

Zvláštní technické podmínky pro zpracování

**Studie proveditelnosti trati Kralupy
nad Vltavou – Neratovice – Dřísy**

Datum vydání: 28. 7. 2020



1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA

1.1 Předmět zadání

- 1.1.1 Předmětem zadání je vypracování „Studie proveditelnosti trati Kralupy nad Vltavou – Neratovice – Dřísy“ (dále jen „Studie“), v souladu s požadavky uvedenými v kapitole 6 a v zadávací dokumentaci. V případě schválení Studie ministerstvem dopravy proběhne následně zpracování záměrů projektu, vycházejících z vybrané projektové varianty Studie.
- 1.1.2 SP bude zpracována podle Rezortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektů dopravních staveb, zejména pak podle její metodické přílohy Metodika pro zpracování koncepčních studií, a dále podle pokynů uvedených v tomto dokumentu a jeho přílohách.
- 1.1.3 Veškeré potřebné podklady, zejména průzkumy, pasportní dokumentace, archivní dokumentace, informace o přepravních výkonech, informace o majetkových poměrech apod. si zajistí Zhotovitel a jejich pořízení je součástí nákladů zakázky.

1.2 Hlavní cíle studie proveditelnosti

- 1.2.1 Hlavním cílem této SP je prověřit možnosti modernizace železniční infrastruktury v úseku Kralupy nad Vltavou – Neratovice – Dřísy, včetně zajištění bezúvratového spojení v úseku Neratovice – Dřísy. Uvažovaný rozsah provozu bude vycházet z dosud zpracovaných koncepčních studií a dalších dokumentací a dokumentů, týkajících se předmětné infrastruktury (obsažených v kapitole 2), bude projednán s objednateli dopravy a dopravci a bude ve SP doložen. Výsledkem může být konstatování, že územními omezeními limitovaná drážní infrastruktura neumožní pojmout všechny představy o výhledovém rozsahu dopravy.
- 1.2.2 Konkrétními cíli jsou:
- zvýšení propustnosti (propustné výkonnosti) úseku s ohledem na výhledové požadavky objednatelů dopravy a nákladních dopravců;
 - zajištění bezpečného a spolehlivého provozu, a to doplněním technicky vyhovujících součástí železniční infrastruktury na základě platných TSI, zákonných předpisů, norem, interní dokumentace Správy železnic;
 - zajištění potřebných parametrů infrastruktury pro nákladní dopravu.
- 1.2.3 Obecným cílem je posouzení projektových variant z hlediska:
- proveditelnosti/realizovatelnosti (z hlediska ekonomického hodnocení, investičních nákladů, dopadu záměru do již realizovaných staveb a z hlediska využitelnosti plánovaných modernizací);
 - průchodnosti (z hlediska životního prostředí, územního plánování);
 - potřebnosti/přínosů (z hlediska ekonomického, zlepšení obsluhy měst a regionů veřejnou hromadnou dopravou, zlepšení podmínek pro nákladní dopravu v parametrech, kapacitě a plynulosti provážených vlaků).

