

Příloha č. 2 zadávací dokumentace

SMLOUVA O DÍLO

„Studie proveditelnosti vodního koridoru Dunaj - Odra - Labe“

uzavřená na základě ustanovení § 2586 a násl. zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník (dále jen „občanský zákoník“)

mezi smluvními stranami:

1. Česká republika - Ministerstvo dopravy

se sídlem: nábr. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1

IČ: 66003008

DIČ: CZ66003008

zastoupené: [redacted] ministrem dopravy

kontaktní osoba: [redacted]

e-mail: [redacted] cr.cz

telefon: [redacted]

bankovní spojení: [redacted]

číslo účtu: [redacted]

(dále jen „Objednatel“)

a

2. Společnost „Sdružení D-O-L“, jejímiž společníky jsou:

Společník 1: Sweco Hydroprojekt a.s.

Sídlo: Tábořská 940/31, 140 16 Praha 4 - Nusle

IČ : 26475081 DIČ: CZ26475081 Plátce DPH: ANO

Obchodní rejstřík: Spisová značka B 7326 vedená u Městského soudu v Praze

Bankovní spojení: Komerční banka a.s. pobočka Praha 4

číslo účtu: [redacted]

Statutární orgán: [redacted]

[redacted], předseda představenstva

[redacted], opředseda představenstva

[redacted], ka představenstva

[redacted], en představenstva

Smluvně oprávněn jednat: za společnost podepisují dva členové představenstva společně

Technicky oprávněn jednat: [redacted] litel divize 131

[redacted] (HIP)

e-mail: [redacted]

telefon: [redacted]

Společník 2: **AQUATIS a.s.**
Sídlo: Botanická 834/56, 602 00 Brno - Veveří
IČ : 46347526 DIČ: CZ46347526 Plátce DPH: ANO
Obchodní rejstřík: Spisová značka B 775 vedená u Krajského soudu v Brně
Statutární ředitel: [REDACTED]
Smluvně oprávněn jednat: Za společnost jedná statutární ředitel samostatně.

Společník 3: **VODNÍ CESTY a.s**
Sídlo: Na Pankráci 57, 140 00 Praha 4
IČ : 64949192 DIČ: CZ64949192 Plátce DPH: ANO
Obchodní rejstřík: Spisová značka B 3732 vedená u Městského soudu v Praze
Statutární orgán [REDACTED] (ředitel)
[REDACTED] předseda představenstva
[REDACTED] a
Smluvně oprávněn jednat: za společnost jedná buď předseda představenstva a
místopředseda představenstva společností samostatně nebo dva
členové představenstva společně

Za společnost „**Sdružení D-O-L**“ jedná ve všech věcech **Sweco Hydroprojekt a.s.**, na
základě společenské smlouvy číslo 11-4196-0299 ze dne 14.9.2015.
Sídlem společnosti a současně adresou pro doručování je sídlo Společníka 1,
Sweco Hydroprojekt a.s., Tábořská 940/31, 140 16 Praha 4 - Nusle.

(dále jen „**Zhotovitel**“)

Článek I. Předmět smlouvy

1. Předmětem této smlouvy je závazek Zhotovitele zhotovit pro Objednatele řádně a včas dílo „**Studie proveditelnosti vodního koridoru Dunaj - Odra - Labe**“ (dále též „**dílo**“ či „**Studie**“) specifikované v dalších odstavcích tohoto článku a závazek Objednatele za řádně zhotovené dílo zaplatit Zhotoviteli sjednanou cenu podle čl. II. odst. 1 této smlouvy.
2. Při zpracování díla je Zhotovitel povinen vycházet z popisu dále uvedených bodů:

Rozsah a struktura studie proveditelnosti bude zpracována v souladu s požadavky obsaženými v této zadávací dokumentaci a v souladu s materiálem Ministerstva pro místní rozvoj ČR „Průvodce metodickým hodnocením projektů, programů a politik“, příručkou Evropské komise - DG Regio „Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects“ resp. v souladu s aplikací této metodiky do prostředí ČR – „Prováděcí pokyny pro hodnocení efektivnosti investic na vodních cestách“ viz příloha č. 10 této zadávací dokumentace. (nedílnou součástí je „Metodika hodnocení efektivnosti investic na vodních cestách“ (Příloha č. 11),

Studie proveditelnosti bude řešit jednotlivé technické, organizační a finanční aspekty ve variantách, přičemž tyto varianty budou kvantitativně i kvalitativně zhodnoceny a porovnány.

V rámci analytické argumentace studie proveditelnosti musí Zhotovitel dle jednotlivých etap:

- a) posoudit variantní alternativy, jimiž lze dosáhnout cílů české a evropské dopravní politiky (bezpečná nízkoemisní a udržitelná doprava, která je současně dostupná a efektivní s co nejmenšími dopady na životní prostředí), hospodářské a kohezní politiky (vyrovnaný rozvoj regionů, odstraňování regionálních hospodářských handicapů), jakož i další cíle v oblasti energetiky a vodohospodářství;
- b) prověřit a posoudit alternativy jednotlivých větví vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe (dále jen „D-O-L“), variantní vedení tras a technické řešení jednotlivých částí větví D-O-L, které může plnit výše uvedené cíle. Zpracovat předpokládané náklady na realizaci koncepce. Zhotovitel bude primárně vycházet z výstupů již dříve realizovaných studií v této věci, zejména digitalizace základní trasy D-O-L, která byla řešena v období let 2001 – cca 2005;
- c) zajistit dle přesně specifikovaných požadavků mapové dílo v rozsahu prověřovaných a posuzovaných alternativ dle písm. b);
- d) posoudit na základě objektivně ověřitelných kritérií využitelnost víceúčelového vodního koridoru D-O-L z pohledu jeho dopravních i mimodopravních funkcí a to v rozsahu realizace celé koncepce D-O-L resp. pouze jejích dílčích částí. Zohledněn bude také dopad variantně dosahovaných parametrů tříd vodní cesty na jednotlivých větvích D-O-L. Studie musí vycházet z multimodálního dopravního modelu České republiky s přesahem do sousedních států a klíčových námořních přístavů, jeho prognostická část musí být v souladu s příslušnými dlouhodobými scénáři vývoje makroekonomických a demografických ukazatelů a musí respektovat prognózu vývoje cen jednotlivých druhů energií pro dopravu.
- e) posouzení jednotlivých variant koncepce D-O-L metodou: analýza nákladů a přínosů (Cost – Benefit Analysis; dále jen „CBA“), která zhodnotí investiční

náročnost realizace/provozní náklady koncepce D-O-L na straně jedné a zohlední širší společenské efekty, zahrnujících územní, hospodářské, technické, environmentální i sociální důsledky na straně druhé. Zhotovitel je povinen postupovat dle pravidel stanovených pro toto posuzování v „Prováděcích pokynech pro hodnocení efektivnosti investic na vodních cestách“ (nedílnou součástí je „Metodika hodnocení efektivnosti investic na vodních cestách“). V rámci hodnocení CBA musí být zohledněny možné varianty koncepce D-O-L dle písm. d);

- f) analýza rizik
- g) závěrečná část– shrnutí výsledků a definice dalšího postupu včetně účasti na vypořádávání meziresortního připomínkového řízení

Výchozí podklady pro Zhotovitele: Ve vztahu k vodnímu koridoru D-O-L byla v minulosti zpracována již řada studií resp. jiných materiálů, z nichž většina je veřejně dostupná v síti internet. Zadavatelem zpracování výše uváděných studií bylo více rozličných subjektů. Objednatel tak nedisponuje právy k většině těchto výstupů. Využitelnost části těchto výstupů pro účely zpracování studie proveditelnosti je proto podmíněna souhlasem vlastníka těchto výstupů, který musí být Objednateli před využitím doložen. Pokud Zhotovitel bude při zpracování studie proveditelnosti vycházet z informací obsažených v těchto materiálech, musí vždy řádně ověřit a prokazatelně verifikovat platnost zde uváděných informací.

Zhotovitel zpracuje **Studii proveditelnosti vodního koridoru D-O-L v těsné spolupráci s Objednatелеm, zastoupeným Odborem strategie**. O všech činnostech Zhotovitele (včetně schůzek a rozhovorů) ve vztahu k realizovanému dílu musí být Objednatel (Odbor strategie) průběžně informován.

Celý průběh plnění předmětu smlouvy budou doprovázet intenzivní jednání mezi Zhotovitelem, Objednatелеm, ŘVC ČR, odborem gesčně příslušným k otázkám plavby Objednatele a Odborem infrastruktury a územního plánu Objednatele. Dále na základě pokynu Objednatele bude jednáno s Ministerstvem zemědělství včetně státních podniků Povodí, Ministerstvem průmyslu a obchodu, Ministerstvem pro místní rozvoj, Ministerstvem životního prostředí, Ministerstvem financí, Asociací krajů a dalšími subjekty. Pracovní schůzky se budou konat 1 až 2 x měsíčně.

Zhotovitel je povinen všechny finální výstupy díla předat Objednateli dle bodů a) – g) tohoto článku v českém a anglickém jazyce dle podmínek uvedených v Zadávací dokumentaci, která je nedílnou součástí této smlouvy jako její Příloha č. 1. Dílčí výstupy díla je Zhotovitel povinen zhotovit pouze v českém jazyce.

Zhotovitel je povinen spolupracovat s Objednatелеm při vypořádávání připomínek zaslaných v rámci meziresortního připomínkového řízení.

Rozšířený popis požadavků na rozpracování bodů a) – g) studie proveditelnosti:

a) Posouzení alternativ dosažení cílů dopravní politiky

Primárním krokem studie proveditelnosti je identifikace možných řešení, které umožní dosažení stejných cílů různými cestami při zohlednění jednotlivých sektorových politik (národních i evropských) či jiných relevantních konceptů (např. „Smart growth“ – human, natural, created capital). Vedle posouzení variant koncepce D-O-L Zhotovitel vyhodnotí také možnosti a předpoklady rozvoje jiných dopravních módů v čase. Analýza musí mezioborově vyhodnotit např. kapacitní možnosti jednotlivých módů, jejich operativnost, nákladovost apod. Zhotovitel definuje podmínky koncepce D-O-L, za kterých bude schopna v systému nákladní dopravy uspokojovat požadavky konkurenceschopným

způsobem a s menšími vlivy na životní prostředí, veřejné zdraví a globální změny klimatu v porovnání s alternativami využívajícími ostatní druhy dopravy. Současně Zhotovitel v souladu s dopravní politikou státu navrhne optimální mezioborovou spolupráci, resp. alternativy této spolupráce.

Posouzení musí obsahovat členění podle jednotlivých tematických okruhů: doprava, vodní hospodářství a ochrana vod, energetika, ochrana přírody, územní rozvoj a příležitosti, rekreace a turismus, průmysl a zemědělství, provoz a ekonomika. Vyhodnocení Objednatel požaduje vypracovat ve formě SWOT analýzy.

b) Prověření a posouzení alternativ jednotlivých větví D-O-L:

Prostřednictvím Objednatele je na území České republiky uplatňována územní ochrana koridoru vodní cesty v územně plánovacích dokumentacích ve všech úrovních. Zpracovávána je podoba vodní cesty dle generelu z let 1999 - 2002¹ v jediné variantě trasy s dílčími lokálními aktualizacemi.

