**Zvláštní podmínky pro zpracování**

**„Studie městských železničních linek na území hl. m. Prahy“**

1. **Úvod**

Vyšší využití železniční dopravy pro městskou dopravu po území hl.m. Prahy úzce souvisí s rozvojem integrovaného dopravního systému „Pražská integrovaná doprava“ od poloviny 90. let 20. století. Poprvé se myšlenka vzniku železničních linek obsluhujících výhradně území hlavního města objevuje v zásadním koncepčním materiálu „Studie obsluhy hl.m. Prahy a jeho okolí hromadnou dopravou osob“ (Metroprojekt Praha, 2002 – dále jen „Studie obsluhy HMP“). Podle tohoto materiálu se od roku 2002 řídí rozvoj hromadné dopravy na území Prahy (s mírnými odchylkami vyvolanými průběžným vývojem). V oblasti rozvoje regionální železniční dopravy, která tvořila dominantní část obsahu předmětné studie, byly realizovány především záměry v oblasti radiální dopravy a částečně i v oblasti diametrální dopravy. V oblasti městských linek, které měly být vedeny převážně v tangenciálních směrech, došlo v roce 2004 k realizaci jedné linky (S41 Roztoky u Prahy – Praha-Libeň) v částečné trase, později byla tato linka prodloužena v nepracovní dny do stanice Praha-Hostivař.

Většímu rozvoji dalších plánovaných linek brání nedostatečná infrastruktura v části železničního uzlu Praha. Problematika navýšení její kapacity byla řešena především ve dvou studiích proveditelnosti, vypracovaných dle zadání SŽDC, s. o. Jednalo se o Studii proveditelnosti zaústění III.TŽK do železničního uzlu Praha (schválena 2015) a Studii proveditelnosti zaústění IV. TŽK do železničního uzlu Praha (schválena 2013). V těchto studiích byla otázka navýšení kapacity v rozhodující trase městských železničních linek řešena. Provedený dopravní model však v těchto jednotlivých případech nevykázal dostatečně uspokojivé hodnoty přepravených osob, proto bylo poskytnutí finančních prostředků z evropských fondů pro provedení příslušných infrastrukturních opatření podmíněno ze strany evropských autorit (agentury JASPERS) vypracováním souhrnné studie prokazující dostatečnou efektivitu záměru vzniku městských železničních linek na území Prahy. Současně byly ze strany JASPERS vysloveny i určité myšlenky, které by mohly směřovat k vyšší efektivitě záměru, jež by bylo vhodné dále sledovat. Zásadním mottem tohoto alternativního záměru bylo prodloužení městských linek do blízkých destinací na radiálních tratích těsně za hranicemi Prahy, kde by městská linka nahradila část radiálních vlaků uvažovaných v konzervativním modelu.

Na základě těchto podkladů byla zpracována „Vstupní studie městských železničních linek na území hl.m. Prahy“ (ROPID, 2015 – dále jen „Vstupní studie MŽL“), která částečně řešila analytickou část problému. Tato vstupní studie navazuje na „Studii obsluhy HMP“ a rozpracovává nové podněty, které vznikly v průběhu let 2002 – 2015 v souvislosti se změnami v území, požadavky městských částí atd. Přesto lze konstatovat, že podnětů ke změnám bylo od roku 2002 relativně málo a koncepce vedení městských železničních linek nadále sleduje teze vytyčené již v roce 2002 ve „Studii obsluhy HMP“.

Ve zpracované „Vstupní studii MŽL“ je detailně popsán navrhovaný konzervativní a alternativní model vedení městských železničních linek v cílovém stavu. Řešení je zapotřebí zpracovat jako modulární, tj. posoudit možnost zavedení pouze části navrhovaných linek nebo jiné kombinace navržených prvků. Základním cílem zadávané „Studie městských železničních linek na území hl. m. Prahy“ je tedy zejména rozpracování, prověření a případné upravování, doplňování těchto záměrů: zhodnocení vhodnější varianty vedení linek, popř. návrh jejich úpravy, stanovení intervalů jednotlivých linek, definování požadovaných opatření na infrastruktuře a v souvislosti se stupněm přípravy jednotlivých připravovaných staveb v uzlu Praha definování časové posloupnosti realizace záměru. Realizace záměru musí být samozřejmě svázána a podpořena výsledky dopravního modelu a kladným posouzením ekonomické efektivity záměru. Pro dopravní model bude využito podkladů zpracovaných organizacemi hl.m. Prahy (TSK, resp. IPR). Zprostředkování těchto podkladů zajistí zadavatel na základě požadavků zpracovatele.