3. ROZSAH ŘEŠENÍ STUDIE PROVEDITELNOSTI

- 3.1 **Technicky:** Předpokládá se investice v traťovém úseku existující železniční síť Kralupy nad Vltavou (včetně) – Neratovice (mimo) a novostavba spojky pro bezúvratové spojení v úseku Neratovice – Dřísy. Související a vyvolané investice mohou tyto úseky přesahovat. Vždy bude prioritně sledován koridor stávající trati s maximalizací využití obvodu dráhy (drážních pozemků). Cca v úseku Neratovice – Tišice řešení v rámci této studie naváže na řešení schválené v rámci Studie proveditelnosti Praha – Mladá Boleslav – Liberec (ve variantě Deko).
- 3.2 **Dopravně-technologicky (provozní model):** Rozsah železniční sítě pro dopravně-technologické posouzení je v základu shodný s rozsahem technického řešení. Rozsah oblasti pro provozní model je ohraničen nejen sítí určenou k dopravně-technologickému posouzení, ale i úseky navazující železniční síť bezprostředně konstrukčně ovlivňované. Osobní doprava bude v konstrukčních zásadách přesahujících primárně řešenou oblast určena polohami tras pro potřeby provozního modelu primárně převzata z podkladových dokumentací (nebude-li podkladovými stanovisky objednatelů osobní železniční dopravy řečeno jinak) s tím, že konstrukční poloha tras vlaků může v případě řádného zdůvodnění doznávat určitých změn, v závislosti na potřebách a možnostech projektového návrhu a v závislosti na doporučeních z výpočtů přepravních prognóz dopravním modelem. Posouzení v oblasti nákladní dopravy pak bude rozsahem řešené oblasti výrazněji přesahovat rozsah sítě k technickému řešení dle kapitoly 1.3.1.
- 3.3 **Z hlediska přepravní prognózy:** detailní vazby v rámci okresů Praha-východ a Mělník s uvažováním relevantních vazeb na oblasti sousedních okresů a přihlédnutím k dálkovým vazbám odpovídajícím rozsahu pro oblast dopravní technologie (kapitola 3.2), přičemž nákladní doprava bude primárně řešena ve všech vazbách k úseku Kolín – Kralupy nad Vltavou, a to jak přes Prahu-Libeň, tak v projektovém stavu sledovanému potenciálu převedení předmětných relací na trasu přes Nymburk v návaznosti na přepracování zátěže v uvedených nácestných seřadovacích stanicích.
- 3.4 **Ekonomicky:** Rozsah oblasti pro ekonomické hodnocení pro všechny posuzované varianty a všechny dopravní módy je dán dotčeným územím podle předchozích bodů.

4. DEFINICE ZÁKLADNÍCH VARIANT K POSUZOVÁNÍ

4.1 Varianta bez projektu

- 4.1.1 Varianta bez projektu odpovídá výchozímu technickému stavu jednotlivých prvků infrastruktury řešených úseků a jejich udržení ve výchozí kvalitě po dobu hodnocení projektu. Řeší zejména nutnou údržbu a opravy stávajících drážních zařízení a objektů pro zajištění provozu v požadované kvalitě a rozsahu a zajištění bezpečného užívání a pohybu osob. Varianta bez projektu představuje odhad budoucích nároků technického a provozního vybavení infrastruktury za předpokladu zachování výchozích technických parametrů.
- 4.1.2 S ohledem na výsledky jednání pracovní komise ke zvýšení bezpečnosti železničního provozu bude zpracovatel uvažovat ERTMS/ETCS i ve variantě bez projektu (bylo ujednáno, že ERTMS/ETCS bude na trati instalováno). Jelikož do současné doby nebylo rozhodnuto o aplikační úrovni, navrhne zpracovatel ve variantě bez projektu ekonomicky nejvýhodnější způsob implementace ERTMS/ETCS včetně aplikační úrovně, přičemž přihlédne i k dalším připravovaným investicím (např. GSM-R v úseku Kralupy – Neratovice).
- 4.1.3 Související železniční síť i dopravní síť ostatních módů se bude vyvíjet shodně jako ve variantách projektových. Součástí budou i akce na předmětných úsecích plynoucí z jiných železničních akcí a strategií, jako je především zavedení systému ERTMS.

