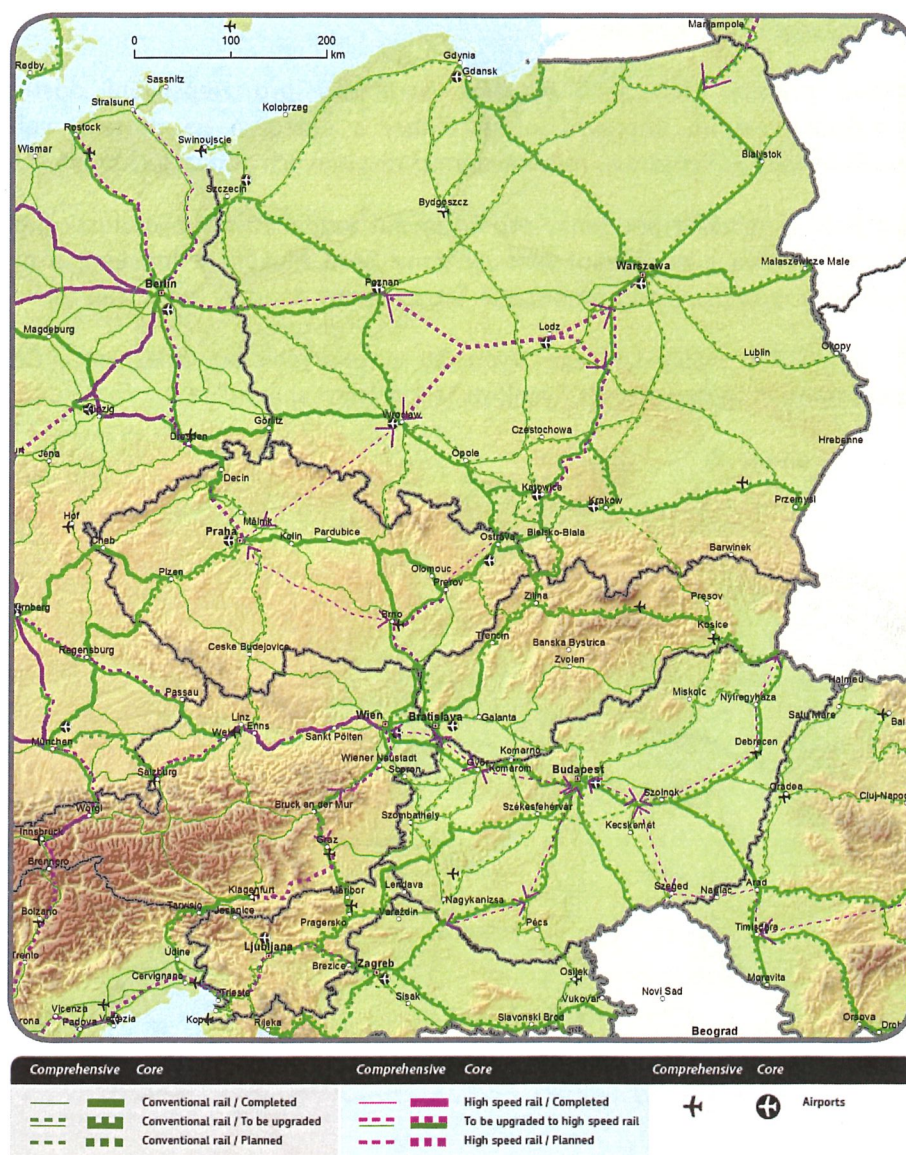


Zvláštní podmínky pro zpracování dokumentace

„Studie proveditelnosti VRT (Brno) – Přerov – Ostrava“

1. Úvod

Základní rozsah vysokorychlostní a konvenční dráhy zařazené do tzv. globální a hlavní sítě na území České republiky definuje Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. 12. 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě. Má-li být hlavní síť dle nařízení dokončena do konce roku 2030, měly by dotčené členské státy zajistit přijetí vhodných opatření za účelem dokončení projektů ve sledovaném termínu. Globální síť má být dokončena nejpozději do konce roku 2050.



