

III.

„Základní parametry zadávacích podmínek veřejné zakázky Optimalizace tratě Praha Bubeneč – Praha Holešovice“

- 1. Předmět veřejné zakázky**
- 2. Důvod veřejné zakázky**
- 3. Předpokládaná hodnota veřejné zakázky**
- 4. Druh zadávacího řízení**
- 5. Platební podmínky**
- 6. Zdroje financování veřejné zakázky**
- 7. Předpokládaná lhůta realizace stavby**

1. Předmět veřejné zakázky

Předmětem veřejné zakázky je optimalizace železniční tratě v úseku mezi železniční stanicí (dále jen „žst.“) Praha Bubeneč (včetně) a žst. Praha Holešovice (včetně). Tato trať je z mezinárodního hlediska součástí IV. multimodálního panevropského koridoru Berlín – Děčín – Praha – Brno – Břeclav – Wien/Bratislava, zařazeného do panevropské sítě TEN a do pátevní sítě TINA. Úsek je zařazen do evropského železničního systému a současně do Transevropské železniční sítě nákladní dopravy (TERFN). Z pohledu vnitrostátní vybrané železniční sítě je součástí I. tranzitního železničního koridoru (dále jen „TŽK“) ze státní hranice se SRN přes Děčín - Prahu - Českou Třebovou - Brno - Břeclav na státní hranici s Rakouskem/Slovenskem a odbočnou větví pro IV. TŽK ze státní hranice se SRN přes Děčín - Prahu - Veselí n. L. - Horní Dvořiště/České Velenice na státní hranici s Rakouskem. Řešený úsek je současně součástí železničního uzlu Praha s hlavními provozními úkoly přivedení cílové osobní dopravy do centrálních nádraží Praha hlavní nádraží/Praha Masarykovo nádraží a cílové nákladní dopravy do žst. Praha Libeň nebo naopak odvedení tranzitní osobní a nákladní dopravy mimo nádraží centrální Prahy. Předmětný úsek dvoukolejně tratě celostátní dráhy Praha Libeň – Praha Bubeneč je elektrizovaný stejnosměrnou trakční soustavou 3 kV. Stavební délka úseku je 4,465 km. Součástí úseku jsou dvě železniční stanice, a to žst. Praha Bubeneč a žst. Praha Holešovice, a odbočka Stromovka, ve které je zaústěna dvoukolejná trať směr Praha Masarykovo nádraží. V úseku nejsou žádné železniční zastávky. Trať je zabezpečena čtyřznakým obousměrným autoblokem, obě dopravní úseky mají zabezpečovací zařízení 3. kategorie, reléové - AŽD 71. Stavba je umístěna v obvodu městských částí Prahy 6 a Prahy 7 na katastrálních územích Bubeneč a Holešovice. V traťovém úseku Praha Bubeneč – Praha Holešovice prochází část trasy (cca 1,5 km) chráněnou lokalitou přírodní památky Pecka a Královská obora (Stromovka).

V rámci připravované stavby bude provedena komplexní rekonstrukce žst. Praha Holešovice, žst. Praha Bubeneč a výstavba nové zastávky Praha Podbaba, náhradou za zrušení nástupu a výstupu cestujících přímo v žst. Praha Bubeneč. Nová zastávka Praha Podbaba bude mít dvě nástupiště o délce 220 metrů, s výškou 550 mm nad TK. Přístup na nástupiště je schodišti a rampami z nového podchodu, který propojuje ulici Jednořadou s ulicí Papírenskou a zároveň s napojením na městskou hromadnou dopravu

V celém úseku stavby bude modernizován železniční svršek a spodek, realizovány umělé stavby, zabezpečovací zařízení a trakční napájení. V žst. Praha Holešovice budou zřízena nová nástupiště a staniční zabezpečovací zařízení. Na stavbě budou vybudovány protihlukové stěny a individuální protihluková opatření

2. Důvod veřejné zakázky

Potřeba zlepšení železničního spojení v severojižním koridoru středoevropské oblasti vyplynula ze změn politických a hospodářských poměrů v Evropě v závěru osmdesátých let. Z mezinárodního hlediska je předmětná stavba optimalizace uvnitř železničního uzlu Praha (dále jen „ŽUP“) součástí IV. multimodálního panevropského koridoru Berlín – Děčín – Praha – Brno – Břeclav – Wien/Bratislava, zařazeného do panevropské sítě TEN a do páteřní sítě TINA. Z hlediska vnitrostátního je úsek v rámci vybrané železniční sítě ČR součástí jednak I. TŽK ze státní hranice DB – Děčín – Praha – Česká Třebová – Brno – Břeclav – státní hranice ÖBB/ŽSR a jednak odbočnou větví pro IV. TŽK ze státní hranice DB – Děčín – Praha – Veselí nad Lužnicí – Horní Dvořiště – státní hranice ÖBB. Modernizací TŽK (včetně úseku v ŽUP, který je nedílnou součástí železniční sítě ČR, a který leží v průsečíku významných železničních koridorů) se naplňují uzavřené mezinárodní dohody AGC (Evropská dohoda o mezinárodních železničních magistrálách – Ženeva, 31.05.1985), AGTC (Evropská dohoda o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy a souvisejících objektech – Ženeva, 01.02.1991), projektový dokument Transevropské železniční magistrály Sever - Jih (projekt TER) a Transevropské železniční sítě nákladní dopravy (TERFN). Modernizaci I. TŽK tím byla dána nejvyšší priorita z hlediska vnitrostátní dopravy i zájmů evropských států, zejména sousedního Německa a Rakouska. K realizaci byla zvolena varianta modernizace koridorů, splňující parametry doporučené Mezinárodní železniční unií (UIC) a dohodami AGC a AGTC, tj.:

- zvýšení traťové rychlosti do 160 km/h (v této stavbě dosaženo max. VK 115 km/h),
- prostorová průchodnost pro ložnou míru UIC GC, tzn. průjezdný průřez Z GC podle ČSN 73 6320,
- minimální třída zatížení UIC D4 při rychlosti nejvýše 120 km/h, doplněné o realizaci úprav podmiňujících použití vozidel s naklápěcí technikou.

Nedílnou součástí je zajištění a splnění základních parametrů Interoperability podle pravidel Technických specifikací interoperability (dále jen „TSI“) vydávaných a průběžně doplňovaných k vydaným Směrnícím evropského parlamentu (EP) a Rady EP pro dosažení Interoperability. Povinnost dodržet směrnice EP je dána jejich implementací do národní legislativy. Jedná se o Vyhlášku Ministerstva dopravy č.352/2004 Sb., o provozní a technické propojenosti evropského žel. systému a Nařízení vlády č.133/2005, o technických požadavcích na provozní a technickou propojenost evropského železničního systému.

Součástí stavby jsou i úpravy podle vyhlášky č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Cílem optimalizace traťového úseku Praha Bubeneč – Praha Holešovice, je vytvoření technických a provozních podmínek k zabezpečení přepravy podle výše uvedených a mezinárodně dohodnutých zásad, zvýšení bezpečnosti železničního provozu a zlepšení kultury cestování v daném úseku. Optimalizací je plněn i další cíl spočívající ve vytvoření kvalitního systému železniční dopravy ČR, který by v integraci a návaznosti s železniční sítí sousedních států mohl obstát v konkurenci především se silniční dopravou.

Zařazením definovaných koridorů (včetně optimalizovaného úseku Praha Bubeneč – Praha Holešovice) do systému dohod a pravidel evropského železničního systému je zdůvodněna realizace stavby i její umístění.

3. Předpokládaná hodnota veřejné zakázky

Předpokládaná hodnota veřejné zakázky je 1 088 450 000 Kč (bez DPH).

4. Druh zadávacího řízení

Veřejná zakázka bude zadána v otevřeném řízení postupem dle § 27 zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů.

5. Platební podmínky

Objednatel zaplatí zhotoviteli částku potvrzenou v každém potvrzení dílčí platby sníženou o 10% zádržného do 60 dnů poté, kdy bude do sídla Stavební správy východ doručen příslušný daňový doklad. Daň z přidané hodnoty bude za splnění výše uvedených požadavků zaplácena do 60 dnů.

Platba splatné částky bude provedena formou bezhotovostního bankovního převodu na účet určený zhotovitelem.

Daňový doklad vystavený zhotovitelem musí splňovat veškeré náležitosti uvedené ve smlouvě o dílo nebo vyžadované obecně závaznými právními předpisy, zejména zákonem č. 235/2004 Sb., o dani z přidané hodnoty, ve znění pozdějších předpisů.

Každý daňový doklad musí být doručen na adresu: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Stavební správa západ se sídlem v Praze, Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha.

Pokud daňový doklad výše uvedené náležitosti splňovat nebude, je objednatel oprávněn vrátit jej zhotoviteli bez zaplacení s uvedením důvodu, pro který jej vrací. Objednatel v tomto případě není v prodlení se zaplacením. Zhotovitel se v takovém případě zavazuje bez zbytečného odkladu vystavit a objednateli doručit nový daňový doklad, v němž odstraní objednatel uveřejněné vady.

Oprávněným vrácením daňového dokladu zhotoviteli přestává objednateli běžet lhůta splatnosti; celá lhůta běží znovu ode dne doručení opraveného daňového dokladu.

6. Zdroje financování veřejné zakázky

Veřejná zakázka bude financována z fondů EU v rámci „Operačního programu Doprava na léta 2007 – 2013“ a z národních zdrojů tj. ze Státního fondu dopravní infrastruktury.

7. Předpokládaná lhůta realizace stavby

Předpokládaný termín realizace stavební části 09/2012 – 12/2015 tj. 40 měsíců.