5.3 Návrhově-vyhodnocovací fáze

- 5.3.1 Pro projektové varianty i variantu bez projektu bude zpracováno podrobné technické řešení železniční infrastruktury (včetně bezprostředně souvisejících navazujících úprav jiné technické infrastruktury) a podrobné dopravně-technologické řešení.
- 5.3.2 Navrhovaná technická řešení budou průběžně projednávána s Objednatелеm. Výsledné návrhy pak budou vyhodnoceny v souladu s Rezortní metodikou pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb.
- 5.3.3 V návaznosti na koncepčně-analytickou fázi bude provedena závěrečná analýza projektových variant a bude provedeno jejich hodnocení na základě plnění cílů projektu a případně podle dodatečných kritérií, které vyplynou z průběhu zpracování.
- 5.3.4 Navrhovaná podrobná řešení projektu budou vyhodnocena z několika hledisek. Jednotlivé varianty budou posouzeny z hlediska investiční a provozní náročnosti, z hlediska dopadů do životního prostředí, z hlediska průchodnosti územím, z hlediska přepravního potenciálu, z hlediska ekonomické efektivity, rizik, časových priorit, vzájemné technické a dopravní podmíněnosti a z hlediska plnění stanovených cílů. Cílem této části je vyhodnotit navrhovaná řešení z několika základních hledisek, popsat jejich výhody a nevýhody a vytvořit tak základní předpoklad pro následné rozhodnutí Centrální komise Ministerstva dopravy, případně politické rozhodnutí.
- 5.3.5 Na závěr bude zpracováno souhrnné vyhodnocení SP, ve kterém budou přehledně shrnuty zásadní body z předchozích částí dokumentace. Smyslem této části je graficky a obsahově vhodně prezentovat informace, které budou v předchozích částech popsány detailně.

6. ZÁKLADNÍ POŽADAVKY NA ZPRACOVÁNÍ STUDIE PROVEDITELNOSTI

6.1 Základní informace

- 6.1.1 základní informace o řešeném území (dopravní síť, nabídka veřejné dopravy, zatížení dopravy ve výchozím stavu, tzn. před zpracováním SP, hlavní cíle a zdroje dopravy, demografie, socioekonomická charakteristika v kontextu ČR);
- 6.1.2 vazba na koncepční dokumenty evropské, národní, regionální, městské politiky, strategické a plánovací dokumenty a jejich analýza a vyhodnocení ve vztahu k řešenému projektu. Identifikace konfliktů, návrh řešení, východiska, potvrzení souladu se strategickými vizemi;
- 6.1.3 analýza historie projektu, společenských souvislostí, očekávání, právních závazků, problémů uživatelů, potenciálu projektu, dopravně-technologické zhodnocení (kapacita, dopravní koncept, spolehlivost apod.);
- 6.1.4 popis železniční infrastruktury v rozsahu odpovídajícím současnému stavu, resp. variantě bez projektu;
- 6.1.5 analýza problémů infrastruktury v současném stavu, resp. ve variantě bez projektu;
- 6.1.6 možnosti rozvoje (SWOT analýza rozvoje řešeného území z pohledu dopravní infrastruktury a obecně socioekonomického pohledu);
- 6.1.7 analýza, ověření, upřesnění a potvrzení cílů projektu a definovaných variant.

6.2 Cíle projektu

- 6.2.1 základní cíle projektu, rozklad základních cílů projektu na řadu dílčích cílů;
- 6.2.2 provozní a technické požadavky.

- 6.5.11 sestavení síťové grafiky ITJR pro celou řešenou oblast dle kapitoly 3.2;
- 6.5.12 grafické znázornění plánů obsazení kolejí v rozhodných stanicích;
- 6.5.13 grafy dynamického průběhu rychlostí pro typová vozidla pro řešené tratě;
- 6.5.14 ověření provozní stability rozhodných částí řešené sítě prostřednictvím separátní simulace;
- 6.5.15 stanovení případných požadavků na omezení provozu během realizace staveb, případně na technická opatření pro zajištění potřebné kapacity.

6.6 Investiční a provozní náklady

- 6.6.1 provozní náklady vlaků budou vypočteny na základě uvažované vozby jednotlivých vlaků, v souladu s aktuálně platnou metodikou dodanou objednatelem a Zpracovatel doloží podrobný výpočet těchto nákladů v tabulce přílohy č. 6 Rezortní metodiky;
- 6.6.2 stanovení investičních nákladů v podrobnosti po úsecích (stanice, mezistaniční úseky) dle Sborníku pro oceňování železničních staveb ve stupni studie proveditelnosti a záměr projektu (aktuálně se jedná o Sborník pro oceňování železničních staveb ve stupni studie proveditelnosti a záměr projektu, 03/2019).

