

Informační memorandum o projektu PPP

Průzkum trhu

Praha – Letiště Václava Havla Praha – Kladno

Česká republika



Červen 2024

ÚVOD

Správa železnic, státní organizace (dále jen "SŽ"), provozovatel železniční infrastruktury v České republice, realizuje projekt železničního spojení Praha - Letiště Václava Havla Praha – Kladno (dále jen "PRAK"), který je významnou iniciativou zaměřenou na zlepšení dopravní sítě v České republice. Projekt, jehož součástí je i výstavba železničního napojení na Letiště Václava Havla Praha, řeší dlouhodobou mezeru v systému hromadné dopravy modernizované pražské aglomerace.

PRAK výrazně zvýší kapacitu železnice alepší komfort pro cestující a dojíždějící a zároveň zvýší spolehlivost a bezpečnost zavedením moderních zabezpečovacích a komunikačních systémů a odstraněním železničních přejezdů. Tato zlepšení budou mít pozitivní společenský dopad, neboť zvýší bezpečnost a zabezpečení osobní železniční dopravy a oblastí v okolí železničních stanic.

Kromě toho PRAK podpoří aktivní způsoby mobility začleněním cyklostezek z centra Prahy do Kladna a na Letiště Václava Havla Praha. Zlepšením konektivity na jedné z klíčových sub-aglomeračních dopravních tras v celém Česku bude PRAK motivovat k využívání veřejné dopravy a podporovat udržitelná řešení mobility.

Chybějící železniční spojení výrazně limituje další rozvoj Letiště Václava Havla Praha. Realizace železničního spojení by letišti umožnila splnit ekologické normy a usnadnila by jeho budoucí růst.

SŽ, provozovatel a správce české železniční infrastruktury ve vlastnictví státu, odpovídá za zajištění funkčnosti, provozu, modernizace a rozvoje železniční sítě v souladu s příslušnými zákony, zejména zákonem o dráhách¹ a zákonem o Správě železnic².

SŽ, Ministerstvo dopravy (dále jen "MD") a Státní fond dopravní infrastruktury (dále jen "SFDI") připravují v rámci realizace celého projektu PRAK model partnerství veřejného a soukromého sektoru (PPP) pro úseky ze stanice Praha-Veleslavín na Letiště Václava Havla Praha a napojení zpět na hlavní trať Praha – Kladno (dále také „Projekt“), který odráží strategický přístup k využití odborných znalostí a zdrojů soukromého sektoru. Tento přístup je v souladu se závazkem SŽ poskytovat účinná a efektivní řešení dopravní infrastruktury ve prospěch občanů a ekonomiky České republiky.

V této souvislosti požádala SŽ Evropskou banku pro obnovu a rozvoj (dále jen „EBRD“) o technickou pomoc s přípravou výběrového řízení pro PPP PRAK a o podporu až do finančního uzavření.

EBRD pověřila konsorcium společností Deloitte Advisory s.r.o., Česká spořitelna, a.s., PORTOS, advokátní kancelář s.r.o. a AFRY CZ s.r.o. (dále jen "Konzultant") realizací zakázky s názvem "Příprava PPP a poradenská podpora pro výběrové řízení: Praha - Letiště Václava Havla Praha – Kladno".

Konzultant navázal na zpracovanou studii proveditelnosti PRAK, která prokázala potenciál Hodnoty za peníze, a nyní připravuje výběrové řízení na výběr Koncesionáře. Pro některé parametry projektu je možné několik různých přístupů, proto bylo rozhodnuto zapojit trh a získat zpětnou vazbu. Tato zpětná vazba pomůže Konzultantovi při vytváření počáteční verze smlouvy a nastavení profilu Koncesionáře (kritéria výběrového řízení) pro následnou fázi výběrového řízení tak, aby byla pro trh co nejpřijatelnější.

¹ Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách

² Zákon č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, o Správě železnic, státní organizace a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů

V případě nejasností v odpovědích účastníků nebo za účelem hlubšího vyjasnění daných témat může být ze strany SŽ, EBRD a Konzultanta iniciováno online jednání s některými účastníky průzkumu ve formátu 1:1.

Na začátku podzimu (začátkem září 2024) proběhne investorská konference, kde budou potenciálním zájemcům představeny základní rysy nadcházející soutěže odrážející výsledky tohoto průzkumu trhu.

Chápeme, že Váš čas je cenný, a chceme Vás ujistit, že není nutné odpovídat na každou jednotlivou otázku. Prosíme Vás, abyste se zaměřili na ty otázky, které jsou v souladu s Vaší oblastí odborných znalostí.

Dotazník byl primárně sestaven v anglickém jazyce. Česká verze je pouze jeho mutací. Na otázky lze odpovídat jak v českém, tak i v anglickém jazyce.

Navrhovaný harmonogram průzkumu trhu³:

- Zveřejnění dotazníku průzkumu trhu (12.06.2024)
- Sběr zpětné vazby prostřednictvím strukturovaného dotazníku (12. 6. 2024 – 27. 6. 2024)
- Termín pro odevzdání dotazníku (27. 6. 2024)
- Analýza odpovědí za účelem identifikace klíčových poznatků a preferencí (červen/červenec–srpen 2024)
- Individuální pohovory (červen/červenec–srpen 2024)
 - Vedení individuálních rozhovorů s vybranými respondenty na základě jejich zpětné vazby pro hlubší vhled
 - Shromažďování podrobných perspektiv pro upřesnění rozsahu Projektu a požadavků na výběrové řízení
- Investorská konference – začátek podzimu (začátek září 2024)
 - Představení úvodních charakteristik soutěže potenciálním investorům
 - Diskuse o zpětné vazbě získané během průzkumu trhu
 - Umožnit potenciálním uchazečům klást otázky a poskytovat další informace
- Zapracování zpětné vazby:
 - Integrace poznatků z průzkumu trhu do plánování Projektu a zadávací dokumentace (v maximální možné míře)
 - Provedení nezbytných úprav tak, aby odpovídaly očekáváním trhu

³ Konzultant informuje, že průzkum trhu je jednáním dle § 33 ZZVZ. Odpovědi obdržené od dodavatelů nebudou použity jako nabídky na plnění veřejné zakázky, na jejichž základě by mohla být smlouva uzavřena. Průzkum trhu rovněž nezavazuje Zadavatele k zahájení zadávacího řízení podle ZZVZ.

Budou-li pro stanovení podmínek veřejné zakázky využity informace z průzkumu trhu, bude Zadavatel postupovat v souladu se ZZVZ, zejména s § 36 odst. 4.

Průzkum trhu ani obsah jakéhokoli prohlášení veřejného zadavatele nezakládá žádný závazek veřejného zadavatele vůči jakémukoliv dodavateli v souvislosti s Projektem nebo veřejnou zakázkou, ani nezakládá žádný závazek dodavatele vůči veřejnému zadavateli v souvislosti s Projektem nebo veřejnou zakázkou.

- Zahájení výběrového řízení – do konce roku 2024

Jménem projektového týmu bychom Vám rádi poděkovali za Váš čas a spolupráci.

V případě jakýchkoliv dotazů nás neváhejte kontaktovat.

Svou reakci nám prosím zašlete na následující e-mailové adresy do 27. června 2024.

- K: Správa železnic, státní organizace E-mail: ppp@spravazeleznic.cz
- CC: Kateřina Komárková – Deloitte E-mail: kkomarkova@deloittece.com
Martin Janeček – EBRD E-mail: janecekm@ebrd.com

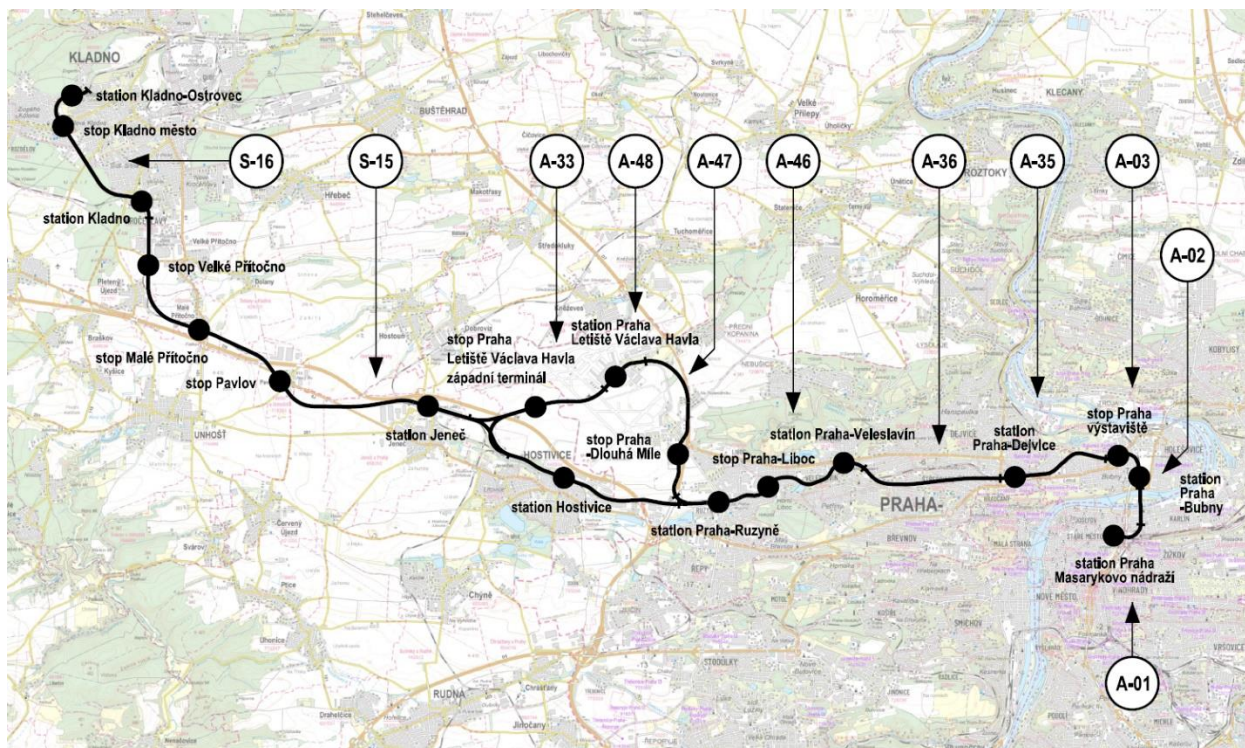
POPIS PROJEKTU

Modernizace trati Praha – Kladno s napojením na Letiště Václava Havla Praha (PRAK) je projektem kapacitní příměstské železniční trati ze stanice Praha Masarykovo nádraží nacházející se v historickém centru Prahy, do stanice Kladno-Ostrovec, která by vznikla formou modernizace části stávající železniční trati č. 120. Zároveň vytvoří železniční napojení Letiště Václava Havla Praha, jediného mezinárodního letiště v Praze.

Celý projekt je rozdělen do 11 úseků, z nichž 4 byly vybrány k realizaci prostřednictvím PPP ("Projekt").

PRAK

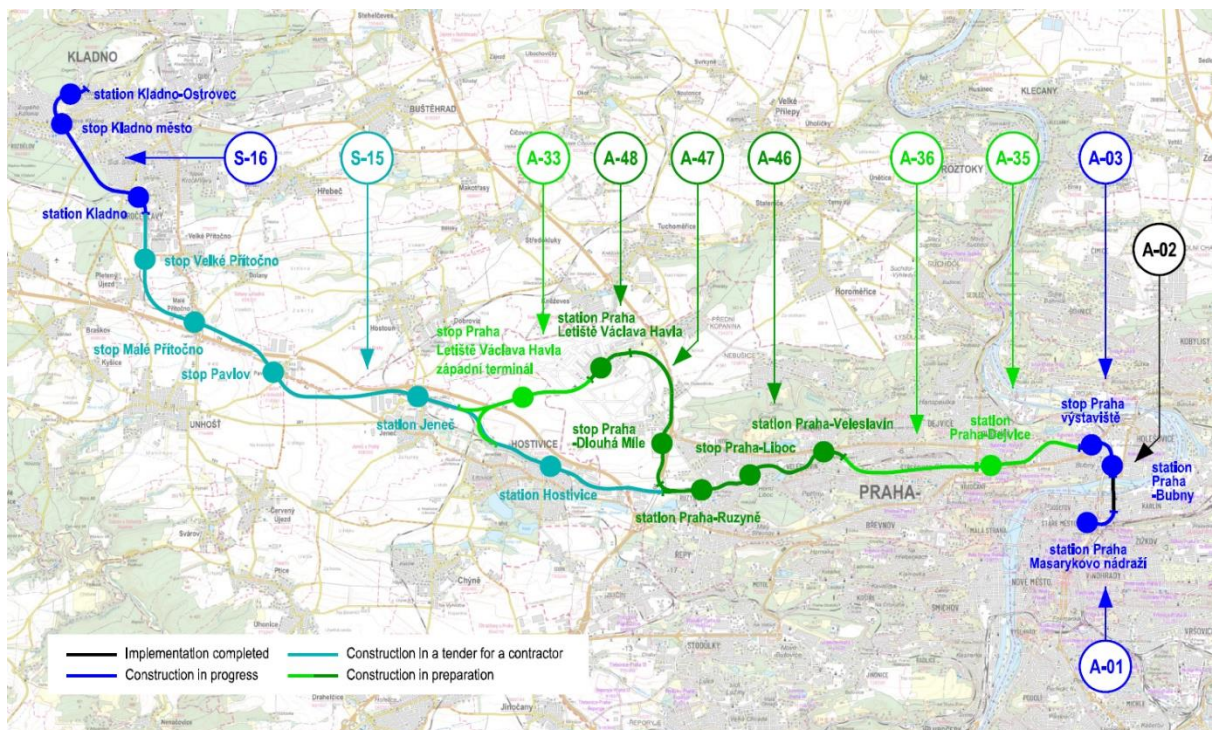
Projekt modernizace železničního spojení Praha Masarykovo nádraží – Kladno-Ostrovec představuje komplexní modernizaci železniční trati č. 120, její zdvoukolejnění, elektrifikaci střídavým napájením 25 kV a vybavení moderními sdělovacími a zabezpečovacími technologiemi. Ve všech stanicích a zastávkách budou vybudována nová nástupiště s bezbariérovým přístupem.



