Příloha č. 1 Smlouvy

**Bližší specifikace**

**Studie proveditelnosti PPP – Projekt Nemanice-Ševětín**

1. **Předmět plnění**

V souladu s potřebou realizovat výstavbu infrastrukturního projektu s názvem: Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, část B (dále jen „Projekt“), a s ohledem na finanční náročnost této investiční akce a hledání alternativních zdrojů, bude prověřena výhodnost a proveditelnost realizace PPP projektu, ve kterém by měl soukromý partner zajistit výstavbu včetně jejího financování a údržbu železniční trati. Předmětem je studie proveditelnosti a výhodnosti PPP projektu ve srovnání s klasickou veřejnou zakázkou a její jednotlivé části/přílohy musí být dostatečným podkladem pro rozhodnutí o možnosti zahájení zadávacího řízení na pořízení předmětného projektu formou PPP. Výsledný dokument musí na základě empiricky prokazatelných dat a v návaznosti na nejlepší mezinárodní praxi porovnat vhodnost realizace projektu formou PPP ve srovnání s realizací projektu formou tradičních veřejných zakázek financovaných z veřejných zdrojů v celém průběhu celoživotního cyklu.

Předpokladem pro úspěšnou realizaci Projektu je vypracování materiálu, který musí potvrdit proveditelnost, vhodnost a výhodnost využití metody PPP. Studie bude zpracována v takovém rozsahu, aby byla dostatečně komplexním podkladem pro odůvodnění veřejné zakázky realizace Projektu ve smyslu ustanovení zákona o veřejných zakázkách č. 134/2016 Sb., ve znění pozdějších předpisu (dále také jen „ZZVZ“). Dále bude studie připravena v souladu s Metodikou PPP projektů vypracovanou MFČR[[1]](#footnote-1).

Klasifikace dle CPV:

79400000-8 Podnikatelské a manažerské poradenství a související služby

79412000-5 Poradenství v oblasti finančního řízení

1. **Specifikace předmětu plnění**

**Studie proveditelnosti Projektu**

**Posuzovaný Projekt:**

**Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, část B**

Předpokládané celkové investiční náklady: 25,255 mld. Kč

Doba realizace: 6/2023 – 3/2031

Místem stavby je železniční trať 280 00 České Budějovice – Benešov u Prahy (dle Prohlášení o dráze celostátní a regionální). Úsek Nemanice I – Ševětín a železniční trať 220 00 Nemanice – Plzeň hl. n.

Stavba se nachází v části rozsahu na dosud zastavěném území. Odehrává se na dosavadní železniční trase v úseku mezi stanicí Nemanice I a stanicí Ševětín, kde využívá přednostně stávajících pozemků dráhy. Na nové železniční trase mezi uvedenými stanicemi jde v otevřeném terénu a je vedena po pozemcích, které nově získal investor pro realizaci stavby. Počátek stavby je umístěn do km 215,900 stávající plzeňské trati (definované osou kolejí č. 701 – 801). Počátek staničení pražské trati je definován nově polohou koncového styku výhybky č. 703. Definiční osou staničení je kolej č. 701. V tomto místě dochází ke skoku/ztotožnění staničení. Km 216,776 491=8,112 963.

Konec stavby je s ohledem na koordinaci se sousední již realizovanou stavbou „Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, 1. stavba, úpravy pro ETCS, 2. část“ umístěn do nového km 24,956 pražské trati, resp. km 25,000 dle stávajícího staničení. Jedná se o dílčí přestavbu, modernizaci stávající dráhy charakteru liniové železniční stavby, spočívající v částečném opuštění stávající dráhy spojené s odstraněním rozhodujících součástí dráhy a vybudováním dráhy v nové stopě. Výsledkem je trvalá stavba dráhy, která bude využívána pro vnitrostátní i mezinárodní železniční dopravu, jako veřejná státní dráha. Součástí stavby je i lokalita ŽST Veselí na Lužnicí, kde se navrhuje a realizuje náhrada technických objektů správce trati za demolované objekty v ŽST Ševětín.

Aktuálně je dokončována dokumentace na změnu ÚR stavby a podána žádost o změnu ÚR v lokalitě křížení s dálnicí D3. Je zpracována dokumentace DSP stavby, která bude podrobena posouzení na soulad s požadavky Interoperability (TSI). Následně budou podány žádosti o stavební povolení. Zároveň se pracuje na návazné dokumentaci PDPS pro veřejnou soutěž na zhotovitele stavby a vlastní realizaci stavby.

