Zvláštní technické podmínky pro zpracování

**„STUDIE PROVEDITELNOSTI RS 5 VRT Praha – Hradec Králové – Wrocław“**

Datum vydání: 31. 08. 2020

Obsah

[SEZNAM ZKRATEK 2](#_Toc44493625)

[1. ÚVOD 4](#_Toc44493626)

[2. VÝCHOZÍ DOKUMENTACE, KOORDINACE s jinými stavbami 7](#_Toc44493632)

[3. rozsah řešení studie proveditelnosti 8](#_Toc44493636)

[4. Definice základních variant k posuzování 9](#_Toc44493641)

[5. Spolupráce na souhrnných částech s polskou stranou 14](#_Toc44493649)

[6. Požadovaný obsah studie proveditelnosti 15](#_Toc44493651)

[7. specifické požadavky na zpracování 23](#_Toc44493663)

[8. organizační požadavky na zpracování 24](#_Toc44493675)

[9. Požadovaná struktura dokumentace 24](#_Toc44493684)

[10. Harmonogram zpracování studie 25](#_Toc44493688)

[11. Podklady poskytnuté Objednatelem 27](#_Toc44493693)

[12. PŘÍLOHY 28](#_Toc44493699)

SEZNAM ZKRATEK

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

|  |  |
| --- | --- |
| AOPK | Agentura ochrany přírody a krajiny ČR |
| BPEJ | bonitovaná půdně ekologická jednotka |
| B+R | zařízení, prostor nebo plocha pro bezpečné odložení jízdních kol u terminálů veřejné dopravy  *Bike and Ride* |
| CBA | Analýza přínosů a nákladů  *Cost – Benefit Analysis* |
| CPK | Centralny Port Komunikacyjny sp. z o.o |
| DETR | typ srovnávací analýzy  *Department Environment TransportRegion* |
| DSP | Dokumentace pro stavební povolení |
| EECONET | Evropská ekologická síť  *European Ecological Network* |
| EVL | evropsky významná lokalita |
| EU | Evropská unie |
| ES | Směrnice Evropské unie |
| ETCS | Evropský vlakový zabezpečovací systém  *European Train Control System* |
| CHKO | Chráněná krajinná oblast |
| GVD | grafikon vlakové dopravy |
| IAD | individuální automobilová doprava |
| IIČ | investorsko-inženýrská činnost |
| ITJŘ | integrovaný taktový jízdní řád |
| K+R | místo pro zastavení a vyložení nebo naložení cestujících u terminálu veřejné dopravy  *Kiss and Ride* |
| KÚ | krajský úřad |
| MD ČR | Ministerstvo dopravy České republiky |
| NDOP | Nálezová databáze ochrany přírody |
| P+R | záchytné parkoviště pro osobní automobily u terminálu veřejné dopravy  *Park and Ride* |
| PHS | protihluková stěna |
| PKP PLK | Manažer národní železniční sítě  *Polskie linie kolejowe s.a.* |
| PUPFL | pozemky určené k plnění funkcí lesa |
| PÚR ČR | Politika územního rozvoje České republiky |
| RS | Rychlá spojení |
| ŘSD | Ředitelství silnic a dálnic ČR |
| SFDI | Státní fond dopravní infrastruktury |
| SoD | Smlouva o Dílo |
| SP | studie proveditelnosti |
| SWOT | *Strengths* (silné stránky), *Weaknesses* (slabé stránky), *Opportunities* (příležitosti) a *Threats* (hrozby) |
| TEN-T | Transevropská dopravní síť dle Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013,  o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě  *Trans-European Transport Networks* |
| TSI | Technické specifikace interoperability  *Technical Specifications for Interoperability* |
| TKP | Technické kvalitativní podmínky staveb |
| TŽK | tranzitní železniční koridor |
| ÚAN | území s archeologickými nálezy |
| UNESCO | Organizace OSN pro vzdělání, vědu a kulturu  *United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization* |
| ÚSES | územní systém ekologické stability |
| VRT | vysokorychlostní trať |
| VVN | velmi vysoké napětí |
| ZTP | Zvláštní technické podmínky |
| ŽST (žst.) | železniční stanice |

1. ÚVOD
   1. Obecně

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 v ČR jsou:

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

Součástí globální sítě TEN-T vysokorychlostních tratí v ČR 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 do 200 km/h.

Koridory vysokorychlostní dopravy jsou také součástí strategického dokumentu Politiky územního rozvoje České republiky (PÚR) ve znění Aktualizací č. 1, 2 a 3. 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 vytížených trasách a jejich doplnění konvenčními tratěmi s vyššími rychlostními parametry.

* 1. Předmět zadání
     1. Předmětem veřejné zakázky je vypracování „Studie proveditelnosti RS 5 VRT Praha – Hradec Králové – Wrocław“ (dále jen Studie) v souladu s požadavky uvedenými v kapitole 7 (Specifické požadavky na zpracování) a v zadávací dokumentaci.
     2. Studie proveditelnosti 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.
     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.
  2. Hlavní cíle Studie
     1. Hlavním cílem této Studie je v rámci konceptu Rychlých spojení nalezení proveditelného řešení pro posílení mezinárodního spojení s Polskem a uspokojení budoucí přepravní poptávky mezi Prahou, Hradcem Králové a Polskem pro segment osobní dopravy dálkové a meziregionální. Nová trať zkrátí jízdní doby v dálkové i v meziregionální dopravě a uvolní v některých úsecích kapacitu konvenční železniční infrastruktury.
     2. Obecným cílem je posouzení projektových variant z hlediska:
        + proveditelnosti/realizovatelnosti (z hlediska ekonomického hodnocení, investičních nákladů, dopadu projektu do staveb realizovaných a z hlediska využitelnosti plánovaných modernizací, stavební realizovatelnosti);
        + průchodnosti (z hlediska životního prostředí a územního plánování);
        + potřebnosti/přínosů (z hlediska ekonomického, zlepšení obsluhy států, měst a regionů veřejnou hromadnou dopravou, zlepšení podmínek pro nákladní dopravu v parametrech, kapacitě a plynulosti provážených vlaků, bezpečnosti provozu).
     3. Posílení hospodářské soudržnosti mezi jednotlivými evropskými zeměmi a regiony – porovnáním s relevantními (ČR podobnými) zahraničními příklady; zpracovat možný předpoklad změn v této oblasti.
     4. Zlepšení podmínek pro zvýšení mobility obyvatelstva ČR – kvantifikace v rámci vyhodnocení celospolečenských/makroekonomických přínosů nad rámec přínosů zahrnovaných dle platné metodiky pro ekonomické posuzování dopravních staveb do analýzy přínosů a nákladů.
     5. Zlepšení efektivity a udržitelnosti dopravy – kvantifikace v rámci vyhodnocení celospolečenských/makroekonomických přínosů nad rámec přínosů zahrnovaných dle platné metodiky pro ekonomické posuzování dopravních staveb do analýzy přínosů a nákladů.
  3. Místo stavby
     1. Studie bude navrhovat a posuzovat provozní řešení na uceleném rameni RS 5 (Praha - Hradec Králové - Wrocław) včetně přímé či navazující obsluhy větších měst a turistických center jako jsou Náchod, Rychnov nad Kněžnou, Trutnov a Svoboda nad Úpou, včetně zahrnutí mezinárodní dopravy do Polska. Dále bude posuzovat dopad Studie na dopravu z Prahy do Pardubic a Olomouce.

