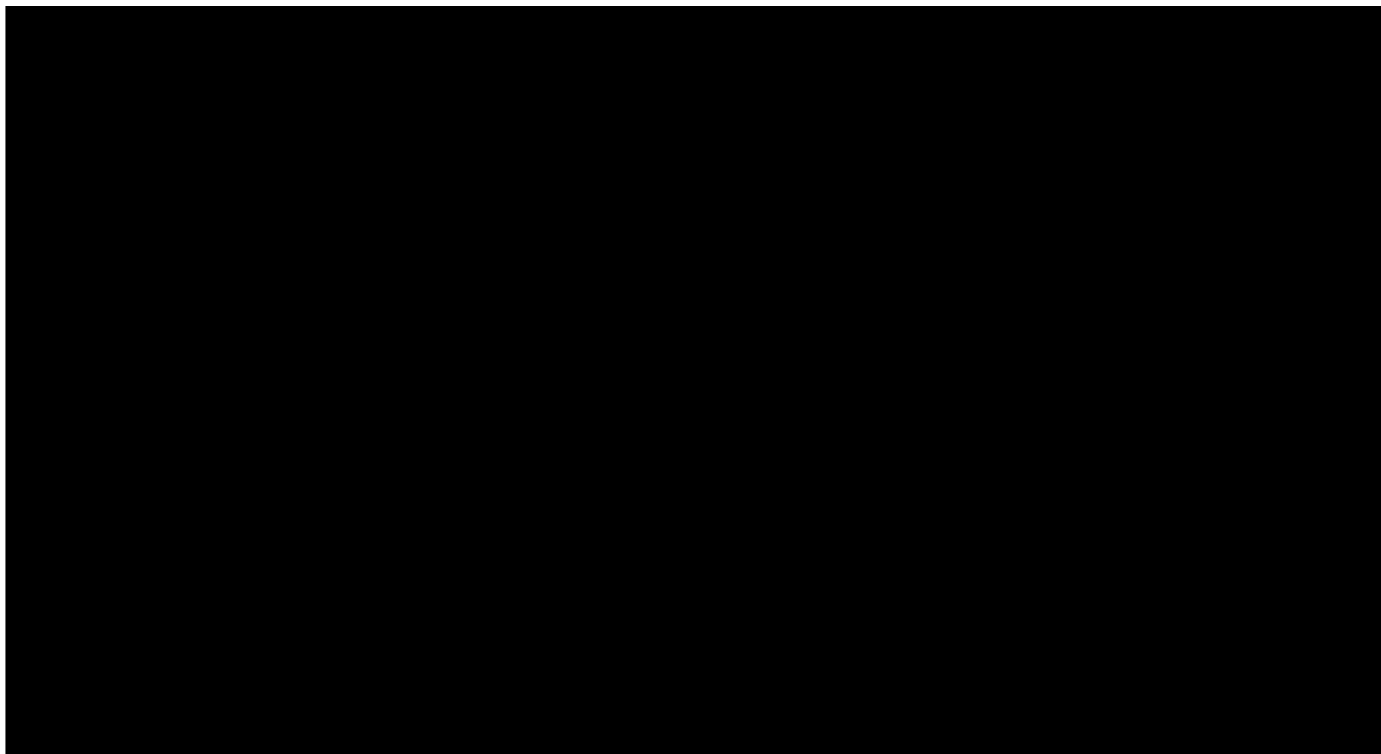


Cílem zakázky je zpracovat dopravněinženýrské podklady pro řešení železničního spojení Hlavního města Prahy, Letiště VHP a Kladna jednak ve variantě vycházející z varianty **R1spěš** z akce „Železniční spojení Hlavního města Prahy, letiště Ruzyně (LVHP) a Kladna“, kterou zpracovávaly organizace TSK Praha a IPR Praha v roce 2018, jednak ve variantě průjezdného zapojení letiště Ruzyně (LVHP), která byla doplněna v roce 2021. Podle dosavadního systému označování variant (**Ruzyně / Jeneček / Průjezdná**) byla pojmenována **P2spěš**, v 06/2023 byla na žádost Správy železnic přeznačena na **R1spěš mod.** Předmětem aktualizace 2023 bude použití aktuálního dopravního modelu, vyvíjeného v rámci akce SP ŽUP (Studie proveditelnosti Železničního uzlu Praha včetně rychlých spojení).