O stavební povolení (a změnu územního rozhodnutí v dílčí lokalitě křížení stavby s dálnicí D3, viz výše) nebylo dosud požádáno. O územní rozhodnutí pro část, která ho prozatím nemá vydáno, bylo požádáno v 01/2022. Jedná se o část v rozsahu staničení od km 215,900 stávající plzeňské trati po staničení 8,351 pražské trati. Ke skoku/ztotožnění staničení dochází v Km 216,776 491=8,112 963. Žádost o stavební povolení pro tuto část bude podána současně s žádostí na zbytek stavby s předpokladem podání v Q3/2022.

Majetkoprávní část dokumentace je zpracována s ohledem na aktuální podrobnost dostupné dokumentace (Dokumentace pro stavební povolení). Proces zasmluvnění a výkupů nezbytných pozemků pro realizaci stavby byl zahájen odkupem celých dotčených pozemků. Následovat budou dílčí části pozemků, které musí být nejprve geometricky odděleny.

Po uzavření smlouvy o dílo bude pro dodavatele připravena veškerá projektová dokumentace Projektu, včetně aktuální informace o probíhající přípravě stavebního řízení.

* 1. **Hlavní náplň činnosti dodavatele:**

1. Příprava studie proveditelnosti PPP projektu v souladu s metodikami Ministerstva financí ČR pro přípravu PPP projektů[[2]](#footnote-2) s přihlédnutím k mezinárodní praxi a zkušenostem z obdobných PPP projektů v dopravní infrastruktuře.
2. Revize Projektové dokumentace k Projektu zpracované Zadavatelem a to zejména, nikoli však výlučně, s ohledem na realizovatelnost Projektu formou PPP;
3. Posouzení daňových dopadů Projektu na veřejný sektor a dopadů na evidenci aktiv Projektu v národních účtech (vliv na dluh a deficit veřejného sektoru, ESA 2010);
4. Doporučení strategie z finančního a komerčního hlediska týkající se strukturování Projektu, základních vztahů mezi Zadavatelem a soukromým partnerem a strategie způsobu výběru takovéhoto soukromého partnera;
5. Další finanční a ekonomické poradenské služby, jejichž potřeba může vyvstat v průběhu přípravy a schvalování Projektu.
   1. **Studie proveditelnosti a výhodnosti Projektu bude zejména obsahovat:**
6. Podrobný popis Projektu a předpokládaný způsob jeho realizace,
7. Podrobný popis služeb požadovaných Zadavatelem na předmětném úseku dráhy a popis způsobu jejich zajištění, resp. poskytování v modelu PPP (služby zajišťované soukromým partnerem – stavební údržba, provoz dráhy Správnou železnic) a v modelu tradičních veřejných zakázek, a to včetně zhodnocení předpokládatelných rizik v obou modelech,
8. Předmětem prověření v úvodní fázi Projektu musí být identifikován faktický rozsah díla realizovaný soukromým partnerem formou PPP. Může jím například být pouze železniční spodek (např. významné umělé stavby – mosty, tunely) nebo spolu se železničním svrškem (kolejové lože, kolejnice, výhybky, upevňovadla, pražce), anebo pouze část technologická (ETCS),
9. Podrobné porovnání, zhodnocení a odůvodnění vhodnosti a výhodnosti realizace projektu danou formou, tedy porovnání způsobu zajištění služeb definovaných v předchozím bodě v obou modelech, tj. PPP vs. tradiční veřejné zakázky financované v průběhu životního cyklu z veřejných zdrojů,
10. Analýzu resp. podmínky proveditelnosti Projektu využitím modelu PPP (zejména z ekonomického, právního a technického hlediska) a podmínky proveditelnosti Projektu v případě zajištění tradičními veřejnými zakázkami financovanými v průběhu životního cyklu z veřejných zdrojů a porovnání podmínek proveditelnosti v obou modelech,
11. Matici rizik v obou možných způsobech zajištění Projektu, včetně návrhu jejich rozdělení mezi Zadavatele a soukromého partnera / zhotovitele veřejných zakázek a jejich ocenění v každém z modelu zajištění Projektu. Ocenění rizik musí být podloženo empiricky ověřitelnými způsoby v souladu s nejlepší mezinárodní praxí a zkušeností z prostředí ČR,
12. Identifikaci a kvantifikaci předpokládaných finančních prostředků nezbytných pro realizaci Projektu, včetně popisu předpokládaných finančních toků v průběhu jeho realizace v modelu PPP a v modelu tradičních veřejných zakázek,
13. Předpokládané přínosy Projektu za předpokladu jeho realizace modelem PPP, které nelze dosáhnout při využití klasického modelu a předpokládané přínosy Projektu za předpokladu jeho realizace klasickým modelem, které nelze dosáhnout při využití PPP modelu, jejich kvantifikace a ocenění,
14. Kvantitativní a kvalitativní srovnání výhodnosti realizace Projektu klasickým modelem a modelem PPP zahrnující všechny výdaje a příjmy spojené s klasickým modelem a s modelem PPP - finanční model porovnávající finanční toky v průběhu celoživotního cyklu Projektu při obou způsobech zajištění,
15. Návrh, popis a zdůvodnění platebního mechanismu zohledňující plnění závazků soukromého partnera,
16. Analýzu daňových dopadů a dopadu na evidenci aktiv a výdajů Projektu v národních účtech (mimo jiné s ohledem na ESA 2010),
17. Analýzu a doporučení strukturování Projektu z finančního a komerčního hlediska základních vztahů mezi Zadavatelem a soukromým partnerem reflektující výsledky testování trhu,
18. Analýzu a doporučení strukturování Projektu hlediska základních vztahů mezi Zadavatelem a soukromým partnerem při provozování dráhy,
19. Analýza financovatelnosti projektu ze zdrojů nadnárodních finančních institucí (EIB, CEB a další) - požadavky na strukturu projektu, jeho dílčí parametry a připravované podklady a dokumenty, aby byl projekt pro tyto subjekty financovatelný, mimo jiné i s ohledem na požadavky EU taxonomie.
20. Strategii způsobu výběru soukromého partnera včetně identifikace a rámcového popisu nejvhodnějšího postupu zadávacího řízení Projektu ve smyslu platného znění ZZVZ,
21. Předpokládaný časový harmonogram zadávacího řízení a realizace Projektu.
22. Průběžné poskytování služeb spojených s řízením, monitoringem a administrací předmětu plnění - dodavatel bude v rámci plnění předmětu plnění zajišťovat zejména řízení předmětu plnění po stránce věcné a časové