Evropská dohoda o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (dále jen Dohoda „AGN“) definuje třídu vodního koridoru D-O-L Vb, stanovuje minimální požadavky na rozměry plavidla², pro které jsou na vodní cestě této kategorie podmínky pro bezpečný a plynulý provoz. Prováděcí vyhláška Ministerstva dopravy č. 222/1995 Sb., o vodních cestách, plavebním provozu v přístavech, společné havárii a dopravě nebezpečných věcí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška č. 222/1995 Sb.“), definuje minimální parametry plavební dráhy a minimální rozměry plavebních objektů. V následujících fázích zpracování studie proveditelnosti bude Zhotovitel vycházet z předpokladu dodržení této třídy vodní cesty.

Koncepce D-O-L přesahuje svým charakterem hranice jednoho státu. Napojení koridoru jako vodní cesty, na v současnosti provozované vodní cesty, je plně v gesci těchto států, tj. Slovenska a Rakouska v případě Dunaje a Polska v případě Odry. Rozhraním větví na území České republiky je oblast Přerova. Specifikace bude provedena dle následujících větví D-O-L:

- Dunajská větev na území sousedních států (Slovensko, Rakousko)
- Dunajská větev jen na území České republiky
- Oderská větev na území Polska
- Oderská větev jen na území České republiky
- Labská větev

Povinnosti Zhotovitele při zpracování Studie proveditelnosti:

- **Prověřit a posoudit** navrhované technické a technologické řešení v základní územně hájené trase dle generelu.
- **Prověřit a posoudit** navrhované technické a technologické řešení v alternativních variantách vedení trasy resp. v prostorovém řešení dílčích úseků. Z pohledu Objednatele se jedná minimálně o prověření níže uvedených alternativ, u nichž je k dispozici technické prověření v podrobnosti shodné s generelem základní trasy:

¹ Jedná se o zpracované mapové podklady jednotlivých úseků na území ČR v měřítku 1:10 000 s průvodní zprávou obsahující popis objektové skladby příslušného úseku vodního koridoru.

² vyhláška č. 222/1995 Sb., vodních cestách, plavebním provozu v přístavech, společné havárii a dopravě nebezpečných věcí, ve znění pozdějších předpisů.

- Dunajská větev – prostor města Kroměříž - územně je hájen krátký obchvat města Kroměříže, byť je reálná i původní trasa městem, nově se uvažuje o trase, která by se v prostoru města Kroměříže nevracela zpět do řeky Moravy, ale byla by vedena kanálem přímo do prostoru křížení s řekou Bečvou,
- Dunajská větev – napojení na Slovenskou republiku (SR) – územně hájená trasa s návazností na území SR prochází korytem řeky Moravy, přičemž následné vedení trasy po území SR nebo republiky Rakousko k Dunaji je řešeno ve 4 variantách včetně odbočení do přístavu Břeclav. Alternativně je uvažováno s propojením řek Moravy a Váhu v jedné výsledné variantě a 2 výchozích variantách.
- Oderská větev – oficiálně hájena je trasa severně od města Hranice souběžně s dálnicí D1, alternativně byla navržena varianta procházející Teplicemi nad Bečvou a uvažovanou vodní nádrží/poldrem. V prostoru „hraničních meandrů řeky Odry“ na státní hranici s Polskou republikou je tento úsek řešen v 5 variantách, přičemž je územně hájen na území ČR tzv. pravobřežní dlouhý povodňový obchvat, nicméně česko-polská pracovní skupina doporučila levobřežní nepovodňový dlouhý obchvat.
- Labská větev – územně hájenou trasou vodní cesty od bodu spojení větví u Přerova, podél řeky Moravy severozápadním směrem přes rozvodí až po Pardubice, je jižní trasa přes Českou Třebovou, přičemž překonání výškového rozdílu je možné buď pomocí plavebních komor, nebo zdvihadel (územní rozdíl je minimální). Variantním řešením je severní trasa přes města Zábřeh a Ústí nad Orlicí obsahující i tunelovou subvariantu.

Objednatel nevylučuje v tomto kroku možnost prověřování i jiných alternativ technického a technologického řešení resp. tras vodního koridoru v těch případech, kdy Zhotovitelem bude doložena (na základě níže definovaného rozsahu prověření a posouzení) případná nevhodnost dosud sledovaných řešení, resp. bude doložena jejich obtížná průchodnost / projednatelnost. Prověření a posouzení musí být v tomto případě provedeno ve stejném rozsahu podrobnosti jako v případě alternativ požadovaných k posouzení Objednatelem. Před zahájením prací na případném posuzování těchto dalších alternativ musí být Objednatelem tento krok písemně odsouhlasen.

Výše uvedené prověření a posouzení technické a technologické části vodního koridoru D-O-L musí být podrobně rozpracováno minimálně v následujících oblastech:

- Rozbor územně plánovací:

Vyhodnocení územních podmínek v prostoru koridoru vodní cesty bude zpracováno z pohledu současného územního plánování ve formě rešerše uplatňování hájení trasy koridoru ve všech územně plánovacích dokumentacích. Dále musí být shrnuty všechny územní alternativy řešení vodního koridoru, bude definován potenciální rozsah záboru, a v takto určeném území budou vyhodnoceny územní střety s jinými plánovanými záměry v území (dopravní a jiná infrastruktura, vodohospodářské plány, výstavba, chráněná území apod.), současnou infrastrukturou, osídlením, podnikatelskými aktivitami a přírodně cennými biotopy a krajinnými celky. Bude určena závažnost střetů a odhadnuty ekonomické náklady pro jejich omezení nebo eliminaci a případná kompenzační opatření. Současně budou popsány rozvojové příležitosti z hlediska územního plánování.

Identifikovány budou pozitivní i negativní faktory pro rozvoj nákladní a rekreační plavby a návazných aktivit v rámci sledovaného území, včetně vymezení podmiňujících faktorů a rozmístění přístavních zón a obchodních přístavů. Stávající technické řešení bude

vyhodnoceno z pohledu plnění těchto faktorů a v případě doporučení alternativ budou formulována doporučení pro dosažení pozitivních efektů a omezení negativních střetů.

Vymezeny budou územní nároky koridoru včetně veškerých jeho možných doprovodných opatření v členění podle jednotlivých typů. Mezi územní nároky je nutné zahrnout i lokality pro akumulaci vod (vodní nádrže, poldry) stejně jako i trasy přivaděčů nebo odlehčovacích kanálů. Zahrnuta budou i doprovodná environmentální opatření a opatření pro napojení na stávající infrastrukturu dopravy, energetiky apod.

Po zpracování variant 1-8 koncepce dle písm. d) tohoto článku bude posléze doplněn rozbor územně plánovací i k těmto jednotlivým variantám.

- Vodní hospodářství

Pro realizovatelnost vodního koridoru je zcela zásadní vodohospodářská bilance ve vazbě na hydrologické možnosti dotčených toků s návrhy adaptačních opatření pro zvládnutí nedostatku vody v souvislostech s klimatickými změnami.

Provedena bude analýza současných nároků na hospodaření s vodou dle platných vodoprávních povolení v zájmovém prostoru koridoru (tedy i na území cizích států). Dále bude provedena prognóza vývoje nároků na hospodaření s vodou v dotčeném území na období referenčních let 2030, 2050 a 2100, s využitím výstupů dostupných klimatologických modelů. V rámci řešení bude hodnocena i problematika potenciálních dopadů klimatických změn a možností přímých i nepřímých adaptačních opatření.

Bude provedena bilance energetických nároků jednotlivých alternativ s využitím koncepčních materiálů resortu průmyslu a obchodu.

Dále bude hodnocena možnost zvýšení stupně povodňové ochrany, a to jednak zvýšením průtokové kapacity říční sítě (zejména tam, kde se navrhuje vedení paralelních průplavních úseků podle řek Moravy, Bečvy, Odry), tak transformací povodňových vln pomocí nádrží, navrhovaných v návaznosti na technické řešení vodního koridoru. Výzvou je role vodního koridoru pro možnost akumulace a transformace vody z více vodních období roku a tím omezení dopadů zvýšení extrémů počasí jako možného důsledku klimatických změn.

Strategicky významným principem tzv. povodňové směrnice 2007/60/ES je změna pohledu na řešení problematiky povodní nejen z hlediska zvládnutí povodňových rizik a neškodného odvedení velkých vod, ale také z hlediska její akumulace a retence, případně využití jako zdroje vody pro zvládnutí jejího nedostatku. Posouzení bude zpracováno pomocí jednotné metodiky vytvořené na Katedře hydrotechniky, Fakulty stavební, ČVUT v Praze. Metodika (Příloha č. 23) posuzuje efektivnost jednotlivých akcí s ohledem na základní strategické cíle, kterými jsou: naléhavost protipovodňové ochrany v daném území, důraz na retenci, opodstatněnost v účinku na snížení povodňových rizik, ekonomická efektivnost vynaložených prostředků a vhodnost technického řešení. Základním kritériem je přitom ekonomické hodnocení, které je založeno na aplikaci metody nákladů a užitků. Užitky jsou kvantifikovány pomocí snížení povodňových rizik v záplavovém území po realizaci daného protipovodňového opatření.

Definovány budou základní scénáře režimu hospodaření s vodou pro různé hydrologické situace koridoru, se zohledněním potřeb proplavovací vody, ztrát v systému koridoru, environmentálních a hygienických požadavků vodních toků a krajiny, zásobování vodou, režimu energetiky a povodňových situací. Na základě těchto scénářů budou definovány varianty ročního a víceletého hospodaření s vodou v koridoru a souvisejícím okolí, tyto varianty budou multikriteriálně vyhodnoceny. Výstupem bude definice vodohospodářských a hydrologických parametrů řešení koridoru ve variantách. Řešení musí zohledňovat Směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2000/60/ES ze dne 23. října 2000, kterou se stanoví rámec pro činnost Společenství v oblasti vodní politiky.

V návaznosti na II. plánovací období budou analyzovány potřeby pro III. plánovací období na úrovni plánů dílčích povodí a národního plánu.

Po zpracování variant 1-8 koncepce dle písm. d) tohoto článku bude posléze doplněno posouzení vodního hospodářství i k těmto jednotlivým variantám.

- Hydrogeologické posouzení

Hydrogeologické posouzení bude obsahovat celkový výčet možných vlivů a zaměří se zejména na ovlivnění přirozeného směru proudění a kumulace podzemní vody, ovlivnění úrovně hladiny podzemní vody v okolí a ovlivnění režimu kolísání hladiny podzemní vody se speciálním zřetelem na vlivy, které by představovaly výraznější změny na současné podmínky existence nivních a lužních společenstev a současné hydrogeologické podmínky. Posudek bude obsahovat popis geologických a hydrogeologických poměrů v trase jednotlivých větví vodního koridoru D-O-L na základě údajů Geofondu. Součástí posudku bude přehled rizik a opatření proti nepříznivým vlivům.

Po zpracování variant 1-8 koncepce dle písm. d) tohoto článku bude posléze doplněno hydrogeologické posouzení i k těmto jednotlivým variantám.

