

SMLOUVA O SPOLUPRÁCI

kterou na základě vzájemného konsenzu a za účelem dosažení společných záměrů uzavírají
níže uvedeného dne, měsíce a roku a za následujících podmínek tyto smluvní strany:

Statutární město Brno

se sídlem: Dominikánské náměstí 196/1, 602 00 Brno

IČO: 44992785

DIČ: CZ 44992785

Zastoupené JUDr. Markétou Vaňkovou, primátorkou města Brna

Číslo smlouvy:

na straně jedné a dále také jen jako „**Statutární město Brno**“ nebo „**Město**“

a

Ředitelství silnic a dálnic ČR, IČ: 659 93 390

Sídlem: Na Pankráci 546/56, 140 00 Praha – Nusle

IČ: 65993390

DIČ: CZ 65993390

Zastoupené Mgr. Davidem Fialou, ředitelem Závodu Brno, na základě plné moci

Číslo smlouvy:

na straně druhé a dále také jen jako „**Ředitelství silnic a dálnic**“ nebo „**ŘSD**“

Preamble

Vzhledem k tomu, že:

- (a) **Statutární město Brno** je subjektem majícím zájem na zlepšení dopravní situace ve městě Brně, a to mj. ve vazbě na zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy související s výstavnickou činností, zajišťovanou ze strany BVV a.s., a připravovanou stavbou Multifunkčního sportovního a kulturního centra (dále jen „MSKC“), umístěného při ulici Baueroва, jež je součástí tzv. velkého městského okruhu města Brna (dále také jen jako „VMO“), kdy **Statutární město Brno** má v dané souvislosti zejména zájem spolupracovat při přípravě a vlastní realizaci níže blíže specifikované stavby, na jejichž základě dojde mimo jiné k vybudování (realizaci) stavebních objektů v zájmu **Statutárního města Brna**,
- (b) **Ředitelství silnic a dálnic** je subjektem, jehož základním předmětem činnosti je výkon vlastnických práv státu k nemovitostem tvořícím dálnice a silnice I. třídy, zabezpečení správy, údržby a oprav dálnic a silnic I. třídy a zabezpečení výstavby a modernizace dálnic a silnic I. třídy, kdy **Ředitelství silnic a dálnic** v současné době připravuje realizaci níže blíže specifikované stavby, primárně eliminující dopravní nedostatky dopravního řešení VMO v lokalitě od ulice Křížkovského až po MÚK Hlinky (dále jen „VMO podél BVV“) a současně řešící změny dopravní zátěže dotčeného úseku VMO ve vazbě na dokončení stavby I/42 VMO Brno, Žabovřeská, výstavbu MSKC a navazujících celoročně využitelných velkokapacitních parkovacích ploch, jež tvoří tzv. východní segment VMO, na jejichž základě dojde mimo jiné k vybudování (realizaci) stavebních objektů v zájmu státu,

- (c) spolupráce **Statutárního města Brna a Ředitelství silnic a dálnic** (uvedené subjekty dále společně také jen jako „smluvní strany“ a jednotlivě „smluvní strana“) se s ohledem na jejich společné koncepční zájmy jeví být oboustranně i celospolečensky přínosnou,

rozhodly se smluvní strany sjednat bližší podmínky vzájemné spolupráce a uzavřít tuto smlouvu o spolupráci.

Článek I. Předmět spolupráce

- 1.1 Smluvní strany prohlašují, že jejich společným zájmem je realizace úprav části VMO podél BVV, připravovaných pod názvem „**I/42 BRNO VMO Bauerova**“ (dále jen „Stavba“), které jsou rovněž blíže specifikované v záměru projektu Stavby, jenž je **přílohou č. 1** této smlouvy.

a za tímto účelem se smluvní strany zavazují spolupracovat a poskytnout si vzájemnou součinnost, to vše v souladu s touto smlouvou.

- 1.2 Smluvní strany současně prohlašují, že Stavba zahrnuje

- a) stavební objekty, jež budou realizované v zájmu ŘSD, financované z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury (dále jen „**SFDI**“) či z jiných zdrojů mimo zdroje Města (dále též jen „**Stavební objekty v zájmu ŘSD**“)
- b) stavební objekty, jež budou realizované v zájmu Města, financované z prostředků Města, do vlastnictví Města (dále též jen „**Stavební objekty v zájmu Města**“)
- c) stavební objekty, jež mají charakter vyvolaných investic kterýchkoliv stavebních objektů realizovaných v rámci Stavby, ve smyslu zákona č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů a souvisejících zákonných norem, financované ze zdrojů ŘSD (dále jen „**Stavební objekty charakteru vyvolaných investic**“ nebo též „**Vyvolané investice**“)

Stavební objekty v zájmu ŘSD a Stavební objekty charakteru vyvolaných investic dále též označované jako „**Stavební objekty realizované v zájmu státu**“.

- 1.3 Smluvní strany ujednávají, respektive **Ředitelství silnic a dálnic** se touto smlouvou v souvislosti s přípravou a realizací Stavby zavazuje, že ke Stavbě specifikované v předchozím odstavci:

- a) zajistí na své náklady zpracování příslušných technických studií Stavby;
- b) zajistí na své náklady zpracování příslušných investičních záměrů Stavby;
- c) zajistí na své náklady vyhotovení dokumentace pro územní rozhodnutí Stavby (včetně zajištění vydání územního rozhodnutí ke Stavbě), která bude rozdělena na Stavební objekty v zájmu státu a Stavební objekty v zájmu Města;
- d) zajistí na své náklady výkup a majetkoprávní vypořádání všech nemovitých věcí nezbytných pro realizaci Stavebních objektů v zájmu státu;
- e) zajistí společně s Městem vyhotovení dokumentace pro stavební povolení Stavby, která bude rozdělena na Stavební objekty v zájmu státu a Stavební objekty v zájmu Města, a to za podmínek definovaných dále, přičemž současně zajistí částečné financování projektové dokumentace pro stavební povolení Stavby, a to co do částky, která bude odpovídat podílu Stavebních objektů vybudovaných (realizovaných) v zájmu státu.
Podíl nákladů bude stanoven na základě předpokládaného rozpočtu Stavby, stanoveného ve vazbě na zpracovanou související dokumentaci pro územní rozhodnutí stavby;
- f) zajistí vydání všech stavebních povolení ke Stavbě
- g) zajistí společně s Městem vyhotovení projektových dokumentací pro provádění Stavby, která bude rozdělena na Stavební objekty v zájmu státu a Stavební objekty v zájmu Města, a to za

podmínek definovaných dále, přičemž současně zajistí částečné financování projektové dokumentace pro provádění stavby, a to co do částky, která bude odpovídat podílu Stavebních objektů vybudovaných (realizovaných) v zájmu státu.

Podíl nákladů bude stanoven na základě předpokládaného rozpočtu Stavby, stanoveného ve vazbě na zpracovanou související dokumentaci pro stavební povolení dané stavby;

- h) zajistí financování těch stavebních objektů, které budou v souvislosti se Stavbou budovány (realizovány) v zájmu státu.

1.4 Smluvní strany ujednávají, respektive **Statutární město Brno** se touto smlouvou v souvislosti s přípravou a realizací Stavby zavazuje, že:

- a) v případě potřeby zajistí soulad územního plánu **Statutárního města Brna** se zvoleným řešením Stavby;
- b) zajistí na své náklady výkup a majetkoprávní vypořádání všech nemovitých věcí nezbytných pro realizaci těch stavebních objektů, jež budou realizovány v zájmu **Statutárního města Brna**;
- c) zajistí společně s ŘSD vyhotovení dokumentace pro stavební povolení Stavby a projektové dokumentace pro provádění Stavby, která bude rozdělena na Stavební objekty v zájmu státu a Stavební objekty v zájmu Města
- d) zajistí částečné financování projektové dokumentace pro stavební povolení a projektové dokumentace pro provádění stavby, a to co do částky, která bude odpovídat podílu stavebních objektů vybudovaných (realizovaných) v zájmu **Statutárního města Brna**; Podíl nákladů bude stanoven v souladu s ustanovením písm. e) a g) článku 1.3 této smlouvy;
- e) zajistí financování těch stavebních objektů, které budou v souvislosti se Stavbou vybudovány (realizovány) v zájmu **Statutárního města Brna**, kdy smluvní strany prohlašují, že podíl **Statutárního města Brna** na těchto nákladech odpovídající stavebním objektům vybudovaným (realizovaným) v jeho zájmu, nepřekročí 5% celkových nákladů Stavby.

1.5 Smluvní strany se zavazují, že v rámci přípravy Stavby, během její realizace a rovněž po její realizaci, zajistí funkčnost a plynulost městské hromadné dopravy, která bude Stavbou dotčena, a dopady Stavby na městskou hromadnou dopravu v rámci daných možností eliminovat. Smluvní strany se dohodly, že náklady spojené se zajištěním náhradní městské hromadné dopravy zajistí v poměru podle podílu nákladů na vybudování stavebních objektů realizovaných v zájmu té které smluvní strany, stanoveného na základě výsledků veřejné zakázky na stavební práce Stavby.

1.6 Smluvní strany se tímto zavazují, že spolu v budoucnu uzavřou smlouvu o spolupráci týkající se Stavby, v níž zejména blíže vymezí a konkretizují svá práva a své povinnosti předvídané touto smlouvou a související se Stavbou, jež budou vycházet a respektovat zásady specifikované v následujícím článku, a to nejpozději do 6 měsíců od nabytí právní moci územního rozhodnutí Stavby.

1.7 Smluvní strany souhlasně konstatují, že ke dni uzavření této smlouvy činí odhadované náklady na přípravu a realizaci Stavby částku ve výši celkem 342.818.000,- (bez DPH). Smluvní strany současně souhlasně konstatují, že ke dni uzavření této smlouvy činí odhadované stavební náklady na realizaci Stavby částku ve výši celkem 301.442.000,- Kč (bez DPH). Nedílnou součástí přílohy č. 1 této smlouvy je i odhad stavebních nákladů Stavby.

Článek II.