PRAK je rozdělen do následujících úseků:

- A-01 Modernizace a dostavba ŽST Praha Masarykovo nádraží
- A-02 Rekonstrukce Negrelliho viaduktu
- A-03 Modernizace trati Praha-Bubny (včetně stanice) – Praha Výstaviště (včetně zastávky)
- A-35 Modernizace trati Praha-Výstaviště (bez zastávky) - Praha-Dejvice (včetně stanice)
- A-36 Modernizace trati Praha-Dejvice (bez stanice) - Praha-Veleslavin (bez stanice)
- **A-46 Modernizace trati Praha-Veleslavin (včetně stanice) - Praha-Ruzyně (včetně stanice)**
- **A-47 Novostavba trati Praha-Ruzyně (bez stanice) - Praha Letiště Václava Havla (bez stanice)**
- **A-48 Novostavba železniční stanice Praha Letiště Václava Havla**

- A-33 Zaokruhování železničního spojení Letiště Václava Havla Praha do trati Praha – Letiště VH – Kladno
- S-15 Modernizace trati Praha-Ruzyně (bez stanice) - Kladno (bez stanice)
- S-16 Modernizace trati Kladno (včetně stanice) - Kladno-Ostrovec (včetně stanice)



PROJEKT

Rozhodnutím vlády ČR č. 577 ze dne 16. srpna 2023 byl ministr dopravy ve spolupráci se SŽ pověřen realizací vybraných úseků PRAK prostřednictvím modelu partnerství veřejného a soukromého sektoru. Tento Projekt se tak stává pilotním PPP železničním projektem v České republice.

Základní popis úseků

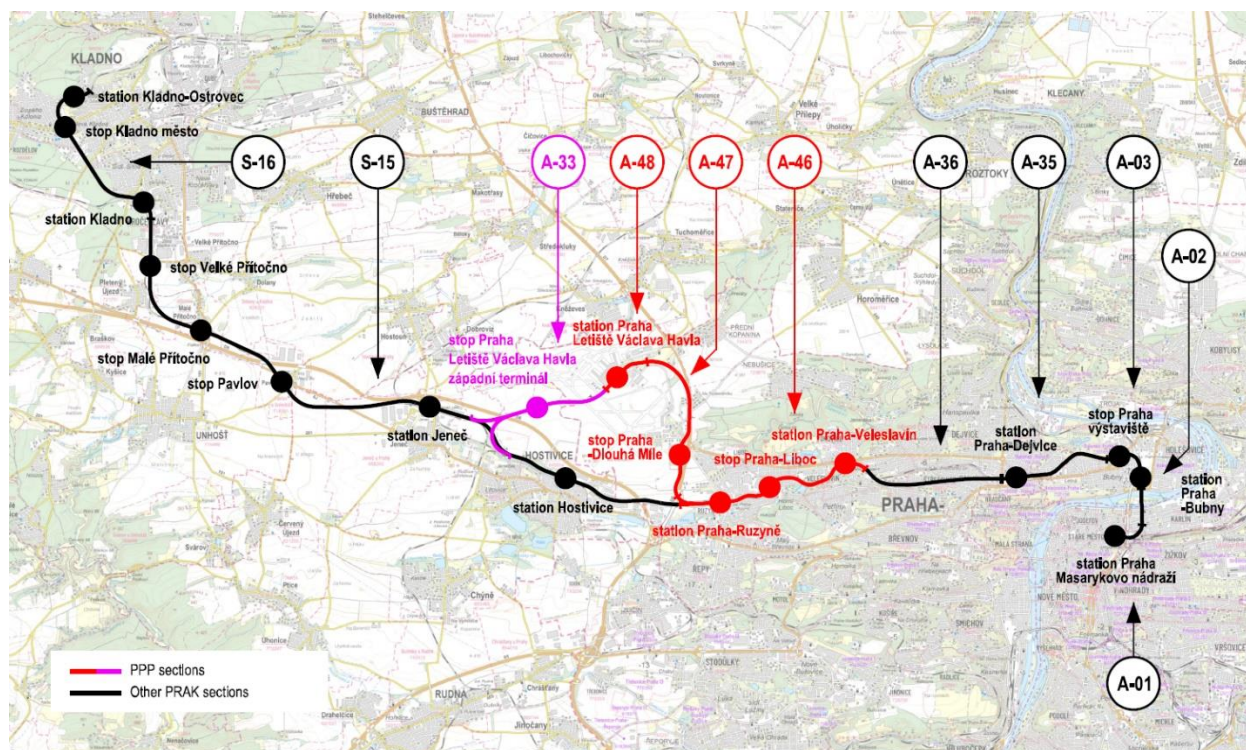
Úsek Praha-Veleslavin – Praha-Ruzyně (označen A-46) bude zcela nová dvoukolejná elektrizovaná trať, která má být vybudována v trase historické, a v současné době stále provozované jednokolejné neelektrizované trati. Ze stanice Praha-Ruzyně na pražské Letiště Václava Havla (označeno A-47) půjde o novostavbu dvoukolejné a elektrizované trati na zelené louce s multimodálním uzlem pro příměstskou dopravu uprostřed úseku (Terminál Dlouhá Mile). Na tento úsek naváže železniční stanice Praha Letiště Václava Havla (označena A-48).

Posledním úsekem je tzv. "zaokruhování" (označeno A-33), tedy prodloužení trati pod letištní plochou, čímž vznikne spojení zpět na hlavní trať Praha – Kladno ve směru na Kladno i na Hostivice. Toto "zaokruhování" umožní některým vlakům jezdit z Prahy do Kladna přímo přes letiště. Úsek "zaokruhování" přinese také možnost dostat se na letiště dálkovými vlaky přímo z pražského hlavního nádraží v souladu s nařízením EU o transevropských dopravních sítích TEN-T.

Z celého PRAKu byly pouze výše uvedené úseky A-46, A-47, A-48 a A-33 definovány jako součást Projektu a jsou uvažovány pro model PPP.

Aby nedocházelo k nedorozuměním, výstavba úseku S-15 z Prahy-Ruzyně do Kladna, o kterém se ve fázi studie proveditelnosti uvažovalo jako o možné součásti odpovědnosti Koncesionáře DBFM (navrhni-postav-financuj-spravuj), je v současné době obstarávána tradiční metodou (standardní veřejná zakázka s předpokládanou částí financování EU). V případě, že zpětná vazba z trhu neuvede zásadní důvody pro zařazení této části do odpovědnosti Koncesionáře za opravy a údržbu, nebude do Projektu zahrnuta. Předpokládá se, že úsek S-15 bude vybudován v letech 2025 až 2028. V současné době probíhá výběrové řízení na zhotovitele stavby, plánuje se zajištění spolufinancování stavby z evropských fondů. Tento proces by mohl být zastaven pouze z velmi závažných a dosud neidentifikovaných důvodů.

Tomuto tématu se věnuje i příložený dotazník.



Videovizualizace související s Projektem:

- Úseky A-46 – A-48: <https://www.youtube.com/watch?v=q4XEIP4j5lg>
 - Vizualizace jsou datovány k 07/2020.
- Terminál Dlouhá Měle: <https://www.youtube.com/watch?v=XWz3uL9SDBU>

SOUHRN OČEKÁVANÝCH PARAMETRŮ PROJEKTU

| | |
|--------------------------|---|
| Zadavatel | SŽ společně s MD jako společný zadavatel. |
| Vlastnictví aktiv | Zákonným vlastníkem majetku Projektu bude Česká republika, přičemž SŽ bude mít právo s tímto majetkem státu hospodařit jménem státu. |
| Zadávací řízení | <p>Zadávací řízení se bude řídit především platnou českou legislativou, zejména zákonem o zadávání veřejných zakázek (zákon č. 134/2016 Sb.).</p> <p>Nařízení (EU) 2022/2560 (nařízení o FSR) musí uchazeči a jejich subdodavatelé ze zemí mimo EU zohlednit.</p> <p>Zadávací řízení bude probíhat formou soutěžního dialogu (§ 68 zákona o zadávání veřejných zakázek).</p> <p>Do užšího výběru se dostanou 4 účastníci.</p> <p>Očekávají se nejméně 4 jednací kola (dva dny pro každé kolo a každého uchazeče).</p> |
| Rozsah Projektu | <p>Rozsah projektu zahrnuje modernizaci a výstavbu částí PRAK, který spojuje hlavní město České republiky - Prahu s Letištěm Václava Havla a Kladnem. Ne všechny části PRAK jsou realizovány podle modelu PPP.</p> <p>Projekt (PPP části PRAK) obsahuje následující části:</p> <ul style="list-style-type: none"> • A-46 Modernizace trati Praha-Veleslavín (včetně stanice) - Praha-Ruzyně (včetně stanice), • A-47 Novostavba trati Praha-Ruzyně (bez stanice) – Praha Letiště Václava Havla (bez stanice), • A-48 Novostavba železniční stanice Praha Letiště Václava Havla, • A-33 Novostavba zaokružování železničního spojení Letiště Václava Havla Praha na trať Praha – Kladno. <p>Projekt zahrnuje návrh, výstavbu, financování a údržbu (DBFM) 14,337 km železniční trati.</p> <div data-bbox="483 1409 1295 1856"> <p>PRAK Overview of construction sections</p> <p>The diagram shows the PRAK route from Kladno to Praha. Stations include Kladno-Čstrovic, Kladno město, Kladno, Velké Příbuzno, Malé Příbuzno, Pavlov, Jereč, Hostivice, Praha-Ruzyně, Praha-Liboc, Praha-Veleslavín, Praha-Dejvice, Praha výbaviště, Praha-Bunov, and Praha Masarykovo náměstí. Construction sections are color-coded: red for PPP sections (A-33, A-46, A-47, A-48) and blue for other PRAK sections (S-16, S-15, A-01 to A-03, A-36). Key infrastructure points like Praha-Letiště Václava Havla and Praha-Okružná Mile are also marked.</p> </div> |