6.7 Analýza a prognóza poptávky

- 6.7.1 popis sítě v rozsahu dle kapitoly 3.3, včetně konkurenčních druhů dopravy;
- 6.7.2 vývoj dopravy a přepravy v posledních letech, výkonová dopravní a přepravní data železnice, konkurenčních druhů dopravy;
- 6.7.3 prognóza objemu poptávky po přepravě v osobní dopravě bude provedena s využitím dopravního modelu v osobní dopravě s přesností (rozlišovací úrovní) nejméně na:
 - obce, případně městské části: u sídel ležících v blízké vzdálenosti řešených tratí a ovlivněných linek veřejné hromadné dopravy;
 - území ORP na území Středočeského kraje;
 - je-li to účelné, řešenou oblast rozdělit na drobnější sídelní jednotky, které vhodně postihnou jejich dopravní potenciál;
- 6.7.4 přepravní prognóza musí vycházet ze struktury dle „Rezortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb“; výpočet převedené dopravy bude podložen kvalitativním porovnáním železničního a silničního módu; prognóza musí dále zohlednit rozvoj okolní infrastruktury dle aktuálních strategických podkladů;
- 6.7.5 dopravní model musí zohlednit všechny relevantní aspekty pro volbu přepravního módu, především (vnímanou) cestovní dobu, přestupy (kvalitativně i kvantitativně), cenu jízdného (náklady provozu IAD), kongesce v silniční dopravě, možnost zaparkování vozidel IAD (zohlednění počtu dostupných parkovacích míst i ceny v rámci jejich zpoplatnění), charakter cest (pracovní, mimopracovní), vnímané pohodlí ve vozidle, pěší docházku, interval mezi spoji apod.;
- 6.7.6 dopravní model bude pracovat i s multimodálními vazbami v osobní dopravě (využití vazeb přes terminály veřejné dopravy, vazeb individuální a veřejné dopravy za použití P+R, B+R či K+R);
- 6.7.7 rozsah parkovacích, resp. zastavovacích ploch P+R, K+R a B+R bude na základě výstupů dopravního modelu optimalizován, případně bude též upraveno umístění těchto ploch;
- 6.7.8 součástí bude analýza zahrnující vzájemnou korelaci mezi přepravními toky, směrovými vztahy (zdroj – cíl) a provozním modelem (interval spojení, místa zastavení, pěší dostupnost, linkové vedení, cestovní časy, taktový koncept s provázaností přestupů);

systém ekologické stability – ÚSES, vliv na významné krajinné prvky, vliv na půdní fond – zejména zemědělský a lesní, geologie – poddolovaná území, dobývací prostory, chráněná ložisková území, krasové jevy), vliv na ekocentra s biokoridory, potenciální vliv na kulturní dědictví (kulturní památky a možná naleziště archeologických artefaktů), hluk a vibrace (jednoduchý výpočet a vyhodnocení hladin hluku, odhad délky a výšky protihlukových stěn, rozsah individuálních protihlukových opatření, zhodnocení vlivu vibrací) a v neposlední řadě i ochrana vod (popis kontaktu s vodními plochami a záplavovými územími, hydrologické poměry);

- 6.8.2 bude zhodnocen vliv klimatických změn na řešený projekt v souladu s dokumentem MŽP „Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR“, (hledisko mitigační a adaptační, identifikace vlivů na změny klimatu, posouzení na odolnost projektu vůči klimatickým rizikům (silný vítr, sněhové jevy, námrazové jevy, silné deště, povodně, bouřkové jevy, vysoké teploty, sucho a požáry), posouzení zranitelnosti navrhovaného řešení, zhodnocení rizik, identifikace a zhodnocení možností pro přizpůsobení);
- 6.8.3 součástí výstupů bude zhodnocení územní průchodnosti projektových variant, a to nejen z pohledu vlivu na životní prostředí, ale i zhodnocení střetů se zastavěnými plochami, návrhovými plochami pro zastavění a dalšími záměry dle platných (případně aktuálně projednávaných návrhů) územních plánů obcí i krajů;
- 6.8.4 při zpracování SP je nutné od počátku zpracování konzultovat a projednávat mimo jiných s dotčenými obcemi a Středočeským krajem – především odbory dopravy, odbory územního plánování, dále s ŘSD a silničními správci v případě, že trasa vyžaduje přeložky či úpravy pozemních či místních komunikací (např. v místě železničních přejezdů či nadjezdů atd.);
- 6.8.5 bude provedeno předběžné geologické posouzení lokality s odkazem na podrobné rozpracování v navazujícím stupni dokumentace pro územní rozhodnutí.