Obr. 1: Síť TEN-T dle Nařízení 1315/2013

Součástí hlavní sítě TEN-T vysokorychlostních tratí jsou:

- novostavby VRT Praha – Lovosice/Litoměřice a VRT Brno – Vranovice
- modernizace úseků Brno – Přerov a Vranovice - Břeclav.

Součástí globální sítě TEN-T vysokorychlostních tratí jsou

- novostavby VRT Praha – Brno, VRT Lovosice/Litoměřice – Ústí nad Labem, VRT Přerov – Ostrava a VRT Praha – Wrocław.

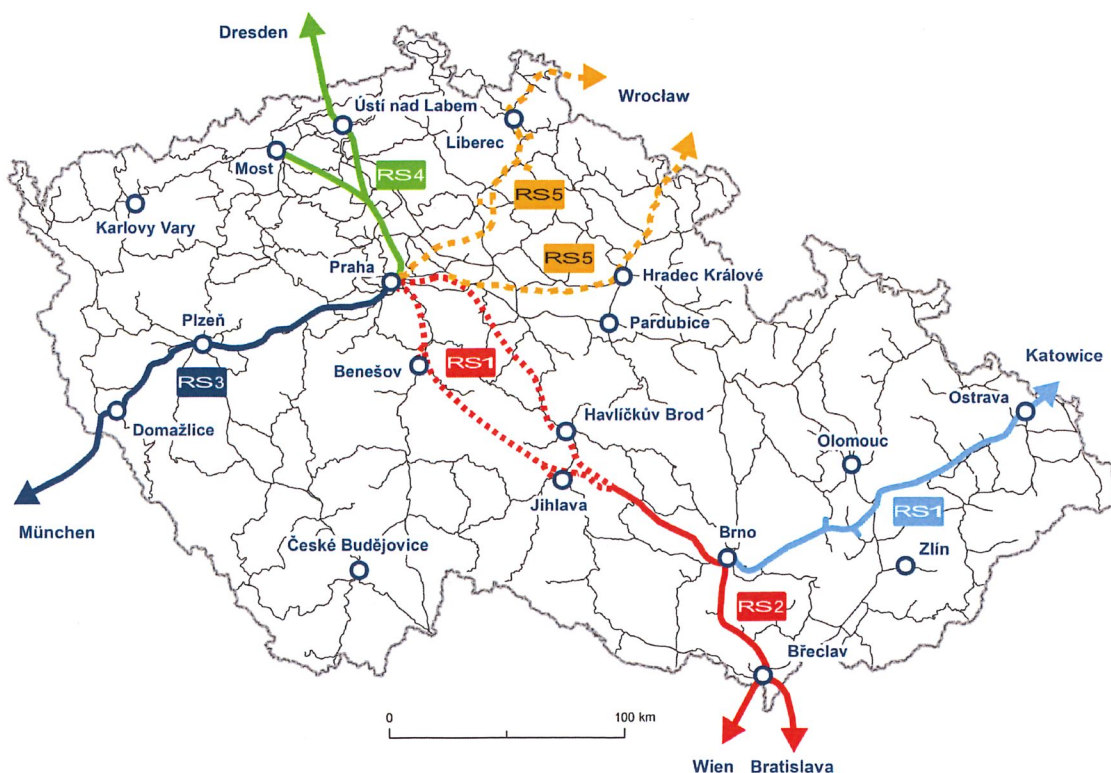
VRT mají podle Nařízení podobu zvlášť postavené vysokorychlostní tratě vybavené pro rychlost 250 km/h nebo vyšší a zvlášť modernizované konvenční tratě vybavené pro rychlosti přibližně 200 km/h.

Koridory vysokorychlostní dopravy jsou také součástí strategického dokumentu Politika územního rozvoje České republiky (PÚR) ve znění Aktualizace č. 1. Tento materiál je celostátní nástroj územního plánování, který slouží zejména pro koordinaci územního rozvoje, koordinaci územně plánovací činnosti jednotlivých krajů a současně jako zdroj důležitých argumentů při prosazování zájmů ČR v rámci územního rozvoje Evropské unie.