Zásady spolupráce a vzájemné součinnosti

- 2.1. Smluvní strany se zavazují k zajištění účelu uvedeného v této smlouvě spolu vzájemně komunikovat, informovat se vzájemně o okolnostech významných pro naplnění účelu této smlouvy, operativně spolu projednávat veškeré záležitosti společného zájmu a poskytovat si vzájemnou součinnost při naplnění účelu této smlouvy.
- 2.2. Smluvní strany se zavazují k vzájemnému a průběžnému informování o stavu a průběhu zabezpečování účelu této smlouvy.
- 2.3. Smluvní strany jsou povinny řádně a včas plnit všechny závazky v souladu s touto smlouvou, stejně jako v souladu se smlouvou o spolupráci se Stavbou související (k tomu rovněž viz ujednání článku I. odst. 1.4 této smlouvy).
- 2.4. Smluvní strany jsou povinny zdržet se jakékoliv činnosti, která by mohla ztížit dosažení účelu této smlouvy.
- 2.5. ŘSD jedná vůči třetím osobám ve věcech touto smlouvou spadajících do jeho povinností samostatně a svým jménem.
- 2.6. Město jedná vůči třetím osobám ve věcech touto smlouvou spadajících do jeho povinností samostatně a svým jménem.
- 2.7. Smluvní strany se zavazují řešit případné spory vzniklé při plnění účelu této smlouvy smírnou cestou a vzájemným jednáním spjícím k dohodě stran.
- 2.8. Smluvní strany se dohodly, že jménem zadavatelů u veřejných zakázek, souvisejících s předmětem smlouvy, v nichž budou obě smluvní strany zadavatelem, bude vůči třetím osobám jednat ŘSD.
- 2.9. ŘSD se zavazuje, že při výběru poskytovatelů služeb a zhotovitelů stavebních prací nezbytných pro úspěšné zajištění přípravy a vlastní realizace Stavby bude jménem zadavatelů postupovat v souladu s platným zákonem o zadávání veřejných zakázek. Město se zavazuje poskytnout veškerou potřebnou součinnost k zadání veřejných zakázek
S respektováním práv a povinností ŘSD i Města v rámci přípravy a realizace veřejných zakázek, specifikovaných touto smlouvou, nesou ŘSD a Město veškerou odpovědnost za dodržení podmínek a postupů dle platného zákona o zadávání veřejných zakázek, a to společně a nerozdílně.
- 2.10. Smluvní strany se dohodly, že v případě potřeby změn závazku ze smluv, jejichž předmětem bude poskytovaná služba či stavební práce, nezbytné pro zajištění úspěšné realizace Stavby, bude jejich rozsah a forma zasmluvnění koordinována tak, aby nedošlo k podstatným změnám závazků ve smyslu ustanovení souvisejícího zákona o zadávání veřejných zakázek.
- 2.11. Koordinací administrace změn závazku ze smluv v rámci smluvních vztahů, jež budou výsledkem zadávacích řízení souvisejících s předmětem smlouvy, je pověřeno ŘSD.
- 2.12. Smluvní strany se dohodly, že Správce stavby, ve smyslu Smluvními podmínkami pro výstavbu pozemních a inženýrských staveb projektovaných objednatelem, pokud tyto budou užity při uzavírání smluv na realizaci stavebních prací, nezbytných pro úspěšnou realizaci Stavby, bude jmenován ze strany ŘSD. Asistenta správce stavby, ustanoveného dle předchozí věty, pro Stavební objekty v zájmu Města bude navrhovat Město.

Článek III. Financování Stavby

- 3.1. Smluvní strany ujednávají, že jejich finanční prostředky, věci či jiné majetkové hodnoty nebudou v souvislosti se Stavbou sdružovány.
- 3.2. Každá smluvní strana se zavazuje financovat přípravu a realizaci svých objektů souvisejících se Stavbou (tj. objekty realizované v zájmu té které smluvní strany) samostatně.
- 3.3. Úhrada nákladů za služby a stavební práce bude prováděna na základě samostatných a oddělených faktur vystavovaných pro každou smluvní stranu zvlášť, a to v souladu s rozdělením Stavby na objekty realizované v zájmu státu a objekty realizované v zájmu **Statutárního města Brna**, pokud nebude smluvně ujednáno jinak.

Článek IV. Majetkoprávní vypořádání

- 4.1. Smluvní strany se výslovně dohodly na majetkoprávním vypořádání stavebních objektů realizovaných v rámci Stavby tak, že:
 - a) Výlučným vlastníkem Stavebních objektů v zájmu Města bude Město. Toto platí s výjimkou součástí a příslušenství věcí hlavních tak, jak jsou stanoveny v ust. § 12 až 14 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, jejichž vlastníkem bude vlastník věci hlavní.
 - b) Výlučným vlastníkem Stavebních objektů v zájmu ŘSD bude ŘSD. Toto platí s výjimkou součástí a příslušenství věcí hlavních tak, jak jsou stanoveny v ust. § 12 až 14 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, jejichž vlastníkem bude vlastník věci hlavní, a s výjimkou vyvolaných stavebních objektů, jejichž vlastníkem následně může být i třetí osoba.
- 4.2. Městem získané nemovité věci pro potřeby výstavby Stavebních objektů v zájmu státu budou smluvně převedeny ze strany Města na ŘSD, a to přednostně směnnou smlouvou.
- 4.3. Ze strany ŘSD získané nemovité věci pro potřeby výstavby Stavebních objektů v zájmu Města budou smluvně převedeny ze strany ŘSD na Město, a to přednostně směnnou smlouvou.
- 4.4. ŘSD se zavazuje získat nemovité věci, k nimž příslušnost hospodaření svědčí Úřadu pro zastupování státu ve věcech majetkových, přičemž následné vypořádání těchto nemovitých věcí mezi stranami bude realizováno formou uzavření směnné smlouvy, přičemž pro ocenění majetku se užije čl. 4.5. této smlouvy a smluvní strany se navzájem zavazují za těchto podmínek takové směnné smlouvy uzavřít a dané nemovité věci v rámci směny převzít.
- 4.5. Pro uzavření směnné smlouvy platí, že majetek, který je předmětem směny, nabytý směňující smluvní stranou
 - a) do doby ukončení provádění Stavby v terénu bude při ocenění majetku v rámci směny jeho hodnota stanovena postupem dle zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon 416/2009 Sb.“), a tedy pro ocenění předmětných nemovitých věcí převáděných z vlastnictví Města do vlastnictví České republiky s příslušností hospodaření ŘSD se použije cena, za kterou Město předmětnou nemovitou věc do svého vlastnictví nabylo, nebo cena obvyklá stanovená znaleckým posudkem pořízeným ze strany a na náklady ŘSD, a to cena nižší, pro ocenění předmětných nemovitých věcí převáděných z vlastnictví České republiky s příslušností hospodaření ŘSD do vlastnictví Města, a to cena obvyklá stanovená znaleckým posudkem pořízeným ze strany a na náklady ŘSD,
 - b) od okamžiku uvedení předmětné Stavby do zkušebního provozu či zahájení kolaudace bude při ocenění majetku v rámci směny jeho hodnota stanovena postupem dle zákona

č. 219/2000 Sb., o majetku České republiky a jejím vystupování v právních vztazích, ve znění pozdějších předpisů, a tedy pro ocenění předmětných nemovitých věcí převáděných z vlastnictví Města do vlastnictví České republiky s příslušností hospodaření ŘSD se použije cena zjištěná stanovená znaleckým posudkem pořízeným ze strany a na náklady ŘSD, pro ocenění předmětných nemovitých věcí převáděných z vlastnictví České republiky s příslušností hospodaření ŘSD do vlastnictví Města, a to cena obvyklá stanovená znaleckým posudkem pořízeným ze strany a na náklady ŘSD.

- 4.6. Pro uzavření kupní smlouvy pak platí, že kupní cena bude v kupní smlouvě mezi stranami sjednána ve výši, za kterou Město předmětnou nemovitou věc do svého vlastnictví nabylo, pakliže cena stanovená dle znaleckého posudku, zpracovaného v souladu s ustanovením § 3b odst. 2 zákona č. 416/2009 Sb., bude vyšší.

V případě, kdy kupní cena, za kterou Město předmětnou nemovitou věc do svého vlastnictví nabylo, bude vyšší než cena stanovená znaleckým posudkem, bude v kupní smlouvě mezi stranami kupní cena sjednána v této výši s tím, že takto sjednaná kupní cena nesmí převýšit cenu sjednanou za použití ustanovení § 3b odst. 1 zákona č. 416/2009 Sb.

- 4.7. Smluvní strany se dále zavazují, že nejpozději do dvou let po dokončení Stavby a vydání posledního kolaudačního souhlasu k poslednímu stavebnímu objektu dané Stavby mezi sebou dokončí majetkoprávní vypořádání pozemků situovaných pod Stavbou tak, aby výlučným vlastníkem pozemků pod Stavebními objekty v zájmu ŘSD byla Česká republika s příslušností hospodaření ŘSD a výlučným vlastníkem pozemků pod Stavebními objekty v zájmu Města bylo Město.

Článek V. Trvání smlouvy

- 5.1. Tato smlouva se uzavírá na dobu určitou, a to na dobu 10 let. V případě, že v této době bude zahájeno samotné provádění Stavby, resp. kteréhokoliv jejího stavebního objektu v terénu, prodlužuje se tato doba do doby úplné kolaudace nebo do úplného majetkoprávního vypořádání smluvních stran v závislosti na tom, která z daných skutečností nastane později.

Článek VI. Společná a závěrečná ujednání

- 6.1. Otázky touto smlouvou výslovně neupravené se řídí platnými právními předpisy České republiky, zejména pak příslušnými ustanoveními zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, ve znění pozdějších předpisů, a ostatními souvisejícími právními předpisy.
- 6.2. Tato smlouva byla vyhotovena ve dvou (4) stejnopisech s platností originálu, přičemž každá ze smluvních stran obdrží po dvou (2) vyhotoveních.
- 6.3. Jakékoliv změny a doplňky této smlouvy musí být učiněny písemnou formou číslovanými dodatky a se souhlasem obou smluvních stran.
- 6.4. Nevynutitelnost a/nebo neplatnost a/nebo neúčinnost kteréhokoli ujednání této smlouvy neovlivní vynutitelnost a/nebo platnost a/nebo účinnost jejích ostatních ujednání. V případě, že by jakékoli ujednání této smlouvy mělo pozbýt platnosti a/nebo účinnosti, zavazují se tímto smluvní strany zahájit jednání a v co možná nejkratším termínu se dohodnout na přijatelném způsobu provedení záměrů obsažených v takovém ujednání této smlouvy, jež platnosti a/nebo účinnosti a/nebo vynutitelnosti pozbylo.