6.9 Ekonomické hodnocení

- 6.9.1 pro hodnocené varianty bude zpracováno ekonomické hodnocení metodou analýzy nákladů a přínosů investičních projektů (CBA) dle resortní metodiky, platné v době zpracování SP; hodnocení bude obsahovat finanční a ekonomickou analýzu porovnávající řešené varianty s variantou bez projektu; kromě uvedených analýz budou získané výsledky podrobeny analýze citlivosti a rizik; na závěr bude proveden souhrnný rozbor vypočtených výsledků a budou z nich vyvozeny konkrétní závěry a doporučení pro všechny hodnocené varianty, včetně průchodnosti územím; ekonomické hodnocení bude prezentováno jak formou technické zprávy, tak formou CBA tabulek pro finanční a ekonomickou analýzu ve formátu.xls(x);
- 6.9.2 v ekonomickém hodnocení budou samostatně uvedeny jednotlivé přínosy; u přínosů vztažených k dopravnímu modelu budou samostatně uváděny dopady na železničních meziměstských cestách, samostatně pro cestující stávající, převedenou dopravu a indukovanou dopravu, resp. v dalším vhodném členění (např. územním) tak, aby byl zřejmý dopad (kladný nebo záporný) na jednotlivé skupiny cest;
- 6.9.3 v ekonomickém hodnocení budou samostatně posouzeny takové části projektu, které jsou nezávislé a invariantní vůči projektovým variantám (např. samostatný návrh zastávky nebo umělé stavby, jejichž realizace nepodmiňuje některou z variant), aby bylo možné rozhodnout o účelnosti jejich zařazení do celkového návrhu;
- 6.9.4 v ekonomickém hodnocení bude vyhodnocen dopad dopravních omezení v rámci výstavby, resp. oprav v projektových variantách i ve variantě bez projektu;
- 6.9.5 v ekonomickém hodnocení budou popsány i nemonetizovatelné přínosy, například dopady na možnost rozvoje území nebo přínosy pro zvýšení bezpečnosti plynoucí z implementace vlakového zabezpečovacího zařízení ETCS.

- zjednodušená schémata projektovaného kolejového uspořádání stanic, s polohou nástupišť, délkou nástupišť, rychlostí, užitečnou délkou staničních kolejí a rozlišením dopravních/manipulačních kolejí;
- zjednodušený graf počtu přepravených osob/24 h (špička/sedlo) mezi jednotlivými místy dopravní obsluhy primárně řešené sítě ve stavu bez projektu a ve stavu projektovém, se současným vyznačením přepravní kapacity vlaků osobní dopravy;
- tabulka jízdních/cestovních dob mezi významnými místy zastavení ve stavu bez projektu a ve stavu projektovém;
- souhrnná tabulka investičních nákladů a provozních nákladů, dále tabulka výsledných hodnot základních ukazatelů ekonomického hodnocení (ENPV, ERR) projektových variant.