1. VÝCHOZÍ DOKUMENTACE, KOORDINACE s jinými stavbami
   1. Koncepční dokumenty, studie a projektové dokumentace
      1. Vyhledávací studie VRT/RS5 Praha – Hradec Králové/Liberec – státní hranice CZ/PL, (2019, Sudop Praha a.s.);
      2. Studie proveditelnosti trati Velký Osek - Hradec Králové – Choceň, (2015, Sudop Praha a.s.);
      3. Technicko-provozní studie VRT (2017, SP + ACRI + MTP\_Technická řešení VRT);
      4. Manuál pro projektování vysokorychlostních tratí ve stupni dokumentace pro vydání územního rozhodnutí (2020, Správa železnic, státní organizace, dokument bude předán pouze vítěznému uchazeči a až po podpisu Smlouvy o Dílo);
      5. Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku, (Monitor Polski 2019, poz. 1054);
      6. Koncepcja przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność - Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej, Uchwała Rady Ministrów nr 173/2019;
   2. Souběžně zpracovávané dokumentace
      1. STUDIE PROVEDITELNOSTI RS 5 VRT Praha – Hradec Králové – Wrocław je nutné koordinovat s níže uvedenými stavbami. **Podklady pro vzájemnou koordinaci zajistí vítěznému Zhotoviteli Objednavatel**.
      2. Modernizace trati Hradec Králové - Pardubice - Chrudim, 2. stavba, zdvoukolejnění Opatovice nad Labem - Hradec Králové, 1. etapa žst. Hradec Králové (t. č. ve zpracování);
      3. Modernizace trati Hradec Králové - Pardubice - Chrudim, 3. stavba, zdvoukolejnění Pardubice-Rosice nad Labem – Stéblová (t. č. ve zpracování);
      4. Modernizace traťového úseku Chlumec nad Cidlinou (mimo) - Hradec Králové (mimo) (t. č. ve zpracování);
      5. Modernizace traťového úseku Hradec Králové (mimo) - Týniště nad Orlicí (mimo) (t. č. ve zpracování);
      6. Studie proveditelnosti „Hradec Králové – Trutnov – Svoboda nad Úpou včetně spojení Náchod – Broumov“, (PRO CEDOP a H-PRO GEO, t. č. ve zpracování);
      7. RS 1 VRT Praha-Běchovice – Poříčany, (Zpracování dokumentace pro územní řízení, t. č. ve zpracování);
      8. Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati Praha - Brno – Břeclav, (t. č. ve zpracování);
      9. Strategiczne Studium Lokalizacyjne Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego, w opracowaniu (t.č. ve zpracování).
   3. Ostatní podklady pro zpracování
      1. Plán dopravní obsluhy území vlaky celostátní dopravy, MD ČR, 2016.
      2. Plán dopravní obsluhy území vlaky celostátní dopravy, MI PL.
      3. Zásady územního rozvoje Středočeského kraje.
      4. Zásady územního rozvoje Královéhradeckého kraje.
      5. Zásady územního rozvoje Pardubického kraje.
      6. Program rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR (usnesení Vlády ČR ze dne 22.5.2017 č.389).
      7. 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: <https://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 <http://www.dopravnistrategie.cz/>), doklad o disponibilitě touto licencí musí předložit na MD.

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

* 1. Výše uvedené podklady budou poskytnuty vítěznému Zhotoviteli na vyžádání v rozsahu relevantním pro tuto Studii a dostupném v čase zahájení prací (bude posouzeno ve spolupráci s Objednatelem).

1. rozsah řešení studie proveditelnosti
   1. Technické řešení infrastruktury – technický návrh plynule navazuje na pilotní úsek VRT Polabí u Poříčan a končí na hranicích CZ/PL. Na hraničním bodu je nutná vzájemná koordinace mezi českou stranou a polskou stranou. Koordinátorem na české straně je Správa železnic, státní organizace, koordinátorem na polské straně je CPK. O vzájemné spolupráci více v kapitole 5 (Spolupráce s Polskou stranou). Podrobný návrh technického řešení v jednotlivých variantách je obsažen v kapitole 4 (Definice základních variant k posuzování).
   2. Dopravně-technologicky (provozní model) celý úsek Praha – Wrocław; výhledová doprava pro dopravní model a dopravní technologii bude využita z již schválených studií proveditelností. V nákladní dopravě bude výhledová doprava zároveň konzultována se sdružením Žesnad.cz a potvrzena ze strany MD ČR. Regionální osobní doprava bude konzultována s KÚ Královéhradeckého kraje a dálková osobní doprava s MD ČR. V rámci studie proveditelnosti budou minimálně prověřeny tyto relace:

• Ex2 CHEB – Plzeň – Praha – Pardubice – Olomouc – VSETÍN – SLOVENSKO (60 min);

• Ex10 PRAHA – Hradec Králové – TRUTNOV – SVOBODA NAD ÚPOU/NÁCHOD (60 min);

• Ex11 Praha – Pardubice – Olomouc – Ostrava – Havířov (60 min);

• Ex16 PRAHA – Hradec Králové – Wrocław (60/90/120 minut).

Počet vlaků na přeshraničním úseku bude konzultován a odsouhlasen Objednatelem a CPK. Výhledová doprava na polské straně bude převzata od CPK.

* 1. Z hlediska přepravní prognózy (dopravní model) celý úsek Praha – Wrocław; zájmovým územím, které bude v modelu podrobně zpracováno, je Hlavní město Praha (na úroveň městských částí), Středočeský kraj, Pardubický kraj, Královéhradecký kraj a Wojewódstwo dolnośląskie (PL). Okolním územím jsou všechny ostatní kraje ČR a okolní polská vojvodství.
     1. Silniční síť zahrnutá v modelu – dálnice, silnice I. a vybrané II. třídy s přepravní vazbou k projektu v zájmovém území; dálnice a vybrané silnice I. třídy s přepravní vazbou k projektu v okolním území.
     2. Železniční síť zahrnutá v modelu – veškeré železniční tratě v zájmovém území, v okolním území síť TEN-T.
     3. Letecká doprava – pravidelné letecké linky, které mají zdroj i cíl v zájmovém a okolním území.
     4. Veřejná doprava – v zájmovém území budou do modelu zahrnuty všechny linky s přepravní vazbou k projektu včetně regionální dopravy; v okolním území budou do modelu zahrnuty linky dálkové dopravy s přepravní vazbou na projekt.
     5. Jako vstup pro dopravní model výhledových scénářů poptávky bude Zhotovitelem vyhotoven průzkum dopravního chování cestujících v letecké, železniční, autobusové a individuální automobilové dopravě s cílem zjistit předpoklady budoucího chování cestujících v případě realizace projektu. Průzkum (podrobněji v kapitole 6, Požadovaný obsah studie proveditelnosti) bude proveden na reprezentativním vzorku osob v produktivní fázi života, přičemž bude proveden na přímých účastnících provozu v relaci Praha – Hradec Králové – Wrocław v jednotlivých dopravních módech. Zpracovatel připraví v rámci plnění metodiku požadovaného průzkumu dopravního chování a průzkum dopravního chování provede na základě této Objednatelem odsouhlasené metodiky.
     6. Požadavky na rozsah analýzy přepravní poptávky jsou blíže specifikovány v kapitole 6 Požadovaný obsah studie proveditelnosti.
     7. V nákladní dopravě provede Zhotovitel zjištění potencionálu nákladní dopravy podél severojižní osy směrem k mořským přístavům Szczecin a Świnoujście a zapracuje tato zjištění do dopravního modelu.
     8. Dopravní model zohlední charakteristiky nákladních, logistických center v západním Polsku, v České republice a v zemích na jih od České republiky.
     9. Prognóza dopravy musí zohlednit různé druhy dopravy včetně převedené silniční a letecké dopravy na železnici.
  2. Ekonomicky celý úsek Praha – Wrocław; dle navržených variant řešení uvedených v kapitole 4 (Definice základních variant k posuzování).

1. Definice základních variant k posuzování
   1. Varianta Bez projektu (BP)
      1. Ve variantě Bez projektu (BP) je předpokládáno zachování stávajícího uspořádání a stavu železniční infrastruktury bez poklesu jejích parametrů, jehož s ohledem na délku hodnotícího období bude dosaženo formou neinvestičních počinů (údržba a opravy), respektive investic již odsouhlasených v rámci projektové a investiční přípravy, jakkoliv zatím nerealizovaných a to zejména:

* Modernizace trati Hradec Králové - Pardubice - Chrudim, 2. stavba, zdvoukolejnění Opatovice nad Labem - Hradec Králové, 2. etapa Opatovice nad Labem - Hradec Králové (mimo);
* Modernizace trati Hradec Králové - Pardubice - Chrudim, 2. stavba, zdvoukolejnění Opatovice nad Labem - Hradec Králové, 1. etapa žst. Hradec Králové;
* Modernizace trati Hradec Králové - Pardubice - Chrudim, 3. stavba, zdvoukolejnění Pardubice-Rosice nad Labem – Stéblová;
* Modernizace traťového úseku Chlumec nad Cidlinou (mimo) - Hradec Králové (mimo);
* Modernizace traťového úseku Hradec Králové (mimo) - Týniště nad Orlicí (mimo);
* RS 1 VRT Praha-Běchovice – Poříčany; Zpracování dokumentace pro územní řízení, t. č. ve zpracování.