- 6.5. Smluvní strany tímto na sebe přebírají nebezpečí změny okolností a svými níže připojenými podpisy na této smlouvě převzetí nebezpečí změny okolností stvrzují a potvrzují.
- 6.6. Smluvní strany tímto souhlasně prohlašují, že v souvislosti s uzavřením této smlouvy mimo ta ujednání, která jsou výslovně uvedena v textu této smlouvy výše, mezi sebou neujednaly ústně ani jinou formou jakékoli výhrady či podmínky připouštějící změnu nebo zánik práv a povinností z této smlouvy ani jakákoli jiná vedlejší ujednání (např. ujednání o smluvní pokutě). Smluvní strany v dané souvislosti dále ujednávají, že jakákoli vedlejší ujednání při této smlouvě mezi nimi musí být učiněna písemně, jinak nejsou ani platná ani účinná.
- 6.7. Smluvní strany výslovně a bezvýhradně ujednávají pro případ, že si smluvní strana, které je (bude) doručována jakákoli písemnost v souvislosti s touto smlouvou, tuto nepřevzme, že se má za to, že písemnost je jí doručena pátý (5.) den následující po dni, v němž byla předána k poštovní přepravě za účelem jejího doručení na adresu uvedenou výše jako její sídlo nebo jinou adresu, kterou jako svou adresu pro doručování dříve prokazatelně písemně sdělila druhé smluvní straně.
- 6.8. Žádná smluvní strana neprozradí žádné osobě, ani nepoužije nebo nevyužije pro jakýkoli účel žádné informace, jež získá nebo již získala při realizaci této smlouvy o druhé straně, pokud by tímto druhé smluvní straně měla nebo mohla vzniknout jakákoli újma na majetku nebo dobrém jméně. Obě strany této smlouvy jsou rovněž povinny zachovávat mlčenlivost také o všech skutečnostech, jejichž vyznění třetí osobě by mohlo druhé smluvní straně, popřípadě třetí osobě s touto stranou jednající ve shodě, nebo jejich zaměstnancům, přivodit újmu.
- 6.9. Smluvní strany potvrzují, že si tuto smlouvu před jejím podpisem přečetly a porozuměly jejímu obsahu. Na důkaz toho připojují své podpisy.
- 6.10. Smluvní strany jsou povinnými subjekty dle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů a dále jsou osobami dle ust. § 2 odst. 1 písmeno b) a c) zákona č. 340/2015 Sb., o zvláštních podmínkách účinnosti některých smluv, uveřejňování těchto smluv a o registru smluv (zákon o registru smluv). Smluvní strany se dohodly, že obsah (kopii) celé této smlouvy uveřejní v registru smluv ŘSD. Smluvní strany souhlasí s poskytnutím obsahu (kopie) této smlouvy jakoukoliv ze smluvních stran kterékoliv osobě postupem dle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů. Smluvní strany výslovně uvádí, že tato smlouva neobsahuje žádné jejich obchodní tajemství, ani jiné informace, které by nemohly být zveřejněny či poskytnuty dle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů. Za shora uvedená ujednání či postup dle těchto ujednání si nebudou smluvní strany nic platit ani jinak nahrazovat či poskytovat. Tato ujednání zůstávají zachována i v případě zániku této smlouvy, či v případě její neplatnosti, neboť podle vůle smluvních stran mají zůstat platnými a účinnými bez ohledu na smlouvu samotnou.
- 6.11. Smluvní strany za účelem naplnění požadavků zákona č. 340/2015 Sb., o zvláštních podmínkách účinnosti některých smluv, uveřejňování těchto smluv a o registru smluv (dále také jen jako „zákon o registru smluv“), ujednávají, že elektronický obraz textového obsahu této smlouvy v otevřeném a strojově čitelném formátu včetně metadat podle ustanovení § 5 odst. 5 zákona o registru smluv, bude uveřejněn vložení do registru smluv coby informačního systému veřejné správy. Smluvní strany v dané souvislosti dále ujednávají, že uveřejnění dle předchozí věty zajistí **Ředitelství silnic a dálnic**, a to do třiceti (30) dní ode dne uzavření této smlouvy.
- 6.12. Tato smlouva nabývá účinnosti dnem jejího uveřejnění prostřednictvím registru smluv. Smluvní strany současně berou na vědomí, že jestliže tato smlouva nebude uveřejněna prostřednictvím registru smluv ani do tří (3) měsíců ode dne, kdy byla uzavřena, platí, že je zrušena od počátku.

Doložka

podle § 41 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích (obecním zřízení), v platném a účinném znění

Tato smlouva byla ve výše uvedeném znění schválena Zastupitelstvem města Brna na Z...../..... zasedání konaném dne 2020.

Přílohy: **č. 1 – Návrh záměru Stavby**

V Brně, dne:

V Brně, dne:

Statutární město Brno
JUDr. Markéta Vaňková,
primátorka

Ředitelství silnic a dálnic ČR
Mgr. David Fiala
ředitel Závodu Brno ŘSD



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

Záměr projektu

I/42 Brno VMO Bauerova

Ev.č. 500 151 0002

Objednatel:

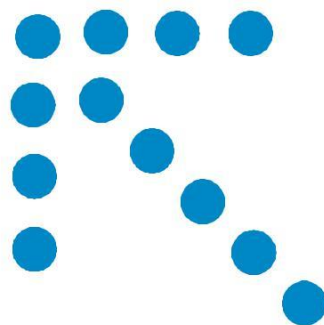
Ředitelství silnic a dálnic ČR
Na Pankráci 546/56
140 00 Praha 4

Zhotovitel:

PK OSSENDORF s.r.o.
Tomešova 503/1
602 00 Brno

Předmět:

Záměr projektu



11/2019

Ředitelství silnic a dálnic ČR
Na Pankráci 546/56
145 05 Praha 4

IC: 65993390
DIČ: CZ65993390

ZÁMĚR PROJEKTU

investiční akce I/42 Brno VMO Bauerova

1 Identifikační údaje projektu

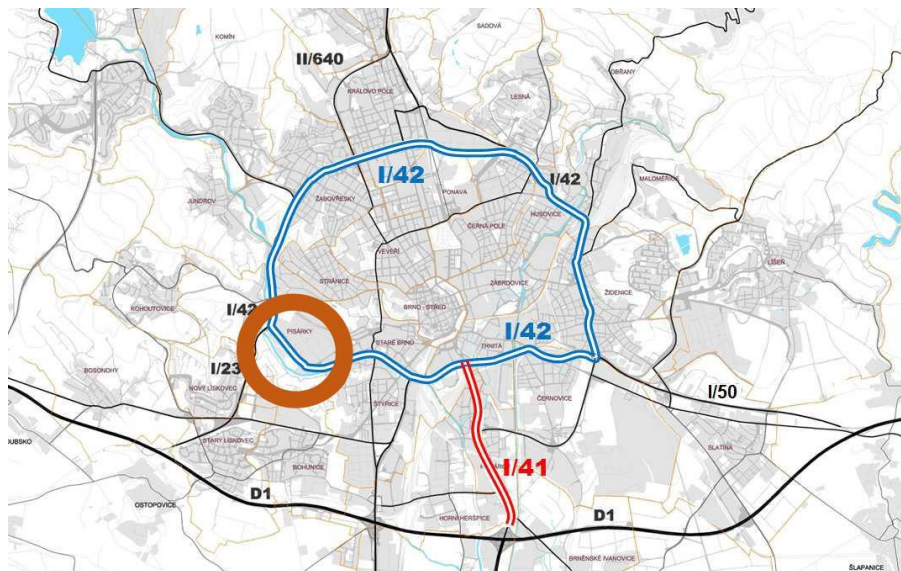
číslo projektu: ev.č. 500 151 0002
název projektu: **I/42 Brno VMO Bauerova**
místo realizace (kraj): Jihomoravský

Předpokládané celkové investiční náklady v cenové úrovni roku:		2017
položka	tis. Kč (bez DPH)	tis. Kč (vč. DPH)
Veřejné rozpočty – doprava –(SFDI , OP Doprava, TEN-T, EIB)	342 817,976	414 469,551
Ostatní veřejné zdroje (uvést zdroj)		
Soukromé zdroje		
Celkem	342 817,976	414 469,551

¹⁾ uvede se číslo, pokud již bylo přiděleno

2 Popis stávajícího stavu a zdůvodnění nezbytnosti realizace projektu:

Záměr projektu řešeného úseku silnice I/42 VMO Brno v oblasti od vjezdové brány Brněnského výstaviště číslo 4 po MÚK Hlinky je zpracován na podkladě studie „Multifunkční sportovní a kulturní centrum - studie zajištění dopravní obslužnosti BVV-západ s vazbou na VMO“, dále **MFSKC**, zpracované PK Ossendorf v roce 2019.



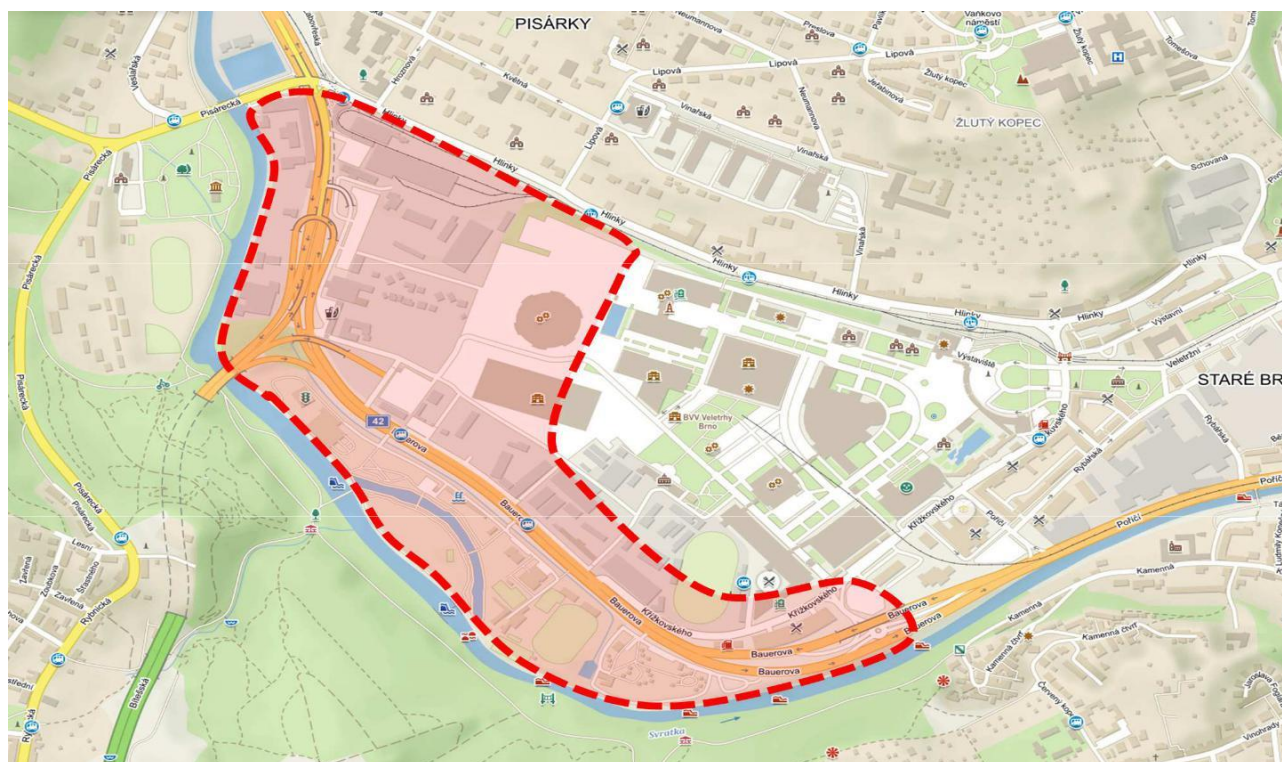
obr. 1 Řešený úsek VMO

Cílem studie bylo řešit dotčené území jako celek z pohledu přípravy zadání pro jednotlivé investory v území a pro další projektovou přípravu staveb souvisejících s uvažovanou výstavbou haly pro uspořádání zápasů mistrovství světa v ledním hokeji, které by se zde mělo konat v roce 2024.

