



1. SOUVISLOSTI SPOLUPRÁCE

Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s. (TSK) bude pro Dopravní podnik hl. m. Prahy a.s. (DPP) zpracovávat sadu tzv. dopravněinženýrských podkladů (DIP) pro několik samostatných akcí – rozvoju tramvajové sítě. Aktuálně se jedná o tyto plánované tramvajové tratě (projekty):

Ozn. projektu	Název řešeného projektu
P1	Tramvajová trať Sídl. Barrandov – Holyně – Slivenec: 2. etapa (úsek Holyně – Slivenec)
P2	Tramvajová trať Na Veselí – Pankrác – Budějovická ČÁST HVĚZDOVA – PANKRÁC
P3	Tramvajová trať Václavské náměstí ČÁST Novostavba TT + TT Muzeum – společná ŽoD
P4	Tramvajová trať Malovanka – Strahov
P5	Tramvajová trať Počernická
P6	Tramvajová trať Olšanská – Habrova
P7	Tramvajová trať Libuš – Nové Dvory
P8	Tramvajová trať Kobylisy – Zdiby
P9	Tramvajová trať Bolzanova – Hlavní nádraží-Muzeum
P10	Tramvajová trať Jižní Město - I. Etapa (Spořilov – Choceradská)

Tabulka č. 1 – přehled prověřovaných projektů

Pozn. Pro potřeby této specifikace je třeba brát výčet TT jako orientační, kalkulace nákladů zohledňuje možnost, že bude seznam prověřovaných akcí v průběhu prací upraven.

Převážnou část prací bude TSK zajišťovat z vlastní činnosti, vzhledem k charakteru DIP však část prací bude zabezpečována cestou subdodávky organizací Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy (IPR) - Poskytovatelem.

2. ČINNOSTI ZAJIŠŤOVANÉ TSK

TSK bude zpracovávat výstupy DIP jen pro některé posuzované horizonty, vzdálenější výhledy budou řešeny subdodávkou Poskytovatele. Pro ilustraci předmětu plnění celé zakázky jsou v této specifikaci uvedeny i činnosti zajišťované výhradně TSK.

Popis současného stavu VHD, srovnávací stav 2019/2020* = stav A

DIP budou založeny na výpočtech multimodálního dopravního modelu, kterým TSK, a. s. disponuje. Jedním z výchozích podkladů pro odvození modelu současného stavu je rozsáhlá databáze sčítání. U veřejné

dopravy TSK, a.s. využívá podkladů z pravidelně uskutečňovaných průzkumů hlavních dopravců a objednatelů v daném sektoru (DP, ROPID, ČD). Tento model byl kalibrován v rámci projektu SP ŽUP.

Výstupem této fáze bude modelový výpočet intenzit VHD pro současný/srovnávací stav (A), hlavními výstupy budou:

- kartogram s počty spojů,
- kartogram s počty přepravených osob,
- dopravní výkony,
- přepravní výkony.

Modelový výpočet rok 2032 = stav B

Pomocí celoměstského dopravního modelu TSK-ÚDI, který byl zpracován v rámci DIP pro akci železniční uzel Praha (ŽUP) a na základě podkladů objednatele bude upřesněn výhledový model etapového stavu sítě pro výhledový horizont r. 2032.

Model bude zpracován pro každou řešenou stavbu vždy ve 2 variantách uspořádání komunikační sítě:

- B.1 bez projektu a
- B.2 s projektem

(seznam řešených tratí je uveden v úvodní části nabídky).

Pro konstrukci výchozího modelu bude čerpáno z podkladů uvedených v materiálu ROPID: „Rozvoj linek PID v Praze 2022–2032“. Pokud nebude objednatelem upřesněno jinak, předpokládá se, že u variantních výpočtů s/bez konkrétního projektu bude vždy počítáno s úplným zohledněním ostatních staveb VHD pro r. 2032.

Výstupy budou ve stejné struktuře (kartogramy a přehled základních ukazatelů). Pro potřeby návazných prací Poskytovatele budou tyto výstupy předány k jeho využití, včetně operativních souborů prostředí PTV pro jednotné výstupy (typicky gpa, lla apod.)

3. SPECIFIKACE SLUŽEB POSKYTOVATELE

TSK nedisponuje dopravním modelem pro vzdálené horizonty, které pro HMP garantuje Poskytovatel (IPR). Tato část činností je předmětem rámcové smlouvy.