Mezi republikové priority PÚR patří vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury s ohledem na potřeby veřejné dopravy a požadavky ochrany veřejného zdraví, zejména uvnitř rozvojových oblastí a rozvojových os.

Úkolem daným PÚR je vytvářet podmínky pro zvyšování bezpečnosti a plynulosti dopravy, ochrany a bezpečnosti obyvatelstva a zlepšování jeho ochrany před hlukem a emisemi, s ohledem na to vytvářet v území podmínky pro environmentálně šetrné formy dopravy (např. železniční).

Vláda dne 22. 5. 2017 schválila koncepci výstavby vysokorychlostní železnice v České republice obsažené v dokumentu Program rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR.



Obr. 2: Plán směrů rozvoje Rychlých spojení v ČR

Rychlá spojení (RS) je provozně-infrastrukturní systém rychlé železnice na území ČR zahrnující novostavby vysokorychlostních tratí (VRT), tratě konvenční modernizované s vysokorychlostními parametry i modernizované konvenční tratě vyšších parametrů včetně vozidlového parku a provozního konceptu.

Materiál stanovuje další postup při přípravě jednotlivých ramen vysokorychlostních tratí, shrnuje předpokládané finanční náklady a popisuje efekty plynoucí z různých řešení vysokorychlostní železnice. Ministerstvo dopravy doporučuje výstavbu nových vysokorychlostních tratí v nejvíce vytižených trasách a jejich doplnění konvenčními tratěmi s vyššími rychlostními parametry.