- Rozbor nakládání s hmotami

Významným aspektem technického řešení, organizace výstavby a dopadů stavby na životní prostředí je bilance hmot a způsob nakládání s přebytečným nebo nedostatečným výkopkem. Příkladem je výstavba průplavu Seina – sever, kde bilance hmot rozhodovala i o rozložení jednotlivých zdrží a úrovní hladin v těchto zdržích. Významně negativní či pozitivní bilance vede k potřebě samostatných zdrojů či deponií zemin, přesunu hmot apod., což ovlivňuje cenu výstavby i celé zapojení stavby do krajiny.

V rámci celé trasy bude na základě údajů Geofondu provedena základní rešerše geotechnických podmínek, s jejich promítnutím na jednotlivé segmenty trasy.

Pro jednotlivé segmenty trasy bude vypracována rámcová bilance výkopových a násypových zemin a jejich vhodnosti pro zpětné užití v rámci vlastní stavby. Pro významné železobetonové konstrukce bude definována potřeba kameniva pro výrobu betonu. Tyto materiálové vstupy a výstupy budou promítnuty do celkové bilance hospodaření se zeminami, z níž budou v několika variantách odvozeny přebytky a nedostatky zemin a hmot, způsob nakládání s nimi a možnosti druhotného využití zemin včetně jejich prodeje (potenciální příjem pro finanční analýzu).

Po zpracování variant 1-8 koncepce dle písm. d) tohoto bodu ZD bude posléze doplněn rozbor nakládání s hmotami i k těmto jednotlivým variantám.

- Dopad na životní prostředí

Vysoká pozornost a míra podrobnosti je vyžadována ve vazbě D-O-L na životní prostředí. Analýza rizik negativních a pozitivních dopadů umístění vodního koridoru v území navržené trasy představuje posouzení v širších souvislostech vazeb jednotlivých ekosystémů a příležitostí působících prvků v krajině a hydrologických povodích ve vazbě na stávající míru ochrany životního prostředí i potenciál eliminace dopadů klimatických extrémů.

Zpracována bude identifikace vlivů posuzovaných a prověřovaných alternativ na jednotlivé segmenty přírody a definice možných opatření pro omezení negativních vlivů a naopak zlepšení současného stavu.

Vyhodnocení obecného vlivu na dotčené území bude z hlediska přírodních a vodních poměrů v přímé i nepřímé vazbě na záměr umístění jednotlivých staveb vodního koridoru, včetně popisu potenciálu působících příležitostí s konkrétním vymezením přínosů a nákladů vůči současnému stavu.

Bude proveden rozbor jednotlivých rizik a příležitostí s konkrétním vymezením a dopady do současného stavu životního prostředí a rozbor jednotlivých rizik vázaných na rizikovost postupu jednotlivých invazujících druhů nepůvodních rostlin a živočichů (včetně obecného popisu situace na území okolních zemí). Bude zpracován evidenční soupis chráněných fenoménů v dotčeném území z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů.

Na základě bližšího popisu možného rozsahu výstavby a provozu vodního koridoru a analýz modelových úseků koridoru bude vyhodnocena potenciální únosnost zátěže na jednotlivé složky životního prostředí (nad rámec ochrany přírody a ochrany vod). V rámci analýzy bude provedena obecná charakteristika přírody a vod a využití území z hlediska ekosystémových vazeb a možností změn s riziky ovlivnění širších vazeb mezi nimi.

Bude vyhodnocen vliv na dotčené území z hlediska přírodních a vodních poměrů v přímé i nepřímé vazbě na záměr umístění stavby vodního koridoru s konkrétním vymezením přínosů a negativ vůči současnému stavu. Dále provedení typové charakteristiky území, jejich výskyt v ČR i širším okolí a citlivost vůči působení negativních faktorů (změna charakteru prostředí, rušivé vlivy apod.).

Po zpracování variant 1-8 koncepce dle písm. d) tohoto článku bude posléze doplněn dopad na životní prostředí i k těmto jednotlivým variantám.

- Rozbor energetického potenciálu

Bude provedena ucelená analýza energetického potenciálu včetně energetických nároků/ztrát celé vodohospodářské soustavy vytvořené v rámci koridoru při zapojení veškerých doprovodných opatření nutných pro výstavbu i následný provoz. Vyhodnoceno bude současné energetické využití jednotlivých profilů a zanalyzovány budou všechny současné právní nároky a podmínky na energetické využívání ve vztahu k identifikovanému energetickému potenciálu soustavy vytvořené v rámci koridoru a jejímu využívání, s definováním omezujících faktorů a podmínek.

Po zpracování variant 1-8 koncepce dle písm. d) tohoto článku bude posléze doplněn energetický potenciál i k těmto jednotlivým variantám.

- Rozbor provozních hladin

Bude provedena ucelená analýza navrhovaných provozních hladin (minimální, maximální plavební včetně hydrodynamického vzduť, manipulační povodňové i pro jiné vodohospodářské funkce) vodního koridoru a jejich posouzení z pohledu investičních nákladů, vyvolaných investic, dopadů na životní prostředí a okolí vodního koridoru. Kromě navržené hladiny budou vyhodnoceny dva alternativní návrhy výšky provozní hladiny a vzájemně vyhodnoceny.

Po zpracování variant 1-8 koncepce dle písm. d) tohoto článku bude posléze doplněn energetický potenciál i k těmto jednotlivým variantám.

- Objednatel nevylučuje možnost a vhodnost posouzení a prověření dalších technických a technologických aspektů dle návrhů vyplývajících z nabídky Zhotovitele.

Zhotovitel navrhne Objednateli v průběhu zpracování alternativ **metodiky hodnocení a vzájemného porovnávání těchto alternativ a na základě odsouhlasení této metodiky Objednatel provede porovnání a výběr preferované alternativy ucelené koncepce D-O-L.**

c) **Mapové dílo**

Pro možnost relevantního prověření a posouzení alternativ dle písm. b) tohoto článku je nezbytné zpracování mapových podkladů. Ve vztahu ke všem prověřovaným a

posuzovaným alternativám D-O-L (ohraničení Pardubice – Kožle – Dunaj) Zhotovitel zpracuje mapové dílo v rozsahu zejména následujících úkonů spočívajících v:

- zahrnutí všech realizovaných staveb, které tvoří vodní koridor D-O-L, včetně všech staveb na vodních tocích, jako jsou plavební komory, úpravy jezů, koryt, přístavní zdi, přístaviště, protipovodňová ochrana, uskutečněných po zpracování původního generelu (tj. cca po roce 2000) viz příloha 16 zadávací dokumentace, podklady si Zhotovitel vyžádá od Ředitelství vodních cest ČR (dále jen „ŘVC ČR“) a správců povodí;
- shromáždění situačních zákresů všech staveb součástí vodní cesty ve stupni územního řízení nebo podrobnějšího, na základě podkladů vyžádaných od Státní plavební správy (dále jen „SPS“) a správců povodí;
- zahrnutí aktuálního zaměření mostních objektů křížení vodní cesty pozemními komunikacemi a železnicemi;
- zahrnutí realizovaných staveb, mostních objektů, přeložek a nových pozemních komunikací a železnic přes vodní koridor, na březích a v prostoru územní ochrany – zohlednění změn oproti generelu;
- shromáždění dokumentací všech staveb mostních objektů přes vodní cestu, přeložek a nových pozemních komunikací a železnic na březích a v prostoru územní ochrany dle generelu ve stupni územního řízení nebo podrobnějšího, na základě podkladů vyžádaných od SPS a správců povodí;
- zobrazení změn v území v prostoru, kde trasa vodního koridoru nebo jeho související stavby zasahuje mimo koryto vodního toku;
- promítnutí alternativy s využitím podkladových materiálů do podkladových vrstev Základní báze geografických dat (dále jen „ZABAGED“). Objednatel poskytne Zhotoviteli možnost bezplatně využít bázi ZABAGED pro zhotovení díla podle této smlouvy na základě uzavření podlicenční smlouvy (viz příloha 13 zadávací dokumentace). Podlicenční smlouva bude uzavřena na dobu plnění předmětu této smlouvy. Soubory prostorových dat budou předány v požadovaném formátu a v souladu se směrnicí č. 2007/2/EC INSPIRE a souvisejícími nařízeními a technickými pokyny v platném znění (podrobněji viz níže).
- zahrnutí křížení a souběhy nových tras pozemních komunikací a železnic z územně plánovací dokumentace do mapových podkladů.
- inventarizace dotčených pozemků s důrazem na pozemky ve vlastnictví státu.
- vytvoření metadat k mapové dokumentaci dle nařízení komise (ES) č. 1205/2008 ze dne 3. prosince 2008, kterým se provádí směrnice č. 2007/2/EC INSPIRE.
- aktualizace charakteristických příčných řezů.
- při zpracování mapových podkladů musí být respektovány návrhové parametry vodní cesty odpovídající klasifikační třídě D-O-L dle vyhlášky č. 222/1995 Sb. Vytvořená data budou v souladu s Metodikou zpracování generelu vodních cest ČR (viz Příloha č. 15 zadávací dokumentace), zejména v zobrazení objektů a částí vodní cesty.

Struktura mapových výstupů:

- Přehledná situace 1:50 000 na požadovaném podkladě
- Situace 1:10 000 na požadovaném podkladě
- Podélný profil 1 : 50 000 / 200
- Charakteristické příčné řezy (jejich počet musí dostatečně dokumentovat celou trasu vodní cesty)
- Objekty (plavební komory, přístavní infrastruktura, úpravy stávajících jezů), základní dispoziční situace, charakteristické příčné a podélné řezy
- Křížení (dopravní infrastruktura, významné inženýrské sítě), situace s vyznačením vodní cesty a jednotlivých křížení

Struktura výstupů ve formátu INSPIRE:

- Soubory prostorových dat vytvořené v rámci plnění předmětu této smlouvy budou Zhotovitelem předány Objednateli ve formátu „shapefile (shp)“, budou opatřeny metadaty a budou 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 o interoperabilitu sad prostorových dat a služeb prostorových dat.
 - Nařízením Komise (EU) č. 102/2011 ze dne 4. února 2011, kterým se mění nařízení (EU) č. 1089/2010, kterým se provádí směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/2/ES, pokud jde o interoperabilitu sad prostorových dat a služeb prostorových dat.

Metadata vytvořená Zhotovitelem musí být rovněž v souladu s Metadatovým profilem ČR pro soubory prostorových dat, sérií souborů prostorových datech. Se zpracovatelem bude uzavřena podlicenční smlouva na možnost využívání dat k této veřejné zakázce.

Požadovaný formát dat grafické přílohy:

Všechny digitální výkresové soubory Zhotovitel zpracuje a předá Objednateli ve formátu „Shapefile (shp)“, zároveň Zhotovitel předá Objednateli výkresové soubory ve formátu *.dgn, *.dxf, popř. *.dwg. V případě souborů shp Zhotovitel vytvoří také sumarizační soubory vždy pro příslušný úsek vodního koridoru. Veškeré výstupy Zhotovitel předá dále ve formátu *.pdf v podobě analogické s tištěným vyhotovením.

