

Zmluva o dielo

uzavretá podľa § 536 a nasl. zákona č. 513/1991 Zb. Obchodný zákonník v znení neskorších predpisov (ďalej len „Obchodný zákonník“)

(ďalej len „zmluva“)

medzi nasledujúcimi zmluvnými stranami:

Objednávateľ:

Názov: **Slovenská republika zastúpená Ministerstvom dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky**

Sídlo: **Námestie slobody č. 6, 810 05 Bratislava**

Oprávnený k podpisu:
Oprávnený na vecné
a obchodné rokovania:

IČO: 30416094
DIČ: 2020799209

Bankové spojenie:
Číslo účtu:
IBAN:
(ďalej len „objednávateľ“)

a

Zhotoviteľ:

Názov: **Výskumný ústav dopravný, a.s.**

Sídlo: **Veľký diel 3323, 010 08 Žilina**

Štatutárny orgán: **Ing. Ľubomír Palčák, predseda predstavenstva**

Oprávnený na vecné
a obchodné rokovania: **Ing. Ľubomír Palčák, predseda predstavenstva**

IČO: 36402672
DIČ: 2020099785
IČ DPH: SK 2020099785

Bankové spojenie:

Číslo účtu:
IBAN:

Zapísaný v: **Okresný súd Žilina, Oddiel: Sa, Vložka číslo: 10321/L**
(ďalej len „zhotoviteľ“; objednávateľ a zhotoviteľ ďalej spoločne len ako „zmluvné strany“ a jednotlivo „zmluvná strana“)

Článok I

Predmet zmluvy

1. Predmetom zmluvy je záväzok zhotoviteľa v rozsahu a za podmienok stanovených v zmluve vypracovať pre objednávateľa projekt s názvom „**Vypracovanie štúdie realizovateľnosti Tatranskej integrovanej dopravy (TID)**“, ktorej špecifikácia je uvedená v prílohe č. 1 zmluvy, ktorá tvorí jej neoddeliteľnú súčasť a písomnú správu obsahujúcu výstupy (riešenia) v tlačenej forme v počte 2 (dve) vyhotovenia a v elektronickej forme na elektronickej nosiči dát (CD nosič) v počte 2 (dve) vyhotovenia vo formáte podľa výnosu Ministerstva financií Slovenskej republiky (ďalej len „MF SR“) č. 312/2010 Z. z. o štandardoch pre informačné systémy verejnej správy (ďalej len „dielo“).

- Objednávateľ sa zaväzuje zaplatiť zhotoviteľovi za zhotovenie diela cenu za dielo podľa článku III zmluvy.

Článok II

Čas, miesto plnenia a spôsob plnenia zmluvy

- Zhotoviteľ je povinný zhotoviť a odovzdať dielo riadne a včas. Dielo je zhotovené a odovzdané riadne, ak spĺňa všetky požiadavky podľa zmluvy, podľa pokynov objednávateľa a zodpovedá účelu sledovanému zmluvou. Dielo musí byť zhotovené v kvalite stanovenej objednávateľom, v súlade s technickými normami, právnymi predpismi a bez väd, ktoré by mohli mať za následok vznik škody a/alebo inej ujmy na strane objednávateľa alebo tretej osoby.
- Zhotoviteľ sa zaväzuje vykonať a odovzdať dielo objednávateľovi v termíne do 6 (šiestich) mesiacov od nadobudnutia účinnosti zmluvy.
- Miestom odovzdania diela je sídlo objednávateľa, pokiaľ objednávateľ neurčí inak, o čom je povinný zhotoviteľa v dostatočnom časovom predstihu, nie kratšom ako 2 (dva) pracovné dni písomne informovať.
- Zhotoviteľ po zhotovení diela vyzve objednávateľa e-mailom alebo písomne najmenej 24 (dvadsaťštyri) hodín vopred na jeho prevzatie v sídle objednávateľa.
- Objednávateľ je povinný riadne zhotovené dielo prevziať. Dielo je prevzaté objednávateľom momentom podpísania preberacieho protokolu. Zodpovednosť zhotoviteľa za zhotovené dielo podľa príslušných právnych predpisov nie je jeho odovzdaním dotknutá. Na podpis preberacieho protokolu, ako aj ďalších čiastkových protokolov, za objednávateľa je osoba oprávnená na vecné a obchodné rokovania uvedená v identifikačných údajoch zmluvných strán.
- Objednávateľ nie je povinný prevziať dielo, ktoré nie je riadne zhotovené. V tom prípade je objednávateľ povinný do 10 (desiatich) pracovných dní odo dňa odmietnutia prevzatiazaslať zhotoviteľovi pripomienky k dielu. Zhotoviteľ je povinný ť do 10 (desiatich) pracovných dní odo dňa doručenia pripomienok objednávateľa dielo bezodplatne upraviť v súlade s pripomienkami zaslanými objednávateľom alebo vznesenými na kontrolnom dni podľa článku IV ods. 2 zmluvy. Pripomienkou objednávateľa sa rozumie pripomienka k vecnej (kvalitatívnej) stránke diela.

Článok III

Cena za dielo a platobné podmienky

- Cena za dielo je stanovená dohodou zmluvných strán a je v súlade so zákonom NR SR č. 18/1996 Z. z. o cenách v znení neskorších predpisov a vyhlášky Ministerstva financií Slovenskej republiky č. 87/1996 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon NR SR č. 18/1996 Z. z. o cenách v znení neskorších predpisov nasledovne:

102 798,00 Eur bez DPH

(slovom: jednostodvatisíc sedemstodevätidesiatosem eur a nula eurocentov)

123 357,60 Eur s DPH

(slovom: jednostodvadsaťtritisíc tristopäťdesiatosedem eur a šesťdesiat eurocentov)

- Cena podľa odseku 1 je konečná. Zhotoviteľ je podľa príslušných právnych predpisov Slovenskej republiky platiteľom DPH.
- Cena podľa odseku 1 zahŕňa všetky náklady súvisiace so zhotovením a odovzdaním diela.
- Cena za dielo podľa odseku 1 bude zhotoviteľovi vyplatená po častiach vo výške zodpovedajúcej tej časti diela, ohľadom ktorej sa uskutoční kontrolný deň podľa článku IV ods. 2 zmluvy, po akceptácii správy podľa článku IV ods. 3 zmluvy a prevzatí diela na základe preberacieho protokolu a faktúry nasledovne:

- a) 1. platba vo výške **40 %** ceny s DPH podľa odseku 1, t.j. **49 343,04 Eur s DPH**
(slovom: štyridsaťdeväťtisíc tristoštyridsaťtri eur a štyri eurocenty) po 2. kontrolnom dni;
 - b) 2. platba vo výške **60 %** ceny s DPH podľa odseku 1, t.j. **74 014,56 Eur s DPH**
(slovom: sedemdesiatštyritisíc štrnásť eur a päťdesiatšesť eurocentov) po záverečnom vyhodnotení diela a prevzatí diela.
5. Faktúra je splatná do 60 (šesťdesiatich) dní odo dňa jej doručenia do sídla objednávateľa.
 6. Faktúra musí mať všetky náležitosti stanovené príslušnými právnymi predpismi. V prípade, že faktúra nebude obsahovať predpísané náležitosti, resp. budú v nej uvedené nesprávne, alebo neúplné údaje, je objednávateľ oprávnený túto faktúru vrátiť pred jej splatnosťou. Opravenej alebo novej faktúre plynie nová 60 (šesťdesiat) dňová lehota splatnosti od jej doručenia objednávateľovi.
 7. Podrobná kalkulácia ceny za dielo je stanovená v prílohe č. 2 zmluvy, ktorá tvorí neoddeliteľnú súčasť zmluvy.
 8. Zhotoviteľ berie na vedomie, že finančné prostriedky zo štátneho rozpočtu Slovenskej republiky určené na plnenie si svojich záväzkov objednávateľa podľa zmluvy na rok 2014 môžu byť upravené v priebehu rozpočtového roka na základe rozpočtového opatrenia MF SR a regulácie rozpočtových výdavkov MF SR. Takéto zmeny zmluvy v dôsledku úpravy rozsahu finančných prostriedkov vyčlenených zo štátneho rozpočtu Slovenskej republiky na plnenie si svojich záväzkov objednávateľa podľa zmluvy je možné vykonať len vo forme písomného dodatku k zmluve.

Článok IV **Kontrolné dni**

1. Zhotoviteľ je pri zhotovení diela povinný postupovať podľa špecifikácie prác uvedenej v prílohe č. 1 a pokynov objednávateľa, ktoré vyplývajú z prerokovania postupu riešenia počas kontrolných dní.
2. Kontrolné dni postupu prác sa uskutočnia v nasledovných termínoch:
 - a) 1. kontrolný deň najneskôr do 4 týždňov od nadobudnutia účinnosti zmluvy
 - b) 2. kontrolný deň najneskôr do 8 týždňov od nadobudnutia účinnosti zmluvy
 - c) 3. kontrolný deň najneskôr do 12 týždňov od nadobudnutia účinnosti zmluvy
 - d) 4. kontrolný deň najneskôr do 24 týždňov od nadobudnutia účinnosti zmluvy
 - e) záverečné vyhodnotenie diela sa uskutoční najneskôr do 26 týždňov od nadobudnutia účinnosti zmluvy.
3. Zhotoviteľ odovzdá objednávateľovi najneskôr 7 (sedem) kalendárnych dní pred termínom konania kontrolného dňa resp. prevzatia diela podľa odseku 2 tohto článku zmluvy situačnú resp. záverečnú správu (ďalej len „správa“) s opisom vykonaných prác, ohľadom ktorej sa má vykonať kontrolný deň.
4. Zhotoviteľ upraví správu podľa prípadných pripomienok v termíne dohodnutom na kontrolnom dni a predloží ju opätovne objednávateľovi na schválenie. Uvedený termín sa uvedie v zázname z kontrolného dňa. Ak správa zo zhotovenia diela spĺňa podmienky špecifikácie prác podľa prílohy č. 1 k zmluve, objednávateľ ich schváli a protokolárne prevezme.

Článok V **Práva a povinnosti zmluvných strán**

1. Zhotoviteľ je povinný pri zhotovovaní diela postupovať s odbornou starostlivosťou, v súlade so záujmami objednávateľa, ktoré pozná alebo musí poznať pri vynaložení odbornej starostlivosti a riadiť sa pokynmi objednávateľa, ibaže sú v rozpore s platnými právnymi predpismi alebo účelom zmluvy.
2. Zmluvné strany sa dohodli, že od pokynov objednávateľa sa môže zhotoviteľ odchýliť, len ak je to naliehavo nevyhnutné v záujme objednávateľa a zhotoviteľ nemôže včas dostať jeho súhlas. Zhotoviteľ je však povinný o takomto postupe objednávateľa bez zbytočného odkladu písomne informovať.

3. Zhotoviteľ je povinný podľa potreby objednávateľa zúčastňovať sa na rokovaníach a kontrolných dňoch k zhotoveniu diela.
4. Zhotoviteľ je povinný oznámiť objednávateľovi všetky okolnosti, ktoré zistil pri plnení svojich záväzkov a ktoré môžu mať vplyv na zmenu pokynov objednávateľa týkajúcich sa dosiahnutia účelu sledovaného zmluvou alebo sú podľa názoru zhotoviteľa nevyhnutné na riadne plnenie záväzkov podľa zmluvy.
5. Objednávateľ je povinný poskytnúť zhotoviteľovi potrebnú súčinnosť pri zhotovení diela, najmä poskytnúť zhotoviteľovi na požiadanie všetky podklady, ktoré sú podľa zhotoviteľa nevyhnutné pre zhotovenie diela. Objednávateľ zodpovedá za správnosť a úplnosť ním poskytnutých podkladov. S poskytnutými podkladmi zhotoviteľ nie je oprávnený nakladať inak ako za účelom zhotovenia diela, najmä ich sprístupniť tretím osobám, a to ani po zániku/zrušení zmluvy. Po pominutí účelu ich držania je zhotoviteľ povinný ich vrátiť objednávateľovi.
6. Objednávateľ je povinný včas informovať zhotoviteľa o všetkých skutočnostiach potrebných na zabezpečenie úspešného plnenia záväzkov podľa zmluvy.
7. Zhotoviteľ sa zaväzuje neodkladne písomne informovať objednávateľa o každom prípadnom zdržaní, či iných skutočnostiach, ktoré by mohli ohroziť včasné a riadne vykonanie a odovzdanie diela.
8. Objednávateľ sa zaväzuje zaplatiť zhotoviteľovi za riadne vykonanie diela cenu podľa článku III zmluvy.