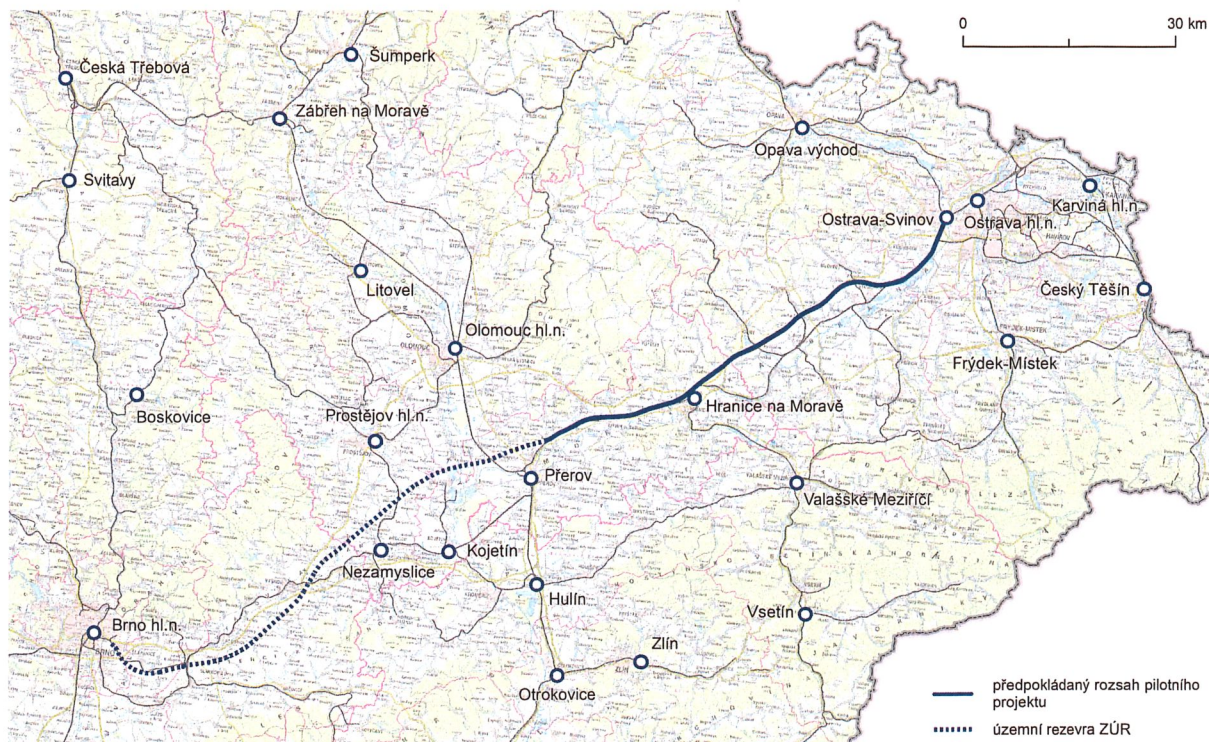
2. Prostorové vymezení předmětu zakázky

Předmětem veřejné zakázky je studie proveditelnosti na VRT a případných dalších úprav železniční infrastruktury ve směru RS1 v úseku Brno – Přerov – Ostrava (na obr. 2 světle modrá linie) v rozsahu, který povede ke splnění cílů definovaných níže.

Zadavatel požaduje, aby studie byla zejména podkladem pro přípravu pilotního projektu VRT v úseku Přerov (Prosenice) – Ostrava (Ostrava–Svinov). Zadavatel dále požaduje prověření potřebnosti, účelnosti a způsobu další územní ochrany VRT v úseku Brno – Přerov (Prosenice), která je doposud v ZÚR dotčených krajů sledována jako územní rezerva. Nicméně nesmí dojít k ohrožení záměru zrychlení spojení mezi moravskými centry (Brno, Olomouc, Ostrava) v kratší době než je výstavba sítě Rychlých spojení jako celku.

Studie bude navrhovat a posuzovat technické řešení minimálně ve směru případné novostavby VRT navrhované v předchozích dokumentacích v úseku Brno – Ostrava včetně zaústění do dotčených uzlů.

Studie bude navrhovat a posuzovat provozní řešení minimálně na uceleném tahu RS1 vč. možných alternativ a včetně zahrnutí mezinárodní dopravy (viz též „Komentář k mezinárodní spolupráci“ níže).



Obr. 3: Orientační vymezení VRT (Brno) – Přerov – Ostrava

Maximální rozsah navrhovaných úprav v železniční síti je omezen plněním cílů veřejné zakázky.

Zhotovitel studie musí respektovat záměr Zadavatele podat žádost o vymezení koridoru pro VRT a současně vymezení VRT včetně staveb souvisejících jako veřejně prospěšné stavby v Zásadách územního rozvoje Olomouckého a Moravskoslezského kraje pro umístění dopravní infrastruktury v místě dosavadní územní rezervy pro VRT pro realizaci pilotního projektu ještě v roce 2018 nezávisle na zpracování předmětu zakázky.

Pro zpracování technického řešení a ekonomického hodnocení bude jako výchozí uvažován stav (stav bez projektu):

- s dokončením konvenční železniční sítě v rozsahu definovaném Přílohou č. 1 Programu rozvoje rychlých železničních spojení v ČR. V řešeném území se jedná zejména o stavby připravované v rámci **Modernizace trati Brno – Přerov podle schválené varianty M2** a stavby připravované v přílehlých železničních **uzlech Brno, Přerov a Ostrava**.
- s dokončením části vysokorychlostní železniční sítě. V řešeném území se jedná zejména o stavby **VRT Praha – Brno** (bez ohledu na výslednou variantu), **VRT Brno – Vranovice**.

Ostatní záměry již schválené v samostatných studiích proveditelnosti musí tato studie respektovat.

Zhotovitel může navrhnout dílčí modifikace výše uvedených záměrů s ohledem na nově identifikované dopravní potřeby a na nutnost napojení nově navrhované infrastruktury.

Komentář k mezinárodní spolupráci:

Zadavatel si vyhrazuje právo požadovat koordinaci s pracemi na studii proveditelnosti VRT Budapest – Warszawa připravovanou Maďarskou republikou v případě, že koordinace bude v době zpracování předmětu veřejné zakázky relevantní. Zadavatel očekává, že s ohledem na doposud neuzavřené diskuze o bodu napojení na hranici ČR/PL, bude v úseku Ostrava-Svinov – státní hranice ČR/PL navrhován pouze dopravní koncept bez návrhu technického řešení vedení trasy.