Ve variantě bez projektu dále budou zahrnuty jako provozované úseky VRT Praha – Brno – Břeclav, VRT Praha – Lovosice/Litoměřice, nová trať Ústí nad Labem – Drážďany a VRT Přerov (Prosenice) – Ostrava-Svinov, provozní koncept na těchto VRT ve variantě bez projektu bude souladem spolupráce Zpracovatele, Objednatele a MD ČR dle aktuálního stavu zpracování studií těchto úseků VRT.

* 1. Varianta 01 Královec
     1. Tato varianta prověří výstavbu nové VRT do Hradce Králové a sjezd na Pardubice. Mezi Hradcem Králové a Wrocław bude doprava organizována na konvenční infrastruktuře, na které projektant navrhne nezbytné modernizační prvky (zdvoukolejnění, elektrizace apod.).
     2. Výchozí technické parametry pro tuto variantu.

VRT Poříčany – Hradec Králové/Pardubice:

* navrhnout VRT pro osobní dopravu, která v oblasti Poříčan naváže na VRT Polabí, resp. její napojení ve směru Nymburk dle připravovaného záměru (pilotní úsek VRT);
* využít navržené technické řešení varianty „HK5“ z vyhledávací studie pro Vmax = 320 km/h;
* prověřit terminál Poděbrady VRT jižně od Poděbrad u D11 exit 39;
* ukončení VRT v Hradci Králové navrhovaným sjezdem varianty   
  „TU6 sjezd HK1“ z vyhledávací studie;
* prověřit sjezd VRT do Pardubic pro Vmax=250km/h, který bude napojen na konvenční trať Kolín – Pardubice u zastávky Pardubice-Opočínek.

Hradec Králové – státní hranice CZ/PL:

* v daném úseku využít stávající železniční infrastrukturu, případně navrhnout modernizační prvky (přeložky tratě, elektrizace, zdvoukolejnění apod.), v úseku Hradec Králové – Trutnov – Královec/Lubawka v koordinaci s podkladem (viz bod 2.1.5);
* prověřit ŽST Hradec Králové z hlediska dostatečné výhledové kapacity železniční dopravy, případně navrhnout úpravy (výchozí stávající stav pro ŽST Hradec Králové bude z probíhající DSP – viz bod 2.1.4);
* v tomto úseku se předpokládá smíšený provoz (osobní a nákladní doprava).
  1. Varianta 02 Meziměstí
     1. Tato varianta prověří výstavbu nové VRT do Hradce Králové a sjezd na Pardubice. Mezi Hradcem Králové a Wrocław bude doprava organizována na konvenční infrastruktuře, na které projektant navrhne nezbytné modernizační prvky (zdvoukolejnění, elektrizace apod.).
     2. Výchozí technické parametry pro tuto variantu.

VRT Poříčany – Hradec Králové/Pardubice:

* navrhnout VRT pro osobní dopravu, která v oblasti Poříčan naváže na VRT Polabí, resp. její napojení ve směru Nymburk dle připravovaného záměru (pilotní úsek VRT);
* využít navržené technické řešení varianty „HK5“ z vyhledávací studie pro Vmax = 320 km/h;
* prověřit terminál Poděbrady VRT jižně od Poděbrad u D11 exit 39;
* ukončení VRT v Hradci Králové navrhovaným sjezdem varianty   
  „TU6 sjezd HK1“ z vyhledávací studie;
* prověřit sjezd VRT do Pardubic pro Vmax=250km/h, který bude napojen na konvenční trať Kolín – Pardubice u zastávky Pardubice-Opočínek.

Hradec Králové – státní hranice CZ/PL:

* v daném úseku využít stávající železniční infrastrukturu, případně navrhnout modernizační prvky (přeložky tratě, elektrizace, zdvoukolejnění apod.), Hradec Králové – Náchod – Meziměstí/Mieroszów v koordinaci s podkladem (viz bod 2.1.5);
* prověřit ŽST Hradec Králové z hlediska dostatečné výhledové kapacity železniční dopravy, případně navrhnout úpravy (výchozí stávající stav pro ŽST Hradec Králové bude z probíhající DSP – viz bod 2.1.4);
* v tomto úseku se předpokládá smíšený provoz (osobní a nákladní doprava).
  1. Varianta 03 VRT Petříkovice – osobní doprava
     1. Tato varianta prověří výstavbu nové VRT do Hradce Králové a sjezd na Pardubice, dále také výstavbu VRT z Jaroměře na státní hranici CZ/PL. Celá VRT bude navržena pro osobní dopravu. Dále budou navrženy nutné úpravy konvenční železniční infrastruktury potřebné pro zajištění kapacity (úpravy stanic, zdvoukolejnění, elektrizace apod.).
     2. Výchozí technické parametry pro tuto variantu.

VRT Poříčany – Hradec Králové/Pardubice:

* navrhnout VRT pro osobní dopravu, která v oblasti Poříčan naváže na VRT Polabí, resp. její napojení ve směru Nymburk dle připravovaného záměru (pilotní úsek VRT);
* využít navržené technické řešení varianty „HK5“ z vyhledávací studie pro Vmax = 320 km/h;
* prověřit terminál Poděbrady VRT jižně od Poděbrad u D11 exit 39;
* ukončení VRT v Hradci Králové navrhovaným sjezdem varianty   
  „TU6 sjezd HK1“ z vyhledávací studie;
* prověřit sjezd VRT do Pardubic pro Vmax=250km/h, který bude napojen na konvenční trať Kolín – Pardubice u zastávky Pardubice-Opočínek.

Hradec Králové – Jaroměř:

* v tomto úseku využít konvenční infrastrukturu;
* navrhnout úpravu konvenční železniční infrastruktury s ohledem na budoucí kapacitu dopravy a to zejména v ŽST Hradec Králové a v traťovém úseku Hradec Králové – Jaroměř.

VRT Jaroměř – státní hranice CZ/PL

* v daném úseku využít navržené technické řešení varianty „TU6“ pro Vmax = 250 km/h a s parametry pro osobní dopravu z vyhledávací studie;
* přechod státní hranice navrhnout v oblasti pod Janským vrchem mezi obcemi Petříkovice (CZ) a Okrzeszyn (PL).
  1. Varianta 04 VRT Petříkovice – smíšená doprava
     1. Tato varianta prověří výstavbu nové VRT do Hradce Králové a sjezd na Pardubice, dále pak prověří úsek VRT z Hradce Králové na státní hranice CZ/PL. Úsek VRT Poříčany – Hradec Králové bude pouze pro osobní dopravu, úsek Hradec Králové – státní hranice CZ/PL bude navržen pro smíšenou dopravu (osobní i nákladní). Dále budou navrženy nutné úpravy konvenční železniční infrastruktury potřebné pro zajištění kapacity (úpravy stanic, zdvoukolejnění, elektrizace apod.).
     2. Výchozí technické parametry pro tuto variantu.

VRT Poříčany – Hradec Králové/Pardubice:

* navrhnout VRT pro osobní dopravu, která v oblasti Poříčan naváže na VRT Polabí, resp. její napojení ve směru Nymburk dle připravovaného záměru (pilotní úsek VRT);
* využít navržené technické řešení varianty „HK5“ z vyhledávací studie pro Vmax = 320 km/h;
* prověřit terminál Poděbrady VRT jižně od Poděbrad u D11 exit 39;
* prověřit sjezd VRT do Pardubic, který bude napojen na konvenční trať Kolín – Pardubice u zastávky Pardubice-Opočínek.