Forma předání mapového díla:

Vyhotovené mapové dílo předá Zhotovitel Objednateli samostatně v tištěné formě v 10 ks paré a 10 ks datového formátu na DVD nosiči. Tištěné dílo bude na aktuálním podkladu ortofoto a vrstevnicových mapách v požadovaném rozsahu dle této zadávací dokumentace.

d) Marketingová část – stávající a výhledové přepravní proudy, ostatní funkce vodního koridoru

Dohoda AGN definuje pro vodní cestu D-O-L plavební třídu Vb, stanovuje tak minimální požadavky na rozměry plavidla, pro které jsou na vodní cestě této kategorie podmínky pro bezpečný a plynulý provoz. Dohoda AGN je implementována do vyhlášky č. 222/1995 Sb., kde jsou taktéž definovány minimální parametry jak plavební dráhy, tak rozměry plavebních objektů.

V následujících částech marketingové analýzy bude Zhotovitel vycházet z předpokladu dodržení této třídy vodní cesty a to v úsecích novostaveb. V úsecích existujících vodních cest se pro účely prvního kroku marketingové analýzy bude uvažovat s níže uvedenými parametry s níže uvedenými třídami vodní cesty (minimum dle AGN), tedy:

Větev vodního koridoru	Základní třídy vodní cesty pro marketingovou analýzu
Dunajská větev na území sousedních států (Slovensko / Rakousko)	Vb
Dunajská větev na českém území	Vb
Oderská větev na území Polska v úseku Kožle – státní hranice ČR / PL	Vb
Oderská větev na území Polska v úseku Kožle – Štětín	III. (stávající stav), IV
Oderská větev na českém území	Vb
Labská větev v úseku Přerov – Pardubice	Vb
Labská větev v úseku Pardubice – Hamburk	IV, Vb

Vodní koridor D-O-L může vzhledem ke svým návrhovým parametrům, plně srovnatelným s parametry moderních vodních cest v zemích EU, převzít významnou dopravní funkci. Její důležitost je měřitelná zejména objemem převzatých přepravních nároků.

V analýze přepravního potenciálu se Zhotovitel musí zaměřit na přepravní požadavky komodit směřujících potenciálně na vodní dopravu v přepravních koridorech Balt (Štětín) - Černé moře (Bratislava) - dálný východ (Čína, Indie) a Severní moře (Hamburk) - Černé moře (Bratislava) - dálný východ (Čína, Indie), se zahrnutím přepravních proudů ze (do) zemí bývalého SSSR a rozvojového potenciálu obchodní výměny s jižní Amerikou, Afrikou, blízkým východem a Austrálií. Proveden bude průzkum kontinentálních přepravních relací formou síťové analýzy, s potenciálem pro vodní cestu D-O-L, formulace dlouhodobých přepravních trendů a komoditní skladby. Zohledněny musí být rozvojové prognózy regionu východní Evropy a neměl by však být opomenut potenciál přeprav na kratší vzdálenosti, ať již v rámci vnitrozemí, nebo mezi sousedními státy. Hodnocení musí být analoie s jinými trhy v EU, kde hraje vnitrostátní přeprava na relativně krátké vzdálenosti po vodní cestě významnou roli.

Zhotovitel je povinen posoudit případné nové přepravy mezi vnitrozemím a námořními přístavy, související s možným přesměrováním přepravních proudů z baltských a severomořských námořních přístavů k přístavům na Černém moři v souvislosti s výměnou zboží mezi Evropou a Asií a růstem ekonomické výkonnosti východní části Evropy. Uchazeč zváží možné zahrnutí nových inovativních přeprav jako např. neklasických

substrátů, zejména zkapalněného zemního plynu (LNG), kapalných chemických surovin, uhlovodíkových paliv, chemických produktů, nebezpečných nákladů apod. Zhotovitel zpracuje průzkum kontinentálních přepravních relací, definuje relevantní potenciál pro vodní cestu D-O-L, formuluje přepravní trendy a potenciální komoditní skladbu.

Současně Zhotovitel prověří reálnost a ekonomickou smysluplnost přepravních řetězců jednotlivých vzorových komodit z hlediska přepravních tarifů a potenciálnímu naplnění kapacit dopravních sítí včetně prognózy využití přístavních průmyslových zón a logistických center, včetně kvantifikace využití vodní cesty a citlivosti využití vodní cesty na alokaci přístavních zón. Nezbytné je zpracování prognózy iniciovaných podnikatelských aktivit se zacílením na regionální rozvoj. V rámci řešení bude modelována dopravní funkce jednotlivých rozvojových bodů podél vodní cesty včetně definice odpovídajících parametrů rozvojových zón.

Stěžejním cílem této části je důkladné stanovení objemu přepravních proudů. Zhotovitel je povinen zajistit funkční multimodální dopravní model pro potřeby zpracování studie, zahrnující dopravní oblasti ovlivněné koncepcí D-O-L. Objednatel připouští tři dále uvedené možnosti zajištění dopravního modelu ze strany Zhotovitele pro plnění předmětu díla, přičemž ve všech případech bude nezbytné, aby člen týmu, který se bude zabývat dopravním modelováním, uzavřel slib statistické mlčenlivosti dle zákona o statistické službě:

- a. Zhotovitel zpracuje v rámci plnění díla nový multimodální dopravní model České republiky s dostatečně adekvátním zahraničním přesahem do dopravních oblastí ovlivněných koncepcí D-O-L, jehož podrobnost bude přizpůsobena požadavkům zpracování této studie:

Model musí zahrnovat všechny segmenty dopravního trhu (nákladní doprava, osobní veřejná, osobní individuální doprava, třídy vzdáleností, multimodální doprava, atd.) se zahrnutím všech druhů dopravy, a to na dopravních sítích mezuregionálního významu se zahrnutím vazeb na transevropské dopravní sítě. Model musí dále zohlednit problematiku územního plánování. Pro účely mezinárodního porovnání je nezbytná konzistentní agregace regionálních údajů na úroveň NUTS 2 a NUTS 3. Model musí být kalibrován tak, aby byl v souladu s výstupy dopravního modelování zpracovaného v rámci Dopravních sektorových strategií, 2. fáze, pro zohlednění vazeb sítě na síť TEN-T musí být model kalibrován na výstupy některého z modelů zpracovaných na evropské úrovni. Zpracování modelu musí zahrnovat následující pracovní kroky:

- o Modelování současné sítě dopravní infrastruktury s využitím GIS včetně parametrů relevantních pro dopravu (rychlostní a časové parametry, parametry proudů, kapacita a další technické parametry). Pro všechny síťové úseky bude popsáno současné dopravní a přepravní zatížení v kategoriích pro osobní a nákladní dopravu (sčítání dopravy, odhady na základě modelu pro referenční rok). Model musí obsahovat železniční síť, meziměstskou silniční síť spolu s regionálními a městskými hlavními tepnami vstupujícími/vystupujícími z modelu, souvisle splavné vodní cesty, mezinárodní letiště a terminály multimodální dopravy.
- o Určení dopravních oblastí ve spolupráci s MD a Statistickým úřadem a sběr socioekonomických strukturálních údajů o těchto oblastech.
- o Modelování generování dopravy a přitažlivosti stanovených oblastí.
- o Zpracování modálních O-D matic, tedy přepravních proudů mezi počátečními a cílovými destinacemi – oblastmi (rozdělení dopravy). Poptávka po dopravě bude vyjádřena formou roční průměrné každodenní

dopravy. Je nutné poskytnout vazby mezi O-D maticemi a souvisejícím řetězením dopravních činností.

- Modelování dělby mezi jednotlivé druhy dopravy.
- Modální O-D matice je nutné přiřadit k modálním sítím pomocí odpovídajících přiřazovacích postupů. Intermodální dopravu je nutné modelovat buď odděleně nebo pomocí integrovaného přístupu (např. vytvořením hyper-sítí).
- Kalibrace modelování bude provedena na základě průzkumů, statistik a identifikovaných přepravních proudů v jednotlivých řešených úsecích.
- Na základě přiřazování do sítí je nutné pro referenční rok vypočítat celková čísla přepravních výkonů a emisí skleníkových plynů a jiných škodlivých znečišťujících látek.

Prognostická část modelu musí být v souladu s příslušnými dlouhodobými scénáři vývoje makroekonomických a demografických ukazatelů a z prognózy vývoje cen jednotlivých druhů energií pro dopravu, jak jsou stanoveny v dokumentech Dopravní sektorové strategie (www.dopravnistrategie.cz) a Státní energetická koncepce. Soulad použitého scénáře musí být odsouhlasen Objednatelem.

V případě, že Zhotovitel hodlá v rámci plnění díla zpracovávat nový model dle své nabídky, uvede metodiku pro zpracování modelu a software, který bude ke zpracování modelu použit. Vybraná data potřebná pro kalibraci modelu Zhotovitel získá na základě požadavku od Objednatele.

Vytvořený dopravní model se stane majetkem Objednatele. Zhotovitel se zavazuje zajistit Objednateli řádné využívání dopravního modelu a jeho poskytování třetím stranám pro účely zpracování jiných projektů zadávaných Objednatelem nebo jemu podřízenými organizacemi, a to prostřednictvím licence. Licence bude poskytnuta jako výhradní na celou dobu ochrany k tomu kterému předmětu práv duševního vlastnictví. Cena za poskytnutí licence je zahrnuta v ceně díla. Objednatel nebo jím určená organizace bude rovněž disponovat právem zasahovat do určitých částí modelu v rámci zajištění jeho aktualizací a rozvoje. Tyto otevřené části modelu budou definovány v samostatné smlouvě mezi Objednatelem a Zhotovitelem.

- b. Zhotovitel využije jakýkoliv již existující multimodální dopravní model, vlastník tohoto modelu musí být členem konsorcia Zhotovitele nebo Zhotovitel musí jiným způsobem prokázat možnost využití modelu pro účely zpracování tohoto díla. V případě, že parametry tohoto existujícího modelu neplní požadavky na tento model kladené v odst. a.) tohoto článku, musí Zhotovitel v rámci plnění předmětu této smlouvy model dopracovat do potřebné úrovně podrobnosti odpovídající rozsahu dle odst. a.) tohoto článku a to včetně provedení jeho kalibrace a získání a zpracování dat potřebných pro úspěšnost této kalibrace. Prognostická část modelu musí být v průběhu zhotovení díla dána do souladu s příslušnými dlouhodobými scénáři vývoje makroekonomických a demografických ukazatelů a z prognózy vývoje cen jednotlivých druhů energií pro dopravu, jak jsou stanoveny v dokumentech Dopravní sektorové strategie a Státní energetická koncepce. Soulad použitého scénáře musí být odsouhlasen Objednatelem.
- c. Zhotoviteli bude ze strany Objednatele předán k využití (výhradně pro účely zpracování díla) dopravní model z projektu Dopravní sektorové strategie, 2. fáze, a to za předpokladu, že Zhotovitel splní povinnosti vyplývající z autorského zákona. V tomto případě musí Zhotovitel prokázat, že disponuje

softwarem PTV VISION v odpovídající verzi. Informace o tomto dopravním modelu jsou uvedeny na: www.dopravnistrategie.cz/nabidka-projekt/nabidka-ke-stazeni, a to v části „Kniha 2“ a „Kniha 4“. S tímto modelem bude Zhotovitel pracovat tak, aby relevantně zohledňoval zahraniční přesah do dopravních oblastí ovlivněných koncepcí D-O-L.