Studie prověřila možnosti:

- Dopravního řešení v dotčené oblasti VMO
 - o Úpravu sil. I/42 VMO v dotčené oblasti
 - o Úpravu MÚK Pražská radiála – Hlinky (v potřebné/možné úpravě)
 - o Dopravně inženýrské vyhodnocení
 - o Koncepte vodohospodářského řešení odvodnění komunikací
 - o Zásahů do koncepce vedení linek a kapacit MHD
- Dopravního řešení uvnitř území „západní část BVV“ a to včetně:
 - o Problematika MHD
 - o Napojení Víceúčelové haly a P+R
- Podmínky pro pěší a cyklodopravu
- Aspekty statické dopravy z pohledu potřeb MFSKC, BVV, P+R i dalších aktivit v území
- Zajištění procesu zjišťovacího řízení včetně zpracování oznámení dle zákona č. 100/2001 Sb.
- Urbanisticko - architektonické aspekty

Za řešené území lze uvažovat dotčené území BVV, a to od ulice Křížkovského – cca 4. brána BVV až po MÚK Hlinky – tedy celý průběh VMO podél BVV, a to včetně potřebných úprav VMO a mimoúrovňových křižovatek. Na severní straně je to pak ulice Hlinky, a to od MÚK Hlinky po oblast zastávek Lipová. Z hlediska hromadné dopravy bude řešena oblast areálu DPmB v návaznosti na již probíhající projekční úpravu uvnitř tramvajové vozovny. Zásah do BVV se předpokládá v dříve stanovených liniích – osa „Lipová – Riviéra“



obr. 2 Zájmová oblast

Stávající stav

Stavba je situovaná v úseku od kruhového objezdu u 4. Brány až 9. Bráně BVV, kde v dnešní době je vybudována komunikace první třídy ve 4-pruhovém uspořádání, avšak bez středních dělících prvků a téměř bez prvků zajišťujících bezpečnost a plynulost dopravy, jako např. řízení dopravy u vjezdu Hasičského sboru. Dalšími vážnými dopravními závadami jsou:

- téměř neomezený přístup z parkovacích ploch podél BVV
- připojení areálu Policie ČR
- úrovňové přechody pro chodce atp.

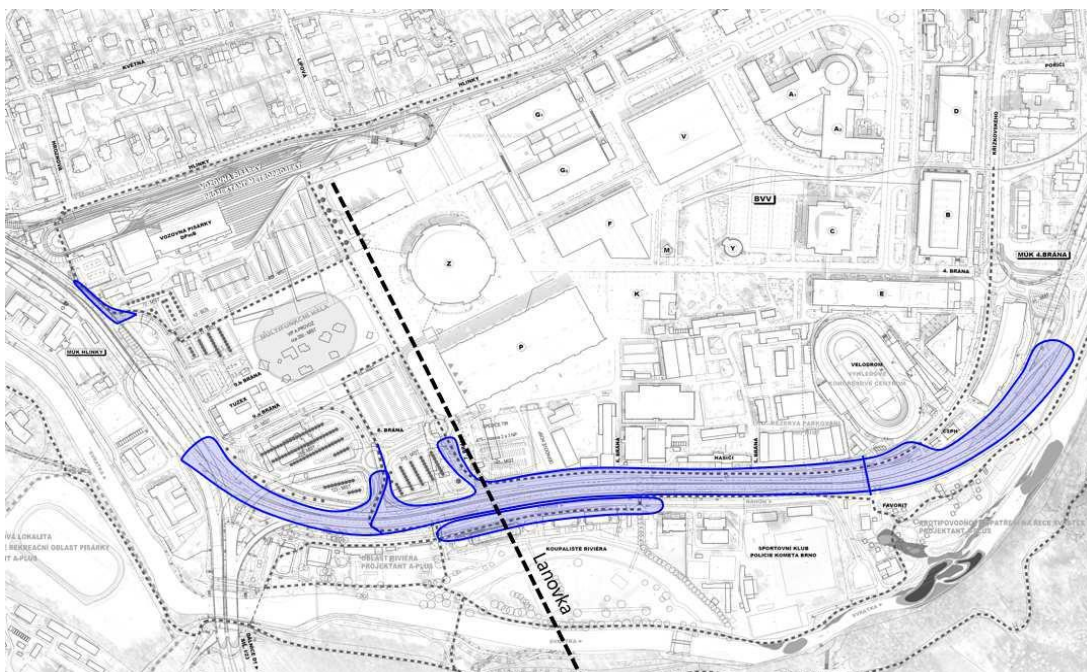
Zvláštním dopravním aspektem je rovněž nájezd vystavovatelů u velkých akcí (MVB, Zbrojařský veletrh, Zemědělský veletrh atd.) kdy je provoz VMO omezen „frontou“ na vjezd čekajících kamiónů. Popsané nedostatky jsou charakterizovány jako soubor dopravně-bezpečnostních závad, jejichž odstranění bude v blízkém čase nezbytné. Zejména po dobudování již započaté stavby VMO Žabovřeská.

Obecné údaje návrhu stavby řešeného úseku VMO:

Nově navrhovaná stavba je koncipována k napravení stávajících nedostatků v dopravním řešení VMO a ke zvládnutí nové dopravní situace, související s dostavbou stavby Žabovřeská, výstavbou multifunkční haly, propojení do Campusu lanovou dráhou a celoročně využitelných rozlehlých parkovišť pro celkem cca 2.800 vozidel. Stavba řeší mimo jiné –

- úpravu příčného uspořádání VMO v 1. etapě na kategorii MR4dc -/18,75/80.
- pro obsluhu území a areálů je navržena nová městská komunikace – tzv. „prodloužená ulice Křížkovského“, a to od Velodromu až po MÚK Hlinky.
- HZS JmK bude napojen jak na novou ulici Křížkovského, tak za pomoci SSZ bude umožněn výjezd na VMO ve směru Svitavy
- budou zrušeny stávající zastávky MHD a úrovňová křížení – tedy místní a pěší doprava bude vedena mimo samotné VMO
- koordinaci se sousedními stavbami sil. I/42 VMO Žabovřeská a VMO tunel Červený kopec
- zohledněna je městem Brno připravovaná stavba „Úprava křižovatky u 4. brány BVV“

Z dopravně-inženýrského hlediska se jedná o významný krok ke zvýšení kapacity, bezpečnosti a plynulosti provozu v jižním sektoru brněnského VMO.



obr. 3 Zlepšení dopravně bezpečnostní situace na ulici Bauerova

Nezbytnost realizace

Z údajů, uvedených v předchozích odstavcích lze vyvodit, jak důležité a nezbytné je včasné provedení úprav v jižním sektoru VMO, zajišťující kapacitní propojení jak jeho

Požadavky na technické řešení:

Vlastní technické řešení odstranění dopravních závad se řídí těmito zásadami:

-

Základní data stavby I/42 Brno VMO Bauerova:

5

Délka ostatních komunikací:

Délka kat. MO11,5	706 m	ul. Křížkovského
Délka větví MÚK, kat. S7,5	80 m	1-pruhové
Délka větví MÚK, kat. S9,5	110 m	2-pruhové
Mosty ostatní (délka předběžně)	70 m	Lávka 1 MFSKC, Riviéra
		55 m Lávka 2 Velodrom
	11 m	M11,5 Policie ČR
Rozšíření mostu MÚK Hlinky	1260 m ²	

Realizace – předpoklad

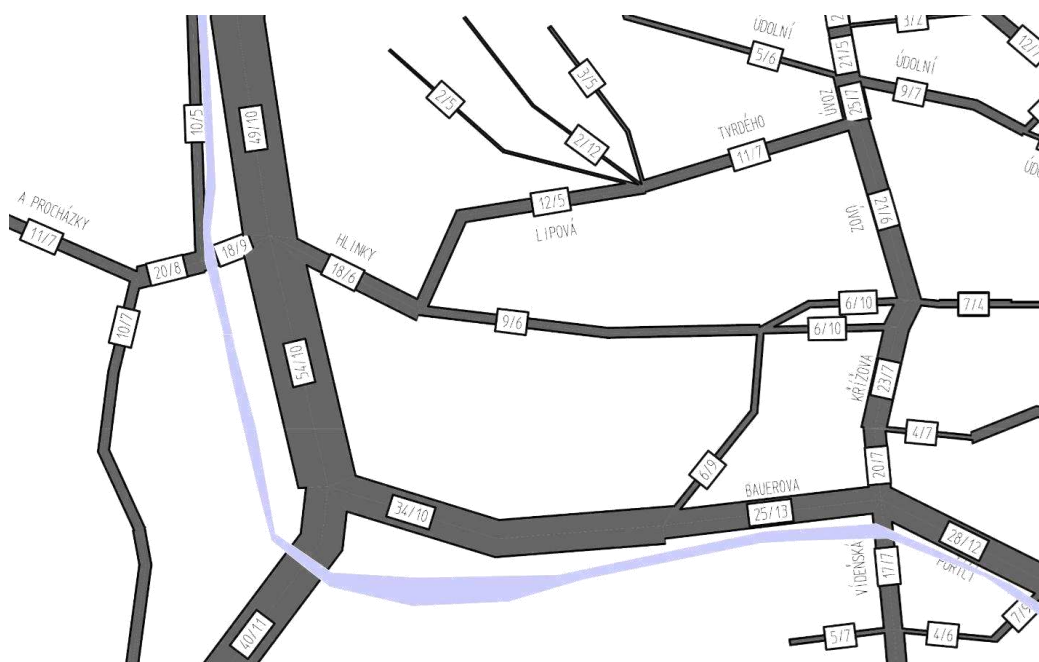
02/ 2022 až 11/2022

Návrh úpravy sil. I/42 – Velký městský okruh spočívá v odstranění bezpečnostních závad na daném úseku silnice I. třídy (přechody pro pěší, zastávky MHD, vyjíždění z parkovacích míst atd.). Úprava souvisí s dokončením VMO Žabovřeská, kdy lze předpokládat změnu charakteru chování dopravního proudu v dotčeném území. Konkrétně se jedná o komplexní opravu VMO mezi MÚK Pražská radiála a MÚK 4. brána s těmito základními atributy:

- VMO směrově rozděleno - betonovým svodidlem
- Levé odbočení ulice z MÚK Hlinky (ulice Bítešská) pouze pro MHD
- Pro obsluhu území a areálů je navržena nová městská komunikace – tzv. „prodloužená ulice Křížkovského“, a to od Velodromu až po MÚK Hlinky. Tato komunikace bude obsluhovat celou severní část VMO – tedy především areál BVV, ale i HZS JmK či budoucí víceúčelovou halu. HZS JmK bude napojen jak na ulici Křížkovského, tak za pomoci SSZ bude umožněn výjezd i na VMO ve směru Svitavy (pravé odbočení). Z nové ulice Křížkovského budou vedeny okružní autobusové linky zastávkami Velodrom a Multifunkční hala.
- Pro napojení prodloužené ulice Křížkovského do MÚK Hlinky bylo navrženo zkapacitnění stávající křižovatky ve výšce + 1 patro, a to v podobě přidání samostatného BUS pruhu na rampě směrem Hlinky a na patře ulice Bítešská přidáním dvou pruhů. Obě řešení si vyžadují rozšíření nosných konstrukcí. Rozšíření nosné konstrukce je navrženo z železobetonu. Kotvení do stávající konstrukce bude dodatečně lepenou výztuží (tahová) a vlepenou výztuží jako kotva (smyková/tlaková). Pěší budou vedeni podél rampy na nově vzniklé pěší lávce.

Intenzity dopravy

Podkladem pro vyhodnocení dopravy na posuzovaných úsecích byl dopravní model a prognóza zpracovaná společností Brněnské komunikace, a.s. Tento podkladový materiál vznikl na bázi sčítání dopravy, provedeného v roce 2018.



obr. 5 sčítání 2018 (BKOM) Intenzity jsou uváděny v tis. vozidel celekm/TNV za 24 hodin.

4 **Specifikace rozhodujících stavebních objektů a provozních souborů:**

Studie 2019 neobsahuje strukturované dělení na stavební objekty (SO) a proto je pro potřeby nacenění ZP použito dělení na hlavní skupiny stavebních objektů, jak jej definuje metodika Cenových normativů MDČR.

Při uváděném značení SO byla použita platná směrnice PPK-CIS. V dalších stupních projektové přípravy, po doplnění geodetického zaměření a doporučených průzkumů, bude možno definovat náplň všech SO a zohlednit to v objektové skladbě.

000 Objekty přípravy stavenišť

Obsaženy jsou práce spojené s přípravou stavenišť, zahrnující odstranění různých tabulí a značek, kácení drobných dřevin a porostů atp. Rozsah bude upřesněn v dalších stupních projektové přípravy.

100 Objekty pozemních komunikací

ZÚ hlavní trasy leží v km 0,000 (MÚK Hlinky) a KÚ v km 1,322 (u 4. Brány BVV). Návrh úpravy sil. I/42 – Velký městský okruh spočívá v **etapovém stavu**, kdy ještě není řešen tunelový úsek VMO tunel Červený kopec, a tedy ani estakádové vedení + 1 patro VMO v předmětném území ulice Bauerovy.

V ZP předkládané etapové řešení respektuje požadavky na zkapacitnění VMO související s dokončením a **zprovozněním VMO Žabovřeská**. Šířkové uspořádání hlavní trasy VMO je navrženo v kategorii MR4dc -/24,5/80.

V úseku **km 0,000 – km 0,205 50** bude provedena **rekonstrukce vozovky** včetně nutných úprav výškového řešení (v rozmezí +/- cca 5-7 cm) a příčných spádů.

V úseku **km 0,205 50 až km 0,970 24**, v dl. cca 765 m se předpokládá z důvodu vložení středního dělicího pásu a tím vyvolaného rozšíření vozovky s provedením **komplexní opravy**.

V úseku **km 0,970 24 – km 1,321 51** bude provedena **rekonstrukce vozovky** samostatně vedených jízdních pásů včetně nutných úprav výškového řešení (v rozmezí +/- cca 5-7 cm) a příčných spádů.

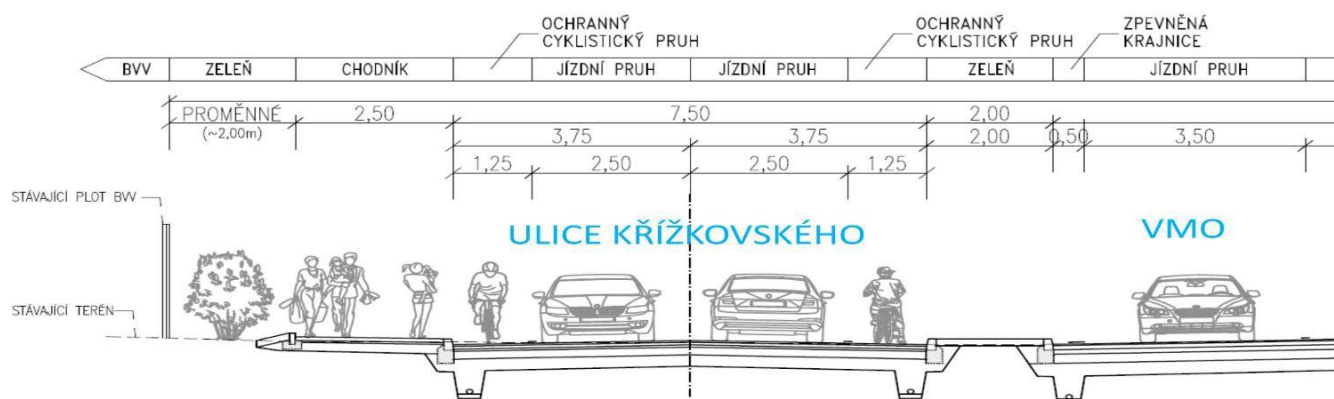
Podélný sklon odpovídá přibližně stávající výškové poloze VMO, kterou charakterizují minimální, v rovinatém terénu nábřeží Svratky většinou pouze s ohledem na potřeby odvedení dešťových vod navržené sklony do cca 1,0 ‰.

Prostorové vedení trasy vychází z parametrů návrhové rychlosti $v = 80 \text{ km/h}$, připojení ostatních komunikací je řešeno mimoúrovňovými křižovatkami.

V řešeném úseku nebude v souladu s platnými předpisy mimo prostoru mimoúrovňových křižovatek umožněno připojení místních či účelových komunikací či přilehlých nemovitostí. Výjimku tvoří připojení areálů Policie ČR a HZS, řízené semaforem.

Ul. Křížkovského

Pro obsluhu území a areálů severně od VMO je v úseku od Velodromu až po MÚK Hlinky navržena nová městská komunikace – tzv. „prodloužená ulice Křížkovského“, která bude obsluhovat především areál BVV, ale i HZS JmK či budoucí víceúčelovou halu. HZS JmK bude napojen jak na ulici Křížkovského, tak za pomoci SSZ i na VMO ve směru Svitavy (pravé odbočení). Na prodloužené ulici Křížkovského bude vedena obslužná doprava a městská hromadná doprava se zastávkami Velodrom a Víceúčelová hala. Kategorijní uspořádání MO 11,5/50 s jednostranným chodníkem, dl. 706 m.

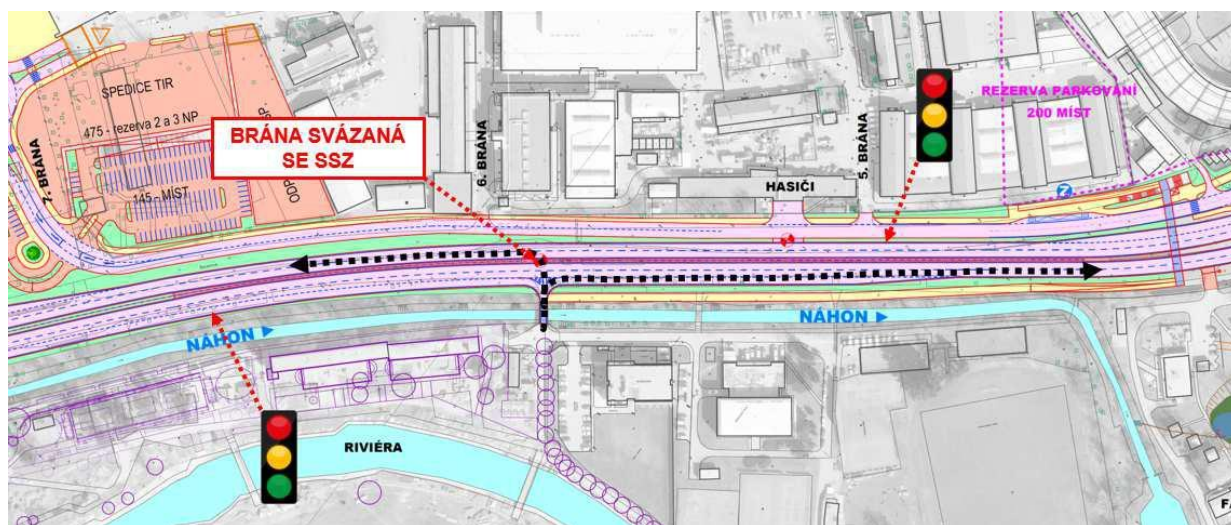


obr. 6 Charakteristický řez profilu ulice Křížkovského vč. cyklo pruhů

Oblast Riviéra a policie ČR

Obsluha areálu Policie ČR a služební (neveřejný) sjezd pro areál koupaliště Riviéra (Starez) bude řešen přímo z VMO na pravé odbočení, včetně odbočovacího a připojovacího pruhu. Možnost výjezdu z areálu směrem na Svitavy bude umožněn jen v akutních případech při akci zásahové jednotky policii ČR, přerušením středního

dělicího svodidla a pomocí světelné signalizace. V rámci tohoto napojení se předpokládá stavba nového kapacitnějšího mostního objektu přes „Náhon“.



obr. 7 Vjezd na stranu Riviéry

Levé odbočení ulice z MÚK Hlinky (ulice Bítešská)

Tak aby byla lokalita MFSKC a BVV komfortně obsloužena MHD, je z nové ulice Křížkovského navržen samostatný odbočovací BUS pruh s prodloužením až do stávající zastávky Pisárky. Rampa na mostě tak musí být speciálně rozšířena. Opačným směrem bude v 1. patře galerie navrženo levé poptávkové odbočení MHD.



obr. 8 Situace se samostatným BUS pruhem směrem na Hlinky a vyhrazeným levým odbočením od Hlinek na obslužnou komunikaci

Řešení vyvolá potřebu rozšíření nosné konstrukce (viz SO 200) na levé straně o max. 2,0 m v délce cca 87 m. V rozšíření bude vybudován chodník š. 3,0 m ze zámkové dlažby. Detailní řešení bude navrženo v dalších stupních PD.