| | |
|--------------------|---|
| Fáze návrhu | <p>Úseky A-46, A-47 a A-48 jsou projektovány v režimu BIM. Předpokládá se, že i úsek A-33 bude navrhován v režimu BIM. To platí pro všechny úrovně dokumentace. Bude zohledněna datová struktura SFDI pro BIM modelování. SŽ/MO předpokládá nutnost implementace CDE. Předpokládá se, že pro výměnu všech informací relevantních pro projekt během fáze návrhu, výstavby a údržby bude zřízeno společné datové úložiště (CDE). Podrobnosti budou projednány v soutěžním dialogu.</p> <p>Úseky A-46, A-47 a A-48</p> <p>V rámci Projektu SŽ zajistí zpracování dokumentace potřebné pro vydání povolení stavby v souladu se stavebním zákonem (zákon č. 283/2021 Sb.). Také samotné povolovací řízení až k zisku povolení bude vyřizovat SŽ.</p> <p>Předmětem zakázky tedy budou úpravy/zpracování realizační projektové dokumentace (návrh bude rovněž poskytnutý SŽ), dle požadavků SŽ dohodnutých s uchazeči v rámci soutěžního dialogu.</p> <p>Předpokládá se, že Koncesionář bude moci navrhovat změny předložené projektové dokumentace (možnost podat v rámci nabídky upravené/odlišné řešení), přičemž zadávací podmínky budou stanovovat omezení možnosti navrhovat odchylná řešení (typicky vzhledem k nutnosti strukturálních změn vydaných povolení). Minimální technické požadavky budou stanoveny a projednány společně s uchazeči ve fázi soutěžního dialogu. Předpokládá se, že pokud nastane nutnost změny povolení, která vyplývá ze schváleného minimálního technického požadavku nebo ze změn navržených Koncesionářem, bude povinností Koncesionáře tuto změnu povolení získat.</p> <p>Úsek A-33</p> <p>Odlišný přístup je uvažován pro úsek A-33, kde se předpokládá, že SŽ v době komerčního/finančního uzavření Projektu nebude disponovat příslušnými povoleními umožňujícími zahájení stavební části ani příslušnou projektovou dokumentací pro společné povolení v rámci harmonogramu projektu.</p> <p>Upřednostňovanou variantou je, že pro tento úsek A-33 bude mít Koncesionář možnost více ovlivňovat projektovou dokumentaci, než pro úseky A-46 – A-48, a zpracuje projektovou dokumentaci pro získání společného povolení (v souladu s legislativou a požadavky zadavatele, stanovenými ve smlouvě).</p> <p>Riziko nezískání povolení bude sdíleno v souladu s touto zásadou: a) zadavatel odpovídá za nevydání povolení, pokud je to způsobeno důvody na straně správního orgánu (prodlení s vydáním povolení oproti zákonným lhůtám, protiprávní jednání úřadu); b) Koncesionář odpovídá za nevydání nebo prodlení s vydáním povolení, pokud je to způsobeno vadami v projektové dokumentaci / nesprávným splněním podmínek stanovených příslušnými orgány, za které je Koncesionář odpovědný.</p> <p>Má se za to, že Koncesionář bude částečně sdílet rizika spojená s procesem nabývání pozemků v souladu s touto zásadou: a) Koncesionář může převzít odpovědnost za vypracování geometrických plánů, znaleckých posudků k tržní ceně pozemků a následných postupů, které musí investor provést v souladu se zákonem</p> |
|--------------------|---|

| | | | | | | | | | |
|-----------------------------|---|-----------|---|-----------|---|-----------|---|-----------|---|
| | <p>o nabytí/vyvládnění pozemků jménem SŽ; b) Veřejný zadavatel by měl nést odpovědnost za nevydání rozhodnutí o vyvládnění z důvodů na straně správního orgánu (prodlení s vydáním povolení oproti zákonným lhůtám, protiprávní jednání úřadu). Na Koncesionáře je přenesena i část odpovědnosti za dokončení vyjednávání konkrétních podmínek se společností Letiště Praha, a. s., která vlastní většinu pozemků pro úsek A-33.</p> <p>S ohledem na charakter jednotlivých činností zůstává provozování dráhy primárně v kompetenci SŽ, přičemž zajištění dostupnosti samotné železnice včetně jejího technologického vybavení v rozsahu Projektu bude primárně v kompetenci Koncesionáře. U některých objektů a zařízení mohou být kompetence nastaveny mírně odlišně poté, co bude smluvně vypracován podrobný přístup.</p> <p>Data z monitorovacích a diagnostických systémů by měla být dostupná oběma stranám – SŽ i Koncesionáři.</p> <p>Tomuto tématu se věnuje i příložený dotazník.</p> | | | | | | | | |
| <p>Fáze výstavby</p> | <p>Vymezení Projektu pro fázi výstavby se doporučuje podle hranic řešených úseků následovně:</p> <table border="1" data-bbox="454 924 1429 1323"> <tr> <td>Úsek A-46</td> <td>• Celková délka stavby A-46 v hlavní trati je 5,451 km (5,601 km ve směru na Kladno).</td> </tr> <tr> <td>Úsek A-47</td> <td>• Celková délka stavby A-47 v hlavní trati je 3,781 km.</td> </tr> <tr> <td>Úsek A-48</td> <td>• Celková délka stavby A-48 v hlavní trati je 0,890 km.</td> </tr> <tr> <td>Úsek A-33</td> <td>• Celková délka stavby A-33 v hlavní trase je 4,065 km.</td> </tr> </table> <p>Hranice jsou vymezeny podle návrhu kolejových úprav, některé další stavební objekty a provozní soubory (kabeláž, komunikace apod.) jsou umístěny mimo tento rozsah. Výstavbu vybraných inženýrských sítí budou navrhovat a realizovat jiné subjekty než Koncesionář, zejména přeložky elektrického vedení a optických sítí. Odpovědnost za včasné dodání bude předmětem diskuze v soutěžním dialogu na základě fáze smluvní a/nebo stavební připravenosti v čase.</p> | Úsek A-46 | • Celková délka stavby A-46 v hlavní trati je 5,451 km (5,601 km ve směru na Kladno). | Úsek A-47 | • Celková délka stavby A-47 v hlavní trati je 3,781 km. | Úsek A-48 | • Celková délka stavby A-48 v hlavní trati je 0,890 km. | Úsek A-33 | • Celková délka stavby A-33 v hlavní trase je 4,065 km. |
| Úsek A-46 | • Celková délka stavby A-46 v hlavní trati je 5,451 km (5,601 km ve směru na Kladno). | | | | | | | | |
| Úsek A-47 | • Celková délka stavby A-47 v hlavní trati je 3,781 km. | | | | | | | | |
| Úsek A-48 | • Celková délka stavby A-48 v hlavní trati je 0,890 km. | | | | | | | | |
| Úsek A-33 | • Celková délka stavby A-33 v hlavní trase je 4,065 km. | | | | | | | | |
| <p>Provozní fáze</p> | <p>Rozsah stavebních objektů a provozních souborů, které budou v provozní fázi spravovány Koncesionářem, je oproti fázi výstavby redukován, protože po dokončení stavby budou převedeny do správy dalších správců (typicky inženýrské sítě, přeložky komunikací, P+R a autobusové nádraží v zastávce Dlouhá Míle).</p> <p>Provozní fáze se vztahuje na všechny vybrané úseky.</p> | | | | | | | | |

Poznámka: Pro výstavbu úseku S-15 je uvažován klasický způsob soutěže a výstavby, jak je popsáno výše v části Popis projektu. V případě zařazení úseku S-15 do provozní fáze by tak odpovědnost Koncesionáře znamenala převzetí odpovědnosti za úsek v etapě krátce po dokončení jiným stavebníkem, přičemž v případě stavebních prací by Koncesionář neměl ani možnost dohlížet na původního zhotovitele. Rozsah úseku S-15 by tak teoreticky mohl být z hlediska oprav a údržby pouze samostatným souborem činností.

Tomuto tématu se věnuje i přiložený dotazník.

Základní rozdělení odpovědností za činnosti:

| Oblast | Popis |
|--|---|
| Provozování dráhy | <ul style="list-style-type: none"> Evidence majetku Administrace legislativních činností Pojištění provozovatele dráhy Vyšetřování mimořádných událostí Přidělování kapacity, konstrukce jízdních řádů Zajištění trakční elektrické energie Výběr poplatku za použití dopravní cesty |
| Provoznost/zajištění provozní způsobilosti na železnici | <ul style="list-style-type: none"> Podpora SŽ, aby mohla plnit povinnosti železničního dopravce Kontrolní činnosti Dohledové činnosti Úklid Údržba a její plánování Opravy a jejich plánování Obnova zařízení (reinvestice) Plánování výluk Odstraňování následků mimořádných událostí Zajištění elektrické energie pro vlastní spotřebu zařízení |
| Obsluha dráhy (objektů a zařízení) | <ul style="list-style-type: none"> Konfigurace síťových prvků Obsluha zabezpečovacího zařízení Obsluha sdělovacího zařízení Obsluha silnoproudých technologií |

S ohledem na charakter jednotlivých činností zůstává Provozování dráhy a Obsluha dráhy primárně v kompetenci SŽ, přičemž zajištění dostupnosti samotné železnice včetně jejího technologického vybavení v rozsahu Projektu bude primárně v kompetenci Koncesionáře. U některých objektů a zařízení mohou být kompetence nastaveny mírně odlišně poté, co bude smluvně vypracován podrobný přístup.

Data z monitorovacích a diagnostických systémů by měla být dostupná oběma stranám – SŽ i Koncesionáři.

| | |
|--|---|
| | <p>Předpokládá se, že Koncesionář bude povinen průběžně udržovat a obnovovat nejen samotnou trať, ale i vybrané technické prvky Projektu tak, aby byly v požadované kvalitě a zajistily dostupnost dráhy po celou dobu provozu a řádně splňovaly kritéria pro její zpětné předání.</p> |
| <p>Zabezpečovací a sdělovací zařízení</p> | <p>U vybraných technologických zařízení, která jsou specifikována jako samostatné provozní soubory, existuje přímá technická souvislost mezi částí zařízení v řešeném úseku trati a centrální částí umístěnou v centrálním dispečinku.</p> <p>Jedná se především o zabezpečovací zařízení umístěné v železniční dopravní cestě a jeho napojení na řídicí úroveň, která je dnes primárně umísťována na Centrální dispečerské pracoviště (CDP Praha). Dále je třeba počítat s ohledem na funkci a zaměření zařízení (systémy pro zajištění bezpečnosti dopravy a řízení provozu na železniční dopravní cestě) se striktními a omezujícími požadavky technických norem a právních předpisů ČR i provozovatele dráhy.</p> <p>(Pozn: Výběr dodavatele centrální části zabezpečovacího zařízení včetně dodání radioblokové centrály (RBC) pro umístění do CDP Praha přitom proběhne již v rámci výběru dodatele pro úsek S-15 (Praha-Ruzyně – Kladno) v předstihu před konáním soutěžního dialogu pro Projekt. Tato dodaná RBC do CDP Praha je společná pro celý PRAK.)</p> <p>Současná praxe je založena na spolupráci centrální části (vybavení umístěno zejména na CDP Praha) a jednotlivých staničních, resp. traťových zabezpečovacích zařízení, přičemž se musí jednat buď o zařízení schválené pro opakované použití na železniční dopravní cestě nebo zařízení v ověřovacím provozu na základě povolení Správy železnic. Vzhledem k absenci specifikace univerzálního rozhraní mezi jednotlivými prvky a subsystémy zabezpečovacích zařízení je v tuto chvíli omezen výběr typu zařízení na taková, která jsou kompatibilní s RBC (radioblokovou centrálou) v CDP Praha a případně také se zadávací úrovní zařízení (ovládací rozhraní dispečer – zabezpečovací zařízení), pokud je použito pro delší úsek tratě (řízenou oblast), což je i případ PRAKu resp. Projektu, viz výše.</p> <p>V případě radiového spojení GSM-R, které je aktuálně podmínkou pro fungování systému ETCS L2, je mezi výrobky schválenými pro použití na železniční dopravní cestě omezený okruh dodavatelů.</p> <p>Zadavatel předpokládá potřebu aktivní participace dodavatelů zabezpečovacích a sdělovacích zařízení splňujících výše uvedené předpoklady v průběhu soutěžního dialogu. Tito dodavatelé by měli jednat jako poddodavatelé jednotlivých účastníků soutěžního dialogu a účastníci soutěžního dialogu by měli být schopni dojednat spolu se zadavatelem v jeho průběhu takové podmínky koncesionářské smlouvy, které budou akceptovatelné pro všechny účastníky soutěžního dialogu i pro zadavatele.</p> <p>Tomuto tématu se věnuje i příložený dotazník.</p> |