Komodity musí být strukturovány s ohledem na potřebu rychlosti (dobu trvání) přepravy, přičemž dopravní model zohlední časový faktor a externí vlivy dopravy. Formulace dopravních očekávání vodní koridoru Zhotovitel zpracuje minimálně ve 3 různých scénářích včetně komoditních parametrů a vývojových trendů.

Jako vstup pro ekonomickou analýzu provede Zhotovitel analýzu tržních cen v dopravě, s důrazem na tržní ceny přepravy s využitím vodní dopravy a konkurenčních druhů dopravy. Pro tržní ceny bude provedena prognóza jejich vývoje v horizontu let 2030 a 2050 ve stálých cenách včetně několika scénářů vzájemných vztahů cen různých druhů dopravy.

Na základě dopravní prognózy budou namodelována plavidla resp. sestava plavidel pro jednotlivé charakteristické přepravní relace a skupiny komodit, při využití současných dat o skladbě užívaných lodních sestav na Dunaji a ostatních srovnatelných západoevropských vodních cestách. Skladba lodních sestav bude pro jednotlivé relace a skupiny komodit v podobě intervalů podílu motorových nákladních lodí a sestav včetně rozměrových parametrů odpovídajících třídám vodních cest dle klasifikace.

Rekreační plavba a další ekonomické funkce

Méně významným, nikoliv však zanedbatelným efektem koridoru je rozvoj rekreace na vodní cestě a v okolí. V rámci marketingové části Zhotovitel provede podrobnou analýzu současného stavu cestovního ruchu v dotčeném území, včetně jeho segmentace a cílení před a po realizaci D-O-L. Specificky bude vyhodnocena situace cestovního ruchu u vodní cesty Baťův kanál.

Dále Zhotovitel zpracuje rámcovou analýzu cestovního ruchu u srovnatelných vodních cest v EU, zejména u vodní cesty Mohan-Dunaj, severoněmecké průplavy, oblast Mosely, Saary, centrální části Belgie a Francie. Analyzován bude také předpokládaný rozvoj rekreační plavby u budoucí vodní cesty Seina – sever včetně prognóz rozvoje těchto ekonomických aktivit.

Na základě těchto vstupních analýz Zhotovitel zpracuje prognózu formou analogie na podmínky koridoru D-O-L formou několika variant, včetně aspektů podmiňujících investic a opatření. Pro ostatní ekonomické funkce výše neuvedené, např. aspekty modernizace související infrastruktury vyvolané realizací koridoru, provede rámcovou identifikaci jejich rozsahu a ekonomických efektů.

Rozsah koncepce D-O-L a vliv tohoto rozsahu na marketingový potenciál

Mimo základní marketingovou analýzu, která vyhodnotí potenciál realizace koncepce D-O-L jako celku (předchozí krok plnění odst. d) tohoto článku) je nezbytné, aby Zhotovitel namodeloval závislost marketingového potenciálu na provozním stavu vodní cesty v koridoru - tj. rozsah provozované vodní cesty ve smyslu postupné realizace koridoru, resp. posouzení marketingového potenciálu jednotlivých samostatně realizovaných větví vodního koridoru.

V následujícím kroku marketingové části studie proveditelnosti je Zhotovitel povinen vyhodnotit samostatně marketingový potenciál pro případ, kdy by nebyla realizována ucelená koncepce D-O-L. Cílem tohoto modelování je ověření efektivity funkčnosti koncepce D-O-L před jejím kompletním dokončením resp. ověření efektivity pro případ jejího nedokončení (vstup pro analýzu rizik). Zhotovitel posoudí marketingový potenciál pro následující varianty koncepce D-O-L:

1. varianta bez realizace (varianta 0)
2. varianta realizace celého koridoru D-O-L
3. varianta realizace koridoru z Odry do Ostravy (varianta OS)
4. varianta realizace koridoru jen z Dunaje do Hodonína (varianta DH)
5. varianta realizace koridoru jen z Dunaje do Přerova (varianta DP)
6. varianta realizace koridoru dunajské a labské větve (varianta DL)
7. varianta realizace koridoru dunajské a oderské větve (varianta DO)
8. varianta realizace koridoru labské a oderské větve (varianta LO)

Citlivostní analýza parametrů vodní cesty

Pro návaznost vodního koridoru D-O-L na stávající vodní cesty Odru a Labe Zhotovitel provede namodelování závislosti charakteristik přepravních proudů na parametrech navazujících vodních cest Odry a Labe. Zhotovitel vyhodnotí, v rámci zpracování citlivostní analýzy, parametry navazujících vodních cest ovlivňují dopravní využití koridoru D-O-L v jednotlivých variantách. Zhotovitel zpracuje citlivostní analýzu minimálně pro následující případy:

Větev vodního koridoru	Kombinace variant tříd vodní cesty pro analýzu citlivosti přepravních proudů			
Pracovní název kombinace parametrů	MAX	IV	Bez Odry	Bez Odry + IV
Dunajská větev na území sousedních států (Slovensko / Rakousko)	Vb	IV	Vb	IV
Dunajská větev na českém území	Vb	IV	Vb	IV
Oderská větev na území Polska v úseku Kožle – státní hranice ČR / PL	Vb	IV	Vb	IV
Oderská větev na území Polska v úseku Kožle - Štětín	Vb	IV	III. ³	III. ³
Oderská větev na českém území	Vb	IV	Vb	IV
Labská větev v úseku Přerov – Pardubice	Vb	IV	Vb	IV
Labská větev v úseku Pardubice - Hamburk	Vb	IV	Vb	IV

Zhotovitel je povinen kvantifikovat očekávatelnou změnu objemu přeprav plynoucí z alternativně prověřovaných návrhových parametrů jednotlivých úseků vodní cesty D-O-L resp. vodních cest na něj navazujících. Rámcově bude propočtena očekávatelná změna nákladů na úpravu jednotlivých takto variantě prověřovaných úseků. Objednatel si vyhrazuje právo na zpracování dalších dvou kombinací parametrů vodní cesty v závislosti na posouzení výsledků zde explicitně uváděných kombinací variant tříd vodní cesty.

V případě posuzování variant 1-8 dle předchozího písm. d) tohoto článku zohlední Zhotovitel možnost redukce výhledových parametrů vodní cesty.

³ Stávající stav

Před zahájením prací na části e) budou Zhotovitelem a Objednatelem vzájemně vyhodnoceny výsledky těchto citlivostních testů a Objednatel rozhodne o přesném postupu zpracování ekonomické části projektu (logičnost posloupnosti kroků hodnocení musí vyplynout z výsledků marketingové analýzy).

e) Ekonomická část

Zhotovitel provede posouzení variant 1 – 8 rozsahu koncepce D-O-L uvedených v předchozím písm. d) tohoto článku, které bude založeno na analýze nákladů a přínosů (CBA) dle pravidel pro ekonomické hodnocení Evropské komise - DG Regio, Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects“ resp. v souladu s aplikací této metodiky do prostředí ČR – „Prováděcí pokyny pro hodnocení efektivnosti investic na vodních cestách“ (nedílnou součástí je „Metodika hodnocení efektivnosti investic na vodních cestách“), viz příloha č. 10 zadávací dokumentace, která je nedílnou součástí této smlouvy jako její Příloha č..... Dále bude provedeno hodnocení funkčních úseků obchvatu Kroměříže a Olomouce, které bude založeno na analýze nákladů a přínosů (CBA) dle pravidel pro ekonomické hodnocení Evropské komise - DG Regio, Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects“.

Na základě plnění písm. b) tohoto článku bude vybrána preferovaná alternativa trasování, technického a technologického řešení vodního koridoru. Tato vybraná alternativa bude v rámci prvního kroku plnění tohoto písm. e) oceněna z pohledu celoživotních nákladů (tzn. nákladů přípravných prací, nákladů investičních, provozních a obnovovacích). Zájemem Objednatele je, aby ocenění bylo maximálně relevantní ve vztahu k aktuálnímu stupni poznání parametrů stavebních objektů vybrané alternativy. Zhotovitel zpracuje v rámci v souladu s nabídkou v metodické části návrh, dle kterého bude k ocenění přistupovat.

Pro účely zpracování CBA analýzy Zhotovitel mezi nákladové položky zahrne realizaci vybrané alternativy D-O-L v rozsahu variant 1-8 dle písm. d) tohoto článku a funkčních úseků obchvatu Kroměříže a Olomouce. Mezi nákladové položky tak zahrne i stavby na území cizích států v rozsahu napojení na Dunaj (Slovensko / Rakousko) a napojení Odry do Kožle (Polsko). Pro „variantu 0“ bude předpokládáno, že Odra v úseku Kožle – Štětín a Labe v úseku Pardubice – Hamburk jsou splavné minimálně v parametrech vodní cesty IV.

Kvantifikace ekonomických přínosů záměru vodního koridoru D-O-L musí obsahovat i zhodnocení ekologických a národohospodářských aspektů (například i kvantifikace přínosů D-O-L pro energetiku v oblasti obnovitelných zdrojů energie, zmírnění dopadů klimatických změn a povodňových situací a snížení povodňových škod a pro přímé i vyvolané pracovní příležitosti). Pro hodnocení benefitů mimo území České republiky bude použita metodika platná na území České republiky s přihlédnutím k evropským postupům s ohledem na ekonomické hodnocení staveb (dále jen “HEATCO”). Na straně přínosů budou rámcově kvantifikovány možné dopravní efekty na úrovni koridorů, efekty osobní a rekreační plavby a mimodopravní efekty, včetně dopadů multiplikátorů a regionálního rozvoje v souladu s přijatou metodikou hodnocení.

Zhotovitel prověří možnosti energetického využití včetně vypočtení energetické náročnosti čerpání vody pro potřeby v místech s vyšší nadmořskou výškou. Zároveň díky reverzním elektrárnám na stupních bude docházet k využití obnovitelné vodní energie. Pro stanovení této bilance je nezbytné provést návrh parametrů a umístění těchto elektráren. Zcela zásadní tak je kvantifikace efektu z energetiky, který bude vstupovat do ekonomického hodnocení.

Zhotovitel provede srovnávací analýzu ekonomické funkce infrastrukturních investic obdobného charakteru v zemích EU z pohledu iniciovaných multiplikačních efektů ekonomického růstu. Syntéza závěru do min. 3 scénářů multiplikačních efektů, pro různé

typy ekonomického využití koridoru, včetně formulace podmiňujících faktorů plnění těchto scénářů.

Pro jednotlivé ekonomické přínosy Zhotovitel zpracuje podrobný rozbor možných forem přenesení ekonomických přínosů do reálných finančních příjmů koncepce, s nimiž by cash-flow mohlo bez ohledu na organizační model výstavby a provozu pracovat. Pro jednotlivé segmenty přínosů budou vyhodnoceny aspekty monetarizace z hlediska právních

a organizačních podmínek aplikovaných v ČR i v EU včetně kvalitativní analýzy citlivosti finančního zatížení uživatelů přenesením nákladů na tyto „externality“ na dosahovaných reálných ekonomických efektech (např. aplikace principu „znečišťovatel platí“ a jeho analogie). V rámci této analýzy musí být hodnoceny i základní formy mýtného na vodní cestě, zpoplatnění odběru vody, energetického využití apod.