Článok VI

Záväzok mlčanlivosti

1. Všetky informácie, ktoré si zmluvné strany pre splnenie predmetu zmluvy navzájom poskytli pri uzavretí zmluvy a po uzavretí zmluvy sa považujú za dôverné a poskytnúť tieto informácie tretej osobe môže zmluvná strana len po predchádzajúcom písomnom súhlase druhej zmluvnej strany. Uvedené informácie sa zaväzuje chrániť ako vlastné, využívať ich len v súvislosti s plnením predmetu zmluvy, nezneužívať a nesprístupniť ich tretím osobám.
2. Záväzok mlčanlivosti platí aj po ukončení zmluvného vzťahu.
3. Povinnosť objednávateľa sprístupniť informácie podľa príslušných predpisov nie je týmto ustanovením dotknutá.

Článok VII

Vlastnícke právo k dielu a nebezpečenstvo škody na ňom

Vlastnícke právo k dielu a nebezpečenstvo škody na diele prechádza na objednávateľa momentom prevzatia diela.

Článok VIII

Autorské práva k dielu

1. Zhotoviteľ vyhlasuje, že ním vykonané dielo nebude zaťažené právom tretej osoby, bude bez právnych väd. V prípade zistenia právnych väd je zhotoviteľ povinný bezodkladne upraviť dielo tak, aby nenarušovalo práva tretích osôb.
2. Zhotoviteľ nie je oprávnený poskytnúť výsledok činnosti, ktorý predstavuje dielo, tretím osobám a sám ho používať bez písomného súhlasu objednávateľa.
3. Objednávateľ je oprávnený dielo použiť len v súvislosti s predmetom svojej činnosti.
4. Odovzdaním diela prechádzajú na objednávateľa všetky majetkové práva k dielu.
5. Zhotoviteľ udeľuje objednávateľovi bezodplatný výhradný súhlas na použitie diela, najmä na:
 - a) vyhotovenie rozmnoženi diela,

- b) verejné rozširovanie originálu diela alebo jeho rozmnoženiny predajom alebo inou formou prevodu vlastníckeho práva,
 - c) verejné rozširovanie originálu diela alebo jeho rozmnoženiny nájmom alebo vypožičaním,
 - d) spracovanie, preklad a adaptáciu diela,
 - e) zaradenie diela do súborného diela,
 - f) verejné vystavenie diela,
 - g) verejné vykonanie diela,
 - h) verejný prenos diela.
6. Objednávateľ je oprávnený udeliť tretej osobe súhlas na použitie diela v rozsahu podľa ods. 5 .
7. Zhotoviteľ odovzdaním diela poskytuje objednávateľovi bezodplatne výhradnú licenciu na používanie diela na dobu 50 rokov, v neobmedzenom rozsahu.

Článok IX

Sankcie a odstúpenie od zmluvy

1. V prípade omeškania zhotoviteľa so zhotovením diela zaplatí zhotoviteľ objednávateľovi zmluvnú pokutu vo výške 0,05 % z ceny diela za každý, aj začatý deň omeškania, najviac však do výšky 40 % z ceny diela. Do času omeškania sa nezapočítajú dni od predloženia diela na prevzatie po jeho vrátenie s pripomienkami podľa článku II zmluvy.
2. Pre prípad omeškania objednávateľa so zaplatením ceny za dielo sa strany dohodli na úrokoch z omeškania vo výške 0,05 % z dlžnej sumy za každý aj začatý deň omeškania, najviac však do výšky 40 % z ceny diela. Do času omeškania sa nezapočítajú dni od predloženia diela na prevzatie po jeho vrátenie s pripomienkami podľa článku II zmluvy.
3. V prípade, že ešte v čase plnenia bude objednávateľ dôvodne pochybovať o riadnom a včasnom zhotovení diela zhotoviteľom a zhotoviteľ v lehote určenej objednávateľom, ktorá nesmie byť kratšia ako 3 (tri) pracovné dni, neposkytne objednávateľovi dostatočné záruky riadneho a včasného zhotovenia diela, je objednávateľ oprávnený odstúpiť od zmluvy. Inak je objednávateľ oprávnený odstúpiť od zmluvy, ak je zhotoviteľ v omeškaní so zhotovením diela najmenej 30 (tridsať) dní a omeškanie nie je spôsobené v dôsledku správania sa objednávateľa.
4. Konanie zhotoviteľa, pre ktoré bude objednávateľ postupovať podľa odseku 3 prvej vety tohto článku zmluvy a odstúpi od zmluvy, je podstatným porušením povinností, na ktoré sa vzťahuje zmluvná pokuta v prospech objednávateľa vo výške účelne vynaložených nákladov na zabezpečenie zhotovenia diela inou osobou alebo sankcie pre porušenie povinností z iného právneho vzťahu objednávateľa, o čom musí byť zhotoviteľ včas oboznámený.
5. Právo na plnenie a odstúpenie od zmluvy podľa tohto článku nevznikne, pokiaľ povinná strana preukáže, že porušenie povinnosti bolo spôsobené prípadom vyššej moci.
6. Zmluvné pokuty sú splatné 30. (tridsiatym) dňom odo dňa, kedy došlo k porušeniu povinností, na ktoré sa vzťahujú.
7. Ustanovenia o náhrade škody pre škodu spôsobenú prípadom, na ktorý sa vzťahuje zmluvná pokuta týmto nie sú dotknuté. Poškodená strana je oprávnená požadovať zaplatenie náhrady škody presahujúcej výšku zmluvnej pokuty.