Lokalita MÚK Hlinky

Zahrnuto je zřízení křižovatek větvi, upravujících připojení prostoru u dnešní 7. brány BVV do prostoru MFSKC. Z toho je dl. cca 85 m 1-pruhových a 110 m 2-pruhových.

Rozsah a náplň stavebních objektů řady 100 budou upřesněny v dalších stupních projektové přípravy.

200 Mosty

Rozsah a náplň stavebních objektů řady 200 budou upřesněny v dalších stupních projektové přípravy.

Rozšíření mostu MÚK Hlinky

Rozšíření nosné konstrukce na levé straně rampy O (chodníkové) o max. 2 m vyžaduje i rozšíření podpěry B IV na vnější straně o max. 3 m. Na okraji chodníku š. 3,0 m je navržena monolitická římsa šířky 0,6 m na níž bude osazeno ocelové mostní zábradlí. Rozšíření nosné konstrukce je navrženo z železobetonu výšky 0,35 až 0,6 m. Kotvení do stávající konstrukce bude dodatečně lepenou výztuží (tahová) a vlepenou výztuží jako kotva (smyková/tlaková).

Mosty na náhonu – areál Policie ČR

Možnost výjezdu z areálu směrem na Svitavy bude umožněn v akutních případech při akci zásahové jednotky přerušením středního dělicího svodidla a pomocí světelné signalizace. Pro umožnění těchto akutních výjezdů se z důvodu zkapacitnění a zvýšení bezpečnosti předpokládá stavba nového kapacitnějšího mostního objektu přes „Náhon“. Most je navržen v šířce, odpovídající kategorii MO11,5, dl. cca 11 m.

Lávky pro pěší

Pro bezkonfliktní převedení pěších přes VMO bude třeba zřízení celkem 2 lávek, lávka v prostoru MFSKC směr Lipová a lávka v prostoru areálu stávající zastávky u Velodromu. Světlá šířka lávek mezi zábradlím je z důvodu uvažovaného kombinovaného využití pěšími a cyklisty navrhována min. 6,0 m, výška nad niveletou VMO bude cca 6,0 m. Lávky realizované ŘSD budou vybaveny oboustranně výtahy pro cca 15 osob. V rámci kooperace s navazující zástavbou MFSKC a BVV budou navazující konstrukce realizovány (a hrazeny) městem Brno. Tato spolupráce bude vzájemně zasmělněna.



obr. 9 Šířkové uspořádání lávek

Inženýrské sítě a technologické objekty

V rámci dalších stupňů projektové přípravy bude nutno provést ověření a zakres polohy všech inženýrských sítí. U odvodňovacích zařízení je doporučeno provést jejich pasportizaci a diagnostiku s cílem stanovení jejich reálné kapacity a možnosti jejich využití i pro řešenou stavbu. Následně bude možno určit rozsah stavebních prací.

300 - Vodohospodářské objekty

Ve Studii 2019 je koncept odvodnění popsán, rozpočtově je podchyceno v rámci B- Ostatní objekty.

Stávající stav:

V zájmovém území se nachází jednak veřejné kanalizační stoky, které jsou ve správě BKO M a BVK a ve vlastnictví MMB. Další stoky jsou areálové v prostoru BVV a.s.

Dešťové vody z ulice Bauerovy / Křížkovského jsou zachycovány uličními vpustmi a přípojky z nich jsou zaústěny do stávajících dílčích dešťových stok BKO M, které jsou z velké většiny zaústěny do stávajícího jednotného sběrače ve správě BVK, který je veden podél areálu BVV.

Navrhovaný stav:

V ulici Bauerova bude rozdělen dopravní systém, ovšem způsob a princip odvodnění zůstane zachován.

Nově vypádané vozovky budou odvodněny do nových uličních vpustí a odtud přípojkami do nových dešťových stok. Možnost napojení nových dešťových kanalizačních stok do sběrače je však pouze v místech, kde jsou napojeny stávající stoky odvodňující ulici Bauerovu.

Možnost redukovat odtok dešťových vod z těchto stok do sběrače není příliš technicky možná, a to z důvodu existence řady podzemních IS, které by

vyžadovaly situování retenčních nádrží s omezovači odtoku pod komunikací, což by znemožňovalo údržbu.

400 - Elektro a sdělovací objekty

Ve Studii 2019 neobsaženo, rozpočtově podchyceno v rámci B - Ostatní objekty.

500 - Objekty trubních rozvodů

Ve Studii 2019 neobsaženo, rozpočtově podchyceno v rámci B - Ostatní objekty.

600 Objekty podzemních staveb

Ve Studii 2019 neobsaženo, rozpočtově podchyceno v rámci B - Ostatní objekty.

700 - Objekty pozemních staveb

Ve Studii 2019 neobsaženo, rozpočtově podchyceno v rámci B - Ostatní objekty, např. náklady na oplocení, pozemní objekty, atp.

800 – Povrchové úpravy

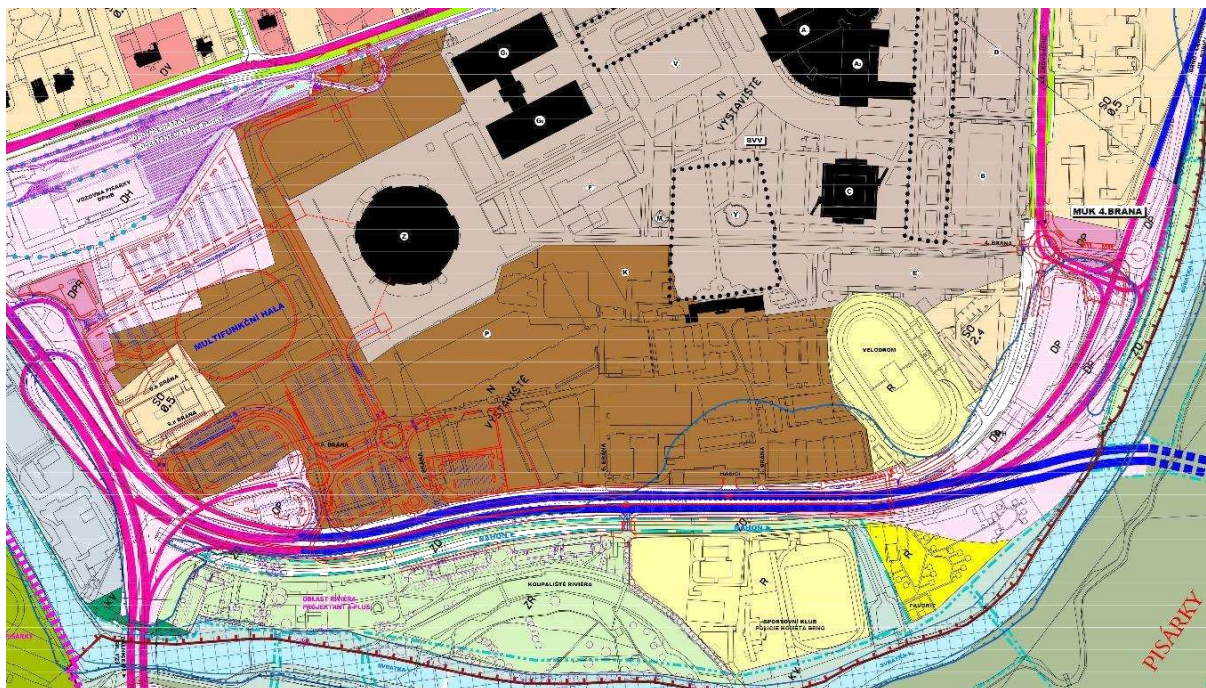
Zahrnuta je příprava terénu a realizace okrasných výsadeb. Rozpočtově podchyceno v rámci B - Ostatní objekty.

5 Územně technické podmínky:

Podkladem návrh dispozičního řešení, pro umístění a vymezení stavby byl **aktuálně platný územní plán** a podklady z připravovaných změn. Návrh vychází rovněž ze stabilizovaných vazeb v zájmovém území při respektování fungování dopravní obsluhy. Navrhované řešení se v převážné většině nachází na funkční ploše:

- Ostatní zvláštní plochy označení N (Výstaviště) – jako ostatní **zvláštní plochy** jsou vymezeny areály celoměstského nebo nadměstského významu.
- Ty se účelem využití podstatně odlišují od předchozích ustanovení. Do úvahy přicházejí zejména – m.j. plochy pro rozsáhlá nákupní střediska, plochy pro veletrhy, výstavy a kongresy, atp.
- Účel využití zvláštních ploch vyjma obchodních je určen popisem ve výkresech v tomto případě “ Výstaviště”.

Přípustnost jednotlivých staveb je nebo bude určena územně plánovací dokumentací zóny (regulačním plánem), zastavovacím plánem nebo územně plánovacím podkladem (územním generelem).



obr. 10 Průmět navrhovaného řešení do ÚP

Vzhledem k připravovanému novému územnímu plánu **je nutno zvolené řešení promítnout** do této nové dokumentace města.

Návrh je zpracován na základě požadavků zadavatele na nové uspořádání a dopravně-inženýrské parametry silnice I/42 v trase a křižovatkách, při maximálním využití stávajících pozemků. Celé řešení je navrženo tak, aby **nebyl potřeba zábor** sousedních pozemků.

Stavba má díky svému situování zaručeny kvalitní příjezdové trasy ke staveništi z obou směrů. Stávající silnice v nejbližším okolí, které jsou dobře napojené na kapacitní systém částí VMO případně přes nedalekou MÚK Hlinky na dálnici D1 umožní přístup na staveniště i při rozdělení na etapy. Postup a harmonogram výstavby bude nutno stanovit tak, aby nedocházelo k výrazným omezením veřejného provozu.

Dopravní obslužnost bude zajištěna v pozměněné míře, jako doposud bude i v budoucnu zajištěn příjezd ke všem přilehlým pozemkům. Oproti dnešku však **nebude** umožněn přímý sjezd na pozemky či areály přiléhající VMO (např. Riviéra, Favorit, atd.). K jejich připojení bude využito sítě místních a účelových komunikací. Navržený princip byl předjednáán s magistrátem města Brna.