Řešená oblast sestává z tratí na území hlavního města Prahy s přesahem do přilehlé části Středočeského kraje z hlediska infrastrukturního, z hlediska dopravní technologie je nezbytné se zabývat tratěmi v širším okruhu Prahy (v rozsahu vedení páteřních železničních linek systému PID). Nezbytnou součástí studie bude i návrh návazných dopravních opatření v jiných druzích městské dopravy na území Prahy (tramvaje, autobusy), popř. v přilehlé části Středočeského kraje (úprava návazných autobusových linek – především v alternativním modelu).

V současné době je hlavním městem Prahou ve spolupráci se Středočeským krajem zpracováván Plán udržitelné mobility Prahy a okolí. Tento dokument vychází z celoevropské metodiky pro tvorbu Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP), po svém dokončení v roce 2018 se stane hlavní koncepcí v oblasti dopravy pro Pražskou metropolitní oblast. Studie městských železničních linek bude po svém zpracování nedílnou součástí tohoto dokumentu.

1. **Cíle studie**

* Analýza potřeb a potenciálů, návrh a posouzení možností pro systém pražských městských železničních linek
* Identifikovat a posoudit opatření ve veřejné dopravě týkající se tangenciálních vztahů v hl.m. Praze a na základě toho definovat řešení veřejné dopravy v těchto směrech ve střednědobém horizontu
* Zlepšení dopravní obslužnosti na území hl. m. Prahy navržením nových, případně úpravou stávajících linek, nabídka nových a zlepšení stávajících přestupních vazeb, zkrácení jízdních dob zejména v oblasti tangenciálních vztahů
* Hodnocené řešení nemusí být nutně omezeno na železniční dopravu a mělo by být sledováno ve střednědobém horizontu. V rámci železnice by měly být uvažovány modernizace pouze existujících tratí

1. **Rozsah řešení**

Rozsah řešení „Studie městských železničních linek na území hl. m. Prahy“ je vymezen pro všechny projektové varianty a variantu bez projektu takto:

1. Rozsah infrastruktury pro technické řešení
2. Rozsah železniční infrastruktury pro technické řešení je definován hranicemi takto:

Stavebně je rozsah území vymezen územím hl. m. Prahy a dalšími tratěmi na území Středočeského kraje, na které budou zasahovat navržené městské linky.

1. Rozsah infrastruktury pro provozní model (dopravní technologie)
2. Rozsah železniční infrastruktury pro provozní model je definován takto:

Všechny železniční tratě na území hl. m. Prahy a dále železniční tratě na území Středočeského kraje: Praha – Český Brod – Kolín, Poříčany – Nymburk hl. n., Praha – Lysá nad Labem – Kolín, Lysá nad Labem – Milovice, Praha – Všetaty – Mladá Boleslav/Mělník, Praha – Kralupy n. Vlt. – Vraňany, Praha – Kladno – Kladno-Ostrovec, Praha-Smíchov – Hostivice – Rudná u Prahy, Hostivice – Podlešín, Praha – Rudná u Prahy – Beroun, Praha – Řevnice – Beroun, Praha – Vrané n. Vlt. – Čerčany/Dobříš, Praha – Říčany – Benešov, a to při zohlednění návazností dalších dotčených linek na území Prahy a Středočeského kraje na linky provozované po výše uvedených tratích.

1. Rozsah MHD a VHD (tramvajové a autobusové linky) je definován takto:

Oblast celé MHD Praha a oblast PID – pouze linky související s provozem městských železničních linek v případě požadavku na úpravu linkového vedení ve vazbě na realizaci záměru městských železničních linek

1. Rozsah infrastruktury pro přepravní prognózu (dopravní model)
2. Rozsah železniční infrastruktury pro provozní model je definován takto:

Všechny železniční tratě zahrnuté do dopravního modelu hl. m. Prahy (TSK, resp. IPR), tzn. všechny železniční tratě v Praze a jejím blízkém okolí.

1. Rozsah MHD a VHD (metro, tramvajové a autobusové linky) je definován takto:

Všechny linky MHD a VHD zahrnuté do dopravního modelu hl. m. Prahy (TSK, resp. IPR), tzn. všechny linky v Praze a jejím blízkém okolí.

1. Rozsah IAD (metro, tramvajové a autobusové linky) je definován takto:

Území hl. m. Prahy a jeho spádové území ve Středočeském kraji zahrnuté do dopravního modelu hl. m. Prahy (TSK, resp. IPR).

1. Rozsah oblasti pro ekonomické hodnocení

Rozsah oblasti pro ekonomické hodnocení pro všechny posuzované varianty a všechny dopravní módy je dán dotčeným územím podle předchozích bodů.