Článok X

Doručovanie a komunikácia zmluvných strán

1. Zmluvné strany sa zaväzujú vzájomne spolupracovať a poskytovať si všetky informácie potrebné pre realizáciu zmluvy.
2. Každá komunikácia medzi zmluvnými stranami bude prebiehať prostredníctvom oprávnených osôb - štatutárnych orgánov zmluvných strán, resp. osôb oprávnených na vecné a obchodné rokovania.

3. Všetky oznámenia medzi zmluvnými stranami týkajúce sa realizácie zmluvy musia byť vykonané v písomnej podobe a druhej zmluvnej strane doručené buď osobne alebo doporučeným listom či inou formou registrovaného poštového styku na adresu uvedenú v záhlaví zmluvy, ak nie je ustanovené alebo zmluvnými stranami dohodnuté inak. Písomnú formu považujú zmluvné strany za zachovanú aj v prípade elektronickej komunikácie (e-mail).
4. V prípade pochybností ohľadom času doručenia sa oznámenie považuje za doručené tretím dňom po jeho preukázateľnom odoslaní, v prípade oznámenia doručeného osobne dňom osobného doručenia. Podanie urobené elektronickou cestou sa považuje za doručené dňom jeho prijatia na adresu druhej zmluvnej strany.
5. Doručením sa rozumie prijatie zásielky zmluvnou stranou, ktorej bola adresovaná.
6. Za deň doručenia zásielky zmluvnej strane, ktorej bola adresovaná, sa považuje takisto aj deň:
 - a) v ktorom táto zmluvná strana ju odoprela prijať,
 - b) ktorým márne uplynula odberná lehota pre jej vyzdvihnutie si na pošte alebo
 - c) v ktorý bola na nej zamestnancom pošty vyznačená poznámka, že „adresát sa odsťahoval“, „adresát je neznámy“ alebo iná obdobná poznámka, ktorá podľa poštového poriadku znamená nedoručiteľnosť zásielky.

Článok XI

Závazok bezpečnosti

1. Zhotoviteľ sa zaväzuje:
 - a) využiť technické, organizačné a právne podmienky v informačných systémoch verejnej správy tak, aby nebola narušená bezpečnosť informačného systému verejnej správy a bezpečnostná politika objednávateľa,
 - b) dodržiavať bezpečnostné požiadavky na poskytované plnenie definované objednávateľom, a
 - c) zabezpečiť zamedzenie prístupu tretích osôb ku všetkým údajom informačného systému verejnej správy, ktoré objednávateľ považuje za aktíva a bezodkladne informovať objednávateľa o bezpečnostných incidentoch s potenciálnym negatívnym dopadom na aktíva objednávateľa.
2. Objednávateľ si vyhradzuje právo na kontrolu plnenia bezpečnostných požiadaviek vyplývajúcich zo zmluvného vzťahu so zhotoviteľom.
3. Objednávateľ sa zaväzuje uchovať v tajnosti všetky informácie tvoriace obchodné tajomstvo zhotoviteľa podľa § 17 Obchodného zákonníka, o ktorých získal vedomosť v súvislosti s uskutočnením predmetu plnenia po dobu trvania tejto zmluvy, ako i po jej skončení.

Článok XII

Ostatné a záverečné ustanovenia

1. Zmluva nadobúda platnosť dňom jej podpísania zmluvnými stranami a účinnosť dňom nasledujúcim po dni jej zverejnenia v Centrálnom registri zmlúv vedenom Úradom vlády SR podľa § 47a ods. 1 zákona č. 40/1964 Zb. Občiansky zákonník v znení neskorších predpisov v nadväznosti na § 5a ods. 1 a 6 zákona č. 211/2000 Z. z. o slobodnom prístupe k informáciám a o zmene a doplnení niektorých zákonov (zákon o slobode informácií) v znení neskorších predpisov.
2. Zmluvu možno meniť alebo dopĺňať výlučne formou písomných číslovaných dodatkov podpísaných oboma zmluvnými stranami.
3. Práva a povinnosti neupravené touto zmluvou sa budú riadiť príslušnými ustanoveniami Obchodného zákonníka a s ním súvisiacimi predpismi slovenského právneho poriadku. Všetky spory, ktoré vzniknú v súvislosti so zmluvou bude riešiť príslušný súd Slovenskej republiky.
4. Zmluva je vyhotovená v 6 (šiestich) rovnopisoch, 4 (štyri) rovnopisy pre objednávateľa a 2 (dva) rovnopisy pre zhotoviteľa.

5. Neplatnosť niektorého z ustanovení zmluvy nemá vplyv na platnosť ostatných ustanovení. Ak sa niektoré z ustanovení zmluvy stane neplatným z dôvodu rozporu s právnymi predpismi, zaväzujú sa obe zmluvné strany takéto ustanovenie nahradiť iným, ktoré najviac zodpovedá hospodárskym účelom a právnemu významu pôvodného ustanovenia.
6. Zmluvné strany vyhlasujú, že sú si vedomé všetkých následkov vyplývajúcich zo zmluvy, ich zmluvná voľnosť nie je ničím obmedzená a že im nie sú známe okolnosti, ktoré by im bránili platne uzavrieť zmluvu. V prípade, že taká okolnosť existuje, zodpovedajú za škodu, ktorá vznikne druhej zmluvnej strane na základe tohto vyhlásenia.
7. Zmluvné strany vyhlasujú, že zmluvu si riadne prečítali, jej obsahu porozumeli a táto plne zodpovedá ich skutočnej vôli, ktorú prejavili slobodne, vážne, určite a zrozumiteľne, bez omylu, bez časového tlaku alebo jednostranne nápadne nevýhodných podmienok, bez akéhokoľvek psychického alebo fyzického nátlaku.

V Bratislave, dňa.....

V Žiline, dňa.....