Rámcový finanční plán Zhotovitel zpracuje do podoby standardních účetních výkazů, ze kterých bude patrný současně vývoj nákladů a výnosů a majetku (aktiv) a zdrojů na krytí (pasiv) připadajících ke koncepci. Řešena nebude problematika forem finančních zdrojů pro průběžné financování výstavby a provozu (tj. problematika identifikace typu zdrojů, fondového, úvěrového či jiného veřejného nebo soukromého financování), nýbrž kvantifikace finančních potřeb projektu v čase a variant možných finančních příjmů projektu v širším smyslu slova.

Součástí studie proveditelnosti musí být provedení analýzy CBA, jež má za cíl identifikovat globální náklady a globální přínosy koncepce koridoru D-O-L jako celku, v podrobnosti odpovídající základnímu rozhodování o zachování územního hájení trasy a přípravy projektu v dlouhodobém horizontu. Tato analýza CBA musí principiálně zachovávat postup definovaný „Metodikou hodnocení efektivnosti investic na vodních cestách“ resp. „Guide to Cost-Benefit Analysis of investment projects“, Evropská Komise, 2014, nicméně podrobnost a přesnost bude vycházet z přesnosti vstupních podkladů. Předmětem díla není posouzení způsobu financování projektu, ani vliv různých alternativ financování investice na finanční pozici investora.

Vlastní analýza CBA musí být v souladu s „Prováděcími pokyny pro hodnocení efektivnosti investic na vodních cestách“ (nedílnou součástí je „Metodika hodnocení efektivnosti investic na vodních cestách“) a řešit následující aspekty:

- identifikaci koncepce a jejích cílů v podobě přesné definice rozsahu koridoru dle variant, ve vztahu k nimž jsou vykazovány ekonomické přínosy a náklady. Bude se jednat o projekt koridoru včetně napojení na splavnou vodní cestu Dunaj a Odru na území jiných států, s realizací i souvisejících staveb podmíněných realizací koridoru, které přináší ekonomické efekty koridoru. Naopak zahrnovány nebudou privátní podnikatelské investice.
- definici variant, s nimiž bude pracovat CBA. Jedná se o varianty 1-8 uvedené v písm. d) tohoto článku.
- marketingová analýza převezme vymezení přepravních scénářů dle písm. d) tohoto článku. V části pro nákladní dopravu včetně dělby přepravní práce. Pro osobní a rekreační dopravu bude na základě marketingové analýzy dopracován marketingový mix do podrobností vstupů požadovaných dle potřeb finanční a ekonomické analýzy v rámci CBA.
- definici globálních parametrů jako diskontní sazby, výchozího roku hodnocení a doby hodnocení.
- stanovení nákladů dle propočtu provedeného dle písm. e) tohoto článku a zůstatkové hodnoty.

- finanční a ekonomickou analýzu, které budou integrovány do jediného kroku, přičemž vedle finančních vstupů opravených konverzními faktory budou započteny následující socioekonomické náklady a přínosy formou předepsanou „Prováděcích pokynech pro hodnocení efektivnosti investic na vodních cestách“ (nedílnou součástí je „Metodika hodnocení efektivnosti investic na vodních cestách“):
 - socioekonomické přínosy nákladní dopravy formou úspory nákladů přepravců
 - úspory z externích nákladů nákladní dopravy
 - přínosy ze snížení nákladů na silniční a železniční infrastrukturu
 - přímé socioekonomické přínosy z osobní a rekreační plavby
 - úspora z externích nákladů osobní a rekreační plavby
 - přínosy přímé zaměstnanosti osobní a rekreační plavby
 - přínosy ze strany prodeje plavidel pro osobní a rekreační plavbu
 - přínosy ze zvýšení bezpečnosti ve vodní dopravě
 - protipovodňová ochrana
 - zlepšení dodávek vody
 - revitalizační opatření
 - přeprava nadměrných předmětů
 - vodní elektrárny
 - vynucené investice
 - multiplikační efekty (u této oblasti je nutné velmi podrobně doložit eliminaci dvojího započtení s jinými efekty) –
- tabulkové výstupy ekonomické analýzy v podobě parametrů ekonomické efektivnosti NPV, IRR a BCR.
- výsledné zhodnocení ekonomické efektivnosti formou citlivostní analýzy parametrů ekonomické efektivnosti, neboť veškeré vstupy budou zatíženy větší či menší nejistotou, včetně aspektů pravděpodobného vývoje cenových disparit na evropském trhu.

f) Analýza rizik

Zhotovitel zajistí zpracování:

- SWOT analýzy návrhu koncepce (silné stránky S - Strengths, slabé stránky W - Weaknesses, příležitosti O - Opportunities, hrozby T - Threats).
- Citlivostní analýzy - definice kritických veličin a rizik, eliminace deterministicky závislých, citlivost vstupních ukazatelů na změny výsledných ukazatelů.
- Analýzy rizik v souladu s „Prováděcími pokyny pro hodnocení efektivnosti investic na vodních cestách“ (nedílnou součástí je „Metodika hodnocení efektivnosti investic na vodních cestách“) - určení míry pravděpodobnosti hodnot jednotlivých kritických veličin, pravděpodobnost výskytu, simulační kalkulace rozdělení pravděpodobnosti výsledných ukazatelů ekonomické efektivnosti (NPV, IRR, BCR) vhodnou simulační metodou.

- Kvalitativní analýzy nekvantifikovatelných rizik
- Závěrečného hodnocení rizik z pohledu odolnosti efektivnosti projektu na změny vstupných předpokladů, přijatelnosti identifikovatelných rizik a dostatečnosti opatření na udržení míry rizika pod limity přijatelnosti.

g) Závěrečná část – shrnutí výsledků a definice dalšího postupu – včetně účasti na vypořádávání meziresortního připomínkového řízení

Na základě zhodnocení výsledků předchozích fází provede Zhotovitel návrh dalšího postupu. V rámci závěrečné části díla Zhotovitel vytvoří grafickou mapu a harmonogram, vč. textových popisků, s vyznačením tzv. “kritické cesty” dalšího postupu, kde budou definovány možnosti naplnění jednotlivých kroků.

Dále Zhotovitel zpracuje doporučení dalšího postupu včetně definování otevřených problémů, které je vhodné a potřebné dále rozpracovat. Doporučení budou směřována do definice navazujících postupů a kroků:

- územní ochrana vodního koridoru, s vymezením jejích parametrů
- podrobné parametry procesu SEA v podrobnosti podmínek pro zadání veřejné zakázky na dopracování koncepce koridoru pro hodnocení SEA a na zpracování vlastního vyhodnocení SEA,
- témata a technické parametry pro jednání se státy dotčenými koncepcí (Polská republika, Slovenská republika, Rakouská republika, Spolková republika Německo), včetně podrobného vymezení podkladů pro jednání (včetně definice sledovaných parametrů),
- potřebné kroky k organizačnímu zabezpečení přípravy a realizace, včetně parametrů, jichž má organizační forma dosáhnout, součástí budou i nároky na legislativní a kompetenční úpravy, které jsou pro realizaci koncepce potřebné
- doporučení případných modifikací trasy plynoucí z identifikace potenciálních přínosů, příležitosti a úzkých míst, s důrazem na:
 - vymezení efektů a zdůvodnění modifikací trasy
 - specifikace nároků na potřebné kroky vedoucí k doporučené modifikaci, resp. k finálnímu ověření její potřebnosti a efektivnosti

Zhotovitel je povinen spolupracovat s Objednatелеm při vypořádávání připomínek obdržených v rámci meziresortního připomínkového řízení.

Článek II. Cena

1. Smluvní strany se dohodly, že cena za řádně zhotovené dílo činí **22 297 000,- Kč bez DPH**, tj. s 21% DPH ve výši 4 682 370,- Kč, **26 979 370 Kč vč. DPH**.

Část předmětu plnění veřejné zakázky dle bodu 2.1 této zadávací dokumentace	Cena v Kč bez DPH	Výše DPH	Cena včetně DPH
a)	681 000	21%	824 010
b)	5 957 000	21%	7 207 970
c)	4 425 000	21%	5 354 250
d)	2 553 000	21%	3 089 130
e)	5 958 000	21%	7 209 180
f)	851 000	21%	1 029 710
g)	1 872 000	21%	2 265 120
Celkem	22 297 000	21%	26 979 370

2. Celková cena uvedená v odst. 1 tohoto článku je nepřekročitelná a jsou v ní zahrnuty veškeré náklady související s plněním předmětu této smlouvy.
3. V případě změny sazby DPH dané právními předpisy bude k ceně bez DPH přiúčtována daň dle sazby platné ke dni zdanitelného plnění.

Článek III. Platební a fakturační podmínky

1. Zhotovitel je oprávněn fakturovat jen skutečně a řádně provedené plnění předmětu smlouvy, po kontrole, odsouhlasení a převzetí díla nebo jeho části Objednatelem.
2. Cena za dílčí plnění dle čl. I. odst. 2 písm. a) – g) bude Objednatelem zaplacená na základě faktury řádně vystavené Zhotovitelem, kterou je Zhotovitel povinen vystavit do 5 pracovních dnů ode dne řádného předání a převzetí finální verze příslušné části díla.
3. Faktura vystavená Zhotovitelem musí obsahovat veškeré náležitosti daňového dokladu stanovené právními předpisy, evidenční číslo a název smlouvy Objednatele.
4. Zhotovitel je povinen k faktuře připojit kopii protokolu o předání a převzetí příslušné části díla dle čl. V. této smlouvy podepsaného oprávněnými osobami obou smluvních stran, jako doklad o řádně zhotoveném díle nebo jeho části.
5. V případě, že faktura nebude obsahovat stanovené náležitosti, je Objednatel oprávněn zaslat ji ve lhůtě splatnosti zpět Zhotoviteli k doplnění či opravě, aniž se tím dostane do prodlení s jejím zaplacením; lhůta splatnosti počíná běžet znovu ode dne doručení bezvadné faktury Objednateli.

6. Smluvní strany se dohodly na lhůtě splatnosti faktury 30 kalendářních dnů ode dne jejího doručení Objednateli. Dnem platby se rozumí den, kdy je fakturovaná částka odeslána z účtu Objednatele na účet Zhotovitele uvedený na faktuře, za podmínek uvedených v odst. 7 tohoto článku.
7. Faktura bude hrazena bankovním převodem na číslo účtu Zhotovitele uvedené na faktuře, které musí odpovídat číslu uvedenému v záhlaví této smlouvy nebo číslu účtu uvedenému v registru plátců DPH. Případnou změnu čísla účtu je Poskytovatel povinen Objednateli písemně oznámit a na zpětný dotaz Objednatele opětovně písemně potvrdit, jinak je Objednatel oprávněn vrátit fakturu Poskytovateli podle odst. 5 tohoto článku.
8. Objednatel nebude poskytovat Zhotoviteli žádné zálohy na cenu díla nebo jeho části před jeho řádným zhotovením a předáním v jakékoliv formě.

Článek IV. Doba a místo plnění

1. Zhotovitel je povinen předat řádně zhotovené dílo Objednateli v jeho sídle nejpozději ve lhůtě do 18 měsíců ode dne podpisu této smlouvy oběma smluvními stranami. Dílčí části díla Zhotovitel předá Objednavateli dle navrženého harmonogramu v nabídce.
2. Místem plnění je sídlo Objednatele a v případě vhodnosti nebo potřeby též v jiném místě dle písemných pokynů Objednatele.

