

## **Technická studie proveditelnosti nové komunikace Cargo – Hangár F**

Předmětem díla je tvorba dokumentace technické studie proveditelnosti, tedy komplexní zhodnocení možnosti stavby nové komunikační sítě ve veřejné části letiště Praha/Ruzyně v prostoru před cargo terminály společností Menzies a Skyport. Součástí řešení je i podjezd komunikace Aviatická a napojení na stávající ulici K Letišti. Dopravní skelet a návrh dopravního řešení vzešel ze Zastavovacího plánu Sever (dále jen „ZPS“) veřejné části areálu letiště Praha/Ruzyně, které reaguje na stávající i budoucí potřeby rozvoje letiště v nejbližších desítkách let. Na tuto nově vytvořenou komunikační síť mají být napojeny jak stávající objekty a komunikace, tak komunikace a objekty plánované. Nová komunikace se má stát páteří pro rozvoj území a jeho zpřístupnění. Nedílnou součástí je také zhodnocení možností etapizace budoucí realizace komunikace ve vazbě na výstavbu objektů dle ZPS.

Řešené území začíná stávající křižovatkou ulice K Letišti s větvemi na ulici Aviatická, kde by stávající styková křižovatka měla být nahrazena novou okružní křižovatkou, dále komunikace pokračuje ve směru z letiště podél ulice Laglerové a následuje křižovatka napojující ulici Aviatická. Za touto křižovatkou vede komunikace v souběhu s ulicí Laglerovou. V budoucnu bude komunikace doplněna v těchto místech dalším množstvím sjezdů (křižovatek) do přilehlých parkovacích domů a objektů. Na konci této části komunikace bude umístěna křižovatka, která zajistí sjezd z Aviatické ulice přes Security point (není součástí tohoto návrhu), a napojení stávajícího areálu společnosti Skyport.

Dále musí studie vyřešit podejití ulice Aviatická, resp. plánované MUK Aviatická, která má územní rozhodnutí. Za křižováním ulice Aviatická pokračuje vedení uvažované komunikace po orné půdě a napojuje stávající objekt čistírny odpadních vod ČOV/ČKV Jih. Komunikace poté napojuje novým sjezdem a nájezdem ulici Aviatická a ulici K Letišti a vede až ke stávajícím objektům hotelu Holiday Inn a administrativní budovy Travel Service. Mezi těmito objekty by měla komunikace projít a novou křižovatkou se napojit na stávající ulici K Letišti (viz situace č. 3).

Studie bude zadavatelem použita jako jeden z podkladů sloužící pro další koncipování záměru a výběr zhotovitele navazujícího stupně projektové přípravy, tzn. pro dokumentaci k získání územního rozhodnutí.

Základním požadovaným výstupem technické studie proveditelnosti je:

- Zhodnocení legislativního a normového prostředí, stanovení zatížitelnosti, výčet norem a předpisů, podle kterých bude projektováno
- Určení základních návrhových parametrů
- Návrh variantního technického dopravního řešení (mj. s ohledem na majetkoprávní vztahy a souvislosti)
- Stanovení odhadu nákladů dle „Požadavky ČAH/LP na zpracování odhadů investičních nákladů“
- Návrh úprav stávající dopravní infrastruktury, (případný vliv mimo řešené území)
- Posouzení vlivů na rozvoj komunikační sítě vyplývajících ze stávající majetkoprávní situace v území, včetně zpracování variantních řešení návrhu v lokalitách s neúplným pozemkovým vlastnictvím na straně ČAH/LP
- Vliv stávajícího Územního plánu hl. m. Prahy a Metropolitního plánu (ve znění aktuálního návrhu k připomínkám) na rozvoj komunikační sítě
- Zhodnocení postupu realizace/etapizace a identifikace omezujících vlivů plynoucích z realizace komunikací pro provoz letiště
- Vliv stavby na související infrastrukturu (demolice, kácení, veřejné osvětlení, sítě technické infrastruktury, portály dopravního značení, reklamní portály, objekty Holiday Inn, Travel Servis) včetně odhadu nákladů na překládky, úpravy, změny
- Závěry, doporučení a podklady pro další stupeň projektové přípravy, ekonomické posouzení, důležité bilance
- Seznam/Specifikace podkladů nutných pro další stupeň projektové dokumentace

Návrh bude proveden podle aktuálně platných norem, především základních ČSN a TP souvisejících s projektováním pozemních komunikací a mostních konstrukcí. Obsah dokumentace je dán směrnicí pro dokumentaci staveb PK.

Podrobné detaily budou stanoveny a rozpracovány ve spolupráci Zpracovatele a zástupců Objednatele v rámci úvodních technických rad.