| Napájení, trakce | <p>Komplexní soubor silnoproudých stavebních objektů a provozních souborů/zařízení, relevantních pro napájení trakčního vedení, bude součástí odpovědnosti Koncesionáře za projektování, výstavbu, opravy a údržbu. V rámci úseku A-46 je navržena trakční napájecí stanice Liboc. Tato napájecí stanice bude napájet trakční vedení celé trati ze zastávky Praha Výstaviště do Kladna-Ostrovce (společně s trakční napájecí stanicí Kladno). SŽ předpokládá, že Koncesionář bude odpovědný za výstavbu, opravy a údržbu trakční napájecí stanice, včetně částí technického vybavení po dobu platnosti koncese. Možnost přestavby trakční napájecí stanice bude omezená, neboť napájená oblast tratí je širší než oblast PPP projektu. Ovládání a obsluhu zařízení bude zajišťovat SŽ z centrálního elektrodispečinku. Při práci Koncesionáře na elektrických zařízeních je nutné splnit všechny požadavky pro práci na dráze, kvalifikace zaměstnanců je vyžadována dle vyhlášky 100/1995 Sb. Současně bude nutná intenzivní komunikace s elektrodispečerem SŽ.</p> <p>Případné výpadky či odstávky trakční napájecí stanice budou mít dopad na dopravu nejen v oblasti PPP projektu, ale i mimo ni. V případě mimořádných událostí spojených s trakčním vedením a/nebo napájecí stanicí bude SŽ plnit koordinační roli. Koncesionář bude odpovědný za zajištění spolupráce 24 hodin denně, 7 dní v týdnu, aby bylo možné nastavit funkce systému zpět do provozního stavu.</p> <p>Tomuto tématu se věnuje i příložený dotazník.</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|---|---|--|------|--------------------------------------|---|------|--------------|--------------------------------|------|--------------|--------------------------------|------|--------------|--------------------------------|------|--------------|-----------------------------------|--------|----------------|----------------|---------------------------|--|--|
| Certifikace materiálů a výrobků | <p>Zadavatel zvažuje, že si vyhradí právo používat pouze certifikované materiály a produkty, jak je v těchto případech obvyklé, aby zajistil bezpečnost železničního provozu, za kterou je zadavatel jakožto provozovatel dráhy zodpovědný.</p> <p>Seznam schválených produktů a materiálů je k dispozici na adrese: https://www.spravazeleznice.cz/dodavatele-odberatele/technicke-pozadavky-na-vyrobky-zarizeni-a-technologie-pro-zdc</p> <p>Tomuto tématu se věnuje i příložený dotazník.</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| CAPEX | <table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="448 1373 626 1499">Úsek</th> <th data-bbox="631 1373 846 1499">Celkové investiční náklady (bez DPH)</th> <th data-bbox="850 1373 1417 1499">Investiční náklady bez DPH (bez nákladů odhadovaných SŽ na přípravu, rozvoj, povolovací proces a výkup pozemků)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="448 1505 626 1537">A-46</td> <td data-bbox="631 1505 846 1537">432 mil. EUR</td> <td data-bbox="850 1505 1417 1537">332 mil. EUR (bez dokumentace)</td> </tr> <tr> <td data-bbox="448 1543 626 1575">A-47</td> <td data-bbox="631 1543 846 1575">361 mil. EUR</td> <td data-bbox="850 1543 1417 1575">244 mil. EUR (bez dokumentace)</td> </tr> <tr> <td data-bbox="448 1581 626 1612">A-48</td> <td data-bbox="631 1581 846 1612">216 mil. EUR</td> <td data-bbox="850 1581 1417 1612">199 mil. EUR (bez dokumentace)</td> </tr> <tr> <td data-bbox="448 1619 626 1650">A-33</td> <td data-bbox="631 1619 846 1650">304 mil. EUR</td> <td data-bbox="850 1619 1417 1650">287 mil. EUR (včetně dokumentace)</td> </tr> <tr> <td data-bbox="448 1656 626 1688">CELKEM</td> <td data-bbox="631 1656 846 1688">1 313 mil. EUR</td> <td data-bbox="850 1656 1417 1688">1 062 mil. EUR</td> </tr> <tr> <td colspan="3" data-bbox="448 1694 1417 1747"><i>Cenová úroveň 2024</i></td> </tr> </tbody> </table> | | | Úsek | Celkové investiční náklady (bez DPH) | Investiční náklady bez DPH (bez nákladů odhadovaných SŽ na přípravu, rozvoj, povolovací proces a výkup pozemků) | A-46 | 432 mil. EUR | 332 mil. EUR (bez dokumentace) | A-47 | 361 mil. EUR | 244 mil. EUR (bez dokumentace) | A-48 | 216 mil. EUR | 199 mil. EUR (bez dokumentace) | A-33 | 304 mil. EUR | 287 mil. EUR (včetně dokumentace) | CELKEM | 1 313 mil. EUR | 1 062 mil. EUR | <i>Cenová úroveň 2024</i> | | |
| Úsek | Celkové investiční náklady (bez DPH) | Investiční náklady bez DPH (bez nákladů odhadovaných SŽ na přípravu, rozvoj, povolovací proces a výkup pozemků) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A-46 | 432 mil. EUR | 332 mil. EUR (bez dokumentace) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A-47 | 361 mil. EUR | 244 mil. EUR (bez dokumentace) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A-48 | 216 mil. EUR | 199 mil. EUR (bez dokumentace) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A-33 | 304 mil. EUR | 287 mil. EUR (včetně dokumentace) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| CELKEM | 1 313 mil. EUR | 1 062 mil. EUR | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <i>Cenová úroveň 2024</i> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Majetkoprávní připravenost

Různé části projektu PRAK jsou v různých fázích vývoje, přípravy a implementace. Při realizaci jednotlivých úseků PRAK proto bude využívána jak tradiční, tak i PPP metoda zadávání veřejných zakázek.

Projektová dokumentace (ve stupni Záměr projektu) pro úsek A-33 zatím nebyla schválena Ministerstvem dopravy.

Oproti stavbám A-46, A-47 a A-48 je stavba A-33 (tzv. zaokruhování) v nižším stupni projekční připravenosti.

Předpokladem je, že ve smlouvě (resp. smlouvě s Koncesionářem) bude stanoven nejzazší termín, do kterého zadavatel předá Koncesionáři projektové pozemky a potřebná povolení k výstavbě. Do uplynutí příslušných lhůt nebude mít Koncesionář nárok na kompenzaci. Tato lhůta bude stanovena jako období v řádech měsíců od uzavření smlouvy s Koncesionářem.

Zadavatel si rovněž hodlá vyhradit možnost prodloužit časový rámec mezi končením fáze vyjednávání a vydáním všemi uchazeči předem schválené verze "výzvy k podání nabídek" v případě nepředvídatelných komplikací při získávání stavebních povolení projektu a/nebo pozemků. Ve skutečnosti to uchazečům přinese delší časový rámec na přípravu nabídek.

Tomuto tématu se věnuje i přiložený dotazník.

| A-46 | |
|--|--|
| EIA | Získáno (žádáno o prodloužení platnosti, bude vydáno v Q3/2024 s předpokládanou platností do 26.01.2026, s možností dalšího prodloužení) |
| Aktuální úroveň dokumentace | Zpracovává se dokumentace pro vydání společného povolení podle liniového zákona |
| Územní rozhodnutí | Bude vydáno v Q3/2024 |
| Stavební povolení nebo společné povolení | Dokumentace pro společné povolení podle liniového zákona ke změně vydaného územního rozhodnutí a vydání pravomocného povolení stavby. |
| Akvizice pozemků | Ještě nezačalo, část pozemků je k dispozici, protože stavba je v trase stávající trati |
| Očekávané další kroky | Dokumentace pro společné povolení bude finalizována na základě rozsahu dle Dokumentace pro územní rozhodnutí. Případné úpravy budou řešeny v rámci připomínek k projektové dokumentaci a projednání. |
| A-47 | |
| EIA | Získáno (žádáno o prodloužení platnosti, bude vydáno v Q3/2024 s předpokládanou platností do 26.01.2026, s možností dalšího prodloužení) |
| Aktuální úroveň dokumentace | Zpracovává se Projektová dokumentace pro provádění stavby |

| | |
|---|---|
| Územní rozhodnutí | Bude vydáno v rámci společného povolení |
| Stavební povolení nebo společné povolení | Zažádáno v 02/2024, schvalovací orgán si vyžádal doplňující dokumenty a přerušil řízení až do jejich doručení |
| Akvizice pozemků | Ještě nezačala. Platné právní předpisy nově umožňují zahájit výkup pozemků ještě před vydáním stavebního povolení. |
| Očekávané další kroky | V současné době probíhá dokončování prohlášení dotčených orgánů, která budou následně předána Dopravnímu a energetickému stavebnímu úřadu (DESÚ). |
| A-48 | |
| EIA | Získáno (požádáno o prodloužení platnosti, bude vydáno v Q3/2024 s předpokládanou platností do 26.01.2026, s možností dalšího prodloužení) |
| Aktuální úroveň dokumentace | Projektová dokumentace pro provádění stavby |
| Územní rozhodnutí | V právní moci od 03/2024 |
| Stavební povolení nebo společné povolení | Požadováno |
| Akvizice pozemků | Zatím nezahájeno, hlavní část pozemků je ve vlastnictví Letiště Praha a.s., proces není považován za problematický. |
| Očekávané další kroky | Nyní probíhají jednání s posledními správci sítí a orgány státní správy. Po zapracování připomínek může být DESÚ požádán o povolení. |
| A - 33 | |
| EIA | Ještě nezačalo. Hodnocení SEA získané ve fázi územního plánování. Koridor je vyrovnán v příslušné územně plánovací dokumentaci |
| Aktuální úroveň dokumentace | Záměr projektu (zatím neschválený Centrální komisí MD) |
| Územní rozhodnutí (ZP) | Nezahájeno – bude vydáno společné povolení |
| Stavební povolení nebo společné povolení (BP) | Nezahájeno – bude vydáno společné povolení |
| Akvizice pozemků | Ještě nezahájeno |
| Očekávané další kroky | Očekává se schválení Záměru projektu v Centrální komisi Ministerstva dopravy; následně bude pokračovat další fáze projekční přípravy. |

| | | | | |
|---|--|--|----------|-----------------|
| Alokace rizik | Alokace rizika je založena na dobré praxi osvědčených postupů u projektů PPP v Evropě se specifickými potřebami dle mimobilančního vykazování Eurostatu. | | | |
| | Kategorie rizika | Alokace rizik pro A46-A48 (X) Alokace rizik pro A33 (Y) | | |
| | | Zadavatel | Společný | Koncesionář |
| | Opořebením infrastruktury v důsledku dopravy | | | XY |
| | Riziko výnosů z železničních tratí | XY | | |
| | Rizika povolovacích procesů (EIA, územní rozhodnutí, SP atd.) | X | Y | |
| | Výkup pozemků | XY | | |
| | Fáze projektování | | X | Y |
| | Změny ve fázi projektování a opětovné povolení | | | XY |
| | Fáze výstavby | | | XY |
| | Geologická rizika <ul style="list-style-type: none"> Úseky bez tunelových částí Tunelové části úseků | | XY | XY |
| | Financování | | | XY |
| | Obsluha technologií, dispečink vlaků | XY | | |
| | Opravy a údržba infrastruktury | | | XY |
| | Měnové riziko <ul style="list-style-type: none"> Během fáze výstavby Během provozu | XY | | XY ⁴ |
| | Úrokové riziko | | | XY ⁵ |
| | Inflační riziko <ul style="list-style-type: none"> Během fáze výstavby (CAPEX) Během provozu a údržby (OPEX + LCC) | XY | XY | |
| | Pojištění | | | XY |
| | Kompenzace a události vyšší moci | | XY | |
| | Riziko podpory ze strany multilaterálních finančních institucí | | | XY |
| Daňová a právní rizika | XY | | | |
| Dopady na celou síť - trakční a energetická zařízení | | XY | | |
| Sdělovací technologie (GSM-R, přenosový systém, komunikační systém) | | XY | | |
| Zabezpečovací technika (ETCS L2) | | XY | | |
| *Zadavatel neočekává poskytnutí finanční podpory Koncesionáři ve fázi výstavby. S výjimkou potenciálního mechanismu indexace kapitálových výdajů, který bude diskutován v rámci soutěžního dialogu. | | | | |
| Tomuto tématu se věnuje i příložený dotazník. | | | | |
| Rozsah ESG | Zadavatel bude sledovat celkový vývoj v oblasti ESG a bude zohledňovat aktuální požadavky jak EU, tak i finančních institucí (včetně multilaterálních). | | | |

Tato oblast bude předmětem projednání s uchazeči během soutěžního dialogu.

Vybraný Koncesionář musí reflektovat platné předpisy a směrnice EU ESG a také environmentální a sociální (E&S) standardy a požadavky. Koncesionář bude odpovědný za jejich monitorování a plnění po dobu výstavby i provozu.

Environmentální a sociálními standardy stanovené multilaterálními bankami ("MDB E&S Standards⁶") jsou:

- EBRD požadavky na výkonnost (PRs),
- Environmentální a sociální normy EIB (ESS),
- vnitrostátní právní předpisy, předpisy a normy.

Projekt by měl být kvalifikován jako:

- "Green" v rámci přístupu EBRD pro přechod k zelené ekonomice (GET) a v souladu s Pařížskou dohodou,
- vhodný pro financování prostřednictvím zelených dluhopisů.

Tomuto tématu se věnuje i příložený dotazník.

^{4,5} Zadavatel ponese rizika změny tržních sazeb od doby podání nabídky po finanční uzavření Projektů.