V řešeném úseku se vyskytují zastávky veřejné autobusové dopravy, které však budou v rámci stavby přemístěny mimo VMO, tímto bude vyloučen pěší provoz (přebíhání silnice) a dosaženo zásadního zvýšení bezpečnosti silniční dopravy.

Stavba vyvolává potřebu přeložek inženýrských sítí, jejichž technické řešení bude v dalších stupních projektové přípravy projednáno s jejich vlastníky a správci.

6 **Majetkoprávní vztahy**

Stavba se v celém rozsahu nachází v Jihomoravském kraji, okrese Brno – město na území městské části Brno - střed. Situována je v katastrálním území 610208 Pisárky .

7 **Hodnocení navrhovaného řešení z hlediska environmentálních vlivů:**

V rámci studie, určené zejména k analýze potřebných stavebních činností a jejich ekonomické efektivnosti, nebyl aspekt dopadů na životní prostředí podrobněji zkoumán. Avšak u následné projektové přípravy jednotlivých staveb by měly být při jejich návrhu uplatněny všeobecné zásady a snaha o minimalizaci zásahu do ŽP. V dalších stupních projektové přípravy, je nutné se dopadem a ochranou životního prostředí v rámci jednotlivých staveb (záměrů) podrobněji zabývat.

Dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění přichází v úvahu zařazení dle přílohy 1 uvedeného zákona:

- Bod 109: Parkoviště nebo garáže s kapacitou od stanoveného limitu parkovacích stání v součtu pro celou stavbu.
- kategorie II (zjišťovací řízení), limit 500 míst, příslušný úřad KÚ a/nebo
- Bod 108: Záměry rozvoje sídel s rozlohou záměru od stanoveného limitu. kategorie II (zjišťovací řízení), limit 5 ha, příslušný úřad KÚ

Záměr je nadlimitní, v každém případě tedy **podléhá zjišťovacímu řízení** dle § 7 uvedeného zákona.

8 **Požadavky na zabezpečení budoucího provozu a údržby a dělení nákladů dle druhu majetku:**

Stavba je předběžně (do doby zpracování PD DŮR) členěna na skupiny stavebních objektů, jejichž náplň je stručně popsána v kapitole 4.

Specifikace vlastníků a správců nebyla dosud detailně zpracována. S ohledem na dosavadní úpravu lze předjímat, že stavební objekty související s provozem VMO budou ve vlastnictví státu a správcovství Ředitelství silnic a dálnic ČR, Závod Brno, prostřednictvím cestmistrovství oblasti Brno, Správy a údržby silnic (SÚS) JmK, příspěvková organizace.

Stavební objekty, budované jako vyvolané, související investice, pak přejdou do vlastnictví města Brna či Jihomoravského kraje, správcovství bude řešeno dodatečně.

9 Shrnutí hodnocení ekonomické efektivity projektu / shrnutí hodnocení výsledků a dopadů projektu

Ekonomické hodnocení **nebylo** zpracováno. Na projekt se vztahuje ustanovení kapitoly IV. čl. 2 b) platných **Prováděcích pokynů** pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravní infrastruktury pro případy: samostatná stavební opatření k odstraňování nehodových a provozně nebezpečných lokalit a úseků.

Vzhledem k charakteru záměru a s odkazem na část IV. bod 2 b) Prováděcích pokynů pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravní infrastruktury platných od 15. 11. 2017, se navrhuje od ekonomického posouzení ustoupit a neužít ani alternativní způsob posouzení.

Statistické vyhodnocení nehodovosti, které bylo zpracováno s využitím zdroje www.jvmd.cz uvádí, že se v letech 01/2007 až 10/2019 na řešeném úseku délky 1,5 km stalo 151 nehod!!!



Všeobecný přehled o nehodách v zadané lokalitě

Počet nehod celkem		151
Počet nehod s následky na zdraví		32
Počet usmrčených osob (stav do 24 hod.)	●	1
Počet těžce zraněných osob (stav do 24 hod.)	●	2
Počet lehce zraněných osob (stav do 24 hod.)	●	38

obr. 11 Snímek z www.jvmd.cz

Cílem stavebního záměru je proto v rámci rekonstrukce stávající silnice realizovat odstranění **dopravních závad**, které jsou příčinou tak enormního počtu dopravních nehod. To je třeba

vnímat i z pohledu, kdy ve vyhodnocované době došlo ke změně metodiky sledování dopravních nehod, které vedlo k tomu, že řada drobných nehod nebyla vůbec hlášena a ve statistice proto nefigurují.

Na negativní vývoj nehodovosti mají významný vliv vedle vysokého dopravního zatížení i technicko – provozní stav silnice a chování účastníků dopravy.

Předmětem ZP je zajištění výrazného zlepšení technického stavu silnice I/42 zajištěním **homogenizace** šířkového uspořádání, osazením středního dělicího pásu vybaveného betonovým svodidlem, zabezpečení výjezdu vozidel HZS a Policie ČR semaforem, odstraněním omezení přístupu na VMO pouze v oblasti křižovatek, přemístěním zastávek MHD a tím odstranění pěšího provozu z VMO, osazením **svislého a vodorovného značení** atd.

Ekonomickým faktorem je proto výše stavebních nákladů:

Stavební náklady byly vypočteny metodikou Cenových normativů MD ČR (stav 03/2019), bylo doplněno zohlednění předpokládatelných rizik (předpoklad krátkodobé realizace) a expertními úpravami zohledněna vysoká obtížnost realizace v daných podmínkách VMO. V souladu s příkazem ŘÚV 1-2011, verze 3.0, účinného od 20. 2. 2018, se neuplatňuje rezerva na nepředvídatelné události.

Stavební náklady v cí 2019 činí zaokr. 301,442 mil. Kč (bez DPH)

Celkové investiční náklady stavby – SN jsou doplněny o další náklady na projektovou přípravu, výkup nemovitostí, zajištění znaleckých posudků a průzkumů atd. V bodu 11 či příloze A jsou pak doloženy příslušné formuláře 80, 81 a 83, dokumentující skladbu IN.

Investiční náklady v cí 2019 činí zaokr. 342,818 mil. Kč (bez DPH)

Jako relevantní ukazatel je možno brát cenu na **realizaci 1 km silnice**, která činí cca 228,2 mil. Kč, po oproštění od přidaných investic do lávek a výtahů (cca 109,5 mil. Kč) však činí **cca 145,3 mil. Kč/km** a nevybočí uje tudíž z obvyklého rámce cen obdobných staveb silnic I. třídy v intravilánech krajských měst.

Z výsledků lze vyvodit, že při celkových investičních nákladech stavby „I/42 Brno VMO Bauerova“ ve výši 414,470 mil. Kč vč. DPH v CÍ 2019 s předpokladem plnění 02/2022 – 11/2022, bude projekt ekonomicky efektivní.

10 Rozpis nákladů

		CELKOVÉ NÁKLADY PROJEKTU v tis. CZK
1	Poplatky za plány / stavební projekt	6 943,949
2	Nákup pozemků	1 620,000
3	Výstavba	301 442,489
4	Technologie	
5	Nepředvídatelné události ⁽¹⁾	
6	Příp. úprava ceny ⁽²⁾	21 755,022
7	Technická pomoc	3 076,712
8	Propagace	0,000
9	Dozor v průběhu výstavby	7 979,804
10	Mezisoučet	342 817,976
11	(DPH ⁽³⁾)	71 651,575
12	CELKEM⁽⁴⁾	414 469,551

- 1) Rezervy pro nepředvídatelné události nesmí překročit 10 % celkových investičních nákladů bez rezerv pro nepředvídatelné události. V souladu s příkazem ŘÚV 1-2011, verze 3.0, účinného od 20.02.2018, se neuplatňuje.
- 2) Úpravu ceny lze případně zahrnout, aby se pokryla očekávaná inflace, jsou-li náklady uvedeny ve stálých cenách. Podle IS č. 6316/19-11120 z 4.3.2019 činí výše IK x=2,35%.
- 3) Pouze je-li DPH nerefundovatelná
- 4) Celkové náklady musí zahrnovat veškeré náklady vynaložené na projekt, od plánování po dozor, a musí zahrnovat DPH pokud je nerefundovatelná

Výčet příloh

Skladba „Záměru projektu“ je stanovena ve Směrnici V-2/2012 změna 4.

příloha A: Formuláře VZOR 80 – 81 - 83

příloha B: Dokumentace hodnocení ekonomické efektivity projektu
nevztahuje se

příloha C: Oponentní posudek
nevztahuje se

příloha D: Orientační výkres, detailnější mapa se zakreslením projektu a vyznačením začátku a konce stavby

D1-přehledná situace

příloha E: Výsledky průzkumů – **nevztahuje se**

příloha F: Prohlášení zhotovitele projektové dokumentace

příloha G: Výpočet stavebních nákladů projektu pomocí „Cenových normativů staveb pozemních komunikací“

G1-SN výklad G2-SN výpočet

příloha H: Audit bezpečnosti pozemní komunikace
nevztahuje se

příloha I: Hodnotící list investora k Auditě bezpečnosti pozemní komunikace
nevztahuje se

příloha J: Prohlášení investora, že poskytnutí finančních prostředků na akce dle platné Směrnice V-2/2012 představuje / nepředstavuje zakázanou veřejnou podporu

příloha K: Ostatní přílohy (přiloženo pouze na CD)
K.1-VMO Bauerova-B1-B2-TDI.xls
K.2-VMO Bauerova-B1-B2-TDI.pdf

Předkladatel žádosti

Ředitelství silnic a dálnic ČR, Závod Brno

Dne:

.....
Mgr. David Fiala
ředitel Závodu Brno

Schválil (odpovědný zástupce investora):

Dne:

.....

ředitel úseku výstavby

1 Výpočet stavebních nákladů

byl proveden v rámci studie 2019 metodikou **Cenových normativů MD** na základě informací a výměr, jejichž přesnost odpovídá zadané hloubce zpracování. Za základní cenu byla zvolena cena dle definovaného standardu, ležící přibližně na středu mezi technologickým minimem a maximem.

Do Záměru projektu je provedeno nacenění metodikou **CN 2019**, obsahující vhodné jednotkové ceny. Výše expertních úprav a rizik byla v průběhu prací odsouhlasena se zadavatelem.

Dle ustanovení Příkazu ředitele úseku výstavby **1/2011 verze 3.0** účinného od **20.2.2018**, se již při odhadu SN **neuvažuje rezerva** na nepředvídatelné vlivy.

Inflační vlivy - dle SFDI k 3.4.2019			
2000			2019
4,1%			2,35%
100,00			141,86

Jednotkou jsou Kč, s ohledem na zpracovávaný stupeň PD obsahují ceny zaokrouhlení.