Článek V. Předání a převzetí díla

1. Zhotovitel je povinen dílo provést v následující podobě:
 - v pracovních verzích bude Zhotovitel Objednateli předkládat z pohledu Zhotovitele návrh kompletního plnění dané části díla (dále jen „koncept“). Objednatel nejpozději do jednoho měsíce předá Zhotoviteli konsolidované znění konceptů. Tuto lhůtu je možné po vzájemné dohodě Objednatele se Zhotovitelem upravit. Zhotovitel následně vypořádá, resp. zapracuje vznesené připomínky ke konceptům nejpozději do 15 kalendářních dnů, nebude-li v závislosti na charakteru a rozsahu připomínek rozhodnuto po vzájemné písemné dohodě smluvních stran o lhůtě delší. O zvažovaném způsobu zapracování připomínek Zhotovitel bude v předstihu informovat Objednatele, jehož prostřednictvím bude o připomínkách výhradně jednáno;
 - ve finální verzi, Objednatelem odsouhlasené, která musí zohledňovat všechny požadavky specifikované v této smlouvě a zadávací dokumentaci a zároveň musí zohledňovat i všechny případné dílčí připomínky vznesené Objednatelem. Finální v elektronické podobě na CD-R ve formátu .doc (Word Document) a .pdf (Portable Document Format),.
2. O předání a převzetí díla nebo jeho části bude vždy sepsán předávací protokol podepsaný oběma smluvními stranami, přičemž každá ze smluvních stran obdrží po jednom jeho vyhotovení.

3. Zjistí-li Objednatel při převzetí díla nebo jeho části zjevné vady nebo nedodělky, je povinen o tom sepsat zápis s uvedením zjištěných vad či nedodělků, podepsaný osobou Objednatele oprávněnou k převzetí díla nebo jeho části. Lhůta pro odstranění zjištěných vad či nedodělků činí 5 pracovních dnů ode dne předání zápisu Zhotoviteli, nestanoví-li Objednatel písemně lhůtu delší.
4. Nedokončené dílo nebo jeho část, dílo s vadami či nedodělky není Objednatel povinen převzít, ani podepsat předávací protokol a do odstranění těchto vad není povinen zaplatit cenu díla nebo jeho části.

Článek VI.

Smluvní pokuta, úrok z prodlení

1. V případě nedodržení stanoveného termínu řádného zhotovení a předání díla Objednateli, a to i v případě jeho nepřevzetí z titulu vad nebo nedodělků, je Zhotovitel povinen zaplatit Objednateli smluvní pokutu ve výši 20.000,- Kč za každý započatý den prodlení. Dílo se skládá z několika částí. Smluvní pokuta se tedy uplatní v případě, že Zhotovitel nedodá v termínu jednotlivé části díla dle přiloženého harmonogramu.
2. V případě prodlení s odstraněním vad v termínu dle čl. VII. odst. 1 této smlouvy, je Zhotovitel povinen zaplatit Objednateli smluvní pokutu ve výši 5 000,- Kč za každý započatý den prodlení.
3. V případě prodlení Objednatele s úhradou řádně vystavené faktury, je Objednatel povinen zaplatit Zhotoviteli úrok z prodlení v zákonné výši za každý započatý den prodlení.
4. V případě porušení povinnosti uvedené v článku VIII. odst. 1 a čl. IX. odst. 1 smlouvy je Zhotovitel povinen zaplatit smluvní pokutu ve výši 100.000,- Kč za každý jednotlivý případ.
5. V případě porušení povinnosti uvedené v článku X. odst. 4, 11, 13, 14 a 19 smlouvy je Zhotovitel povinen zaplatit smluvní pokutu ve výši 100.000,- Kč za každý jednotlivý případ.
6. Smluvní pokuta a úrok z prodlení jsou splatné ve lhůtě 21 kalendářních dnů ode dne doručení jejich vyúčtování druhé smluvní straně.
7. Zaplacením smluvní pokuty není dotčen nárok Objednatele na náhradu škody ani povinnost Zhotovitele řádně dokončit plnění předmětu smlouvy, popř. odstranit vady.

Článek VII.

Záruka za plnění, odpovědnost za vady

1. Pro případ, že v době 6 měsíců ode dne řádného předání díla nebo jeho části budou Objednatelem zjištěny vady, poskytuje Zhotovitel Objednateli záruku za bezodkladné odstranění těchto vad bez nároku na navýšení ceny díla, nejdéle však do 5-ti pracovních dnů ode dne doručení oznámení Objednatele o vadách.
2. Uplatněním nároku odpovědnosti za vady nejsou dotčeny nároky na náhradu škody nebo na uplatnění smluvní pokuty.

Článek VIII. Subdodavatelé

1. Zhotovitel není bez předchozího písemného souhlasu Objednatele oprávněn uzavřít jakoukoliv subdodavatelskou smlouvu na realizaci jakékoliv části díla, případně umožnit poskytnutí jakéhokoliv plnění ve vztahu k realizaci takovéto zakázky subdodavatelem.
2. Jakákoli dohoda mezi Zhotovitelem a třetím subjektem, na základě které Zhotovitel svěří zhotovení části díla tomuto třetímu subjektu, bude považována za subdodavatelskou smlouvu. Za subdodavatelské smlouvy nejsou považovány smlouvy zakládající pracovněprávní vztah mezi Zhotovitelem a jeho zaměstnancem ve smyslu zákona č. 262/2006 Sb., zákoníku práce, ve znění pozdějších předpisů.
3. Objednatel je oprávněn udělení souhlasu dle odst. 1 tohoto článku vázat zejména na podmínky vztahující se k povaze poskytovaného plnění a rozsahu potenciálních subdodávek. Objednatel je povinen písemně informovat Zhotovitele o svém rozhodnutí do 5-ti pracovních dnů ode dne obdržení písemné žádosti Zhotovitele o udělení souhlasu Objednatele s uzavřením subdodavatelské smlouvy a uvést důvody případného odmítnutí souhlasu. V žádosti o udělení souhlasu musí Zhotovitel vždy provést řádnou identifikaci potenciálního subdodavatele a doložit dokumenty, kterými prokáže odbornou způsobilost subdodavatele.
4. Ustanovení o povinnosti požádat o udělení souhlasu Objednatele se vztahuje i na změnu v osobě subdodavatele. Zhotovitel není oprávněn bez předchozího písemného souhlasu Objednatele změnit osobu subdodavatele, a to ani v případě, kdy novým subdodavatelem je osoba již zajišťující jinou část plnění dle této smlouvy.
5. Ustanovení o povinnosti požádat o udělení souhlasu Objednatele se nevztahují na subdodavatele jmenovitě uvedené v nabídce Zhotovitele předložené v Zadávacím řízení, na základě kterého byla uzavřena tato smlouva, ale pouze ve vztahu k takové části plnění, kterou má podle nabídky Zhotovitele tento subdodavatel plnit.
6. Žádná subdodavatelská smlouva nezakládá smluvní vztahy mezi Objednatelem a subdodavatelem.
7. Poskytuje-li Zhotovitel Objednateli část plnění vyplývající z této smlouvy prostřednictvím subdodavatele, je za veškerá taková plnění subdodavatele odpovědný Zhotovitel sám, jako kdyby tato plnění byla poskytována Zhotovitelem. Tato odpovědnost nemůže být dotčena skutečností, že Objednatel udělil souhlas s uzavřením subdodavatelské smlouvy.
8. Pokud Objednatel shledá, že plnění z této smlouvy uskutečněné subdodavatelem nedosahuje potřebných kvalit, je vadné nebo nevykazuje jiné náležitosti požadované Objednatelem, nebo že sám subdodavatel není subjektem kompetentním pro provádění plnění z této smlouvy, případně pokud Objednatel má ve vztahu k budoucím plněním ze strany subdodavatele o těchto skutečnostech důvodnou pochybnost, je oprávněn požadovat, aby Zhotovitel neprodleně svěřil takto identifikovanou část plnění jinému subdodavateli, nebo se ujal této části plnění sám. Důvodná pochybnost o kvalitách plnění nebo kompetenci subdodavatele může vyplývat i ze zkušenosti Objednatele s konkrétními subdodavateli a jejich činností prováděnou ve vztahu k Objednateli v rámci jiných zakázek.

9. Zajištění plnění, která Zhotovitel svěří subdodavateli, není subdodavatel oprávněn zadat třetím osobám. Zhotovitel je povinen na tuto skutečnost subdodavatele upozornit před uzavřením subdodavatelské smlouvy.

Článek IX.

Nahrazování osob

1. Zhotovitel může plnit předmět této smlouvy pouze prostřednictvím zaměstnanců a jiných osob určených k poskytování plnění (tzv. členů týmů) uvedených v nabídce Zhotovitele předložené v Zadávacím řízení. Zhotovitel je povinen navrhnout Objednateli nahrazení člena týmu v následujících případech:
 - a) v případě smrti, nemoci nebo úrazu člena týmu, pokud nemoc nebo úraz člena týmu znemožňuje Zhotoviteli řádně zhotovit dílo dle této smlouvy,
 - b) pokud je nezbytné nahradit člena týmu z důvodů, které Zhotovitel nemůže ovlivnit (např. ukončení pracovního poměru apod.).
2. V průběhu poskytování plnění z této smlouvy a na základě písemné a zdůvodněné žádosti je Objednatel oprávněn požádat Zhotovitele o nahrazení člena týmu, pokud se domnívá, že člen týmu nepracuje efektivně nebo neplní své povinnosti v souladu s touto smlouvou.
3. Pokud je zapotřebí člena týmu nahradit, musí mít náhradní člen minimálně stejnou kvalifikaci a zkušenosti jako nahrazený člen týmu. Pokud Zhotovitel nemá k dispozici náhradního člena týmu se srovnatelnou nebo vyšší kvalifikací a zkušenostmi, které měl nahrazený člen týmu, je Objednatel oprávněn:
 - a) akceptovat náhradu náhradním členem týmu s nižší kvalifikací a zkušenostmi, pokud i přesto zůstanou zachovány požadavky Objednatele na příslušného člena týmu uvedené jako kvalifikační požadavky v Zadání k Zadávacímu řízení, a současně pokud tato nominace neohrozí provedení řádného plnění ze smlouvy, nebo
 - b) odstoupit od smlouvy, pokud Zhotovitel není schopen provádět příslušné činnosti prostřednictvím řádně kvalifikované osoby, případně pokud by zhotovení díla bylo v důsledku snížení kvalifikace příslušných osob jinak ohroženo.
4. Jakékoliv dodatečné náklady vzniklé v souvislosti s náhradou člena týmu Zhotovitele nese Zhotovitel. Pokud není člen týmu Zhotovitele nahrazen okamžitě, příp. pokud se neujme svých funkcí s okamžitou platností, je Objednatel oprávněn vyzvat Zhotovitele, aby k provedení řádného plnění ke zhotovení díla přidělil dočasně jiného řádně kvalifikovaného člena týmu, který bude provádět řádné plnění až do doby, kdy náhradní člen týmu převezme své funkce a začne řádně provádět plnění z této smlouvy, případně je Objednatel oprávněn vyzvat Zhotovitele, aby přijal jiná vhodná opatření, kterými bude dočasná nepřítomnost schváleného náhradního člena týmu řešena.