⁶ Poznámka - V případě konfliktu platí přísnější požadavky.

| | |
|------------------------------|--|
| Platební mechanismus | <p>Platební mechanismus bude založen na platbách za dostupnost (PzD). Bude zahrnovat sankce za nedostupnost dráhy a nedostatečné standardy kvality. Platební mechanismus bude v souladu se zásadami Eurostatu - ESA 2010.</p> <p>Platební mechanismus bude odrážet specifika železničního projektu a sdílení odpovědnosti za vybavení železničních tratí, které budou projednány a finalizovány během fáze soutěžního dialogu.</p> <p>Aby PzD odpovídaly reálnému peněžnímu toku Koncesionáře, budou PzD rozděleny na čtyři části - fixní a indexovanou část vyplácenou v CZK a v EUR. Uchazeči tak budou moci zahrnout financování v EUR.</p> <p>PzD bude Koncesionáři vyplácet přímo Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI) nebo SŽ z finančních zdrojů SFDI. Oba scénáře jsou procesně funkční a konečné řešení bude podléhat aktuálně navrhovaným legislativním změnám. Bez ohledu na konečný scénář bude MD jako druhá smluvní strana s konečnou platností odpovědná za provedení plateb Koncesionáři v případě jakýchkoli nepředvídatelných situací.</p> <p>Předpokládá se, že srážka za nedostupnost bude odrážet důležitost připravovaných železničních úseků pro provozuschopnost železnice v rámci celého Projektu. Bude zohledněna řádná funkčnost instalovaných elektrických zařízení. Dostupnost stanic pro cestující, kteří mají být odbaveni, bude spadat rovněž do odpovědnosti Koncesionáře. V situacích nedostupnosti sítě zapříčiněné dopravci, nebude vyžadována odpovědnost po Koncesionáři.</p> <p>Ze zvýšeného provozu na trati se nepředpokládají žádné navýšené PzD. Osobní a nákladní vlaky na celé dotčené trati mají své limity dané dvoukolejnou tratí. Přepravní prognóza zohledňuje maximální odhadované vytížení dotčených úseků.</p> <p>Tomuto tématu se věnuje i příložený dotazník.</p> |
| Struktura financování | <p>Typická struktura dlouhodobého financování projektu se splatnostmi odpovídajícími době trvání koncesní smlouvy a očekávanému životnímu cyklu projektu.</p> <p>Očekávaný poměr dluh/vlastní kapitál: 90/10.</p> <p>Dluhové financování bude mix CZK a EUR.</p> <p>Očekávané zapojení EIB a EBRD.</p> <p>Tomuto tématu se věnuje i příložený dotazník.</p> <p>Veřejný zadavatel má v úmyslu požadovat plně zajištěné financování v nabídkách uchazečů, bez započítání očekávaného podílu EIB, která bude mít v Projektu specifickou roli.</p> |

| | |
|---|--|
| Multilaterální financování | <p>Probíhají aktivní jednání s EIB a EBRD.</p> <p>Projekt je připravován v souladu se standardy EIB/EBRD (vč. E&S) tak, aby umožňoval účast na financování obou institucí při plném respektování jejich specifických požadavků.</p> <p>Již byla obdržena pozitivní obecná zpětná vazba od obou institucí za předpokladu, že Projekt bude v souladu s jejich standardy. EBRD se v tuto chvíli samo podílí na přípravě Projektu.</p> |
| Koncesní období | <p>Předpokládaná celková délka Projektu pro Koncesionáře je 30 let (předpokládaná doba výstavby 5 let a následně 25 let provozu).</p> <p>Provozní období projektu začíná dokončením prvního úseku. Každý úsek by mohl být uveden do provozu po dokončení výstavby a připravenosti na provozní fázi.</p> <p>Konečné nastavení bude záviset na soutěžním dialogu, včetně případného prodloužení nebo zkrácení doby platnosti koncese s ohledem na očekávané LCC, nebo situaci na finančních trzích.</p> |
| Kompenzace při předčasném ukončení | <p>Předpokládá se standardní ošetření:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Selhání Koncesionáře: tržní hodnota zakázky, • Selhání zadavatele: součet aktuální výše seniorního dluhu a poplatků, hodnoty vlastního kapitálu vloženého Koncesionářem, ušlého zisku a splatných závazků třetích stran, • Selhání v případě vyšší moci: součet aktuální výše seniorního dluhu a poplatků, hodnoty vlastního kapitálu vloženého Koncesionářem sníženého o vyplacené podíly na zisku či o provedené splátky dluhů a splatných závazků třetích stran. |

| | |
|--|--|
| Kvalifikace a snižování počtu účastníků | <p>Ekonomická kvalifikace: Minimální roční obrat 5 000 000 000 CZK v každém z předchozích 3 účetních období.</p> <p>Technická kvalifikace:</p> <p>Zadavatel předpokládá, že v rámci technické kvalifikace bude požadováno doložení významných zakázek realizovaných za posledních 5 let o následujících parametrech:</p> <ul style="list-style-type: none">a) realizace nejméně 3 železničních projektů⁷ se souhrnnou délkou traťového úseku nejméně 5 km, přičemž ke stavebnímu dokončení a zprovoznění (tj. uvedení do provozu kolaudačním rozhodnutím anebo rozhodnutím o uvedení do předčasného užívání, resp. rovnocenným aktem vydaným podle právního řádu příslušné země) došlo v průběhu výše uvedené lhůty 5 let před zahájením zadávacího řízení;b) poskytování minimálně i) 1 služby železničního PPP projektu, a to v délce trvání minimálně 7 let ve své provozní a udržovací fázi, nebo alespoň ii) 2 další PPP projekty dopravní infrastruktury⁸, a to v délce trvání minimálně 7 let ve své provozní a udržovací fázi. Železniční PPP projekt musel být se souhrnnou délkou hlavního traťového úseku nejméně 5 km, přičemž stavebně dokončen a zprovozněn (tj. uveden do provozu kolaudačním rozhodnutím anebo rozhodnutím o uvedení do předčasného užívání, resp. rovnocenným aktem vydaným podle právního řádu příslušné země) mohl takový PPP projekt být i ve lhůtě delší než 5 let před zahájením zadávacího řízení, avšak správa a/nebo údržba musely probíhat ve výše uvedeném období, a to minimálně po dobu 12 po sobě jdoucích kalendářních měsíců;c) 1 PPP projekt, který byl financován prostředky ve výši minimálně 5 000 000 000 CZK (nebo ekvivalentu v cizí měně), tj. úspěšně dosáhl svého finančního uzavření.d) poskytování nejméně 3 služeb vypracování nebo zajištění vypracování projektové dokumentace minimálně ve stupni realizační dokumentace stavby u železničního PPP projektu se souhrnnou délkou traťového úseku nejméně 5 km. <p>Snižování počtu účastníků:</p> <p>Očekává se, že na základě PPP projektů uvedených v písmenu b) budou vybráni 4 kvalifikovaní uchazeči. Předpokládá se, že více bodů bude uděleno uchazečům, kteří v rámci referenčních projektů představí železniční PPP projekty.</p> <p>Všechny předložené reference budou vyhodnoceny, včetně referenčních projektů použitých pro kvalifikaci.</p> <p>Tomuto tématu se věnuje i příložený dotazník.</p> |
|--|--|

⁷ Železničním projektem se rozumí nová výstavba nebo rekonstrukce dvoukolejná nebo vícekolejná elektrifikovaná trati zahrnující alespoň následující profese nebo stavby: železniční svršek, železniční spodek, trakční vedení, železniční mosty se železobetonovým svrškem, silnoproudá zařízení, zabezpečovací zařízení.

| Kritéria hodnocení | <p>Ekonomicky nejvýhodnější nabídka bude vyhodnocena na základě následujících kritérií:</p> <ul style="list-style-type: none"> • čistá současná hodnota plateb za dostupnost, • kvalitativní kritérium. <p>Kritérium čisté současné hodnoty PzD v zásadě zahrnuje většinu kvalitativních aspektů projektu a bude hrát dominantní roli při hodnocení nabídky.</p> <p>Očekává se, že kritérium kvalitativního hodnocení bude mít maximální váhu 5 %. Zadavatel v této souvislosti zvažuje hodnocení kvality majetku při předávce.</p> <p>Tomuto tématu se věnuje i příložený dotazník.</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------------------------|---|--|--|--|--------|-------|---|-------------------|--|---|-------------------|----------------------------------|---|-------------------|--------------|---|-------------------|--------------------------|---|-------------------|-------------------------------|---|-------------------------|-------------------|---|-------------------|-------------------|---|-------------------|-----------------|
| Harmonogram výběrového řízení | <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Termín</th> <th>Obsah</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>4. čtvrtletí 2024</td> <td>Zahájení výběrového řízení (kvalifikace)</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>1. čtvrtletí 2025</td> <td>Kvalifikace včetně užšího výběru</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>Q2/2025 - Q1/2026</td> <td>Fáze dialogu</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>2. čtvrtletí 2026</td> <td>Výzva k podávání nabídek</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>3. čtvrtletí 2026</td> <td>Vyhodnocení nabídky a ocenění</td> </tr> <tr> <td>6</td> <td>Konec 3. čtvrtletí 2026</td> <td>Komerční uzavření</td> </tr> <tr> <td>7</td> <td>3. čtvrtletí 2026</td> <td>Finanční uzavření</td> </tr> <tr> <td>8</td> <td>4. čtvrtletí 2026</td> <td>Zahájení stavby</td> </tr> </tbody> </table> | | | | Termín | Obsah | 1 | 4. čtvrtletí 2024 | Zahájení výběrového řízení (kvalifikace) | 2 | 1. čtvrtletí 2025 | Kvalifikace včetně užšího výběru | 3 | Q2/2025 - Q1/2026 | Fáze dialogu | 4 | 2. čtvrtletí 2026 | Výzva k podávání nabídek | 5 | 3. čtvrtletí 2026 | Vyhodnocení nabídky a ocenění | 6 | Konec 3. čtvrtletí 2026 | Komerční uzavření | 7 | 3. čtvrtletí 2026 | Finanční uzavření | 8 | 4. čtvrtletí 2026 | Zahájení stavby |
| | Termín | Obsah | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | 4. čtvrtletí 2024 | Zahájení výběrového řízení (kvalifikace) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 | 1. čtvrtletí 2025 | Kvalifikace včetně užšího výběru | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 | Q2/2025 - Q1/2026 | Fáze dialogu | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4 | 2. čtvrtletí 2026 | Výzva k podávání nabídek | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5 | 3. čtvrtletí 2026 | Vyhodnocení nabídky a ocenění | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6 | Konec 3. čtvrtletí 2026 | Komerční uzavření | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 7 | 3. čtvrtletí 2026 | Finanční uzavření | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 8 | 4. čtvrtletí 2026 | Zahájení stavby | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Další specifika | <p>Koncesní smlouva bude reflektovat hlavní principy použité v PPP projektu dálnice D4 a zároveň bude odrážet (technická) specifika železniční infrastruktury.</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

⁸Železničním projektem se rozumí nová výstavba nebo rekonstrukce jednokolejné nebo vícekolejné elektrifikované tratě, zahrnující následující profese nebo stavby: železniční svršek, železniční spodek, trakční vedení a silnoproudá zařízení.

Projektem dopravní infrastruktury se rozumí projekt dopravní infrastruktury ve smyslu § 1 odst. 2 zákona č. 416/2009 Sb.

Dotazník průzkumu trhu

| Téma | Otázky |
|---|--|
| <p>1. Rozsah díla – úsek S-15</p> <p>Význam přidání oprav a údržby úseku S-15 do rozsahu Projektu (nikoli návrhu a výstavby).</p> <p>Další podrobnosti naleznete zde: a Provozní fáze</p> | <p>Jaký je Váš názor na zařazení úseku S-15 do Projektu do odpovědnosti Koncesionáře, tj. odpovědnost za opravy a údržbu případně za jeho úplnou dostupnost?</p> <p>Převzali byste riziko údržby na úseku, který jste ani nenavrhli ani nepostavili?</p> <p>Může potenciální prodloužení délky Projektu přinést lepší efektivitu nákladů na údržbu? Přinesl by z Vašeho pohledu nárůst délky Projektu o dalších 14,8 km (na celkových 29,2 km) přidanou hodnotu SŽ?</p> <p>Jaká je minimální délka trati, aby pro Koncesionáře bylo smysluplné mít vlastní opravárenské a údržbářské středisko/tým, s ohledem na potřebné zdroje pro technický a technologický servis trati a zvládnutelnou alokaci rizik?</p> |