Modelový výpočet pro dlouhodobý výhled (cca po roce 2050) = stav C

Na základě podkladů hlavního objednatele bude zpracován výhledový model ve vazbě na platný územní plán sídelního útvaru hl. m. Prahy (ÚPSÚ), v infrastrukturálním kontextu změn a připravovaného Metropolitního plánu.

Model bude zpracován opět pro každou řešenou stavbu vždy ve 2 variantách uspořádání komunikační sítě:

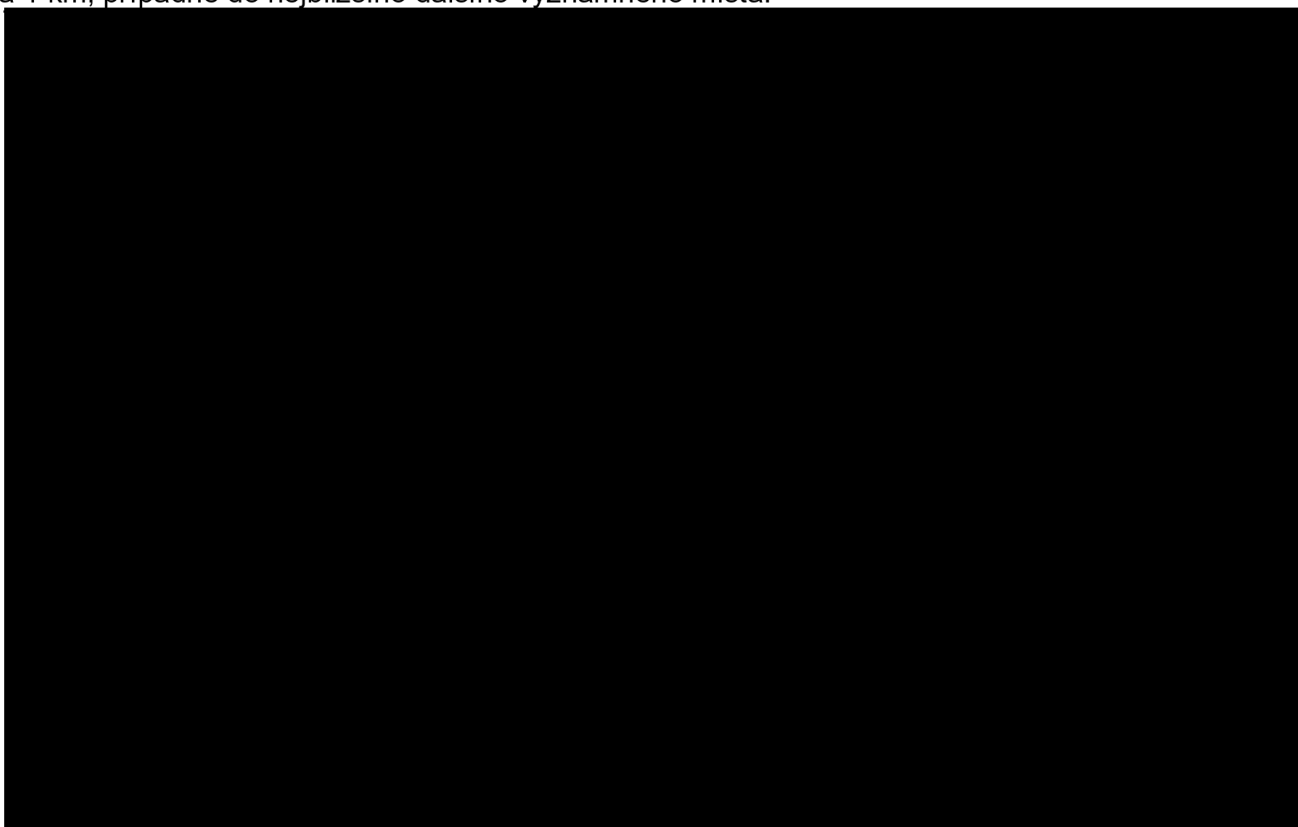
- C.1 bez projektu a
- C.2 s projektem.

Pro konstrukci výchozího modelu bude čerpáno z aktuálního výhledového modelu dlouhodobého výhledu, užitého pro ŽUP, stavu BP2050 (bez projektu ŽUP). Výstupy budou ve stejné struktuře (kartogramy a přehled základních ukazatelů).