Za objednávateľa:

Za zhotoviteľa:

.....
Ing. Ľubomír Palčák
predseda predstavenstva

Špecifikácia predmetu diela

1. Názov:

Vypracovanie štúdie realizovateľnosti Tatranskej integrovanej dopravy (TID)

2. Východiská

- Zákon č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov,
- Vyhláška MDVRR SR č. 124/2012, ktorou sa vykonáva zákon č. 56/2012 Z.z. o cestnej doprave,
- Zákon č. 8/2009 Z.z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov,
- Vyhláška MV SR č. 9/2009, ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov,
- Zákon č. 513/2009 Z.z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, ktorý okrem iných právnych záväzných aktov Európskej Únie preberá aj právne záväzný akt – smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES zo 17.júna 2008 o interoperabilite systému železníc Spoločenstva v znení smernice Komisie 2009/131/ES zo 16.októbra 2009, smernica Komisie 2011/18/EÚ z 1. marca 2011,
- Zákon č. 514/2009 o doprave na dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a ďalšie súvisiace predpisy,
- Nariadenie ES 1371/2007 o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej doprave,
- Zmluva o dopravných službách vo verejnom záujme, uzatvorená medzi Železničnou spoločnosťou Slovensko a.s. a Ministerstvom dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR,
- Zmluva o službách vo verejnom záujme na roky 2009-2018,
- Stratégie a dokumenty dotknutých orgánov štátnej správy a samosprávy.

3. Cieľ riešenia

Štúdia bude podkladom pre:

- stanovenie organizačnej, riadiacej a regulačnej stránky preferovania VOD na infraštruktúrnej sieti regiónu,
- strategické rozhodovanie rozvoja VOD s prioritným postavením železničnej dopravy (TEŽ) v regióne,
- ďalšie riešenie otázok územného rozvoja dopravy,
- rozhodovanie a spracovanie podkladov pre zostavenie požiadaviek v novom operačnom programe integrovaná infraštruktúra pre programové obdobie 2014 – 2020.
- rozhodovanie o možnosti financovania realizácie Tatranskej integrovanej dopravy z Operačného programu Integrovaná infraštruktúra v programovom období 2014-2020.

4. Charakteristika projektu

Cieľom projektu je zadefinovať podmienky, ktorých splnenie je nevyhnutné pre vytvorenie funkčného IDS s využitím TEŽ ako nosného dopravného systému. Zároveň vypracuje návrh využitia infraštruktúry a vzájomnej nadväznosti (integrácie) železničnej a cestnej verejnej osobnej dopravy na území Vysokých Tatier a podhoria s cieľom položiť základ systémového riešenia zameraného na zníženie individuálnej automobilovej dopravy (IAD) a rozvoj uvedeného územia.

Spolu s rozvojom infraštruktúry a technologickým zázemím je potrebné určiť možnosti a zásady rozvoja vozidlového parku integrovaných módov dopravy vo vzťahu k deľbe dopravných, resp. prepravných výkonov.

Pri definovaní rozvoja dopravnej infraštruktúry a rozvoja vozidlového parku integrovaných módov dopravy, musia byť definované taktiež všetky podmienky na dodržanie prístupnosti, bezpečnosti, spoľahlivosti a použiteľnosti, zdravie a ochranu životného prostredia tak, aby definovaný rozvoj spĺňal všetky podmienky interoperability.

V štúdiu realizovateľnosti sa požaduje zdokumentovať výhody TEŽ ako nosného systému IDS v definovanom území Vysokých Tatier a podhoria. Taktiež sa požaduje navrhnuť využitie železničných tratí normálneho rozchodu predchádzajúcich definovaným územím, na rýchlejšie prepojenia jednotlivých urbanistických štruktúr nachádzajúcich sa v tomto území (Prepojenie Poprad Tatry – Štrba, Kežmarok – Poprad Tatry, ... v nadväznosti na TEŽ).

Štúdiá súčasne musí navrhnuť stratégiu a postupnosť krokov zavádzania IDS.

Touto štúdiou bude položený základ systémového riešenia kontinuálneho kvalitného rozvoja celého regiónu.

Spracovateľ vypracuje analýzu v rozsahu a kvalite tak, aby spĺňala všetky špecifické nároky a požiadavky ako sú nižšie zadefinované:

- I. Určenie účelu a cieľov spracovania štúdie
- II. Požiadavky vyplývajúce z existujúcich dokumentácií, odvetvových koncepcií a dokumentov
- III. Vymedzenie riešeného územia
- IV. Požiadavky na obsah štúdie realizovateľnosti
- V. Požiadavky na rozsah a spôsob spracovania textovej a grafickej časti štúdie realizovateľnosti
- VI. Požiadavky na prerokovanie štúdie realizovateľnosti
- VII. Prílohy zadania

I. Určenie účelu a cieľov spracovania štúdie

Skutočný priebeh rozvoja regiónu v posledných rokoch poukazuje na zaostávanie rozvoja infraštruktúry jednotlivých dopravných subsystémov za územným rozvojom, predovšetkým vo vzťahu k verejnej osobnej doprave (VOD). Výsledkom uvedeného sú prehlbujúce sa problémy v dopravnej obsluhu územia a vysoký nárast využívania IAD na úkor hromadnej dopravy. VOD sa musí stať hlavným prvkom rozvoja regiónu s prioritou koľajovej dopravy ako nosného dopravného systému. Naliehavá je preto aktualizácia potrieb VOD a ich celkový priemet do riešenia dopravnej obsluhy územia a rozvoja dopravnej infraštruktúry.

Hlavným cieľom štúdie je vypracovanie dokumentácie, ktorá svojím obsahom:

- zdokumentuje súčasný stav VOD v definovanom území z hľadiska existujúceho technického stavu a z hľadiska dostupnosti existujúcej infraštruktúry pre cestujúcu verejnosť vzhľadom k požiadavkám súčasnej platnej legislatívy, v ktorej sa kladie dôraz na prístupnosť pre tú časť infraštruktúry, ku ktorej má prístup cestujúca verejnosť, a ktorá musí byť prístupná osobám so zdravotným postihnutím a osobám so zníženou pohyblivosťou,
- analyzuje možnosti organizácie, riadenia a regulácie cestnej a železničnej VOD ako aj IAD,
- definuje organizačnú, časovú a technickú stratégiu zavedenia a rozvoja integrovaného dopravného systému (IDS),
- definuje finančnú a územnú udržateľnosť s možnosťami ďalšieho rozvoja regiónu.