3. Projektové cíle veřejné zakázky

Zpracování předmětu zakázky musí významně přispět k naplnění níže uvedených cílů.

Cíl 1. Maximalizace benefitů z využití železniční sítě v regionu s využitím nově navržené VRT

Navržené technické a provozní řešení povede k maximalizaci benefitů z využívání železniční sítě v regionu s přispěním nově navržené vysokorychlostní tratě.

Řešení zajistí zvýšení kapacity a rychlosti pro dálkovou vnitrostátní dopravu .

Řešení zajistí zvýšení kapacity a rychlosti pro dálkovou mezinárodní dopravu a bude brát ohled na záměry připravované v zahraničí tak, aby bylo zamezeno nespojitosti budovaných sítí v rámci TEN-T.

Řešení zajistí zlepšení obsluhy hlavních metropolitních regionů s jejich centry (Brna a Ostravy jako regionálních metropolí, Olomouce, popř. Zlína jako center mezoregionů) a jejich aglomeračních a spádových oblastí železniční dopravou.

Prioritou je vytvoření podmínek pro rozvoj udržitelného, účinného a všeobecně dostupného dopravního systému, který bude poskytovat obyvatelům široké možnosti mobility v území respektující důležité zdroje a cíle přepravní poptávky.

Cíl 2. Ekonomická efektivita navrženého technického řešení

Navržené technické řešení bude odpovídat minimálně požadavkům navrženého a odsouhlaseného provozního modelu včetně zajištění kapacity železniční sítě také v dlouhodobém horizontu a zajištění spolehlivosti provozu.

Návrhová rychlost nové trati bude co možná nejvyšší a musí umožnit provozování navrhovaného provozního modelu včetně dlouhodobého výhledu a nepřesáhne 350 km/h.

Navrhované parametry případných úprav ostatní sítě musí umožnit provozování navrženého a odsouhlaseného provozního modelu.

Návrh musí vést k hospodárnému využití vynakládaných investičních prostředků i k efektivnímu provozu.

Cíl 3. Maximální jistota plnění předmětu veřejné zakázky ve vztahu k časovým požadavkům Zadavatele

Zhotovitel navrhne takové řešení a takový harmonogram postupu prací, který umožní:

- do 6 měsíců po podpisu SOD předat Zadavateli podklady účelně využitelné a usnadňující zpracování Dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby (DÚR) a Dokumentace pro vyhodnocení vlivů stavby na životní prostředí (EIA) pro VRT v minimálně v úseku Prosenice – Ostrava-Svinov podle vyhlášky č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb a zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí.
- do 14 měsíců po podpisu SOD předat Zhotoviteli finální verzi studie proveditelnosti (předmětu veřejné zakázky) včetně zpracovaných připomínek a stanovisek, které umožní Zhotoviteli předání studie ke schválení Centrální komisi Ministerstva dopravy ČR.

Cíl 4. Zajištění podpory záměru u veřejnosti

Zadavatel si je vědom rozsahu připravovaného záměru, a proto považuje za nutné zajistit pro záměr podporu u veřejnosti. Veřejností se rozumí jak široká i odborná veřejnost, tak její zástupci v podobě samosprávy i státní správy. Předmětem veřejné zakázky bude návrh opatření, které zvýší pravděpodobnost kladného přijetí záměru u veřejnosti a jejich aplikaci po dobu trvání veřejné zakázky. Zadavatel nepředpokládá pokračování smluvního vztahu pro tuto oblast po skončení zpracování studie.

4. Technické požadavky na zpracování studie proveditelnosti

Studie z pohledu svého obsahu musí splňovat požadavky interních předpisů SŽDC pro tvorbu studie proveditelnosti.