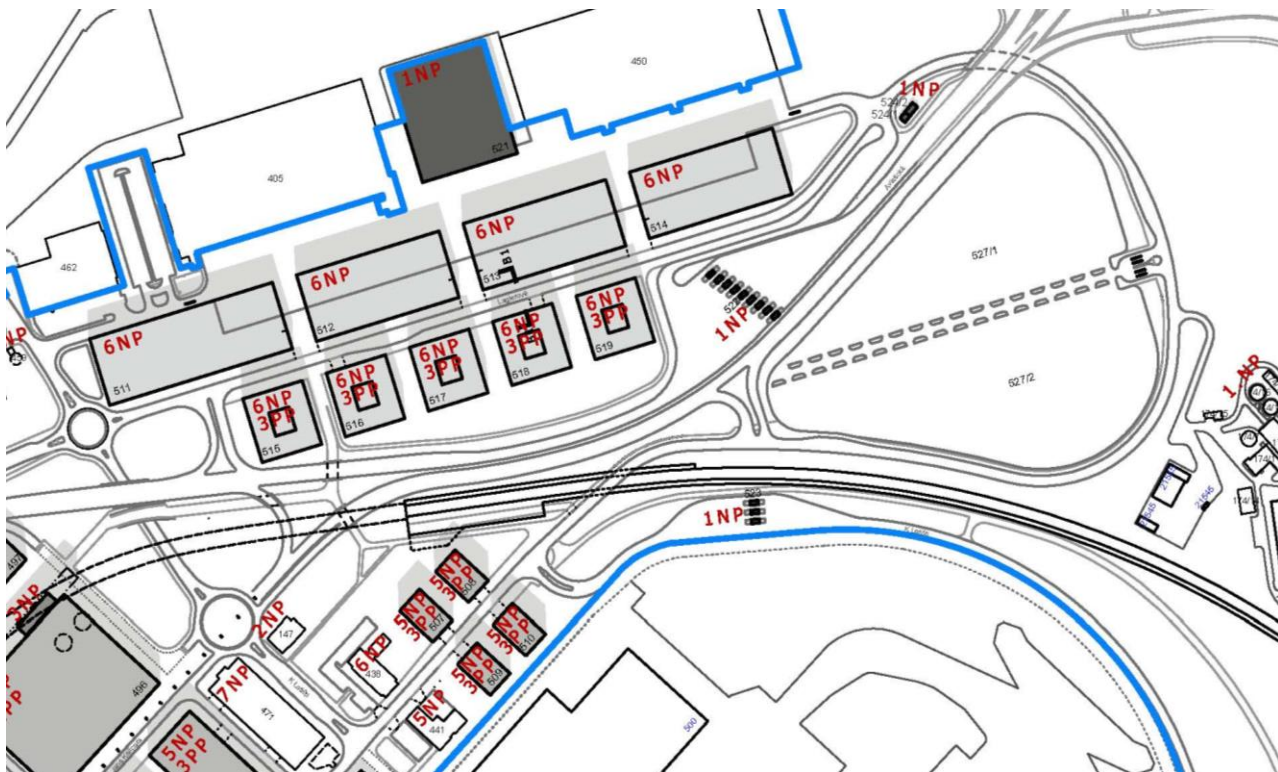
Výhledové související stavby:

- Modernizace a novostavba trati Praha – Veleslavín (včetně) Praha – Letiště Václava Havla (včetně) – Přípravná dokumentace/DUR 05/2017
- MÚK Aviatická – DUR 06/2016, (UR je v právní moci)
- Security pointy
- Rozšíření ČOV/ČKV Jih
- paralelní RWY 06R/24L a vyvolané přeložky VTL plynu

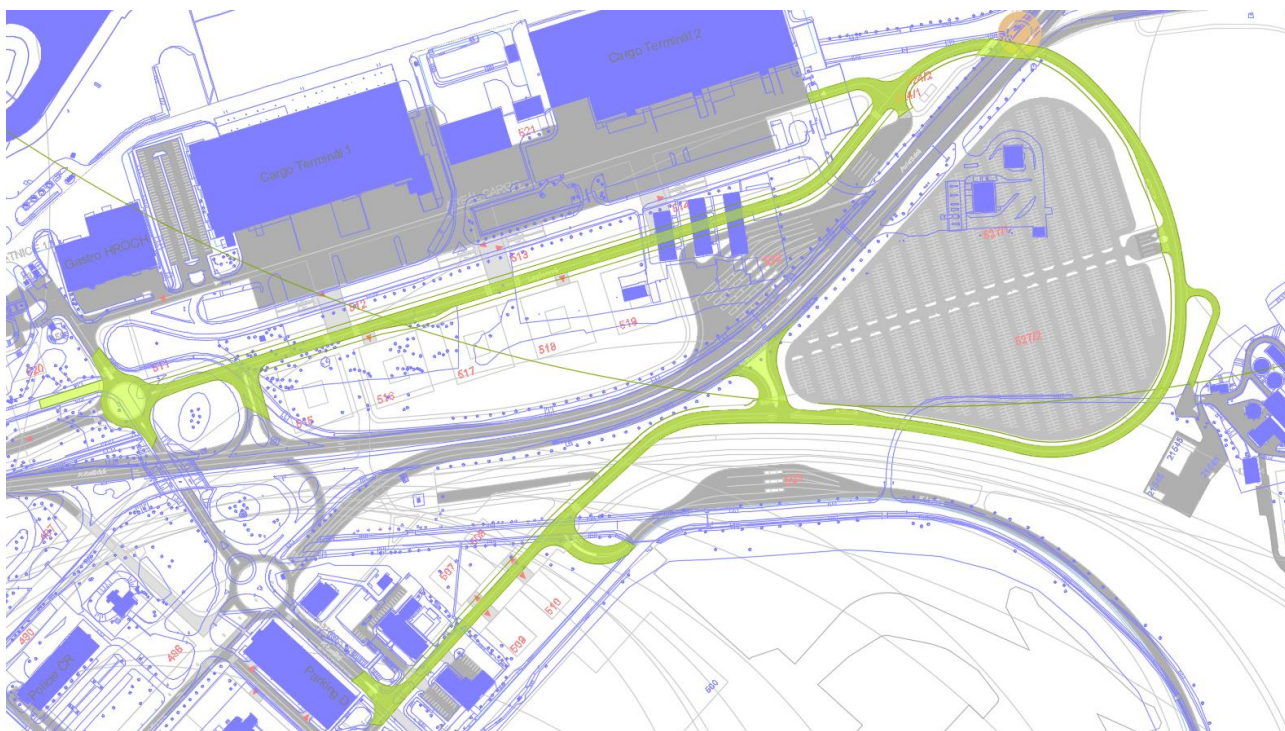
Situace č. 1 – stávající stav řešeného území



