příměstské, spěšné a dálkové dopravy přímo na letiště a to ve směru od Jenče. Hlavními cíli stavby jsou přímé napojení Prahy a Kladna na letiště (bez nutnosti přestupu ve stanici Praha-Ruzyně) a umožnění budoucího přímého napojení pražského Hlavního nádraží na letiště (přes stanice Praha-Smíchov a Hostivice).

- 1.3.2 Stavba tunelové části bude přímo navazovat na dílo SO 01-07-01 Železniční tunel v km 0,8 - km 2,5, resp. na jeho pokračující část SO 01-07-02 v km 2,5 - km 4. Stavební objekt SO 01-70-02 řeší stavební část tunelového objektu od napojení na tunel v km 2,5 do staničení km 4. Tunelová část bude přímo propojena se stavbou ŽST Praha – Letiště Václava Havla. Ta je ukončena staničením v km 5,731 (staničení dle PDPS Novostavby ŽST Praha – Letiště Václava Havla, zpracovatel Metroprojekt). Dle TEP je staničení řešené tunelové části v km 3,600.000 – km 3,881.400

2. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

2.1 Všeobecně

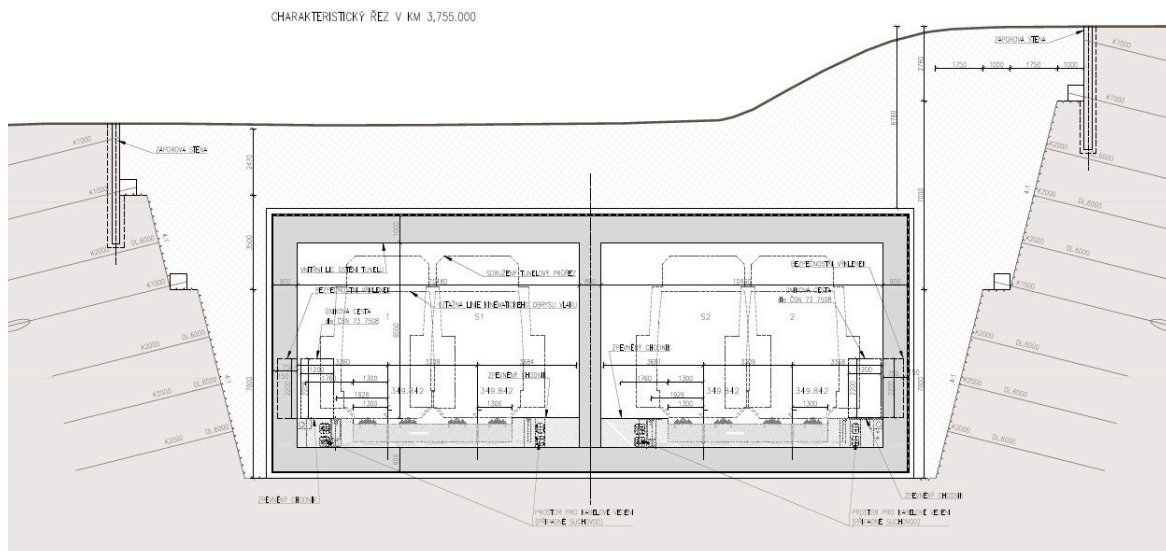
- 2.1.1 Technické řešení vychází z dopracování TEP „Studie zaokružování železničního spojení letiště Václava Havla do trati Praha – Letiště VH – Kladno – doplnění 2020“.

2.2 Dopravní technologie

- 2.2.1 Bude součástí dokumentace na zpracování ZP a DUR „Zaokružování železničního spojení Letiště Václava Havla do trati Praha – Letiště VH – Kladno“, nebude předmětem řešené projektové dokumentace.

2.3 Konstrukční řešení tunelů

- 2.3.1 Konstrukčně se jedná o železobetonový monolitický hloubený tunel obdélníkového profilu s vnější hydroizolací (s tvrdou ochranou), betonovaný po jednotlivých betonážních blocích v pažené stavební jámě. Budoucí kolejové lože tvoří pevná jízdní dráha. Z důvodů zahlušení kolejového rozpletu se v trase celého tunelu vyskytuje jednokolejný tunelový profil, dvukolejný tunelový profil, tříkolejný tunelový profil a čtyřkolejný tunelový profil. V předmětném úseku pod rozšířením terminálu 2 se ale jedná o dva dvukolejné tunely.



- 2.3.2 Tunelová část v úseku v km 3,600.000 – km 3,881.400 je součástí celého úseku, kde jsou hloubené tunely prováděny v otevřené stavební jámě pažené v horní části kotvenou záporovou stěnou nebo, v případě dostatečného prostoru, prostým svahováním. Spodní část jámy v tvrdých horninách (navětralé a zdravé slínovce) bude navržen skalní svah ve sklonu 4:1 až 5:1 stabilizovaný stříkaným betonem a krátkými tyčovými kotvami.

Železobetonové podzemní konstrukce budou izolovány použitím foliové izolace dle příslušného zatížení (zemní vlhkost, tlaková podzemní voda, korozní účinky bludných proudů). U této rámové konstrukce tunelů je izolace uzavřená.

Ve stěnách tunelu budou provedeny záchranné výklenky vstřícně po obou stranách tunelu, vzájemná osová vzdálenost v podélném směru maximálně 25,0 m, minimální světlé rozměry výklenků šířka = 2000 mm, hloubka = 750 mm, výška = 2200 mm.

Ověřovací doložka změny datového formátu dokumentu podle § 69a zákona č. 499/2004 Sb.

Doložka číslo: 4636220

Původní datový formát: application/pdf

UUID původní komponenty: ed7ac86f-a772-4895-bee7-e6d60613aafb

Jméno a příjmení osoby, která změnu formátu dokumentu provedla:

System ERMS (zpracovatel dokumentu Daniela KUBÍNOVÁ)

Subjekt, který změnu formátu provedl: Správa železnic, státní organizace

Datum vyhotovení ověřovací doložky: 22.05.2024 16:00:23



1cc7aca0-5343-49d0-9d37-001aa84b837d