Ďalšie ciele štúdie:

- a) Návrh možnosti vedenia nových a doplnenie, prípadne rekonštrukciu súčasných električkových tratí na území Vysokých Tatier a príľahlého podhoria s technickým riešením ich vzájomného prepojenia.

- b) Návrh funkčných prestupových uzlov (hubs) VOD s ich väzbou na postupnú realizáciu siete integrovanej dopravy so stanovením časových etáp výstavby. V rámci návrhu prestupových uzlov je potrebné zdefinovať všetky podmienky dodržania prístupnosti, bezpečnosti, spoľahlivosti a použiteľnosti, zabezpečenia zdravia a ochrany životného prostredia, vyžadované za účelom zabezpečenia interoperability definovaných prestupových bodov.
- c) Definovanie požiadaviek na výkonové a prevádzkové charakteristiky integrovaného systému a obsluhy územia, vrátane návrhu linkovania siete hromadnej dopravy, kapacity, intervalov a nadväznosti spojov, štandardov priestorovej a časovej dostupnosti, a pod.
- d) Definovanie výhľadových potrieb obnovy, rozšírenia resp. redukcie vozidlového parku jednotlivých dopravcov v rámci ID. Pri dopravcoch, na ktorých sa vzťahujú požiadavky zákona o interoperabilite, v rámci riešenia je nutné zdefinovať všetky podmienky, ktoré bude nutné pri obnove a rozšírení vozidlového parku zabezpečiť.
- e) Vypracovanie návrhu spoločného informačného systému, integrovanej tarify a jednotný systém predaja cestovných lístkov vrátane využitia systému cards nosičov (smart, mifaredesfire) a zabezpečením kompatibility výpravných a kontrolných systémov dotknutých dopravcov.

Pri navrhovaní prestupových uzlov riešiť prioritne tarifné body:

- Štrba
 - Poprad – Tatry
 - Tatranská Lomnica
 - Štrbské Pleso
 - Starý Smokovec
 - Kežmarok
 - Spišská Belá.
- f) Zdefinovanie pre rozvoj koľajovej dopravy územné požiadavky na líniové dopravné stavby (pre dynamickú dopravu) a dopravné plochy pre statickú dopravu a dopravné zariadenia (záchytné a odstavné parkoviská, parkoviská pre bicykle, prestupové terminály ...) vyplývajúce z navrhovaných riešení a súčasných legislatívnych požiadaviek (napr. v prípade železničnej dopravy definovať požiadavky smernice 2008/57/ES na prístupnosť, bezpečnosť, spoľahlivosť a použiteľnosť, zdravie a ochranu životného prostredia pre navrhované riešenie v štúdiu realizovateľnosti).
 - g) Analýza a posúdenie rozvojových a výhľadových dopravných charakteristík VOD modelovaním a stanovenie parametrov kvality s ich priemetom do reálneho návrhu riešenia.
 - h) Návrh strategickej časovej postupnosti etapizácie budovania IDS v regióne z hľadiska územného rozsahu a požiadaviek na dopravnú obsluhu.
 - i) Definovanie podmieňujúcej regulácie prípadného ďalšieho územného rozvoja regiónu z hľadiska obslužnosti a vybavenosti VOD orientovanej na koľajovú dopravu.

II. Požiadavky vyplývajúce z územnoplánovacej dokumentácie, odvetvových koncepcií a dokumentov

Pri spracovaní štúdie je potrebné dodržiavať, využiť a navrhnúť prípadné zmeny

- a) Platnej a aktualizovanej celomestskej územnoplánovacej dokumentácie – Územné plány miest a obcí v regióne Vysoké Tatry a podhorie, v znení zmien a doplnkov. S ohľadom na ciele spracovania štúdie treba rešpektovať funkčné plochy a reguláciu definovanú v platnom ÚPN s koordináciou pripravovaných zmien a doplnkov.
- b) Regionálnej územnoplánovacej dokumentácie – ÚPN VÚC Prešovského samosprávneho kraja, v znení zmien a doplnkov.
- c) Odvetvových koncepcií a dokumentov – reflektovať všetky dostupné odvetvové koncepcie, dokumenty a podklady na úrovni súvislostí s cezhraničným regiónom, regionálnych a mestských požiadaviek. Nadväznosť na už realizované regionálne rozvojové programy (Projekt „Budovanie a rekonštrukcia infraštruktúry cestovného ruchu v meste Vysoké Tatry“, projekt „Plánovaná cyklotrasa na území Euroregiónu TATRY“, rozvojové projekty zamerané na modernizáciu a rozvoj infraštruktúry leteckej dopravy z prostriedkov ERDF).

III. Vymedzenie riešeného územia

Územie je vymedzené regiónom Vysokých Tatier s nadväznosťou na spádové oblasti (od Liptova cez Spiš po Maguru vrátane trate č. 185) a zohľadnením cezhraničných väzieb na Poľsko. Pod pojmom región Vysoké Tatry rozumieme územie mesta Vysoké Tatry a príľahlého podhoria s administratívno - správnymi vonkajšími hranicami okresov Poprad a Kežmarok.

IV. Požiadavky na obsah štúdie

Štúdia realizovateľnosti bude obsahovať:

- Textovú časť vrátane ekonomickej analýzy a príslušných tabuliek,
- Grafickú časť.

Štúdia bude spracovaná v digitálnej forme kompatibilnej s kancelárskym balíkom MS Office (Word, Excel, PowerPoint, ...).