Zhotovitel musí při zpracování zakázky využívat inovativních digitálních metod (průběžná evidence problémů a podnětů k jednotlivým prověřovaným variantám návrhu, zvýšení transparentnosti návrhu; průběžná vzájemná komunikace Zadavatele, Zhotovitele a třetích stran s výměnou otevřených dat apod.).

Studie musí obsahovat minimálně okruhy:

- Základní informace
- Naplnění cílů projektu
- Analýza a návrh variant vedoucích k naplnění cílů projektu
- Technické řešení variant
- Dopravně-technologické řešení variant
- Posouzení dopadu na životní prostředí
- Identifikace a hodnocení střetů v území

- Posouzení dopadu na územně plánovací dokumentace
- Výpočet investičních nákladů
- Ekonomické vyhodnocení
- Závěry a doporučení
- Doklady
- Struktura dokumentace musí reflektovat požadavek úplné studie proveditelnosti pro úsek Přerov – Ostrava a ověření vhodnosti zachování územní rezervy/koridoru v úseku Brno – Přerov.

Ekonomické hodnocení bude provedeno metodou CBA a v souladu s Rezortní metodikou pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb. Náklady stavby budou zpracovány s využitím aktuální verze Sborníku pro oceňování železničních staveb ve stupni studie proveditelnosti s přihlédnutím ke specifikům navrhované VRT.

Vyhodnocení vlivu VRT na životní prostředí bude maximálně využitelné pro procesy posuzování vlivu na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (EIA) ve znění pozdějších předpisů a pro navazující stupně přípravy VRT.

Součástí studie bude prezentace pro veřejné seznámení s výsledky prací a manažerské shrnutí (samostatný dokument v rozsahu max. 4 stran A4, s důrazem na grafickou část).

Struktura digitálního a tištěného odevzdání je totožná, není-li pro části dokumentace blíže specifikováno. Digitálním odevzdáním se rozumí:

- soubory v uzavřené (needitovatelné) formě (ve formátu souboru PDF), jejichž zobrazení je totožné s tištěnou verzí dokumentace,
- soubory v otevřené (editovatelné) formě (minimálně ve formátu souborů DOC, XLS, DWG, DGN), z nichž je možné bez dalších úprav obsahu zhotovit výtisk totožný s odevzdanou tištěnou verzí.

Samostatně budou Objednateli pouze digitálně odevzdány:

- soubory prostorových dat:
 - Soubory prostorových dat budou předány ve formátu „shapefile (SHP)“ a budou opatřeny metadaty. Zároveň musejí být v souladu se směrnicí č. 2007/2/EC INSPIRE o vybudování evropské infrastruktury prostorových informací a příslušnými nařízeními a technickými pokyny (Technical Guidelines) v platném znění, které se váží ke směrnicí INSPIRE, především pak s:
 - Nařízením Komise (ES) č. 1205/2008 ze dne 3. prosince 2008, kterým se provádí směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/2/ES týkající se metadat.
 - Nařízením Komise (EU) č. 1089/2010 ze dne 23. listopadu 2010, kterým se provádí směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/2/ES, pokud jde o interoperabilitu sad prostorových dat a služeb prostorových dat.
 - Nařízením Komise (EU) č. 102/2011 ze dne 4. února 2011, kterým se mění nařízení (EU) č. 1089/2010, kterým se provádí směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/2/ES, pokud jde o interoperabilitu sad prostorových dat a služeb prostorových dat.

- Metadata budou rovněž v souladu s Metadatovým profilem ČR pro soubory prostorových dat, sérií souborů prostorových dat a služeb založených na prostorových datech.