Řešení bude prováděno ve třech etapách podle rozsahu postupně (etapovitě) modernizované železniční infrastruktury. Etapizace bude upřesněna na základě výsledků analytické části. Předběžně se předpokládá, že v rozsahu infrastruktury dle Etapy A bude provedena varianta **Bez projektu**, tzn. bez zavedení městských železničních linek a dále varianta posuzující možnosti alespoň částečného zavedení městských železničních linek na stanovené infrastruktuře. V Etapách B a C bude provedeno řešení pro navržené modely linkového vedení městských železničních linek.

Rozsah infrastruktury pro jednotlivé stanovené etapy řešení:

Etapa A

* modernizace železniční sítě v rozsahu připravovaných staveb a schválených studií proveditelnosti
  + Modernizace a dostavba žst. Masarykovo nádraží; přípravná dokumentace ve zpracování
  + Studie proveditelnosti optimalizace trati Lysá nad Labem - Praha-Vysočany; schválena 2014; varianta střed 2 - RZ
  + Rekonstrukce Negrelliho viaduktu; projekt 2015
  + Studie proveditelnosti Železniční spojení Prahy, letiště Ruzyně a Kladna; schválena 2015; varianta R1 spěš a případné následující aktualizace
  + Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení Praha-Smíchov - Hostivice; projekt ve zpracování
  + Optimalizace trati Praha-Smíchov (mimo) - Černošice (mimo); projekt ve zpracování
  + Optimalizace Černošice (včetně) - Beroun (mimo); přípravná dokumentace ve zpracování
  + Aktualizace studie proveditelnosti zaústění III. TŽK do železničního uzlu Praha; schválena 2015; pro úsek Praha hl. n. - Praha-Smíchov varianta střední 1.1, pro úsek Praha-Zahradní Město - odb. Tunel varianta bez projektu
  + Studie proveditelnosti zaústění IV. TŽK do železničního uzlu Praha; schválena 2013; varianta střední 2 (P3)
  + Studie proveditelnosti zaústění I. TŽK do železničního uzlu Praha; schválena 2012
  + Modernizace traťového úseku Praha-Libeň - Praha-Malešice, I. stavba; přípravná dokumentace 2014

Etapa B

* jako v etapě A s rozdílem, že budou uvažovány odlišné varianty řešení ze studií proveditelnosti zaústění 3. a 4. TŽK do železničního uzlu Praha
  + pro úsek Praha hl. n. - Praha-Smíchov i pro úsek Praha-Zahradní Město - odb. Tunel varianta střední 2 dle Aktualizace studie proveditelnosti zaústění III. TŽK do železničního uzlu Praha
  + varianta maximální (P5) dle Studie proveditelnosti zaústění IV. TŽK do železničního uzlu Praha
  + další nutné investice související se zavedením nových linek (např. nové 4. nástupiště ve Vršovicích, zastávky Kyje-Průmyslová, Jahodnice a Dolní Počernice v úseku Běchovice - Malešice, přesun zastávky Braník horní koleje k Vrbově ulici apod.)

Etapa C

* další záměry, které SŽDC, s. o., nezařadila do přípravy staveb (např. zastávky Karlín, Libeň U kříže, Radotín sídliště, Kbely-Nouzov aj., zkapacitnění tratě Neratovice - odb. Skály, Praha-Vršovice - Praha-Krč, Rudná u Prahy – Hostivice, využití vlečky Cukrovar Čakovice pro osobní dopravu, zkapacitnění úseku Praha-Vysočany – odb. Skály – Praha-Čakovice apod.)

Výstavba vysokorychlostních tratí ani tzv. Nového spojení 2 nebude ve studii uvažována (řešení po výstavbě těchto záměrů může být s ohledem na velký rozsah předmětem další studie).

1. **Struktura a postup zpracování studie**
2. Základní analýza, definice problémů a příležitostí
3. Stanovení cílů a okrajových podmínek
4. Identifikace možných opatření, definice základních variant
5. Podrobné zpracování a vyhodnocení variant
6. Závěrečné vyhodnocení a doporučení

**Podrobná definice jednotlivých kroků:**

1. Základní analýza, definice problémů a příležitostí:

* Politické a strategické pozadí (relevantní politiky, plány a programy), cíle vyšší úrovně, seznam předchozích uvažovaných relevantních konceptů a dokumentací
* Multimodální analýza přepravní poptávky využívající dopravní model (stávající poptávka, budoucí potenciální poptávka) včetně relevantních přepravních aktraktorů, vztahů a zatížení
* Multimodální provozní / nabídková analýza (stávající situace včetně využití kapacit úzkých míst, budoucí situace a základní potenciál dosáhnout zlepšení provozní nabídky)
* Technická analýza infrastruktury a budoucí potřeby údržby (stávající stav infrastruktury technické parametry, potenciální budoucí potřeby)
* Analýza problematiky životního prostředí včetně změny klimatu
* Shrnutí zdůvodněných požadavků, problémů a potenciálů