Dodavatel v rámci předmětu plnění zajistí:

1. dohled nad realizací předmětu plnění,
2. přizpůsobení metodiky řízení předmětu plnění prostředí Zadavatele,
3. zpracování podkladů pro řízení předmětu plnění – dokumentace nastavení Projektu, podrobný plán realizace Projektu, analýza rizik předmětu plnění, zprávy o stavu předmětu plnění a další dokumentaci dle zvolené projektové metodiky, o organizaci a řízení součinnosti Zadavatele při realizaci předmětu plnění, o řízení kvality, řízení změn, řízení rizik a řízení výjimek;
4. organizaci a řízení pravidelných schůzek projektového týmu a řídicího výboru předmětu plnění, včetně zpracování zápisů z těchto jednání;
5. administrativní podporu předmětu plnění, včetně kompletní správy dokumentace předmětu plnění;
6. další činnosti nezbytné k úspěšnému dokončení předmětu plnění v daném čase a s danými zdroji, které může dodavatel předpokládat na základě své odbornosti v oblasti projektového řízení.

Výstupy těchto fází Projektu budou zpracovány Dodavatelem jako jedno samostatné a ucelené plnění tj. Zadavatel nepřipouští možnost jeho rozdělení na dílčí plnění.

1. Metodika MF <https://www.mfcr.cz/assets/cs/media/PPP_Metodika_2013-05-03_Metodika-vypracovani-studie-proveditelnosti-PPP--2013.pdf> [↑](#footnote-ref-1)
2. Metodika MF <https://www.mfcr.cz/assets/cs/media/PPP_Metodika_2013-05-03_Metodika-vypracovani-studie-proveditelnosti-PPP--2013.pdf> [↑](#footnote-ref-2)