V. Požiadavky na rozsah a spôsob spracovania textovej a grafickej časti štúdie

Textová časť

Textová časť bude obsahovať analýzu súčasného stavu, opis navrhovaného riešenia a tabuľkovú, resp. obrázkovú časť, obsahujúcu prehľadnú zostavu číselných a grafických údajov popisujúcich súčasný stav a navrhovaný stav v členení:

1. Zhrnutie (Executive Summary)
2. Úvod
 - Základné údaje,
 - Hlavné ciele riešenia,
 - Legislatíva viažúca sa k danej problematike,
 - Vymedzenie riešeného územia.
3. Analýza riešeného územia
 - 3.1 Demografia

Opis a prognóza demografického vývoja v regióne Vysoké Tatry, okresoch Poprad, Kežmarok, prihraničnom regióne na strane Poľskej republiky a Prešovskom samosprávnom kraji.
 - 3.2 Dopravná infraštruktúra
 - Zmapovanie a opis cestnej verejnej siete, mestskej cestnej siete (infraštruktúra využívaná pre MHD), železničnej infraštruktúry pre cestujúcu verejnosť vzhľadom k prístupnosti tej časti infraštruktúry, ku ktorej má prístup cestujúca verejnosť, a ktorá musí byť prístupná osobám so zdravotným postihnutím a osobám so zníženou pohyblivosťou, jedná sa o zhodnotenie existujúceho stavu a stanovenie prijatia nevyhnutných opatrení pre súlad s požiadavkami súčasnej legislatívy na prístupnosť a vzájomnú bezbariérovú dostupnosť jednotlivých prístupových bodov dopravy (železničná infraštruktúra – infraštruktúra TEŽ – MHD).
 - Rozmiestnenie a štruktúra zastávok, strategických prestupových uzlov, staníc a verejných priestorov, prestupové body pešej, cyklistickej, leteckej a individuálnej dopravy ako súčasť prestupových uzlov IDS.
 - Dráha TEŽ a železničná dráha normálneho rozchodu – železničný spodok a zvršok (teleso, koľaje, výhybky), zabezpečovacie zariadenie (traťové a staničné), napájacia sústava, technické riešenie novonavrhnutých tratí – zásady a podmienky, napojenie na jestvujúcu trať (návrh prepojenia letiska Poprad Tatry a TEŽ), zhodnotenie súčasného stavu a stanovenie opatrení pre zapracovanie požiadaviek stanovených v

jednotlivých technických špecifikáciách interoperability na železničnú dráhu (železničný spodok a zvršok, zabezpečovacie zariadenia, napájacia sústava, atď).

- Analýza, skladba a technické parametre, finančné náklady vozidlového parku TEŽ.
- Analýza, skladba a technické parametre, finančné náklady vozidlového parku autobusovej dopravy.

3.3 Verejná osobná doprava (VOD)

- Zásady, trhový potenciál, dotačná politika, disproporcie, rozsah integrácie a požadované zmeny na systémový rozvoj.
- Základné kvalitatívne a kvantitatívne ukazovatele VOD v podmienkach regiónu Vysoké Tatry a priľahlých oblastí.

3.4 Základné disproporcie medzi individuálnou a verejnou osobnou dopravou na riešenom území

- Deľba prepravnej práce (rozsah výkonov) na riešenom území – mestská hromadná doprava, autobusová doprava, železničná doprava, nemotorová doprava a individuálna automobilová doprava (IAD).
- Vytvorenie funkčného IDS v regióne – predpoklad presunu výkonov z IAD, definovanie podmienok.
- SWOT analýza VOD – súčasný stav
- SWOT analýza VOD – stav po vytvorení IDS
- SWOT analýza stratégie prepojenia letiska a TEŽ.

4. Prognóza vývoja dopravy v regióne

4.1 Dopravný kapacitný model siete integrovanej dopravy

- a) Definovanie prepravných vzťahov v regióne a dopravnej obsluhy územia.
- b) Scenár prepravných vzťahov koľajovej, cestnej a leteckej verejnej osobnej dopravy, nemotorovej dopravy a IAD:
 - Denné prepravné špičky vo vzťahu k prepravným prúdmi (dochádzka do zamestnania, do školy, lekár, turisti) a zmeny počas a mimo sezóny (vplyv turizmu),
 - Vývoj prepravy počas dňa a vzájomné interakcie medzi dopravnými módmi (koľajová, cestná, letecká a nemotorová doprava, IAD),
 - Vývoj v časovom horizonte 5, 10 a 20 rokov.

5. Návrh technických riešení

5.1 Požiadavky na variantné riešenia

Každé variantné riešenie bude opísané stavebno-technickým riešením, definovaným prínosom pre rozvoj a dopravnú obsluhu územia, veľkosťou prepravných prúdov, kapacitou infraštruktúry (cestná, železničná), dopravným návrhom riešenia zastávok, staníc, prestupových uzlov.

5.2 Variantné riešenia

Na základe analýzy vyplývajúcej zo zdokumentovania súčasného stavu, vyhodnotenia nadväznosti spojov v jednotlivých prestupových uzloch a súbežnej dopravy na

jednotlivých reláciách, jestvujúcej kapacity objektov (budovy, priepustnosť tratí a staníc, koľajové kapacity a ďalšie zariadenia) budú vypracované nasledovné variantné riešenia:

- Nultý variant – vývoj súčasného stavu v prípade nerealizovania navrhovaných opatrení,
- Investičný variant I (minimálny) – s realizáciou len nevyhnutných investícií a opatrení pre vytvorenie a spustenie funkčného systému TID,
- Investičný variant TID II (maximálny) – s realizáciou investícií zameraných na rozvoj TID, t.j. zvýšenie priepustnosti a modernizácia infraštruktúry, vybudovanie prestupných terminálov, zvýšenie prepravnej kapacity na TEŽ – nákup nových vozidiel, rozšírenie železničnej infraštruktúry s napojením na letisko Poprad - Tatry, vybudovanie parkovísk – systém park and ride a park and bike.