| Téma | Otázky |
|--|---|
| <p>2. Rozsah prací – úsek A-33</p> <p>Rozšíření projektu o plný rozsah DBFM, včetně vyvážené účasti Koncesionáře v otázkách povolovacích a nabývacích procesů.</p> <p>Další podrobnosti naleznete zde: Fáze návrhu</p> | <p>Jaký je Váš názor na zařazení úseku A-33 do Projektu, vzhledem k jeho úrovni připravenosti v porovnání s úseky A-46 – A-48?</p> <p>Dokážete identifikovat přidanou hodnotu/optimalizaci nákladů v rozšíření odpovědnosti Koncesionáře za projektování, výstavbu a údržbu i na úsek A-33, vzhledem k tomu, že v současné době je k dispozici projektová dokumentace pouze ve stupni Záměru projektu?</p> <p>Dáváte přednost tomu, abyste obdrželi vypracovanou a částečně projednávanou verzi dokumentace pro společné povolení, nebo raději začnete s projektováním od začátku?</p> <p>Spatřujete přidanou hodnotu v zapojení Koncesionáře do přípravy společné povolovací dokumentace a do organizace správních řízení pro získání stavebního povolení a řízení procesu nabývání pozemků?</p> <p>(Pozn.: Zadavatel ponese odpovědnost za nevydání povolení a/nebo rozhodnutí o vyvlastnění z důvodů na straně správního orgánu (např. prodlení s vydáním povolení oproti zákonným lhůtám nebo protiprávní jednání úřadu) ve smluvně stanovené lhůtě).</p> |
| <p>3. Zabezpečovací a sdělovací zařízení</p> <p>Zadavatel počítá s tím, že si vyhrazuje právo povolit pouze certifikovaná zabezpečovací a sdělovací zařízení.</p> <p>Další podrobnosti naleznete zde: Zabezpečovací a sdělovací zařízení</p> | <p>Vidíte nějaké komplikace v souvislosti s požadavkem dodat zabezpečovací a sdělovací zařízení schválené pro instalaci na železniční trati? Jste připraveni, v případě použití dosud neschváleného zařízení, podstoupit schvalovací proces?</p> <p>V České republice je omezený okruh dodavatelů, pokud jde o tato zařízení. Je pro Vás přijatelné riziko, spočívající v uvedení do provozu a zajištění funkčnosti zařízení, pro které existuje omezený okruh dodavatelů?</p> <p>Jste schopni identifikovat další možná řešení pro zajištění kompatibility zabezpečovacích a sdělovacích zařízení s již existujícími prvky (subsystémy) v případě, že je přijatelné použití zařízení, které dosud nebylo schváleno?</p> |

| Téma | Otázky |
|--|---|
| <p>4. Odpovědnost</p> <p>Jako zásadní se jeví poskytnutí velmi podrobného popisu rozhraní, aby bylo možné přesně určit příčiny problémů a stanovit odpovědnost za všechny síťové komponenty (rozhraní pro zabezpečovací a sdělovací zařízení / trakci / další síťové prvky).</p> <p>Další podrobnosti naleznete zde: Zabezpečovací a sdělovací zařízení a Napájení, trakce</p> | <p>Máte zkušenosti s projekty, kde bylo nutné zcela přesně nastavit taková procesní a technická opatření, která by umožňovala převzít odpovědnost za funkčnost síťových prvků pouze na úsecích Projektu?</p> <p>Lze pak s vysokou mírou jistoty určit příčiny a místa poruch, a to i v případě, že k nim dojde na síťových prvcích mimo odpovědnost Koncesionáře?</p> |

| Téma | Otázky |
|--|---|
| <p>5. Certifikace materiálů a výrobků</p> <p>Zadavatel zvažuje, že si vyhradí právo používat pouze certifikované materiály a produkty, jak je v těchto případech obvyklé, aby zajistil bezpečnost železničního provozu, za kterou je zadavatel jakožto provozovatel dráhy zodpovědný.</p> <p>Další podrobnosti naleznete zde: Certifikace materiálů a výrobků</p> <p>https://www.spravazeleznic.cz/dodavatele-odberatele/technicke-pozadavky-na-vyrobky-zarizeni-a-technologie-pro-zdc</p> | <p>Považujete za zásadní omezení pro alokování stavebního rizika, pokud zadavatel požaduje použití pouze jím schválených materiálů a výrobků pro použití na železniční dopravní infrastrukturu v České republice?</p> <p>Bylo by pro Vás přijatelné nést riziko spojeného s plněním technických specifikací orgánu veřejné moci pro jednotlivé materiály/výrobky, které ještě nebyly schváleny, před umožněním jejich začlenění do Projektu? Může smluvně popsaná výjimka z požadavku používat pouze certifikované materiály/výrobky přinést úsporu nákladů v oblasti CAPEX/OPEX/LCC? Jak jinak lze v tomto případě prokázat záruku kvality a bezpečnosti železničního provozu před použitím výrobků/materiálů?</p> |
| <p>6. Prodloužení fáze výběrového řízení z důvodu neočekávaných komplikací při přípravě projektu ze strany SŽ</p> <p>Ve smlouvě s Koncesionářem bude stanoven nejzazší termín, do kterého zadavatel předá projektové pozemky a potřebná povolení.</p> <p>Další podrobnosti naleznete zde: Majetkoprávní připravenost</p> | <p>Bylo by pro Vás přijatelné, pokud by mezi ukončením soutěžního dialogu a okamžikem, kdy bude uchazečům zaslána výzva k podání nabídek, došlo ke zpoždění v případě neočekávaných problémů při udělování potřebných povolení a/nebo získávání pozemků pro úseky A-46, A-47 a A-48?</p> <p>Pokud ne, jaký druh dalších návrhů byste doporučili, aby byly provedeny v zadávacím řízení nebo v koncesní smlouvě (například: mohli by být zváženy odkládací podmínky)?</p> |

| Téma | Otázky |
|--|---|
| <p>7. Předání staveniště</p> <p>Ve smlouvě s Koncesionářem bude stanoven nejzazší termín, do kterého zadavatel předá projektové pozemky a potřebná povolení.</p> <p>Další podrobnosti naleznete zde: Majetkoprávní připravenost</p> | <p>Považovali byste za přijatelnou lhůtu 6 měsíců od okamžiku finančního uzavření do předání všech pozemků/staveniště Koncesionáři? Případně, o kolik měsíců by mohla být tato lhůta 6 měsíců prodloužena (bez nároku Koncesionáře na kompenzaci)?</p> |
| <p>8. Alokace rizik</p> <p>Alokace rizika je založena na dobré praxi osvědčených postupů u projektů PPP v Evropě se specifickými potřebami dle mimobilančního vykazování Eurostatu.</p> <p>Další podrobnosti naleznete zde: Alokace rizik</p> | <p>Jaký zastáváte názor na očekávanou alokaci klíčových rizik?</p> <p>Máte nějaké návrhy konkrétních rizik, která považujete za důležitá pro tento Projekt?</p> |
| <p>9. Rozsah ESG</p> <p>Vybraný Koncesionář musí reflektovat platné předpisy a směrnice EU ESG a environmentální a sociální (E&S) standardy a požadavky. Projekt by měl být způsobilý pro zelené dluhopisy.</p> <p>Další podrobnosti naleznete zde: Rozsah ESG</p> | <p>Máte zkušenosti s projekty, kde se koncesionáři podíleli na plnění požadavků dle Environmentální a sociální politiky (ESP) a Politiky přístupu k informacím (AIP)?</p> <p>Budete usilovat o získání financování na kapitálových trzích vydáváním zelených dluhopisů?</p> <p>Máte nějaké podněty pro zadavatele ohledně své interní ESG strategie a technické přípravy tohoto Projektu?</p> |

| Téma | Otázky |
|---|--|
| <p>10. Projektové financování v CZK</p> <p>Zadavatel si je vědom limitů českého bankovního trhu s ohledem na projektové financování PPP a související specifika. Zadavatel by však rád maximalizoval potenciál českého trhu ke snížení kurzového rizika při zachování hodnoty za peníze.</p> <p>Další podrobnosti naleznete zde: Platební mechanismus a Struktura financování</p> | <p>Zaznamenali byste nějaké potíže s využitím (částečného) financování v CZK? Co navrhuje zadavateli, aby se zvýšil Váš zájem o větší využití korunového financování?</p> <p>Podíleli jste se již dříve na projektech PPP s platebními mechanismy podobnými tomu, který byl navržen pro Projekt? Pokud ano, mohli byste se podělit o své zkušenosti a ponaučení?</p> |
| <p>11. Výše přislíbeného financování vyžadovaného pro BAFO</p> <p>Veřejný zadavatel má v úmyslu požadovat plně zajištěné financování v nabídkách uchazečů.</p> <p>Další podrobnosti naleznete zde: Struktura financování</p> | <p>Považujete požadavek na plně zajištěné financování před podepsáním smlouvy za obtížně splnitelné s ohledem na velikost projektu (finanční požadavky Projektu minus nezávazné financování od EBRD/EIB)? Pokud ano, převzali byste na sebe riziko zajištění financování ve fázi podání nabídek? Jaký postup byste zadavateli doporučili, aby zvažil, tak aby snížil riziko neúspěšného finančního uzavření?</p> <p>Pokud zadavatel povolí nezávazné financování pro podání nabídek, očekávali byste pro zadavatele nějaké významné pozitivní důsledky, které by mohl očekávat v souvislosti s hodnotou za peníze/nížšími náklady finální nabídky?</p> |
| <p>12. Obecné otázky financování</p> | <p>Existují nějaké další ekonomické/finanční otázky, které byste chtěli veřejnému zadavateli položit?</p> |

| Téma | Otázky |
|--|--|
| <p>13. Kvalifikační kritéria / kritéria užšího výběru</p> <p>Hlavním zájmem zadavatele je vybrat nejkvalifikovanějšího uchazeče a nejlepší dostupný návrh.</p> <p>Další podrobnosti naleznete zde: Kvalifikace a snižování počtu účastníků</p> | <p>Považujete kvalifikační kritéria / kritéria snižování počtu účastníků za dostatečně transparentní a vhodná pro účely výběrového řízení?</p> <p>Doporučili byste nějaká další kvalifikační kritéria / kritéria snižování počtu účastníků?</p> <p>Je nějaké kritérium, které je pro Vás obtížné splnit? Pokud ano, jaké úpravy kritérií navrhuje?</p> <p>Považovali byste za nespravedlivé omezení přijímat pouze reference na stavební/PPP projekty realizované v Evropské unii, Evropském hospodářském prostoru, Švýcarské konfederaci a členských státech OECD? Pokud ano, je z vašeho pohledu vhodnější nějaké jiné územní omezení?</p> |
| <p>14. Kritéria hodnocení</p> <p>Hlavním zájmem zadavatele je vybrat nejkvalifikovanějšího uchazeče a nejlepší nabídku.</p> <p>Další podrobnosti naleznete zde: Kritéria hodnocení</p> | <p>Považujete navrhovaná hodnotící kritéria za uspokojivá?</p> <p>Doporučili byste doplnit nějaká vhodná kritéria kvalitativního hodnocení?</p> |

| Téma | Otázky |
|---|---|
| <p>15. Výluka železniční tratě/částečná výluka úseku A-46</p> <p>V projektové dokumentaci se počítá s úplnou uzavírkou 22 měsíců.</p> <p>Další podrobnosti naleznete zde: A-46: Modernizace trati Praha-Veleslavín (včetně stanice) - Praha-Ruzyně (včetně stanice)</p> | <p>Je tato délka přiměřená s ohledem na zásady organizačních plánů staveb použitých v obdobných projektech?</p> <p>Jaký rozsah úplné výluky považujete za optimální z pohledu optimalizace času a nákladů na výstavbu?</p> |
| <p>16. Obecný komentář</p> | <p>Máte nějaké nápady nebo návrhy, které by mohly mít pozitivní dopad na Projekt?</p> <p>Existují nějaké další problémy, které mají negativní dopad na Projekt?</p> <p>Co byste považovali za vhodné/nutné změnit, aby byl pro Vás Projekt atraktivnější?</p> |

Jménem projektového týmu bychom Vám rádi poděkovali za Váš čas a spolupráci. V případě jakýchkoliv dotazů nás neváhejte kontaktovat. Svou reakci nám prosím zašlete na všechny následující e-mailové adresy do 27. června 2024.

- TO (příjemce): Správa železnic, státní organizace E-mail: ppp@spravazeleznice.cz
- CC (kopie): Kateřina Komárková – Deloitte E-mail: kmarkova@deloittece.com
Martin Janeček – EBRD E-mail: janeckm@ebrd.com

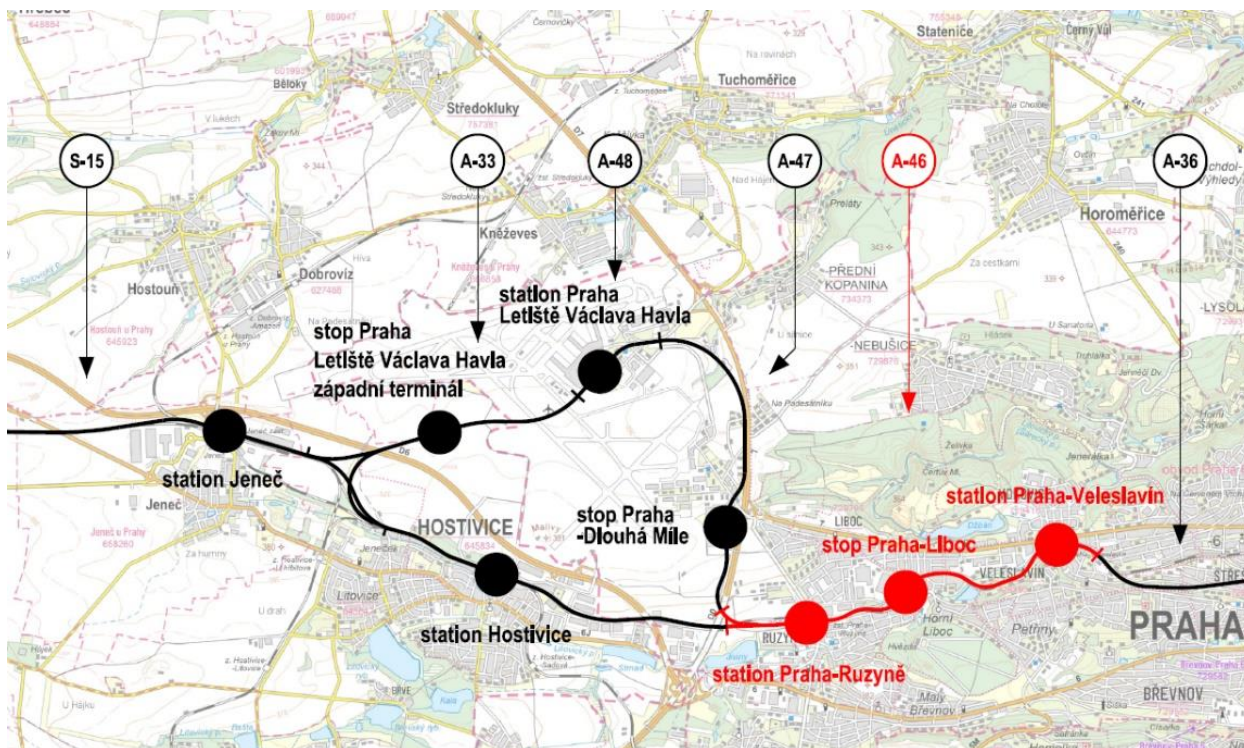
V případě nejasností v odpovědích účastníků nebo za účelem hlubšího vyjasnění daných témat může být ze strany SŽ, EBRD a Konzultanta iniciováno online jednání s některými účastníky průzkumu ve formátu 1:1.