Článek X. Další ujednání

1. Objednatel se zavazuje poskytnout Zhotoviteli veškerou součinnost nutnou k zabezpečení řádného plnění předmětu smlouvy a včas mu předat veškeré potřebné informace a dokumenty nezbytné k řádnému zhotovení díla.
2. Zhotovitel je povinen při zhotovení díla postupovat s odbornou péčí, podle svých nejlepších znalostí a schopností, přičemž je povinen sledovat a chránit oprávněné zájmy Objednatele. Zhotovitel je dále povinen při plnění předmětu smlouvy postupovat v souladu se smlouvou, Zadávací dokumentací a nabídkou Zhotovitele podanou v Zadávacím řízení, na jehož základě byla uzavřena tato smlouva. V případě rozporu mezi těmito dokumenty mají přednost jejich ustanovení v tomto pořadí: smlouva, Zadávací dokumentace, nabídka Zhotovitele.
3. Předáním a převzetím řádně zhotoveného díla nebo jeho části přechází na Objednatele vlastnické právo k dílu nebo jeho části.
4. Zhotovitel není oprávněn dílo nebo jeho část využívat ani rozšiřovat bez předchozího písemného souhlasu Objednatele.
5. Zhotovitel touto smlouvou poskytuje Objednateli výhradní, nevypověditelnou a časově neomezenou licenci k užití díla a všech jeho částí, jež podle obecně závazných právních předpisů představují autorská díla nebo práva pořizovatele k jím pořízené databázi, a to všemi způsoby užití, včetně oprávnění k jejich poskytnutí třetím osobám a včetně práva upravovat a měnit taková autorská díla nebo databáze. Zhotovitel dále souhlasí s tím, aby výstupy plnění předmětu smlouvy či jejich část Objednatel zveřejnil nebo uváděl pod svým jménem.
6. Zhotovitel odpovídá za to, že plnění předmětu této smlouvy nezasahuje a nebude zasahovat do práv jiných osob, zejména práv z průmyslového nebo jiného duševního vlastnictví, a to pro jakékoliv využití v České republice i v zahraničí.
7. Zhotovitel je vedle konzultačních schůzek dle čl. I. této smlouvy povinen na požádání informovat Objednatele o průběhu plnění předmětu smlouvy a akceptovat jeho doplňující pokyny a připomínky k plnění předmětu smlouvy; ustanovení § 2594 občanského zákoníku tímto není dotčeno. V případě, že Objednatel zjistí v průběhu plnění této smlouvy nedostatky, je Zhotovitel povinen na písemnou výzvu Objednatele tyto nedostatky bezodkladně odstranit bez nároku na navýšení ceny za dílo, nejdéle však do 5-ti pracovních dnů, nestanoví-li Objednatel písemně lhůtu delší.
8. Zhotovitel je v souladu s § 147a zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „ZVZ“) povinen Objednateli jako veřejnému zadavateli předložit seznam subdodavatelů, ve kterém uvede subdodavatele, jímž za plnění subdodávky uhradil více než 10 % z celkové ceny za plnění podle této smlouvy, a to nejpozději do 60 dnů od jejího splnění.
9. Má-li subdodavatel formu akciové společnosti, musí být součástí seznamu subdodavatelů i seznam vlastníků akcií, jejichž souhrnná jmenovitá hodnota přesahuje 10 % základního kapitálu, vyhotovený ve lhůtě 90 dnů před dnem předložení seznamu subdodavatelů podle předchozího odstavce.
10. Zhotovitel dále bere na vědomí, že Objednatel je povinen v souladu s § 147a ZVZ smlouvu včetně jejích příloh, změn a dodatků, seznam subdodavatelů a výši skutečně uhrazené ceny za plnění veřejné zakázky zveřejnit, a s tímto zveřejněním souhlasí.

11. Žádná ze smluvních stran není oprávněna poskytnout třetím osobám jakékoliv informace o podmínkách této smlouvy a souvisejících s touto smlouvou, jejichž obsahem mohou být důvěrné informace, osobní a citlivé údaje, informace týkající se obchodního tajemství, technologie nebo know-how, s výjimkou povinnosti poskytovat informace podle zvláštních předpisů. Ustanovení předcházejícího odstavce tohoto článku tím není dotčeno.
12. Závazky dle předchozího odstavce tohoto článku zůstávají v platnosti i po ukončení účinnosti této smlouvy.
13. Zhotovitel je povinen řádně uchovávat veškeré originály účetních dokladů a originály dalších dokumentů souvisejících s realizací díla. Účetní doklady budou uchovány způsobem uvedeným v zákoně č. 563/1991 Sb., o účetnictví, ve znění pozdějších předpisů.
14. Zhotovitel je povinen nejméně po dobu určenou právními předpisy ČR k archivaci dokladů dle předcházejícího odstavce tohoto článku (zejména dle zákona č. 563/1991 Sb., o účetnictví, ve znění pozdějších předpisů a zákona č. 235/2004 Sb., o dani z přidané hodnoty, ve znění pozdějších předpisů) umožnit osobám oprávněným k výkonu kontroly projektu⁴, z něhož je veřejná zakázka hrazena, provést kontrolu dokladů souvisejících s plněním zakázky a poskytnout jim při provádění kontroly veškerou součinnost.
15. Jakákoli oznámení vyžadovaná podle této smlouvy, zejména oznámení o odstoupení od smlouvy, budou učiněna v písemné formě a doručena druhé smluvní straně osobně nebo zasláním doporučeně prostřednictvím držitele poštovní licence, doručením prostřednictvím datových schránek v souladu se zákonem č. 300/2008 Sb., o elektronických úkonech a autorizované konverzi dokumentů, ve znění pozdějších předpisů nebo kurýrní službou, která umožňuje ověření doručení. Oznámení učiněné výše uvedeným způsobem bude považováno za doručené okamžikem doručení (v případě osobního doručení), okamžikem uvedeným na ověření o doručení (v případě doručování poštou nebo kurýrní službou) nebo okamžikem, který je upraven jako okamžik doručení v zákoně č. 300/2008 Sb., o elektronických úkonech a autorizované konverzi dokumentů, ve znění pozdějších předpisů (v případě doručování prostřednictvím datových schránek). Tímto ustanovením nejsou dotčena ustanovení smlouvy, která umožňují oznamování elektronickou poštou.
16. Doručovací adresou Objednatele se rozumí, pokud Objednatel neoznámí Zhotoviteli písemně jinou adresu, tato adresa:
Ministerstvo dopravy
Odbor strategie
k rukám [redacted] (popř. jiné osoby písemně oznámené Zhotoviteli)
nábřeží Ludvíka Svobody 12/1222
110 15 Praha 1.
17. Doručovací adresou Zhotovitele se rozumí, pokud Zhotovitel neoznámí Objednateli písemně jinou adresu, adresa uvedená v rámci identifikačních údajů smluvních stran na začátku této smlouvy.
18. Závazkové vztahy vzniklé podle této smlouvy a na jejím základě se řídí zejména občanským zákoníkem.

⁴ Zejména se jedná o Objednatele, Ministerstvo financí, Nejvyšší kontrolní úřad, Evropskou komisi, Evropský účetní dvůr apod.

19. Žádná ze smluvních stran není oprávněna postoupit či jinak převést svá práva nebo povinnosti vyplývající z této smlouvy bez předchozího písemného souhlasu druhé smluvní strany.

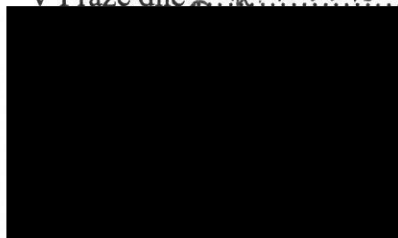
Článek XI. Ukončení smlouvy, odstoupení od smlouvy

1. Smluvní vztah vzniklý na základě této smlouvy lze ukončit těmito způsoby:
 - a) písemným odstoupením od smlouvy kteroukoli ze smluvních stran za podmínek uvedených v ustanovení § 2002 a násl. občanského zákoníku v případě jejího podstatného porušení druhou smluvní stranou,
 - b) písemným odstoupením od smlouvy Objednatel podle ustanovení § 2001 občanského zákoníku v případech stanovených v odst. 2 tohoto článku,
 - c) písemnou dohodou smluvních stran dle ustanovení § 1981 občanského zákoníku, přičemž účinky ukončení smlouvy nastanou k okamžiku stanovenému v této dohodě, jinak ke dni uzavření takové dohody.
2. Smluvní strany se dohodly, že Objednatel je oprávněn od této smlouvy odstoupit pro porušení smluvní povinnosti ze strany Zhotovitele v následujících případech:
 - a) prodlení Zhotovitele delší než 10 pracovních dnů s předáním řádně zhotoveného díla nebo neodstranění vad ve lhůtě dle čl. V. odst. 3 nebo čl. VII. odst. 1 této smlouvy,
 - b) přenechání díla nebo jeho části Zhotovitelem třetí osobě bez předchozího písemného souhlasu Objednatele,
 - c) porušení povinností dle článku čl. VIII. odst. 1, čl. IX. odst. 1 a čl. X. odst. 4, 7, 9 a 11 této smlouvy Zhotovitelem.
3. Účinky odstoupení od smlouvy nastávají doručením písemného projevu vůle odstoupit od této smlouvy druhé smluvní straně.
4. Odstoupením od smlouvy není dotčen případný nárok na náhradu škody, ani právo na zaplacení smluvní pokuty nebo úroku z prodlení, pokud již dospěl.
5. V případě jakéhokoliv ukončení tohoto smluvního vztahu podle této smlouvy, je Zhotovitel vždy povinen neprodleně předat Objednateli veškeré věci a dokumenty, poskytnuté mu Objednatelům za účelem plnění předmětu smlouvy, a to nejpozději do 5-ti pracovních dnů ode dne ukončení smluvního vztahu.

Článek XII. Závěrečná ustanovení

1. Tuto smlouvu lze měnit, upravovat a doplňovat pouze formou písemných, vzestupně číslovaných dodatků podepsaných oběma smluvními stranami. Tyto dodatky se stávají nedílnou součástí této smlouvy.
2. Tato smlouva nabývá platnosti a účinnosti dnem jejího podpisu oběma smluvními stranami.
3. Tato smlouva je vyhotovena v pěti vyhotoveních s platností originálu, z nichž Objednatel obdrží tři a Zhotovitel dvě vyhotovení.
4. Nedílnou součástí této smlouvy jsou následující přílohy:
Příloha č. 1 - Zadávací dokumentace
Příloha č. 2 – Nabídka Zhotovitele
5. Každá ze smluvních stran prohlašuje, že tuto smlouvu uzavírá svobodně a vážně, že považuje obsah této smlouvy za určitý a srozumitelný a že jsou jí známy veškeré skutečnosti, jež jsou pro uzavření této smlouvy rozhodující, na důkaz čehož připojují smluvní strany k této smlouvě své podpisy.

V Praze dne 12. 4. 2016 ...



ministr dopravy

V PRAZE dne 12-04-2016