Výstupy DIP

Výstupy těchto DIP budou zejména ilustrativní kartogramy a tabulky. Pro každý projekt se předpokládá sestavení samostatného výstupu – průvodní zprávy a příloh.

Kartogramy (pentlogramy) VHD budou zobrazovat počty přepravených osob (a počty spojů) na jednotlivých mezizastávkových úsecích (dle možnosti zobrazení). Samostatně budou uváděná čísla po systémech (vlak, BUS, metro, tramvaj). Kartogramy budou pokrývat oblast místa realizace projektu a okolí do vzdálenosti cca 1 km, případně do nejbližšího dalšího významného místa.



Obr. č. 1 – Příklad kartogramu

Základní přehledy v tabulkové formě – výstupy z dopravního modelu uvádějící zátěže a počty spojů na jednotlivých linkách v oblasti dotčené realizací projektu.

Dopravní výkony budou vyčísleny pro celou modelovanou oblast, samostatně budou vyčísleny po jednotlivých systémech (vlak, BUS, metro, tramvaj). Mezi základními výstupy budou:

- výkony ve vozokm (u tramvajové dopravy vlakokm)
- výkony ve vozohod (u tramvajové dopravy vlakohod)

Přepravní výkony budou vyčísleny pro celou modelovanou oblast. Mezi základními výstupy budou:

- výkony v oshod (pro účely výpočtu úspor cestovních dob cestujících)

Zpracovatel		TSK			IPR	
Jednotka spojokm	Vymezení	Stav A	Stav B.1 (bez projektu)	Stav B.2 (s projektem)	Stav C.1 (bez projektu)	Stav C.2 (s projektem)
	Metro					
	Tramvaj					
	BUS PID městský vč. trolejbusu					
	BUS PID příměstský a regionální					
	Metro					
	Tramvaj					
	BUS PID městský vč. trolejbusu					
	BUS PID příměstský a regionální					

Tabulka č. 2 – dopravní výkony (za 24 h PPD)

Zpracovatel		TSK			IPR	
Jednotka oshod	Vymezení	Stav A	Stav B.1 (bez projektu)	Stav B.2 (s projektem)	Stav C.1 (bez projektu)	Stav C.2 (s projektem)
	Celková cestovní doba					
	Celková vnímaná cestovní doba *)					

Tabulka č. 3 – přepravní výkony (za 24 h PPD)

Výstupy budou doplněny průvodní zprávou pro každý projekt samostatně a budou předány pouze v elektronické formě (PDF pro případné dotisky, DOC a XLS).

Individuální automobilová doprava nebude v základním rozsahu předmětem řešení DIP. Pokud se v průběhu dalšího zpracování podkladů ukáže, že pro některý z projektů uvedených v Tabulce č. 1 bude pro posouzení jejich socioekonomických přínosů potřeba zpracovat i změny ve výkonech v IAD, bude tento požadavek řešen samostatným dodatkem k objednávce.

Předpokládané podklady objednatele:

- situační výkres záměru pro všechny řešené projekty,
- podklady o linkovém vedení a intervalech (jízdní řády) pro všechny posuzované stavy – zejména s důrazem na stavy bez projektu,
- výstupy z dopravního modelu 2019/2020 a 2032, operativní soubory umožňující jednotné statistické vyčítání či grafické výstupy

Předpokládaný harmonogram prací:

- zpracování DIP pro každý jeden projekt 2 týdny

* Pozn.: Poskytovatel bere na vědomí, že vzhledem k navazujícím pracím budou mít 2 projekty (P1 a P2 dle tab. č. 1) vyšší prioritu.

Při souběhu prací na více projektových stavech se mohou uváděné termíny prodloužit. Každé DIP budou řešeny samostatnou objednávkou.

4. CENA

Jednotková cena za zpracování DIP pro jeden projekt (v Kč bez DPH):

- | | |
|---|----------------------|
| • odvození stavů 2019/2021 | <i>zajišťuje TSK</i> |
| • odvození stavů 2032 (s/bez projektu) | <i>zajišťuje TSK</i> |
| • odvození stavů pro dlouhodobý výhled (s/bez projektu) [IPR] | 26 500 |
| • zpracování výstupů vč. kompletace | <i>zajišťuje TSK</i> |

V případě víceprací neuvedených v této kalkulaci (např. multimodální výpočet) bude uvažována sazba 1 100,- Kč / h.