Příloha: Technický popis jednotlivých úseků

A-46: Modernizace trati Praha-Veleslavín (včetně stanice) - Praha-Ruzyně (včetně stanice)

Modernizace trati Praha-Veleslavín (včetně) – Praha-Ruzyně (včetně) zajistí přestup z vlaků od Kladna a z Letiště Václava Havla Praha na síť pražského metra ve stanici Nádraží Veleslavín. Tato stavba může být realizována současně s napojením na letiště (úsek A-47), nebo může být provedena v předstihu. Ve směru na Kladno se úsek napojuje na úsek S-15 Praha-Ruzyně (mimo) - Kladno (mimo). Ve směru do centra Prahy bude úsek A-46 dočasně napojen na stávající jednokolejnou neelektrizovanou trať ve směru Praha-Dejvice, a to do doby dokončení tunelového úseku Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo).

Trasa stávající jednokolejné železniční trati je v souvislosti se zdvoukolejněním upravena směrově i výškově s ohledem na požadavek zvýšení rychlosti. Po modernizaci budou všechny železniční přejezdy nahrazeny mimoúrovňovým křížením. V železniční stanici Praha-Veleslavín bude část kolejiště zapuštěna pod úroveň dnešního terénu. Vnější nástupiště u hlavních kolejí budou umístěna přibližně na úrovni vestibulu metra. Další nástupiště na jednotlivých kolejích, určené pro obrat zde končících linek, bude v úrovni terénu. Délka nástupišť bude 220 m. V blízkosti stanice Praha-Veleslavín se bude nacházet trakční napájecí stanice Liboc.



Mezi stanicemi Praha-Veleslavín a Praha-Ruzyně vznikne nová zastávka Praha-Liboc se dvěma vnějšími nástupišti o délce 220 m a mimoúrovňovým přístupem podchodem.

Železniční stanice Praha-Ruzyně bude vybudována západně od Drnovské ulice. Stanice bude mít nástupiště uprostřed mezi hlavními kolejemi o délce nástupištní hrany 220 m. Nástupiště bude přístupné podchodem. Ve stanici budou umístěny odstavné koleje. Odstavné koleje jsou navrženy tak, aby vlaky mohly vjíždět a vyjíždět bezkolizně; rozplet tratí směr Kladno a Letiště Václava Havla Praha bude mimoúrovňový.

| A-46 Technický popis | |
|--|---|
| Délka: | 5 451 m |
| Stanice/zastávky: | 2 stanice (Praha-Veleslavín, Praha-Ruzyně), 1 zastávka Praha-Liboc |
| Třída zatížení: | D4 (22,5 t/náprava/8 t/bm) |
| Max. rychlost: | 85 km/h |
| Průjezdny průřez: | UIC-GC |
| Železniční svršek: | Tvar kolejnic: 60E2 Trať: dvoukolejná |
| Trakce: | Elektrická Napětí: 25 kV AC Trakční napájecí stanice (Liboc) Spínací stanice (Praha-Ruzyně) |
| Požadované klíčové ITS: | ETCS – level 2 GSM-R DOZ (řízeno z CDP Praha) |
| Celkový objem zemních prací: | Výkopy: 165 460 m ³ Násypy: 144 260 m ³ |
| Mosty: | 5 železničních mostů 2 železniční propustky 8 podchodů pro pěší |
| Tunely: | 1 jednokolejný (135 m) 1 dvoukolejný (51 m) Celková délka: 186 m |
| Protihlukové stěny – počet: Protihlukové stěny - celková délka: | 8 PHS (výška 1 až 4,85 m) 2 525 m |
| Odhadované náklady na výstavbu: | 332 mil. EUR (cenová úroveň 2024, bez DPH, bez nákladů, které SŽ dosud vynaložila na přípravu, rozvoj a povolování úseku) |
| Klíčové úpravy silnic: | Odstranění všech železničních přejezdů. Nové silniční a pěší přístupové cesty vybudované kolem všech stanic a zastávek |
| Počet vlaků – ve špičce: <i>Osobní vlaky:</i> | Praha Masarykovo nádraží – Praha Letiště Václava Havla: 6 párů/hod (každých 10 min) Praha Masarykovo nádraží - Kladno-Ostrovec: 4 páry/hod (interval 10/20 minut) Praha-Veleslavín – Praha Letiště Václava Havla – Praha-Smíchov: 1 pár/hod |
| Počet vlaků – ve špičce: <i>Nákladní vlaky:</i> | Na tomto úseku není plánován pravidelný provoz nákladních vlaků |

Zatím není rozhodnuto, zda by úsek mohl být modernizován během úplné dlouhodobé výluky, zatímco osobní doprava by mohla být mezitím zajištěna úpravou tras MHD a/nebo zajištěním náhradní autobusové dopravy. Regionální organizátor pražské integrované dopravy (ROPID) preferuje minimalizaci přerušení železničního provozu.

V projektové dokumentaci se počítá s tím, že výluka bude povolena 22 měsíců od úplného uzavření stávající trati mezi stanicemi Praha-Ruzyně a Praha-Veleslavín. Provizorní stavby budou nutné k tomu, aby byl po dobu stavby umožněn provoz na většině úseku A-46 (aby vlaky z Kladna mohly dojet do železniční stanice Praha-Veleslavín).

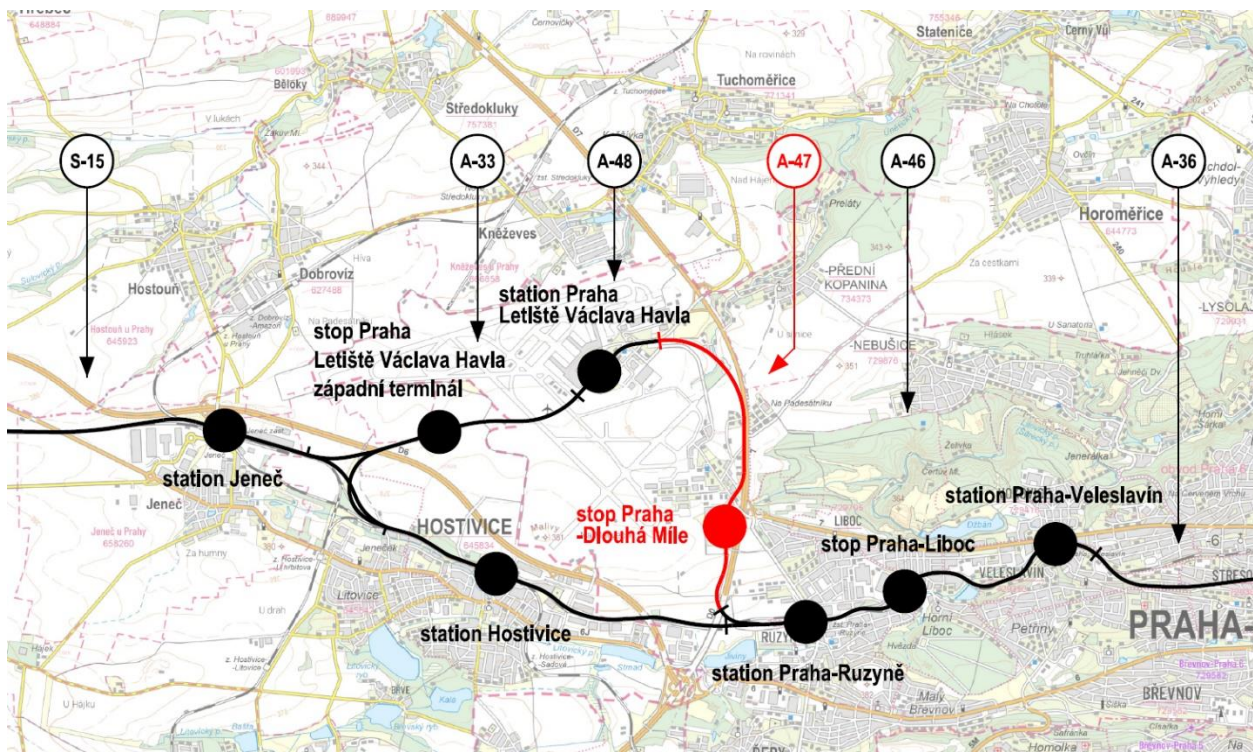
Tomuto tématu se věnuje i přiložený dotazník.

A-47: Novostavba trati Praha-Ruzyně (mimo) - Praha Letiště Václava Havla (mimo)

Úsek trati začíná ve stanici Praha-Ruzyně, prochází pod Pražským okruhem (D0) a poté odbočuje do zastávky Praha-Dlouhá míle. Úsek před a za zastávkou Praha-Dlouhá Míle je navržen tak, aby procházel hloubeným tunelem. V zastávce budou dvě vnější nástupiště o délce 220 m. Dále na letiště bude trať vedena souběžně s Pražským okruhem a 4proudou ulicí Lipská, která slouží jako silniční spojení s letištěm.

V úseku bude vybudován 1 nový železniční most, 6 nových silničních nadjezdů a 3 nadchody pro pěší. Kromě toho budou vybudovány 2 nové tunely, oba dvoukolejné o celkové délce 429 m (99 m + 330 m).

Nově vybudovaná zastávka Praha-Dlouhá Míle se stane významným multimodálním dopravním uzlem, propojujícím železniční trať s ostatními prostředky hromadné dopravy (regionální autobusy, pražská tramvajová a trolejbusová síť) a velkokapacitním parkovištěm P+R (zejména pro dopravu z dálnic D6 a D7 a Pražského okruhu).