VRT Hradec Králové – státní hranice CZ/PL:

* v daném úseku využít navrhované technické řešení varianty „TU6“ pro Vmax = 250 km/h s parametry pro smíšenou dopravu (osobní a nákladní), pro sjezd do Hradce Králové preferovat sjezd varianty „HK2“ z téže studie;
* prověřit ŽST Hradec Králové z hlediska dostatečné výhledové kapacity železniční dopravy, případně navrhnout úpravy (stavební, dopravně technologické apod.);
* přechod státní hranice navrhnout v oblasti pod Janským vrchem mezi obcemi Petříkovice (CZ) a Okrzeszyn (PL).
  1. Varianta 05 VRT Lubawka – osobní doprava
     1. Tato varianta bude zahrnovat výstavbu nové VRT do Hradce Králové a sjezd na Pardubice, dále také výstavbu VRT z Jaroměře na státní hranici CZ/PL. Celá VRT bude navržena pro osobní dopravu. Dále budou navrženy nutné úpravy stávající železniční infrastruktury potřebné pro zajištění kapacity (úpravy stanic, zdvoukolejnění, elektrizace apod.).
     2. Výchozí technické parametry pro tuto variantu.

VRT Poříčany – Hradec Králové/Pardubice:

* navrhnout VRT pro osobní dopravu, která v oblasti Poříčan naváže na VRT Polabí, resp. její napojení ve směru Nymburk dle připravovaného záměru (pilotní úsek VRT);
* využít navržené technické řešení varianty „HK5“ z vyhledávací studie pro Vmax = 320 km/h;
* prověřit terminál Poděbrady VRT jižně od Poděbrad u D11 exit 39;
* v případě trvalého ukončení VRT v Hradci Králové ukončit trať vyhledávací studií navrhovaným sjezdem varianty „TU6 sjezd HK1“;
* prověřit sjezd VRT do Pardubic, který bude napojen na konvenční trať Kolín – Pardubice u zastávky Pardubice-Opočínek.

Hradec Králové – Jaroměř:

* v tomto úseku využít konvenční infrastrukturu;
* navrhnout úpravu konvenční železniční infrastruktury s ohledem na budoucí kapacitu dopravy a to zejména v ŽST Hradec Králové a v traťovém úseku Hradec Králové – Jaroměř.

VRT Jaroměř – státní hranice CZ/PL:

* v daném úseku využít navržené technické řešení varianty „TU6“ pro Vmax = 250 km/h a s parametry pro osobní dopravu z vyhledávací studie;
* přechod státní hranice navrhnout přes Královecké sedlo (Brama Lubawska) mezi obcemi Královec (CZ) a Lubawka (PL).
  1. Varianta 06 VRT Lubawka – smíšená doprava
     1. Tato varianta prověří výstavbu nové VRT do Hradce Králové a sjezd na Pardubice, dále pak prověří úsek VRT z Hradce Králové na státní hranice CZ/PL. Úsek VRT Poříčany – Hradec Králové bude navržen pouze pro osobní dopravu, úsek Hradec Králové – státní hranice CZ/PL bude navržen pro smíšenou dopravu (osobní i nákladní). Dále budou navrženy nutné úpravy konvenční železniční infrastruktury potřebné pro zajištění kapacity (úpravy stanic, zdvoukolejnění, elektrizace apod.).
     2. Výchozí technické parametry pro tuto variantu.

VRT Poříčany – Hradec Králové/Pardubice:

* navrhnout VRT pro osobní dopravu, která v oblasti Poříčan naváže na VRT Polabí, resp. její napojení ve směru Nymburk dle připravovaného záměru (pilotní úsek VRT);
* využít navržené technické řešení varianty „HK5“ z vyhledávací studie pro Vmax = 320 km/h;
* prověřit terminál Poděbrady VRT jižně od Poděbrad u D11 exit 39;
* prověřit sjezd VRT do Pardubic, který bude napojen na konvenční trať Kolín – Pardubice u zastávky Pardubice-Opočínek.

VRT Hradec Králové – státní hranice CZ/PL

* v daném úseku využít navrhované technické řešení varianty „TU6“ pro Vmax = 250 km/h s parametry pro smíšenou dopravu (osobní a nákladní), pro sjezd do Hradce Králové preferovat sjezd varianty „HK2“ z téže studie;
* prověřit ŽST Hradec Králové z hlediska dostatečné výhledové kapacity železniční dopravy, případně navrhnout úpravy (stavební, dopravně technologické apod.);
* přechod státní hranice navrhnout přes Královecké sedlo (Brama Lubawska) mezi obcemi Královec (CZ) a Lubawka (PL).
  1. Varianty na polském území

Všechny varianty splňují následující parametry:

* maximální rychlost 200 nebo 250 km/h;
* nová VRT mezi Żarowem a státní hranicí CZ/PL bude uzpůsobena pro provoz osobních vysokorychlostních vlaků (regionálních a mezinárodních) a také alespoň „lehkých“ nákladních vlaků;
* napájení na polském novém úseku VRT ještě není stanoveno, Zhotovitel studie bude předpokládat v blízkosti hranice změnu napěťového systému;
* mezi Wrocławí a Żarowem bude modernizovaná stávající konvenční železniční trať.
  + 1. V souladu s koncepcí CPK bude prověřeno vybudování nové VRT od státní hranice CZ/PL, přes Wałbrzych a Świdnicu do mesta Żarów (na stávající lince č. 274 Wrocław - Wałbrzych - Jelenia Góra). Mezi Żarówem a Wrocławi budou vlaky využívat existující modernizovanou stávající trať č. 274 na rychlost 160km/h.
    2. V průběhu předběžných studií a analýz navrhla CPK několik možných variant VRT v úseku Żarów – státní hranice CZ/PL. Většina variant předpokládá překročení hranice v oblasti Lubawka/Kralovec, jedna varianta je trasována přes Okrzeszów/Petrikovice.
    3. Během zpracovávání Studie proveditelnosti se předpokládá dopracování navržených variant na polském území a bude probíhat koordinace s českou stranou podle kapitoly 5 (Spolupráce s Polskou stranou).
  1. Varianty pro celý úsek PRAHA – státní hranice CZ/PL - WROCŁAW

Každá varianta na českém území bude mít svojí variantu na polském území. Rozhodnutí o podobě variant (zejména polské části) vstupujících do ekonomického hodnocení se bude konat při třetím dílčím plnění po vzájemné koordinaci české a polské strany.