Výpočet bude proveden na pracovišti TSK pouze pro 1 časový horizont 2030, a to pomocí multimodálního modelu (IAD/VHD). Výpočty budou zpracovány pro průměrný pracovní den a přepočteny koeficienty používanými TSK na celoroční hodnoty.



Obr. č. 1 – Zájmová oblast (pro kartogramy apod.)

Výpočty ve vazbě na r. 2050 budou řešeny jiným smluvním vztahem mezi Objednatelem a Institutem plánování a rozvoje hlavního města Prahy.

1. Popis současného stavu a výchozího stavu Bez projektu (BP), 2019/2020*–2030

DIP budou založeny na výpočtech multimodálního dopravního modelu, kterým TSK Praha disponuje. Jedním z výchozích podkladů pro odvození modelu současného stavu je rozsáhlá databáze sčítání. U veřejné dopravy TSK Praha 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 a zde dokladován, proto předpokládáme, že v rámci tohoto projektu nebude potřeba současný stav dokladovat (není součástí této nabídky).

V současném stavu je model syntézou let 2019 a 2020 s eliminací dlouhodobých výluk (např. Negrelliho viadukt) tak, aby se jednalo o ustálený model současného stavu bez výluk. Modelový horizont 2030 (TSK Praha) obsahuje neželezniční nabídku VHD dle materiálu „Rozvoj linek PID v Praze 2022–2032“, železniční nabídku dle projektu SP ŽUP (stav zpracování k 05/2023), silniční nabídku dle strategických dokumentů hl. m. Prahy a rozvoj území dle aktuální prognózy IPR Praha.

Ve stavu BP 2030 se provedou případná lokální zpřesnění nabídky VHD dle informací od objednatele.

Výstupem výpočtů stavu BP 2030 budou zejména:

- Kartogramy intenzit VHD a AD
- Přepravní a dopravní výkony

Podrobný popis výstupů je uveden v kap. 5.

** Pozn.: pro potřeby srovnání výhledových variant budeme vycházet z přepravní poptávky, která nezohledňuje změny dopravního chování vyvolané pandemií COVID19. Z hlediska linkového vedení však bude stav odpovídat prosinci 2020.*

2. Modelový výpočet rok 2030 (střednědobý výhled, TSK)

Na základě podkladů objednatele bude pomocí multimodálního modelu TSK-ÚDI rozpracováno řešení stavů jiných než BP (tento časový horizont zpracovává TSK Praha). Uvažují se následující varianty:

- Původní varianta R1spěš (v případné modifikaci dle podkladů objednatele) – multimodální výpočet se zaznamenáním efektů převedené (včetně P+R) a indukované dopravy vůči stavu BP.
- Varianta se zaokružováním letiště R1spěš mod.– multimodální výpočet se zaznamenáním efektů převedené (včetně P+R) a indukované dopravy vůči stavu BP.
- Varianta „výluka na stavu BP“ – stav dlouhodobé výluky stávající trati, buď kompletní multimodální výpočet, nebo pouze výpočet v rámci VHD s předpokladem zanedbatelných efektů na změnu módu (dle konzultací se zpracovatelem EH v průběhu prací).

Výstupem výpočtů k roku 2030 budou zejména:

- Kartogramy intenzit VHD a AD
- Přepravní a dopravní výkony

3. Modelový výpočet pro rok 2050 (dlouhodobý výhled, IPR)

Tento horizont bude řešen jiným smluvním vztahem Objednatele s IPR Praha. Zpracování výstupů IPR Praha do souhrnného díla Zhotovitele předpokládáme pouze v případě včasného dodání těchto podkladů.