Situace č. 2 – výhledový stav dle Zastavovacího plánu Sever



Situace č. 3 – předpokládané řešené části



Zeleně je řešená komunikační síť

## Požadavky Zadavatele na zpracování odhadů investičních nákladů

Jedná se o požadavky na zpracování odhadu nákladů pro studii, DUR a DSP. V jednotlivých fázích bude odhad nákladů aktualizován dle níže uvedených požadavků.

### Obsah a forma výstupu odhadu investičních nákladů

- Uvedení podkladů, které byly pro propočet poskytnuty objednatelem a na základě kterých byl odhad investičních nákladů proveden.
- Základní údaje - název, místo, datum, objednatel, zpracovatel
- Jednoduchý popis stavby se zaměřením na okolnosti související s cenou stavby
- Sestavení rekapitulace stavby součtem cen jednotlivých objektů
- Doplnění a dopočet všech vedlejších a ostatních nákladů, souvisejících se stavbou a do objektů nezapočítaných
- Cena stavby celkem bez DPH

### Postup pro vytvoření propočtu nákladů

Pokud není z dokumentace zřejmé, provede se rozčlenění stavby na stavební objekty. Kritériem je členění podle funkce a konstrukčního systému. Jednotlivé stavební objekty budou zatříděny podle charakteru, účelu a konstrukčního systému.

### Pro každý objekt samostatně se provede:

- **Výpočet obestavěného prostoru**  
Součástí výpočtu bude zřetelný postup a způsob výpočtu. Budou použity MUJ, např. pro budovy se obvykle stanovuje obestavěný prostor (m<sup>3</sup>), pro komunikace a plochy se stanovuje plocha (m<sup>2</sup>), u inženýrských sítí délka (m), pro technologické celky komplety (kpl).
- **Ocenění objektu**  
Pro danou úroveň dokumentace lze ve většině případů použít ocenění, které vychází ze srovnání s již realizovanými stavebními objekty.
- **Ocenění technologické části oceňované stavby**  
V případě obdobných realizací technologických částí se vychází ze srovnání s již realizovanými projekty. V případě specifických celků je třeba vycházet z odhadu odborné společnosti. Tento odhad bude dodán společně s celkovým odhadem investičních nákladů.
- **Ostatní a vedlejší náklady související s budoucí realizací stavby**  
V případě, že MUJ nebo RO (rozpočtové ukazatele) neobsahují započítané vedlejší náklady, je nutno stanovit druhy a způsob výpočtu jednotlivých vedlejších nákladů, které s provedením souvisí a nejsou zahrnuty v základních sazbách. Patří sem například - provozní vlivy, bezpečnostní opatření (vystavení ID karet, školení, vjezdová povolení), vedlejší náklady, práce v režimu 24h, zařízení stavenišť, rezerva, náklady na projekt a inženýrskou činnost.
- **Vytipování kritických míst**  
Skutečnosti, které z pohledu úplnosti a podrobnosti předané dokumentace, mohou mít vliv na propočtenou cenu. Na základě zkušeností vyjmenovat možnosti, které by mohly mít vliv na celkovou cenu a nejsou z dokumentace dostatečně zřejmé.

## Rekapitulace objektů

**Pro každý stavební objekt budou samostatně uvedeny tyto základní údaje:**

- Název objektu
- Stručný popis - charakteristika objektu
- Popis standardů konstrukcí, technologických částí a ostatních prací započtených do ceny
- Výpočet objemových / účelových jednotek včetně dokumentace postupu výpočtu
- Jednotková cena s dokumentací způsobu jejího sestavení
- Celková cena stavebního objektu
- Celková hodnota vedlejších nákladů
- Výčet případných rizikových částí, které z pohledu předané dokumentace mohou mít vliv na propočtenou cenu