5. Harmonogram zpracování studie

Harmonogram prací sestaví zhotovitel. S ohledem na záměr zahájení územního řízení pro pilotní úsek VRT navrhne takový postup prací, aby byly dodrženy následující milníky:

- do 6 měsíců po podpisu SOD předat Zadavateli podklady účelně využitelné a usnadňující zpracování Dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby (DÚR) a Dokumentace pro vyhodnocení vlivů stavby na životní prostředí (EIA) pro VRT v minimálně v úseku Prosenice – Ostrava-Svinov podle vyhlášky č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb a zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (Fakturace 25% z ceny díla, Odevzdání 1 x listinné, 10 x CD (uzavřená forma, 1 CD vč. otevřené formy));
- do 12 měsíců po podpisu SOD předání studie proveditelnosti v plném rozsahu k závěrečnému projednání (Fakturace 50% z ceny díla, Odevzdání 1 x listinné, 10 x CD (uzavřená forma, 1 CD vč. otevřené formy));
- do 14 měsíců po podpisu SOD předání finální verze studie proveditelnosti (předmětu veřejné zakázky) včetně zpracovaných připomínek a stanovisek umožňující schválení studie Centrální komisí Ministerstva dopravy ČR (Fakturace 25% z ceny díla, Odevzdání 4 x listinné, 10 x CD (uzavřená forma, 1 CD vč. otevřené formy)).

6. Organizační požadavky ke zpracování studie:

Pracovní porady budou svolávány podle potřeby zadavatele nebo zpracovatele, vždy však před dílčími odevzdáními; okruh účastníků porad bude stanoven podle projednávané tematiky a podléhá odsouhlasení zadavatelem.

Součástí studie budou záznamy z jednání pořízené zpracovatelem, doručená stanoviska, doručené podklady, reakce projektanta na doručené připomínky a stanoviska.

Zpracovatel je povinen zpracovat připomínky z projednání nezamítnuté zadavatelem, pokud nevybočují z tohoto zadání.

Zpracovatel poskytne následnou konzultační činnost v případě řešení kolizí v rámci projednávání územně plánovací dokumentace.

Veškerá jednání se Zadavatelem budou vedena v českém jazyce (nebo budou tlumočena na náklady zhotovitele).

Všechny vstupy a výpočty ve studii budou podrobně a průkazně dokumentovány a doloženy.

7. Podklady ke zpracování studie:

Pro zpracování studie proveditelnosti budou využity minimálně tyto podklady/dokumentace poskytnuté zadavatelem v plném znění pouze v PDF:

- Program rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR

- Technicko-provozní studie – Technická řešení VRT
- ÚTS „VRT Přerov – Ostrava“
- Studie proveditelnosti Brno – Přerov
- SP Železničního uzlu Ostrava
- Studie proveditelnosti ŽUB
- ÚTS „VRT Praha – Benešov“
- ÚTS „VRT Benešov – Brno“
- ÚTS „VRT Brno – Vranovice“
- ÚTS „VRT Praha – Havlíčkův Brod“
- Rekonstrukce ŽST Přerov, 2. stavba - DÚR

Zpracovatel si zajistí (ve vlastní režii) podklady od objednatelů dopravy, dopravců, mapové podklady a veškeré další údaje, potřebné pro zpracování studie.

Se souhlasem Ministerstva dopravy je možné použít ke zpracování studie celostátního multimodální dopravní model ČR. Pravidla pro poskytování tohoto dopravního modelu ČR jsou na webu MD ČR <http://www.mdcr.cz/Dokumenty/Strategie/Pravidla-pro-poskytovani-celostatniho-multimodalni>.

Dopravní model bude poskytnut jen vítěznému uchazeči výběrového řízení projektu, který má se zadavatelem platně uzavřenou smlouvu o dílo. V případě, že vítězným uchazečem bude konsorcium firem, bude model poskytnut jen tomu subjektu, který bude s modelem reálně pracovat. Tento subjekt musí disponovat licencí k příslušné verzi software PTV VISION (specifikace je uvedena na webu www.dopravnistrategie.cz), doklad o dostupnosti této licencí musí předložit na MD.

Popis vlastností dopravního modelu je uveden na webu <http://www.dopravnistrategie.cz/nabidka-projekt/nabidka-ke-stazeni> (Kniha 2 a Kniha 4, sekundární verze). Tato informace je dostačující pro zpracování nabídek uchazeči výběrových řízení a nebude dále nijak doplňována.

Zpracoval O26 GŘ SŽDC

Schválil: Mgr. Ing. Radek Čech, Ph.D.