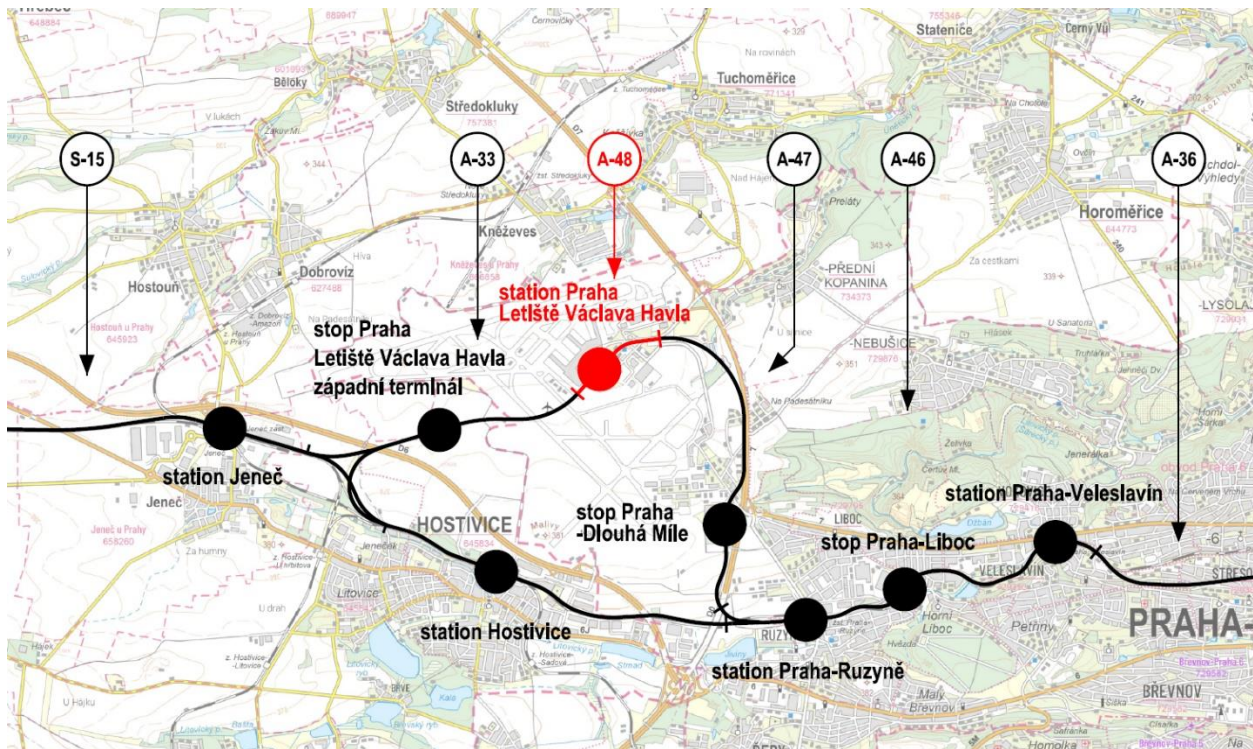


| A-47 Technický popis | |
|--|---|
| Délka: | 3 781 m |
| Stanice/zastávky: | 1 zastávka Praha-Dlouhá Míle |
| Třída zatížení: | D4 (22,5 t/náprava / 8 t/bm) |
| Max. rychlost: | 110 km/h |
| Průjezdny průřez: | UIC-GC |
| Železniční svršek: | Tvar kolejnic: 60E2 Trať: dvoukolejná |
| Trakce: | Elektrická Napětí: 25 kV AC |
| Požadované klíčové ITS: | ETCS – level 2 GSM-R DOZ (řízeno z CDP Praha) |
| Celkový objem zemních prací: | Výkopy: 347 000 m ³ Násypy: 11 000 m ³ |
| Mosty: | 1 železniční most 6 silničních nadjezdů Nadchod pro pěší |
| Tunely: | 2 dvoukolejné tunely Celková délka: 429 m |
| Protihlukové stěny – počet: Protihlukové stěny - celková délka: | Nejsou navrženy |
| Odhadované náklady na výstavbu: | 244 mil. EUR (cena 2024, bez DPH, bez nákladů, které SŽ dosud vynaložila na přípravu, rozvoj a povolování úseku) |
| Klíčové úpravy silnic: | Vybudování nových silničních a pěších cest v okolí železniční zastávky Praha-Dlouhá Míle |
| Počet vlaků – ve špičce: <i>Osobní vlaky:</i> | Praha Masarykovo nádraží – Praha Letiště Václava Havla: 6 párů/hod (interval 10 min) Praha-Veleslavín – Praha Letiště Václava Havla – Praha-Smíchov: 1 pár/hod |
| Počet vlaků – ve špičce: <i>Nákladní vlaky:</i> | Na tomto úseku není plánován pravidelný provoz nákladních vlaků |

A-48: Novostavba železniční stanice Praha Letiště Václava Havla

Úsek tvoří železniční stanice Praha Letiště Václava Havla, která se bude nacházet pod ulicí Aviatická a bude končit na okraji stávajícího Terminálu 2. Úsek bude tvořit výstavba jednoho dvoukolejného hloubeného tunelu o délce 518 m.

Stanice se bude skládat ze dvou dopravních kolejí, mezi kterými bude jedno oboustranné nástupiště o délce 225 m. Nástupiště bude přístupné po schodech a eskalátorech, vedoucích na úroveň Aviatické ulice do prostoru mezi Terminálem 2 a parkovištěm C. Návrh stanice reflektuje budoucí přímé osobní napojení na Terminály po jejich modernizaci, které je navrženo v koordinaci mezi SŽ a vlastníkem letiště (Letiště Praha, a.s.). Koncesionář by měl zastoupit SŽ v oblasti koordinace činností zvažovaných Letištěm Praha a.s. v území, a to jak z hlediska projektování, tak i organizačních otázek v průběhu výstavby. Nový uliční povrch bude navržen jako pěší zóna. Nová stanice nabídne cestujícím veřejné prostory (vestibuly), zázemí a komerční zázemí.



A-48 Technický popis

| | |
|--|---|
| Délka: | 890 m |
| Stanice/zastávky | 1 stanice (Letiště) |
| Třída zatížení: | D4 (22,5 t/náprava / 8 t/bm) |
| Max. rychlost: | 80 km/h |
| <u>Průjezdny průřez:</u> | UIC-GC |
| Železniční svršek: | Tvar kolejnic: 60E2 Trať: dvoukolejná V tunelovém úseku pevná jízdní dráha |
| Trakce: | Elektrická Napětí: 25 kV AC |
| Požadované klíčové ITS: | ETCS – level 2 GSM-R DOZ (řízeno z CDP Praha) |
| Celkový objem zemních prací: | Výkopy: 1 650 m ³ Tato část železnice je tvořena převážně tunely. |
| Mosty: | Nejsou navrženy |
| Tunely: | 1 dvoukolejný tunel Celková délka: 518 m |
| Protihlukové stěny – počet: Protihlukové stěny - celková délka: | Nejsou navrženy |
| <u>Odhadované náklady na výstavbu:</u> | 199 mil. EUR (cena 2024, bez DPH, bez nákladů, které SŽ dosud vynaložila na přípravu, rozvoj a povolování úseku) |
| Klíčové úpravy silnic: | Kompletní restrukturalizace povrchu na ulici Aviatická a dalších přilehlých ulicích a parkovacích domech v areálu letiště |
| Počet vlaků – ve špičce: Osobní vlaky: | Praha Masarykovo nádraží – Praha Letiště Václava Havla – Kladno: 6 párů/hod (interval každých 10 min z centra města), z toho 2 páry/hod (každých 30 min) pokračuje vlak do Kladna. Praha-Veleslavín – Praha Letiště Václava Havla – Praha-Smíchov: 1 pár/hod |
| Počet vlaků – ve špičce: Nákladní vlaky: | Na tomto úseku není plánován pravidelný provoz nákladních vlaků |

Ve stanici Praha-Ruzyně jsou navrženy 4 odstavné koleje. Dvě odstavné koleje jsou průjezdné, další dvě odstavné koleje jsou napojeny pouze ve směru od Prahy a umožní operativní ošetření EMU (servis). Celkem lze odstavit 12 čtyřvozových jednotek EMU.

A-33: Zaokruhování železničního spojení Praha-Ruzyně - Letiště Václava Havla Praha do trati Praha – Kladno

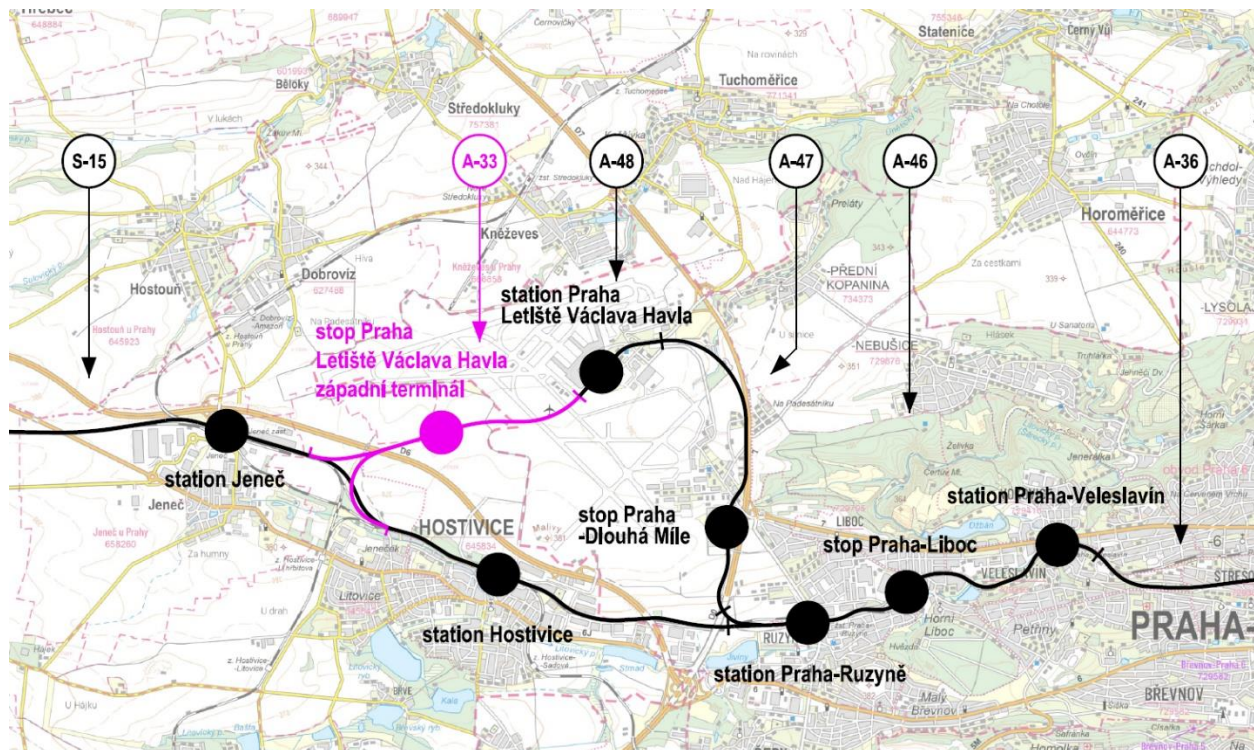
Součástí stavby je rozšíření stanice Praha Letiště Václava Havla a doplnění o jednu kolej pro obrat vlaků z Prahy. Pod letištním areálem pokračuje dvoukolejný tunelový úsek v hloubeném tunelu (délka cca 2,8 km). Za křížením s dálnicí D6 (podjezd) se trať dostává na povrch; dvoukolejná trať pokračuje ve směru na Jeneč a Kladno. Současně povede jednokolejná traťová spojka do železniční stanice Hostivice ve směru na Prahu.

V západní části letištního komplexu vznikne prostor pro doplnění budoucí železniční zastávky Praha Letiště Václava Havla západní terminál, pokud se bude realizovat letištní Terminál západ.

Ve srovnání se stavbami A-46, A-47 a A-48 má stavba A-33 nižší stupeň stavební připravenosti. Má však vysoký potenciál pro zefektivnění provozního konceptu celého PRAKu. Navíc umožňuje SŽ a Letišti Praha, a.s. (vlastníkovi letiště) výrazně větší rozvoj spolupráce s vybraným Koncesionářem ve fázi projektování a investorsko-inženýrské fáze.

Úsek A-33 se jeví jako vhodný pro to, aby byl součástí Projektu, přičemž je nutné vzít v potaz jeho odlišnou stavební připravenost.

Tomuto tématu se věnuje i přiložený dotazník.



| A-33 Technický popis | |
|--|--|
| Délka: | 4 065 m |
| Stanice/zastávky | 1 rozšíření stanice/1 zastávka (Letiště západní terminál) |
| Třída zatížení: | D4 (22,5 t/náprava / 8 t/bm) |
| Max. rychlost: | 120 km/h |
| Průjezdny průřez: | UIC-GC |
| Železniční svršek: | Typ: 60E2 Trať: dvoukolejná V tunelovém úseku pevná jízdní dráha |
| Trakce: | Elektrifikovaná trať Napětí: 25 kV AC |
| Požadované klíčové ITS: | ETCS – level 2 GSM-R DOZ (řízeno z CDP Praha) |
| Celkový objem zemních prací: | Výkopy: 565 000 m ³ |
| Mosty: | 1 (délka 30 m) |
| Tunely: | Dvoukolejný tunel Celková délka: 2 230 m Jednokolejný tunel Celková délka: 637 m |
| Protihlukové stěny – počet: Protihlukové stěny - celková délka: | Dle hlukové studie ve fázi návrhu projektu |
| Odhadované náklady na výstavbu: | 287 mil. EUR (cena 2024, bez DPH, bez nákladů, které SŽ dosud vynaložila na přípravu, rozvoj a povolování úseku) |
| Klíčové úpravy silnic: | Budou vybudovány 2 nadjezdy |
| Počet vlaků – ve špičce: Osobní vlaky: | Praha-Veleslavin – Praha Letiště Václava Havla – Praha-Smíchov: 1 pár/hod Praha Masarykovo nádraží – Praha Letiště Václava Havla – Kladno: 2 páry/hod |
| Počet vlaků – ve špičce: Nákladní vlaky: | Na tomto úseku není plánován pravidelný provoz nákladních vlaků |

V tuto chvíli již byla zakázka zadána projektantovi předběžné projektové dokumentace (dokumentace pro územní rozhodnutí), ale práce ještě nezačaly.