1. Spolupráce s polskou stranou
   1. Obecně
      1. Polskou stranu na tomto projektu bude zastupovat CPK (Centralny Port Komunikacyjny sp. z o.o). Součástí polské strany bude PKP PLK, PKP Intercity, Ministerstwo infrastruktury, wojwódstwa, zhotovitel studie proveditelnosti na polském území (Żarów - statni hranice CZ/PL) atd.
      2. Českou stranu na tomto projektu bude zastupovat Správa železnic, státní organizace (samostatné oddělení přípravy VRT). Součástí české strany bude Zpracovatel studie proveditelnosti, Ministerstvo dopravy ČR, kraje ČR, ŽESNAD atd.
      3. Vzájemná koordinace bude zejména na určení přeshraničního bodu a na tvorbě souhrnných částí dokumentace – provozní koncept, počty přeshraničních vlaků, dopravní model, ekonomické hodnocení atd.
      4. Dopady této spolupráce do harmonogramu zpracování SP je rizikem na straně Objednatele.
      5. Koordinaci mezi Zpracovatelem SP a polskou stranou (CPK) zajišťuje Objednatel (Správa železnic, státní organizace).
   2. Očekávané výsledky spolupráce CZ - PL
      1. Koordinace řešených variant popsaných v kapitole 4 (Definice základních variant k posuzování).
      2. Vzájemná dohoda na provozním konceptu z kapitoly 3.2.
      3. Počty přeshraničních vlaků jak v osobní dopravě, tak i v nákladní dopravě.
      4. Ekonomické hodnocení viz kapitola 3.4.
      5. Výběr variant viz kapitola 4.9.
      6. Technické řešení na přeshraničním úseku, zejména z hlediska zabezpečovacího, sdělovacího systému a napájení.
2. Požadovaný obsah studie proveditelnosti
   1. Základní informace:
      1. rozbor podkladů od Objednatele (předchozí studie, strategické dokumenty, metodiky);
      2. základní informace o řešeném území (dopravní síť, nabídka veřejné dopravy, hlavní cíle a zdroje dopravy, demografie, socioekonomická charakteristika v kontextu ČR a Polska);
      3. základní údaje o dopravní síti v zájmovém území (popis stávající letecké, vodní, silniční a železniční infrastruktury, analýza problémů stávající infrastruktury, rozvojové plány a jejich časové horizonty);
      4. základní údaje o dopravě v zájmovém území (hlavní cíle a zdroje dopravy, současné zatížení dopravy, nabídka veřejné dopravy, plány objednatelů dopravy včetně kritického zhodnocení s ohledem na velmi dlouhý horizont Projektu);
      5. SWOT analýza rozvoje zájmového území z pohledu dopravní infrastruktury a pohledu socioekonomického;
      6. 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 ochrany životního prostředí.
   2. Očekávané cíle Studie:
      1. potvrzení či úprava trasy VRT v úseku Poříčany – Hradec Králové a ověření její účelnosti;
      2. návrh a ověření účelnosti sjezdu VRT na trať Kolín – Pardubice;
      3. návrh a ověření účelnosti trasy v úseku Hradec Králové – státní hranice CZ/PL;
      4. návrh trasy v prostoru Hradce Králové (objezd vs. průjezd) a ověření účelnosti;
      5. zkrácení jízdních/cestovních dob;
      6. zlepšení stability GVD v praktickém provozu;
      7. vytvoření předpokladů pro segregaci jednotlivých druhů/segmentů železniční dopravy (osobní dálková a regionální doprava, nákladní doprava);
      8. zvýšení podílu železničního módu v rámci systému dopravní obsluhy vymezené oblasti;
      9. zlepšení obsluhy území východních Čech železniční dopravou;
      10. minimalizace vlivu dopravy na životní prostředí (především snížení hlukové zátěže, snížení emisí CO2).
   3. Návrh variant:
      1. vymezení a rámcový popis navržených variant, zdůvodnění návrhu;
      2. zdůvodnění a popis návrhových parametrů vedoucích k plnění cílů.
   4. Technické a dopravně-technické řešení variant:
      1. analýza výchozího technického stavu (Varianta Bez projektu);
      2. návrh technického řešení dle jednotlivých variant a definovaného rozsahu řešení;
      3. návrh etapizace výstavby projektových variant, návrh harmonogramu výstavby pro rozložení do let v rámci ekonomického hodnocení;
      4. stanovení investičních nákladů v podrobnosti po úsecích (stanice, mezistaniční úseky) a agregovaných pracích, s oddělením nákladů na přípravu – IIČ, dokumentace, majetkoprávní zajištění;
      5. analýza provozu odpovídajícího variantě Bez projektu a projektovým variantám v osobní i nákladní železniční dopravě, využití kapacity, dopravní koncept, provozní spolehlivost atd.;
      6. stanovení reálného rozsahu dopravy včetně návrhu tras vlaků na jednotlivých ramenech;
      7. stanovení vozového parku pro jednotlivé segmenty dopravy a stanovení počtu nasazených vozidel (oběh souprav, organizace údržby a oprav);
      8. návrh strategie a rozsahu údržby a obnovy (četnost zásahů, potřeba výluk, umístění údržbových základen);
      9. výpočet jízdních dob pro všechny relace využívajících novou infrastrukturu;
      10. výpočet rozhodných následných mezidobí a výpočet propustnosti rozhodujících traťových kolejí popř. zhlaví a staničních kolejí;
      11. sestavení modelového GVD pro období špičky na nové a stávající projektem významně ovlivněných tratích;
      12. grafické znázornění plánů obsazení kolejí v klíčových dopravnách (Hradec Králové, Pardubice, Trutnov);
      13. sestavení síťové grafiky ITJŘ v celém zájmovém území;
      14. grafy rychlostí včetně dynamického průběhu rychlostí pro typová vozidla pro řešené tratě;
      15. zhodnocení výlukových stavů a potřeby kolejových spojek na trati;
      16. stanovení počtu provozních zaměstnanců bude vycházet z předpokladu dálkového řízení systému RS;
      17. výpočet spotřeby a návrh zásobování nové tratě elektrickou energií (napájecí stanice, VVN připojení, stykové místo proudových soustav);
      18. dokladovat řešení variant situacemi, podélnými profily, příp. podrobnějšími situacemi v dopravnách, blokovými a kolejovými schématy, v dílčích profesích technickým popisem včetně obrázků a schémat;
      19. posouzení dopadů do územního plánování a zakreslení odhadované potřebné plochy pro vymezení koridoru územní ochrany, případně dílčích ploch územní ochrany;
   5. Analýza a prognóza přepravní poptávky:
      1. popis sítě v rozsahu, který je relevantní pro řešenou studii proveditelnosti, včetně konkurenčních druhů dopravy;
      2. vývoj dopravy a přepravy v posledních letech, výkonová dopravní a přepravní data železnice, konkurenčních druhů dopravy;
      3. zpracovatel si vyžádá od dopravců přepravní trendy, které budou po odsouhlasení Zadavatelem extrapolovány do dalších let;
      4. prognóza objemu poptávky po přepravě v osobní dopravě bude provedena s podrobností, stanovenou dle odhadovaného vlivu železniční infrastruktury na modelovanou oblast;
      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), možnost zaparkování vozidel IAD, charakter cest (pracovní, mimopracovní), vnímané pohodlí ve vozidle, pěší docházku, interval mezi spoji apod.;
      6. model osobní dopravy bude vytvořen standardní čtyřstupňovou metodou (v nákladní dopravě lze zvolit odlišný přístup) a bude vytvořen v mezinárodně rozšířeném a všeobecně uznávaném softwarovém prostředí; v prvním kroku bude na základě dostupných průzkumů, metodik a existujících sociologických dat vytvořen a kalibrován model stávajícího stavu, v kroku druhém pak bude na základě modelů stávajícího stavu a na základě předpokládaných scénářů dlouhodobého vývoje společnosti tak, jak jsou definovány v Dopravních sektorových strategiích a na základě výstupů průzkumů dopravního chování vytvořen model stavů výhledových, a to pro variantu Bez projektu i varianty projektové; model v tomto ohledu musí korektně pracovat s indukovanou dopravou;
      7. dopravní model bude pracovat i s multimodálními vazbami v osobní dopravě (využití individuální a veřejné dopravy za použití P+R, B+R či K+R), a to zejména v uzlech, kde se předpokládá zastavování vlaky dálkové dopravy;
      8. pro dopravní model využije Zpracovatel existující podklady, které si sám zajistí vyjma podkladů uvedených v kapitole 2 (Výchozí dokumentace, koordinace s jinými stavbami) a v kapitole 11 (Podklady poskytnuté objednatelem); náklady na jejich opatření jsou součástí ceny zakázky. Podklady, které nebudou dostupné (např. přepravní výkony u neobjednávaných linek apod.) a budou Zpracovatelem považovány za potřebné k zajištění validity modelu, si Zpracovatel opatří sám (sčítáním, průzkumem) v rozsahu potřebném pro zpracování studie proveditelnosti; formu průzkumu navrhne Zpracovatel a podléhá potvrzení Zadavatelem;
      9. Zpracovatel vymezí relevantní území, na kterém se projeví efekty předpokládané investice jak v dálkových vztazích, tak v regionálních vztazích procházejících daným územím nebo v něm končících a začínajících;
      10. součástí bude také analýza potenciálu pro případná nová místa zastavení;
      11. bude zahrnut vliv turistického ruchu a jeho rozvoje na železniční dopravu (charakter, sezónnost, potřeby);
      12. Zpracovatel vyjde zejména z dopravních plánů objednatelů osobní dopravy (MD ČR, KÚ Královéhradeckého kraje a Pardubického kraje) a železničních nákladních dopravců;
      13. při řešení a posuzování železničních stanic a zastávek bude dbáno na návaznost linek autobusových a parkovacích, resp. zastavovacích ploch P+R, K+R a B+R;
      14. bude zohledněna tarifní integrace, provázanost linkového vedení a jízdních řádů;
      15. v nákladní dopravě bude analyzován dosavadní a očekávaný vývoj a komoditní skladba přeprav; Zpracovatel provede analýzu využití tras z GVD na základě rozboru skutečného stavu; bude osloveno sdružení nákladních dopravců Žesnad.cz;
      16. ve výstupech této kapitoly musí být mj. obsaženo:

* popis ovlivněné oblasti;
* socioekonomické a demografické charakteristiky;
* analýza a prognóza osobní dopravy: popis použité metody včetně logiky výpočtu a vzorců; stávající poptávka po osobní dopravě; výhledová poptávka po osobní dopravě (v obou případech vždy agregovaná matice přepravních vztahů mezi řešenými dopravními okrsky pro jednotlivé druhy dopravy, resp. celkem); cestovní časy (skutečné i vnímané, vč. konkurenčních druhů dopravy) ve vybraných rozhodujících relacích; převedená a indukovaná doprava; vazba na ekonomické hodnocení; vyhodnocení obsazenosti vlaků průměrné a špičkové;
* matice vztahů budou dokládány vždy samostatně pro stávající, převedenou a indukovanou dopravu;
* analýza a prognóza vývoje nákladní dopravy.
  1. Posouzení vlivu na životní prostředí, vlivu klimatických změn a územní průchodnost:
     1. bude posouzena vazba jednotlivých variant na složky životního prostředí v následujícím rozsahu:
* Přírodní podmínky
* Krajina a reliéf, geomorfologie
* Popis krajiny a vlivy záměru na krajinu
* Klimatické poměry
* Kvalita ovzduší
* Povrchové vody
* Vodní plochy a vodní toky
* Vodní zdroje a jejich ochranná pásma
* Záplavové území
* Aktivní zóna záplavového území
* Objekty a zařízení protipovodňové ochrany
* Citlivé oblasti
* Zranitelné oblasti
* Oblasti povrchových vod využívaných ke koupání
* Podzemní vody
* Chráněné oblasti přirozené akumulace vod
* Přírodní léčivé zdroje, zdroje přírodní minerální vody a jejich ochranná pásma
* Hydrogeologická rajonizace
* Kvartérní kolektory s předpokladem zvýšeného rizika zranitelnosti podzemních vod
* Zemědělský půdní fond
* Půdní typy
* BPEJ a třídy ochrany
* Rozsah záboru dle tříd ochrany
* Pozemky určené k plnění funkce lesa
* Souvisle zalesněné oblasti
* Lokality přirozeného lesa
* Lesy ochranné, zvláštního určení a lesy hospodářské
* Rozsah záboru PUPFL
* Horninové prostředí a přírodní zdroje
* Horninové prostředí
* Seismicita
* Dobývací prostor (těžený, netěžený)
* Chráněné ložiskové území
* Ostatní ložiska vyhrazených nerostů
* Těžená nevýhradní ložiska
* Geotermální energie
* Průzkumné území pro zvláštní zásahy do zemské kůry
* Krasová území
* Poddolovaná a sesuvná území
* Území ovlivněné důlní činností nebo území s výskytem důlních děl
* Svahové deformace (aktivní a ostatní sesuvy)
* Území s výskytem ostatních geologických rizik omezujících využití území
* Fauna, flora, ekosystémy
* lokality zvýšeného výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů (např. z databáze AOPK - NDOP)
* Průchodnost krajiny pro velké savce
* Osídlení a obyvatelstvo
* Počet obyvatel dotčených obcí, hustota osídlení (v síti 1 km x 1 km) a jeho struktura
* Ochrana před hlukem a vibracemi (návrh lokalizace PHS, vedení trasy v zářezu, apod.)
* semikvantifikační odhad potenciálně dotčených obyvatel
* Kulturní a historické hodnoty území
* krajinná památková zóna
* historické krajinné struktury (dochované stopy urbanistické struktury historických forem osídlení a forem hospodářského využití krajiny)
* archeologické památky a naleziště
* památková rezervace (městská nebo vesnická) včetně ochranného pásma
* památková zóna (městská nebo vesnická) včetně ochranného pásma
* krajinná památková zóna
* nemovitá národní kulturní památka, popřípadě soubor, včetně ochranného pásma (pouze vybrané jevy nadmístního významu, ve volné krajině)
* památka UNESCO včetně ochranného pásma
* urbanistické hodnoty (pouze vybrané jevy nadmístního významu)
* významná stavební dominanta (pouze vybrané jevy nadmístního významu)
* místo významné události (pouze vybrané jevy nadmístního významu)
* lázeňské místo, vnitřní a vnější území lázeňského místa
* Archeologická naleziště (lokalizace ÚAN I-III)
* Území s prokázaným nebo předpokládaným výskytem archeologických nálezů
* Funkční využití a rozvojové záměry
* ÚSES (nadregionální a regionální), EECONET
* Staré ekologické zátěže (haldy, odvaly a odkaliště, staré zátěže území a kontaminované plochy, zařízení pro zneškodňování odpadů)
* Chráněná území přírody
* národní park včetně zonace a ochranného pásma
* CHKO včetně zonace
* maloplošná zvláště chráněných území přírody (Národní přírodní rezervace, Národní přírodní památka, Přírodní rezervace, Přírodní památka)
* přírodní park
* biosférická rezervace UNESCO, geopark UNESCO,
* geoparky
* mokřady mezinárodního významu a mokřady národního významu
* smluvně chráněná území
* Lokality soustavy Natura 2000 - EVL a Ptačí oblasti Natura 2000,
* Významné krajinné prvky
* Památné stromy,
  + 1. součástí vymezení úkolu je v případě střetu zájmů navrhnout taková nápravná opatření, která by ekologickou přijatelnost podpořila. Použité mapy a mapky v textu budou obsahovat zákres nové železniční tratě;
    2. bude zhodnocen vliv klimatických změn na řešený projekt v souladu s dokumentem „Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR“, vydaného Ministerstvem životního prostředí (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;
    3. součástí výstupů bude zhodnocení územní průchodnosti a ekologické přijatelnosti variant a celkové zhodnocení, zda je záměr proveditelný a za jakých podmínek, a to nejen z pohledu vlivu na složky životního 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;
    4. při zpracování studie proveditelnosti je nutné od počátku zpracování konzultovat a projednávat s dotčeným krajem – odborem dopravy, odborem životního prostředí a dalšími odbory, v jejichž kompetenci je územní plánování, dále s ŘSD v případě že trasa se dotýká dálnic a silnic I. třídy (navržené přeložky, úpravy dálničních nájezdů atd.);
    5. bude řešeno nakládání s příp. přebytkem zemních hmot a výrubů z tunelů (a celkové nakládání s odpady během doby realizace);
    6. bude zpracováno posouzení vlivu koncepce na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí ve znění pozdějších předpisů:
* proces posouzení vlivů koncepce zahrne zjištění, popis a zhodnocení předpokládaných přímých a nepřímých vlivů.
  + 1. bude provedeno předběžné geologické posouzení;
    2. bude zpracován obecný popis životního prostředí na polské straně přeshraniční oblasti, zejména s ohledem na otázky životního prostředí, které by mohly mít významný dopad na výběr varianty pro hraniční úsek. Polská strana poskytne potřebné podklady.
  1. Výpočet investičních nákladů a ekonomické hodnocení:
     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);
     2. pro všechny sledované varianty bude zpracováno hodnocení ekonomické efektivnosti naplňující Prováděcí pokyny k aktuálně platné resortní metodice, a to tak, aby zcela naplnily požadavky těchto dokumentů:
* Prováděcí nařízení Komise (EU) 2015/207 ze dne 20. ledna 2015, kterým se stanoví prováděcí pravidla k nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1303/2013, pokud jde o vzory pro zprávu o pokroku, předkládání informací o Velkém projektu, společný akční plán, zprávy o provádění pro cíl Investice pro růst a zaměstnanost, prohlášení řídicího subjektu, auditní strategii, výrok auditora a výroční kontrolní zprávu a o metodiku provádění analýzy nákladů a přínosů;
* Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) č. 480/2014;
* Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1303/2013, o společných ustanoveních o Evropském fondu pro regionální rozvoj, Evropském sociálním fondu, Fondu soudržnosti, Evropském zemědělském fondu pro rozvoj venkova a Evropském námořním a rybářském fondu, o obecných ustanoveních o Evropském fondu pro regionální rozvoj, Evropském sociálním fondu, Fondu soudržnosti a Evropském námořním a rybářském fondu a o zrušení nařízení Rady (ES) č. 1083/2006.
  + 1. 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;
    2. pokud se při zpracování Studie proveditelnosti objeví požadavky nad rámec uvedeného zadání, které vyplynou z jejího projednání jak v rámci Správy železnic, tak i mimo ni, a které jsou svojí povahou nezávislé a invariantní vůči projektovým variantám (např. samostatný návrh zastávky nebo umělé stavby, jejichž realizace nepodmiňuje některou z variant), pak budou v ekonomickém hodnocení samostatně posouzeny, aby bylo možné rozhodnout o účelnosti jejich zařazení do celkového návrhu;
    3. v ekonomickém hodnocení bude vyhodnocen dopad dopravních omezení v rámci výstavby, resp. oprav v projektových variantách i ve variantě Bez projektu;
    4. v ekonomickém hodnocení budou popsány i nemonetizovatelné přínosy, například dopady na možnost rozvoje dotčených měst nebo přínosy pro zvýšení bezpečnosti plynoucí z implementace vlakového zabezpečovacího zařízení ETCS, které nebyly monetizovány;
  1. Analýza rizik:
     1. úkolem analýzy rizik je zhodnocení nejistoty v určení rozličných faktorů ovlivňujících proveditelnost projektu v jednotlivých navrhovaných variantách;
     2. katalog rizik – identifikace rozhodujících zdrojů rizik v průběhu celého životního cyklu projektu, tedy přípravy, výstavby, uvádění do provozu a též provozování, údržby a obnovy; zvláštní pozornost bude věnována enviromentálním aspektům a aspektům průchodnosti územím a změnám klimatu;
     3. matice rizik – sumarizující typ rizika, stanovení pravděpodobnosti možného výskytu a jejich možný dopad na finanční a časovou stránku projektu; návrh způsobu řízení jednotlivých rizik pro minimalizaci pravděpodobnosti jejich výskytu, resp. pro minimalizaci jejich dopadu;
     4. analýza zbytkové kapacity nové infrastruktury pro navrhované provozní modely finálních variant;
     5. analýza společného dopadu kombinace klíčových rizik na ekonomické ukazatele projektu;
     6. analýza rizik bude kvalitativní a kvantitativní;
     7. návrh opatření vedoucí k eliminaci rizik, nebo ke snížení dopadu rizikových faktorů na projekt;
     8. analýza rizik jednotlivých variant a jejich identifikace.
  2. Závěry a doporučení:
     1. shrnutí alespoň základního počtu variant a jejich výsledků ve všech oblastech;
     2. vyhodnocení variant DETR analýzou, která zohlední:
        + naplnění cílů projektu (definovaných v kapitole 1.3);
        + výsledky CBA;
        + ostatní faktory, doplňující a rozvíjející obecné cíle projektu:
     + přínosy z hlediska přepravní poptávky;
     + přínosy z hlediska dopravně-provozní technologie;
     + investiční náklady;
     + možnosti financování a zhodnocení rizik;
     + časové možnosti realizace a případná možnost etapizace;
     + shodu s územními plány a dopady do nich;
     + vliv stavby na životní prostředí;
     + zhodnocení územní průchodnosti;
     + vliv realizace stavby na omezení železničního provozu;
     + vliv realizace stavby na omezení konkurenčních módů dopravy.
  3. Manažerské shrnutí