5.3 Koordinácia dopravy riešeného územia s nosným dopravným systémom – TEŽ

- V rámci vybudovaného vnútorného ekologického železničného okruhu zdefinovať potenciálne prepravné prúdy s výstupom vhodne nastaveného pravidelného intervalu taktovej dopravy na jednotlivých traťových úsekoch s možnou diferenciaciou pre sezónne a mimosezónne obdobie s ohľadom na možnosti rozvoja infraštruktúry a mobilných prostriedkov.
- Zdefinovať prestupové časy v jednotlivých termináloch s prihliadnutím na potrebný prestup na iný druh dopravy. Modelové riešenie prestupového terminálu TID a prestupových časov pri zdefinovaných prepravných prúdoch cestujúcich a z toho vyplývajúci návrh zmien infraštruktúry.
- V rámci spádovej oblasti zdefinovať potenciálne prepravné prúdy pre konkrétne smery a koncové body s výstupom vhodne nastavených prípojev a vhodného dopravného napojenia (predĺženie železničnej infraštruktúry, využitie existujúcej cestnej infraštruktúry, prípadne iného vhodného dopravného napojenia (nutná diferenciacia pre sezónne a mimosezónne obdobie). Zdefinovanie potrebnej kapacity a možnosti dopravcov (ZSSK, SAD, ...).
- V rámci koordinácie vypracovať realizovaný návrh delenia dopravných výkonov aj na základe predpokladov vyššie stanovených v rámci zdefinovaného územia a rozsah dopravných výkonov nutný na spustenie IDS.

6. Environmentálne posúdenie variantov

7. Nákladovo-výnosová analýza variantov (CBA)

- Investičné a prevádzkové náklady a harmonogram implementácie
- Ekonomická analýza jednotlivých variantov
- Finančná analýza jednotlivých variantov
- Citlivostná analýza.

8. Závěry

- Vyhodnotenie / návrh optimálneho postupu

VI. Požiadavky na prerokovanie štúdie

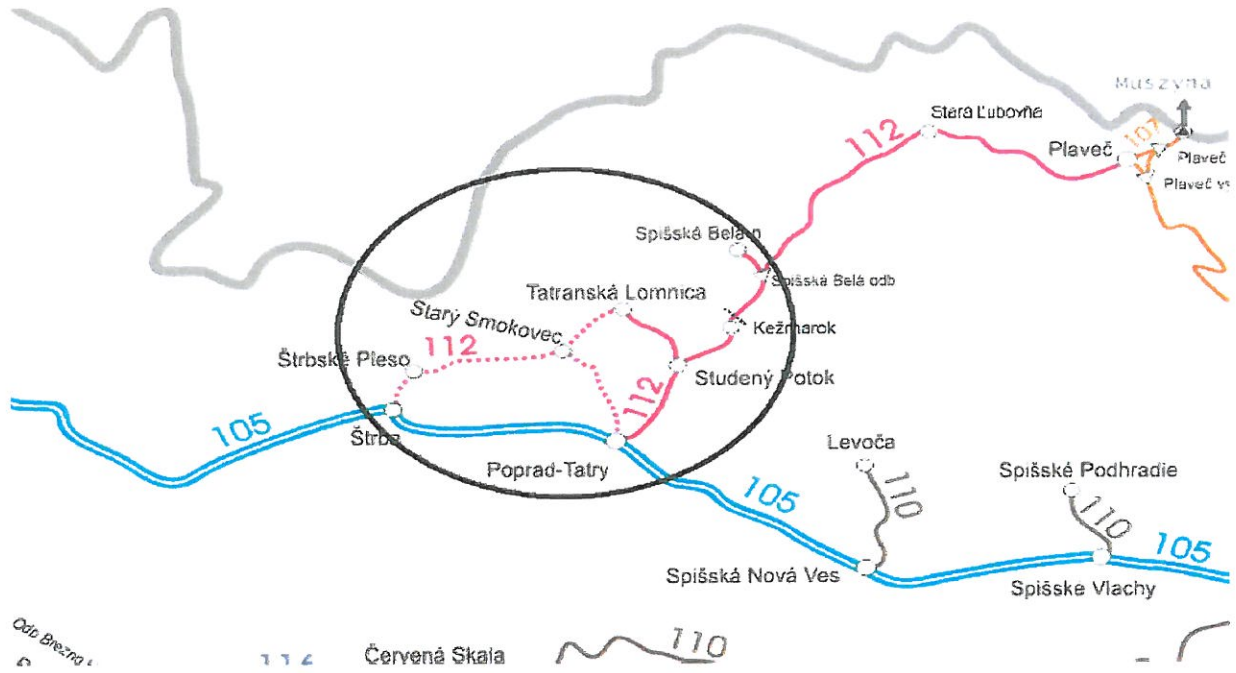
Štúdia realizovateľnosti preukáže možnosti, vhodnosť, časovú návaznosť a potrebu investovania do budovania infraštruktúry TEŽ a cestnej infraštruktúry v rámci regiónu s cieľom zabezpečiť potreby IDS v spádovej oblasti Vysokých Tatier.

Štúdia bude tvoriť jeden z podkladov na prípravu Žiadosti o nenávratný finančný príspevok z Európskej Únie pre plánované projekty v rámci programového obdobia 2014-2020.

V zmysle uvedeného je potrebné štúdiu prerokovať so všetkými dotknutými orgánmi štátnej správy a samosprávy, správcami príslušnej infraštruktúry a prevádzkovateľmi dopravy

VII. Prílohy zadania

PRÍLOHA Č. 1 – MAPA – VYMEDZENIE RIEŠENÉHO ÚZEMIA (REGIÓNU)



Cenová špecifikácia

<i> Vypracovanie štúdie realizovateľnosti Tatranskej integrovanej dopravy (TID)</i>	Suma v EUR bez DPH	Suma DPH v EUR	Suma v EUR s DPH
Úvod	3 582,19	716,44	4 298,63
Analýza riešeného územia	26 074,00	5 214,80	31 288,80
Prognóza vývoja dopravy v regióne	11 463,01	2 292,60	13 755,61
Návrh technických riešení	28 786,05	5 757,21	34 543,25
Environmentálne posúdenie variantov	9 726,19	1 945,24	11 671,43
Nákladovo-výnosová analýza variantov (CBA)	18 303,47	3 660,69	21 964,17
Záver	4 863,09	972,62	5 835,71
Spolu*	102 798,00	20 559,60	123 357,60

* Celková cena spolu má zahrňovať všetky náklady súvisiace s predmetom zákazky opísaným v časti B.1 Opis predmetu zákazky (Spracovateľ vypracuje analýzu v rozsahu a kvalite tak, aby spĺňala všetky špecifické nároky a požiadavky ako sú v tejto časti B.1 zadané)