7. SPECIFICKÉ POŽADAVKY NA ZPRACOVÁNÍ

- 7.1 Pro všechny projektové varianty musí být provedena opakovaná optimalizace návrhu technického řešení a dopravní technologie podle výsledků dopravního modelu a ekonomického hodnocení.
- 7.2 Dopravní model podrobně vyhodnotí reálné přestupní časy v dopravních uzlech pro jednotlivé varianty. Zohlední též reálné docházkové vzdálenosti z železnice i se zohledněním všech relevantních aspektů (interval linek, jízdné, vzdálenosti přestupních bodů, charakter území, charakter cílů docházky).
- 7.3 Výhledový rozsah nákladní dopravy bude vycházet z predikovatelných potřeb nákladní dopravy, z výhledového očekávaného rozvoje nákladní dopravy v ČR, z dopravních potřeb místní nákladní obsluhy.
- 7.4 Návrh projektových variant musí vyhovovat výhledovým dopravním potřebám v osobní i nákladní železniční dopravě, potvrzeným dopravním modelem.
- 7.5 Technické návrhy budou řešeny jako konvenční železniční systém, včetně zavedení DOZ a ERTMS v souladu s Národním implementačním plánem ERTMS. Návrh infrastruktury bude ve všech dotčených profesích tuto skutečnost plně respektovat.
- 7.6 Ve všech projektových variantách musí být na zastávkách a stanicích navrženy prostory pro cestující (odbavení, čekání apod.) podle výhledové frekvence a proudu cestujících, vyplývající z přepravní prognózy. Prostory musí být navrženy v souladu s TSI PRM a vyhl. č. 398/2009 Sb. tak, aby vyhovovaly potřebám osob s omezenou schopností pohybu a orientace, zohledněna bude také případná možnost umístění komerčních služeb v těchto prostorách.
- 7.7 Na návrh Objednatele či Zhotovitele mohou být projektové varianty upraveny, nebo definovány nové podvarianty, především tehdy, pokud vyplynou takové požadavky ze zpracovaného dopravně-technologického řešení nebo z požadavků objednavatelů železniční dopravy nebo při negativních výsledcích ekonomického hodnocení.
- 7.8 Studie proveditelnosti bude koordinována s relevantními jinými záměry Správy železnic, ŘSD, Středočeského kraje a jiných relevantních subjektů.
- 7.9 Návrh bude respektovat evropskou a národní legislativu a technické normy, zejména vyhl. č. 177/1995 Sb., ČSN EN, ČSN, TNŽ, interní dokumenty a předpisy Správy železnic apod.
- 7.10 Bude provedeno prověření všech železničních přejezdů z hlediska možností jejich úplného zrušení či náhrady kompenzačním opatřením a tyto možnosti projednány s příslušnou obecní samosprávou a silničním správcem. Obsah a rozsah dokladů musí odpovídat Směrnici SŽDC SM86 – Směrnice pro rušení přejezdů a zřizování jejich náhrad.
- 7.11 Součástí SP bude, v souladu s Konceptí při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží, posouzení nádražních budov včetně navazující dopravní infrastruktury a včetně popisu a zdůvodnění navrhovaného stavu.

zpracovaných připomínek. Tyto lhůty mají vliv na povinnost Objednatele převzít Dílo, tj. při jejich nedodržení se může Zhotovitel dostat do prodlení s předáním Díla.

- 9.3 Projednáním Díla není v souladu s příslušnými ustanoveními Smlouvy nikterak dotčena povinnost Zhotovitele postupovat při provádění Díla s odbornou péčí ani jeho odpovědnost za vady Díla a právo Objednatele uplatňovat jakékoliv případné nároky vzniklé z titulu vadného plnění Zhotovitelem.

9.4 **Harmonogram prací je definován níže uvedenými závaznými dílčími plněními (milníky):**

Tabelární přehled základní struktury SP dle harmonogramu a požadavků na obsah a rozsah jednotlivých částí a profesí:

Fáze	Koncepčně-analytická	Návrhově-vyhodnocovací	
<i>Plnění / Část</i>	<i>První dílčí plnění</i>	<i>Druhé dílčí plnění (Koncept)</i>	<i>Třetí dílčí plnění (Čistopis)</i>
<i>Obecně</i>	<i>Analýza slabých míst a nedostatků stávajícího stavu a varianty bez projektu, definice cílů, potřeb a požadavků na projektové varianty, definice projektových variant</i>	<i>Zpracování projektových variant vč. vyhodnocení</i>	<i>Zpracování připomínek</i>
Základní informace	Plný rozsah (dle kap. 6)	Plný rozsah (dle kap. 6)	Plný rozsah (dle kap. 6) vč. zpracování připomínek
Cíle projektu	Plný rozsah (dle kap. 6)	Plný rozsah (dle kap. 6)	Plný rozsah (dle kap. 6) vč. zpracování připomínek
Návrh variant	Plný rozsah (dle kap. 6)	Plný rozsah (dle kap. 6)	Plný rozsah (dle kap. 6) vč. zpracování připomínek
Technické řešení variant	Analýza technického stavu infrastruktury vymezené oblasti, definice varianty bez projektu	Navíc podrobné technické řešení projektových variant vč. kalkulace IN	Plný rozsah (dle kap. 6) vč. zpracování připomínek
Dopravně-technologické řešení	Vyhodnocení stávajícího stavu a varianty bez projektu (analýza úzkých hrdel a potřeb pro zvýšení kapacity)	Navíc podrobné dopravně-technologické posouzení projektových variant	Plný rozsah (dle kap. 6) vč. zpracování připomínek
Analýza a prognóza poptávky	Průzkumy, přepravní proudy pro stávající stav a variantu bez projektu	Navíc zpracování dopravního modelu pro projektové varianty	Plný rozsah (dle kap. 6) vč. zpracování připomínek
Vliv na ŽP a územní průchodnost	Nebude obsahem této fáze	Plný rozsah (dle kap. 6)	Plný rozsah (dle kap. 6) vč. zpracování připomínek
Ekonomické hodnocení	Nebude obsahem této fáze	Plný rozsah (dle kap. 6)	Plný rozsah (dle kap. 6) vč. zpracování připomínek
Závěry a doporučení	Nebude obsahem této fáze	Plný rozsah (dle kap. 6)	Plný rozsah (dle kap. 6) vč. zpracování připomínek

11. PODKLADY POSKYTNUTÉ OBJEDNATELEM

Při zpracování Díla je nutno vedle výchozí dokumentace (kap. 2) vycházet z následujících podkladových, koncepčních a metodických materiálů, které jsou volně k dispozici případným uchazečům:

- 11.1 Rezortní metodika pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektů dopravních staveb, včetně příloh (dostupné na <http://www.sfdi.cz/pravidla-metodiky-a-ceniky/metodiky/>).
- 11.2 Průvodce analýzou nákladů a přínosů investičních projektů – Ekonomický nástroj pro hodnocení politiky soudržnosti v letech 2014 – 2020 v českém jazyce.
- 11.3 Sborník pro oceňování železničních staveb ve stupni studie proveditelnosti a záměr projektu, v aktuálně platném znění (dostupný na <https://www.sfdi.cz/pravidla-metodiky-a-ceniky/cenove-databaze/>).
- 11.4 Odborný podklad k zohlednění dopadů změny klimatu při přípravě projektů dopravní infrastruktury; 2017, ČHMÚ + MFF UK.
- 11.5 Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR; 2015, MŽP (dostupné na [https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/zmena_klimatu_adaptacni_strategie/\\$FILE/OEOK-Adaptacni_strategie-20151029.pdf](https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/zmena_klimatu_adaptacni_strategie/$FILE/OEOK-Adaptacni_strategie-20151029.pdf)).
- 11.6 Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží; 2019, MD ČR + SFDI + Správa železnic (dostupné na <https://www.szdc.cz/stavby-zakazky/podklady-pro-zhotovitele/koncepce-pri-nakladani-s-nemovitostmi-osobnich-nadrazi>).
- 11.7 Všeobecné technické podmínky pro Záměr projektu (VTP/ZP/04/20).
- 11.8 Směrnice upravující postupy Ministerstva dopravy, investorských organizací a Státního fondu dopravní infrastruktury v průběhu přípravy investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu V-2/2012.

12. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY

- 12.1 Zhotovitel se zavazuje provádět Dílo v souladu s obecně závaznými právními předpisy České republiky a EU, technickými normami a s interními předpisy a dokumenty Objednatele (směrnice, vzorové listy, TKP, VTP, ZTP apod.), vše v platném znění.
- 12.2 Objednatel umožňuje Zhotoviteli přístup ke všem svým interním předpisům a dokumentům následujícím způsobem:

Správa železnic, státní organizace
Centrum telematiky a diagnostiky
Odbor hospodářské správy

kontaktní osoba: p. Jarmila Strnadová, tel.: 972 742 396, mobil: 725 039 782
e-mail: typdok@tudc.cz

13. PŘÍLOHY

- 13.1 Příloha: Členění dokumentace studie proveditelnosti