Tato část dokumentace bude vypracována v českém, anglickém a polském jazyce.

* 1. Doklady
     1. budou doloženy všechny zápisy z porad, zápisy z jednání s dotčenými orgány atd.

1. specifické požadavky na zpracování
   1. Pro všechny projektové varianty musí být provedena opakovaná optimalizace návrhu technického řešení a dopravní technologie podle výsledků dopravního modelu a ekonomického hodnocení.
   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 MHD, charakter území, charakter cílů docházky).
   3. Návrh provozního konceptu železniční dopravy vyjde z podkladových dokumentací (studií) resp. bude revidován z předpokladů objednatelů osobní dopravy (MD O190, ROPID, IDSK, odbor dopravy Královéhradeckého kraje), stejně tak ze strany dopravců v působících ve vymezené oblasti řešení na poli komerční osobní dopravy a po zpracování a posouzení čtyřstupňovým dopravním modelem bude tento návrh modifikován a opětovně projednán s objednateli. Budou též uvažovány nutné soupravové jízdy a poloha kolejových kapacit pro obraty, odstavy a provozní údržbu osobních souprav.
   4. 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.
   5. Návrh projektových variant musí vyhovovat výhledovým dopravním potřebám v osobní i nákladní železniční dopravě, potvrzeným dopravním modelem.
   6. Ve všech projektových variantách musí být ve stanicích (případně zastávkách) navrženy prostory pro cestující (odbavení, čekání apod.) podle výhledové frekvence a proudu cestujících, vyplývající z přepravní prognózy.
   7. Na návrh Objednatele či Zhotovitele mohou být varianty upraveny nebo definovány nové podvarianty, především tehdy, pokud takové požadavky vyplynou ze zpracovaného dopravně‑technologického řešení, z požadavků objednavatelů železniční dopravy, nebo při negativních výsledcích ekonomického hodnocení.
   8. Studie proveditelnosti bude koordinována s relevantními jinými záměry Správy železnic, ŘSD, Středočeského kraje, Královéhradeckého kraje, Pardubického kraje, Województwem dolnośląskym (PL), CPK (PL), PKP PLK (PL) a jiných relevantních subjektů.
   9. Nově navržené trasy budou respektovat evropskou legislativu a interní dokumenty Správy železnic, státní organizace.
   10. Na stávajících tratích, které budou zahrnuty do Studie, 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.
   11. Součástí studie bude, v souladu s Koncepcí při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží, posouzení nádražních budov včetně navazující dopravní infrastruktury a včetně popisu a zdůvodnění navrhovaného stavu.
2. organizační požadavky na zpracování
   1. Práce na studii budou organizovány formou porad Objednatele a Zhotovitele.
   2. Pracovní porady budou svolávány podle pokynů Zhotovitele a Objednatele, vždy však před dílčími odevzdáními a po nich z důvodů dohody na zapracování připomínek. Okruh účastníků porad bude stanoven podle projednávané tematiky a podléhá odsouhlasení Objednatelem. Porady se budou konat i průběžně, pokud o to Objednatel požádá.
   3. Jednání svolává Zhotovitel nejméně 10 dní před termínem jednání. Nejpozději 5 pracovních dnů před termínem jednání rozesílá Zhotovitel elektronickou cestou veškeré materiály a podklady, které budou předmětem diskuze. Z jednání pořizuje Zhotovitel záznam, který bude zaslán nejpozději do 10 dnů účastníkům jednání k odsouhlasení (pokud nebude vyhotoven a podepsán přímo na jednání). Záznamy z jednání budou součástí dokladové části Studie.
   4. Jednání budou vedena v češtině, tedy v jazyku zpracovávané dokumentace.
   5. Doručená stanoviska a podklady (např. od objednatelů dopravy a od municipalit), reakce projektanta na doručené připomínky a stanoviska budou součástí dokladové části Studie.
   6. Zhotovitel je povinen zapracovat připomínky z projednání (především od MD ČR, Správy železnic, SFDI, CPK a ostatních polských subjektů, příp. externího hodnotitele - viz kapitola 5) nezamítnuté Objednatelem. To však nezbavuje povinnosti Zhotovitele postupovat v souladu se Smlouvou s odbornou péčí a upozornit na všechny nevhodné připomínky nebo jiné příkazy či doporučení ze strany Objednatele nebo třetích osob.
   7. Všechny vstupy a výpočty ve Studii budou podrobně a průkazně dokumentovány a doloženy.
   8. Struktura digitálního a tištěného odevzdání je totožná, není-li pro části dokumentace blíže specifikováno, a bude respektovat Přílohu č. 1 této dokumentace.
3. Požadovaná struktura dokumentace
   1. Pro požadované členění dokumentace studie proveditelnosti platí Příloha č. 1 těchto zvláštních podmínek pro zpracování.
   2. 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, CBA tabulky vždy v otevřeném formátu;
* 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.
  1. Samostatně budou Objednateli pouze digitálně odevzdány:
     1. 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 směrnici 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 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.

* + 1. Metadata budou rovněž v souladu s Metadatovým profilem ČR pro soubory prostorových dat, sérií souborů prostorových dat a služeb založených na prostorových datech.