4. Přehledná tabulka odvození výpočtových stavů Praha – letiště – Kladno (PLK) z modelu SP ŽUP

	výpočtový stav PLK	výchozí stav ŽUP / způsob odvození
2030	BP	odstranění projektu PLK
	R1spěš	odstranění průjezdnosti letiště
	R1spěš mod.	ŽUP 2030 BP
	výluka na stavu BP	BP(PLK) bez provozu Praha – Kladno
2050 (IPR)	BP	odstranění projektu PLK
	R1spěš	odstranění průjezdnosti letiště
	R1spěš mod.	ŽUP 2050 BP

Tabulka č. 1 – přehledná tabulka odvození výpočtových stavů

5. Výstupy DIP

Kartogramy VHD budou zobrazovat počty přepravených osob na jednotlivých mezizastávkových úsecích (dle možnosti zobrazení). Samostatně budou uváděná čísla po systémech (vlak, BUS, metro, tramvaj).

Kartogramy IAD - intenzity budou vykazovány pro silnice I. a II. třídy a případně i vybrané komunikace III. třídy. Sledovaným parametrem budou intenzity osobních automobilů (vozidel do 3,5 t největší povolené hmotnosti) za 0-24 h pracovního dne. Kartogramy IAD budou vypracovány pro potřeby zobrazení změn vlivem převedené dopravy silnice – železnice, nikoliv v podrobnosti pro navrhování a posuzování vlivů jiných staveb pozemních komunikací.

Nákladní doprava (silniční ani železniční) není předmětem řešení DIP.

Dopravní výkony budou vyčísleny pro celou modelovanou oblast (případně výřez), samostatně budou vyčísleny po jednotlivých systémech (VHD - vlak, BUS, metro, tramvaj, IAD - jen pro vozidla do 3,5 t). Mezi základními výstupy budou:

- Výkony ve vozokm (u železniční dopravy vlakokm)
- Výkony ve vozohod (u železniční dopravy vlakohod)

Přepravní výkony budou vyčísleny pro celou modelovanou oblast (případně výřez), samostatně budou vyčísleny po jednotlivých systémech (VHD - vlak, BUS, metro, tramvaj, IAD - jen pro vozidla do 3,5 t). Mezi základními výstupy budou:

- Výkony v oskm
- Výkony v oshod (vnímaná, případně běžná cestovní doba)

Součástí výpočtů bude i vyčíslení časových úspor, které budou kvantifikovány samostatně pro:

- Stávající železniční cestující
- Nové železniční cestující, kteří ve stavu BP používají jiný typ VHD (BUS, tramvaj apod.)
- Nové železniční cestující, kteří ve stavu BP používají automobil

Nad rámec těchto výstupů dále TSK/IPR vyčíslí objem dopravy převedené z IAD na systém VHD a případně dopravy indukované, která vlivem záměru bude mít nově zdroj nebo cíl v posuzovaném výřezu území.

Informace o obsazenosti vlaků železniční dopravy po jednotlivých spojích řešené tratě a vozidel IAD budou odhadnuty z dostupných zdrojů s předpokladem, že denní průběh poptávky zůstává ve všech časových horizontech stejný.

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

6. Podklady požadované od objednatele:

- (1) Situační výkres záměru
- (2) Linkové vedení VHD pro stav BP i posuzované další varianty pro časový horizont 2030
- (3) Intervaly na linkách pro stav BP i posuzované další varianty pro časový horizont 2030

7. Předpokládaný harmonogram prací:

Fáze	Termín
Uzavření smluvních vztahů	do 11/2023
Dodání požadovaných podkladů	do 2 týdnů od uzavření smluvního vztahu
Zahájení prací	ihned po uzavření smluvního vztahu
Koncept	10 týdnů od uzavření smluvního vztahu (1) – (3), ale nejdříve 12. 1. 2024
Čistopis	13 týdnů od uzavření smluvního vztahu, ale nejdříve 2. 2. 2024

Tabulka č. 2 – předpokládaný harmonogram prací

8. Kalkulace nákladů:

Zpracování DIP bude probíhat v součinnosti na 2 pracovištích. Následující kalkulace je zpracovaná samostatně pouze pro TSK.

Fáze, položka	Cena v Kč bez DPH
Model BP 2030	
Projektové varianty + výluková 2030	
Zpracování kartogramů intenzit	
Vyčíslení dopravních a přepravních výkonů	
Průvodní zpráva + komplepace	
Celkem	167 000 Kč

Tabulka č. 3 – kalkulace nákladů

Doplňující informace:

Výstupy budou předány pouze v elektronické podobě ve formátu PDF.

Dne 13. 10. 2023 zpracoval [redacted] a kol.