Zohledněny jsou pouze náklady na v PD dokumentované a zjištěné stavební práce, zohledněny nebyly ostatní náklady, např. na tzv. kompenzační opatření, popřípadě náklady na stavební úpravy, jejichž rozsah vyplývá až z rozpracování a projednání vyšších stupňů PD a nelze je k dnešku předvídat.

1.1 Struktura nacenění stavby

Stavební náklady jsou cenovými normativy zjišťovány pro hlavní stavební objekty v závislosti na kategorii pozemní komunikace a její délce či v případě rozšíření vozovky na její ploše.

1.2 A - Hlavní stavební objekty

A.1 – Základní cena

Základní cena byla zjišťována pro podrobně specifikované stavební objekty v závislosti na druhu konstrukce, bližší specifikaci technického návrhu a příslušných výměr. Základem je cena dle definovaného standardu (střed). Komunikace, mosty a mimoúrovňové křižovatky jsou řešeny v duchu pravidel CN 2019 pro stavby v intravilánu.

Expertní úpravy

Zahrnut je odborný odhad navýšení/ ponížení jednotkových cen nad rámec „definice standardu“.

Objem zemních prací

Standard u hlavní trasy pro kat. S20,75 činí 70.000 m³. Jelikož není kubatura zemních prací v TES 2019 definována, vycházíme z předpokladu, že zde bude podíl zemních prací výrazně nižší, navrženo je ponížení o 25%. Jedná se o odhad, který bude v rámci doplnění IGP upřesněn či zcela vyloučen.

Zatřídění zemin

Z důvodu chybějícího geotechnického průzkumu je navrženo zohlednění neznalosti podloží ve výši 10% u hlavní trasy a 5 % u MK vyššího významu. Po vyhotovení IGP bude nutné navržené nadvýšení ceny podrobit korekci. Její výši dnes nelze předjímat.

Zlepšení podloží

Z důvodu chybějícího geotechnického průzkumu je zohledněno u hlavní trasy nadvýšení standardní ceny o 10%, u ostatních o 5%, pokrývajících úpravy např. vápněním či výměnu podložních zemin. Po vyhotovení IGP bude nutné navržené nadvýšení ceny podrobit korekci. Její výši dnes nelze předjímat.

Šířka silnice

S ohledem na geometrii MÚK, větví a silnice I/42 je nutno provést rozšíření jízdních pásů. V oblasti křižovatek je nutno zohlednit přídatný pruh a rozšíření ve směrových obloucích. Základní šířku zpevnění je navrženo paušálně rozšířit o 3 %.

Větve MÚK jsou navrženy jako 1-pruhové a 2-pruhové.

S ohledem na šířkové uspořádání **1 pruhových** větví dle ČSN 73 61 02, kde je stanovena šířka zpevnění $0,25+3,25+2,25+0,25=6,00$ m, je oproti kat. S7,5 s šířkou zpevnění 6,50 m proveden odpočet šířky 8,0%. Rozšíření v obloucích a v křižovatkách je zohledněno expertní úpravou – je zvolen paušál 10%.

Výsledná úprava šířky činí $10-8= +2\%$.

Šířkové uspořádání **2 pruhových** větví dle ČSN 73 61 02, kde je stanovena šířka zpevnění $0,25+3,25+3,25+2,25+0,25=9,25$ m, je oproti kat. S9,5 s šířkou zpevnění 8,50 m proveden přípočet šířky 8,8%. Rozšíření v obloucích je zohledněno expertní úpravou $-R < 200$, rozšíření = $2 \times 0,25$ m, tj. celková projektovaná šířka činí 9,75 m. **Výsledná úprava šířky činí $9,75/8,50 = +15 \%$.**

A.2 - Rizika

U jednotlivých skupin stavebních objektů je zohledněna přírážka na rizika, spojená s hloubkou a přesností dostupných podkladů a odhadu doby přípravy stavby. Stanovují se procentní sazbou z nákladů skupiny A1. Rizika jsou

rozdělena podle skupin hlavních objektů – v řešené dokumentaci se jedná o skupinu A1-Komunikace. Základní procentní sazby – v jejichž intervalu se návrh pohybuje – jsou uvedeny v hlavním dokumentu MD:

1. Intervalová hodnota rizika – cenový normativ A.1. – Komunikace

	Riziko	Hodnota [%]
1	Rizika plynoucí z průzkumů umístění stavby	-5% až +15%
2	Rizika plynoucí z technologického vývoje	-1% až +5%
3	Environmentální rizika	-2% až + 10% (20%)
4	Externí rizika	-1% až +3%
5	Legislativní a právní rizika	-1% až +2%
6	Ekonomická rizika	-2% až +2%
	CELKEM	-12% až + 37% (47%)

Jejich hodnota byla stanovena s ohledem na předpoklady:

- Jedná se o úpravy existujících staveb
- Předpokládá se realizace v **krátkodobých lhůtách, cca 0 až 5 let**
- Míra inflace cen stavebních prací dopravního stavitelství v posledních letech roste, momentálně činí 2,35%/pA.

Návrh ohodnocení rizik:

R1 – umístění stavby – interval -5% až +15%,

VOLBA - 25% geol. neznámé prostředí – pouze údaje z existujících staveb, žádné cílené průzkumy nebyly prováděny.

zvoleno obj. 100 – 3 %, obj. 200 – 5%, objekty ostatních řad **3%**. Riziko bude zohledněno u nacenění A – Základní objekty, u B – Ostatní objekty bude u objektů **B1, B.2 a B.7** rovno **nule**.

R2 – technologie – interval -1% až +5%

krátkodobá realizace,

zvoleno pro celou stavbu - 1%. Riziko bude zohledněno u nacenění A – Základní objekty, u B – Ostatní objekty bude u objektů **B1, B.2 a B.7** rovno **nule**.

R3 – OŽP – interval -2% až +20%

stabilizovaná poloha v intravilánu,

zvoleno pro celou stavbu - 10%. Riziko bude zohledněno u nacenění A – Základní objekty, u B –

Ostatní objekty bude u objektů **B1, B.2 a B.7**
rovno nule.

R4 – externí rizika – interval -1% až +3%

vysoký společenský zájem, krátkodobá realizace,
zvoleno pro celou stavbu - 3%. Riziko bude
zohledněno u nacenění A – Základní objekty a B
– Ostatní objekty

R5 – legislativa – interval -1% až +2%

krátkodobá realizace,
zvoleno pro celou stavbu - 1%
Riziko bude zohledněno u nacenění A –
Základní objekty a B – Ostatní objekty

R6 – ekonomická rizika – interval -2% až +2%

nepříznivá predikce ek. růstu, vysoký společenský
zájem - **zvoleno pro celou stavbu - 1%**
Riziko bude zohledněno u nacenění A –
Základní objekty a B – Ostatní objekty

1.3 B - Ostatní objekty

Tyto náklady obsahují krytí všeobecných přípravných prací včetně demolic pozemních objektů, náklady na vodohospodářské objekty, inženýrské sítě, zabezpečovací a ochranná opatření a úpravy ploch. Stanovují se procentní sazbou z nákladů skupiny A a stanovuje je hlavní dokument MD ČR.

S ohledem na charakter stavby byla ponížena cena za přípravu staveniště a naopak zvýšena cena za technologickou obtížnost tunelového úseku.

SN objektů na dráze – tramvajových tratí, jsou určeny individuální sazbou – jako vodítka bylo použito nacenění obdobných staveb na území města Brna.

1.4 Provizorní položka

V souladu s příkazem ŘÚV 1-2011, verze 3.0 **není započtena** rezerva na nepředvídatelné události.

1.5 Míra inflace

Míra inflace cen prací v dopravním stavitelství na rok 2018 byla dopisem SFDI, č.j. 6193/SFDI/320079/3375/2019 z 4.3.2019 stanovena ve výši **2,35%**, index růstu cen k roku 2000 byl stanoven na 141,86.

1.6 Sazba DPH

DPH byla nasazena v aktuálně platné výši 21 %.

Objekt	číslo	Položka CN	Popis položky souboru normativů	ú	I/42 Brno VMO Bauerova cú 2019
A	Cena základních objektů stavby včetně expertních úprav a rizik				stav 2019-11-12
	A.1		Komunikace - mezisoučet		112 437 135
	A.2		Mosty - mezisoučet		84 382 700
	A.3		Tunely - mezisoučet		0
	A.4		Mimoúrovňové křižovatky - mezisoučet		7 874 196
	A.5		Komunikace - rekonstrukce		
	A.6		Mosty - rekonstrukce		0
A.1	Cena základních objektů stavby včetně expertních úprav - mezisoučet				204 694 031
A	Cena základních objektů stavby včetně expertních úprav a rizik				204 694 031
B	OSTATNÍ OBJEKTY				
	106	B.1.1	všeobecné položky - extravilán		0
	107	B.1.2	všeobecné položky - intravilán		10 608 663
	108	B.2.1	přípravné práce - extravilán		0
	109	B.2.2	přípravné práce - intravilán		13 260 828
	110	B.3.1	vodohospodářské objekty - extravilán		0
	111	B.3.2	vodohospodářské objekty - intravilán		20 233 018
	112	B.4.1	inženýrské sítě - extravilán		0
	113	B.4.2	inženýrské sítě - intravilán		20 233 018
	114	B.5.1	zabezpečovací a ochranná opatření - extravilán		0
	115	B.5.2	zabezpečovací a ochranná opatření - intravilán		20 233 018
	116	B.6.1	technologická zařízení - extravilán		0
	117	B.6.2	technologická zařízení - intravilán		4 046 604
	118	B.7.1	úpravy ploch - extravilán		0
	119	B.7.2	úpravy ploch - intravilán		8 133 308
	120	B.8	objekty drah		0
B.1	Ostatní objekty - mezisoučet				96 748 458
B.2	Rizika - mezisoučet	Ostatní objekty - součet všech skupin rizik			0
B	OSTATNÍ OBJEKTY - mezisoučet				96 748 458
				zaokrouhlení	0
C			SOUČET A + B		301 442 489
D	PROVIZORNÍ POLOŽKA				0
				zaokrouhlení	0
E	CELKOVÁ CENA STAVBY bez DPH (metodikou MD na podkladě "Cenových normativů pro stavby pozemních komunikací 2019", vydaných 03/2019)				301 442 489
F	DPH		aktuální sazba platná v roce 2019		63 302 923
					0
G	CELKOVÁ CENA STAVBY s DPH (metodikou MD na podkladě "Cenových normativů pro stavby pozemních komunikací 2019", vydaných 03/2019)				364 745 412

[illegible]