1. Harmonogram zpracování studie
   1. Práce na Díle budou zahájeny po zveřejnění Smlouvy v rejstříku smluv. Doba zpracování Díla je 18 měsíců.
   2. Nejpozději do 30 dnů od termínu zahájení prací bude svoláno a uskutečněno vstupní jednání. Po vstupním jednání zahájí Zhotovitel neprodleně práci na Díle v rozsahu prvního dílčího plnění. V průběhu prací bude Objednatel činnost Zhotovitele usměrňovat prostřednictvím pracovních jednání, která se budou konat podle potřeby. Zhotovitel předá koncept celého Díla Objednateli k připomínkování nejpozději 3 měsíce před termínem odevzdání čistopisu finální verze Díla a na následném jednání vypořádá připomínky Objednatele. Nejpozději 14 dnů před termínem odevzdání čistopisu finální verze Díla bude svoláno závěrečné jednání ke kontrole zapracovaných připomínek. Tyto lhůty mají vliv na povinnost Objednatele převzít Dílo, tj. při jejich nedodržení se může Zhotovitel dostat do prodlení s předáním Díla.
   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.
   4. Zhotovitel projedná rozpracované řešení Studie s krajskými úřady, obcemi s rozšířenou působností v zájmovém území a se správci dotčené nadřazené infrastruktury na území ČR. Předpokládají se 3 taková jednání v průběhu prací v každém z krajů tj. Středočeský, Pardubický a Královéhradecký (tzn. 9 jednání). Bude-li to nezbytné k řádnému provedení Díla, uskuteční se za tím účelem další případná jednání. Jednání svolává Zhotovitel a pořizuje z něj záznam podle výše uvedených zásad. Jednání se budou vždy účastnit zástupci Objednatele a zástupci Ministerstva dopravy.

První dílčí plnění: Studium výchozích podkladů a shromáždění dat o stávajícím stavu infrastruktury (železniční, silniční i ostatní),

shromáždění dat o představách objednatelů pro provozní model varianty bez projektu, indikativní představy objednatelů ve vazbě na Projekt (MD O190, KÚ Středočeského, Pardubického a Královéhradeckého kraje, ROPID),

shromáždění dat z dříve provedených dopravních průzkumů.

Návrh varianty Bez projektu – technické a dopravně-technologické řešení; definice projektových variant

odevzdání 2 CD/DVD uzavřená forma (formát PDF); 1 CD/DVD otevřená forma (formáty DOC, DOCX, XLS, XLSX, DGN, DWG, SHP);

Druhé dílčí plnění: Doplnění chybějících dat dopravních průzkumů Zhotovitelem (dálková neobjednávaná doprava, průzkum dopravního chování apod.).

Návrh varianty „Bez projektu“, technické řešení, provozní model, návrh technického řešení jednotlivých variant, předběžný návrh provozního modelu na základě předběžně modelovaných výsledků poptávky zohledňující kapacitu v klíčových železničních uzlech, shromáždění informací o vývoji okolní sítě a jejich vyhodnocení, získání informací o předpokladech rozvoje měst, rekreačních oblastí (Krkonoše, Orlické hory, Adršpach) a jejich vyhodnocení.

odevzdání 2 výtisků v papírové formě; 2 CD/DVD uzavřená forma (formát PDF); 1 CD/DVD otevřená forma (formáty DOC, DOCX, XLS, XLSX, DGN, DWG, SHP);

Třetí dílčí plnění: Zapracování připomínek z druhého dílčího plnění, vyhodnocení dopravních průzkumů Zhotovitelem, ukončení získávání dat pro dopravní model a provedení jeho kalibrace, odsouhlasení vývoje okolní sítě příslušnými investory (MD, Správa železnic, ŘST, kraje atd.), zpracování výhledových scénářů poptávky, návrh technického řešení a dopravní technologie pro všechny požadované varianty. Finalizace zpracování dopravního modelu.

Definování polské části pro jednotlivé varianty, které budou vstupovat do ekonomického hodnocení (po vzájemné koordinaci s polskou stranou).

odevzdání 2 CD/DVD uzavřená forma (formát PDF); 1 CD/DVD otevřená forma (formáty DOC, DOCX, XLS, XLSX, DGN, DWG, SHP);

Čtvrté dílčí plnění: Zapracování připomínek z třetího dílčího plnění, prověření všech projektových variant dopravním modelem v navržených variantách provozního konceptu, iterační proces vyhodnocení výstupu dopravního modelu, návrh úprav provozního modelu a technického řešení (optimalizace návrhu).

Zpracování ekonomického hodnocení (výpočet CBA) požadovaných variant, multikriteriální analýzu a vyhodnocení jejich dílčích výstupů. Průběžná činnost související s posouzením vlivů koncepce na životní prostředí.

odevzdání 2 výtisků v papírové formě; 2 CD/DVD uzavřená forma (formát PDF); 1 CD/DVD otevřená forma (formáty DOC, DOCX, XLS, XLSX, DGN, DWG, SHP);

Páté dílčí plnění: Koncept studie k připomínkám, zapracování připomínek ze čtvrtého dílčího plnění, aktualizace všech již dříve odevzdaných částí dokumentace z Přílohy č. 1, hodnocení rizik.

odevzdání 2 výtisků v papírové formě; 2 CD/DVD uzavřená forma (formát PDF); 1 CD/DVD otevřená forma (formáty DOC, DOCX, XLS, XLSX, DGN, DWG, SHP);

Šesté dílčí plnění: Zapracování připomínek z projednání, dokončení úplné dokumentace pro předložení na CK MD. Zpracování cizojazyčných překladů.

Výstupem bude předání čistopisu Studie dle požadavků Přílohy č. 1.

odevzdání 6 výtisků v papírové formě; 4 CD/DVD uzavřená forma (formát PDF); 2 CD/DVD otevřená forma (formáty DOC, DOCX, XLS, XLSX, DGN, DWG, SHP);

1. 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:

* 1. Rezortní metodika pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektů dopravních staveb, včetně příloh (dostupné na <http://www.sfdi.cz/pravidla-metodiky-a-ceniky/metodiky/>).
  2. Průvodce analýzou nákladů a přínosů investičních projektů – Ekonomický nástroj pro hodnocení politiky soudržnosti v letech 2014 – 2020 v českém jazyce.
  3. Sborník pro oceňování železničních staveb ve stupni studie proveditelnosti a záměr projektu, aktualizovaná verze schválená MD 03/2019 v aktuálně platném znění (dostupný na <https://www.sfdi.cz/pravidla-metodiky-a-ceniky/cenove-databaze/>).
  4. Odborný podklad k zohlednění dopadů změny klimatu při přípravě projektů dopravní infrastruktury; 2017, ČHMÚ + MFF UK.
  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>).
  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>).

1. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY
   * 1. Zhotovitel se zavazuje provádět dílo v souladu s obecně závaznými právními předpisy České republiky a EU, technickými normami a s dokumenty a vnitřními předpisy Objednatele (směrnice, vzorové listy, TKP, VTP, ZTP apod.), vše v platném znění.
     2. Objednatel umožňuje Zhotoviteli přístup ke svým dokumentům a vnitřním předpisům na svých webových stránkách:

www.spravazeleznic.cz v sekci „O nás / Vnitřní předpisy / odkaz Dokumenty a předpisy“ (https://www.spravazeleznic.cz/o-nas/vnitrni-predpisy-spravy-zeleznic/  
dokumenty-a-predpisy)

Pokud je dokument nebo vnitřní předpis veřejně dostupný je umožněno jeho stažení. Ostatní dokumenty a vnitřní předpisy jsou poskytovány v souladu s právními předpisy na základě podané žádosti na níže uvedených kontaktech:

Správa železnic, státní organizace

Centrum telematiky a diagnostiky

**Oddělení dokumentace a distribuce tiskových materiálů**

Jeremenkova 103/23

779 00 Olomouc

nebo e-mail: typdok@tudc.cz

kontaktní osoba: paní Jarmila Strnadová, tel.: 972 742 396, mobil: 725 039 782

Ceníky: https://typdok.tudc.cz/

1. PŘÍLOHY
   1. Příloha č. 1: Členění dokumentace studie proveditelnosti

**Zpracovalo:** Samostatné oddělení přípravy vysokorychlostních tratí (PVRT)

Správa železnic, státní organizace