1. Stanovení cílů a okrajových podmínek:

* Definice cílů projektu na základě analytické části
* Definice vstupních okrajových a obecných podmínek pro potenciální realizaci opatření

1. Identifikace možných opatření, definice základních variant:

* Definice varianty bez projektu
* Navržení invariantních dílčích opatření společných pro všechny varianty včetně koncepčního provozního a technického řešení
* Navržení a rozvinutí variantních dílčích opatření včetně koncepčního provozního a technického návrhu. Mohou být navržena i alternativní nebo doplňková neželezniční a neinfrastrukturní opatření. ELIMINACE VARIANT (možný návrh od Jaspers)
* Definice variant linek vzniklých kombinací invariantních a variantních opatření definovaných v předchozích bodech, která budou v různé míře vyhovovat stanoveným cílům
* Užší výběr variant (maximálně 2 výsledné varianty na každou linku) na základě hodnocení vůči relevantním kritériím atraktivnosti a proveditelnosti
* Definice maximálně 5 variantních provozních / infrastrukturních scénářů, založené na kombinacích užšího výběru linkových variant.

1. Podrobné zpracování a vyhodnocení variant:

* Podrobně zpracované provozní a technické koncepty (na úrovni srovnatelné s podkladovými studiemi proveditelnosti)
* Detailní zhodnocení vybraných variant jednotlivých linek a relevantních scénářů linek jako celek z hlediska ekonomického (včetně CBA), přepravního, technického životního prostředí a krajinného rázu a rizik v souvislosti s projektovými cíli
* Konečná doporučení a zhodnocení

1. Závěrečné vyhodnocení a doporučení:

* Doporučení preferovaného scénáře (scénářů), další navrhované podmínky pro budoucí vývoj, možnost etapizace atd.

1. **Požadované technické oblasti hodnocení**

Přepravní prognóza

* Analýza vývoje dopravy a přepravy v posledních letech, výkonová dopravní a přepravní data železnice, MHD i konkurenčních druhů dopravy, (využití zejména přepravních průzkumů), analýza přepravních vztahů
* Prognóza budoucí poptávky v bezprojektové variantě
* Prognóza přepravního dopadu projektových variant
* Zatížení jednotlivých linek, stanic a zastávek
* Navazující úpravy a dopady v síti MHD
* Obsazenost vlaků ve špičce a v sedle pro určení intervalů a kapacity souprav
* Model osobní dopravy bude vytvořen standardní 4-stupňovou metodou a bude vytvořen v mezinárodně rozšířeném a všeobecně uznávaném softwarovém prostředí

Dopravní technologie

* nákresné jízdní řády pro jednotlivé traťové úseky pro všechny přímo či nepřímo ovlivněné linky (včetně posouzení kapacity tratí a stanic v případech, kde se navrhované řešení liší od řešení převzatého z předchozích Studií proveditelnosti kromě koncových stanic, pro které by měly být provozní koncepty kriticky přehodnoceny v každém případě)
* síťová grafika
* hodnocení spolehlivosti / stability
* obsazení kolejí v rozhodujících stanicích
* počet souprav, jejich oběhy a stanovení potřeby odstavování přes noc, sedlo pracovního dne a víkend
* rozsah a poloha vlaků dálkové dopravy bude převzata z Plánu dopravní obsluhy (SŽDC, Ing. David Fuksa, 2016) po odsouhlasení O190 MD ČR
* musí být zachována kapacita pro nákladní dopravu v rozsahu ze schválených studií proveditelnosti a přiměřeně kapacita pro osobní dopravu mimo závazek veřejné služby (údaje ze studií proveditelnosti budou aktualizovány v rámci vstupního jednání)
* řešení bude provedeno pro jednotlivé projektové varianty a etapy

Ekonomika provozu

* stanovení struktury vozidlového parku
  + vychází se ze stávajícího stavu vozidlového parku ČD, a.s., využívaného pro linky S (nutnost zahrnutí konverze elektrické soustavy z 3 kV DC na 25 kV AC a vybavení vozidel ETCS)
  + na základě přepravní prognózy bude určena kapacita vlaků
  + analýza portfolia výrobců vozidel, doporučení typů dle kapacity, délky souprav a dalších stanovených technických parametrů na jednotlivé linky
  + odhad investičních nákladů na pořízení dalších souprav
* náklady a výnosy dopravce
* náklady objednatele
* řešení bude provedeno pro jednotlivé projektové varianty a etapy

Technické řešení

* analýza současného technického stavu formou aktualizace již zpracovaných dokumentací
* nutné stavební nebo technologické úpravy infrastruktury (včetně dodatečně vyžadované infrastruktury oproti předchozím SP)
* odhad investičních nákladů na základě srovnatelné báze (včetně kompenzace vlivu různých úrovní připravenosti záměrů). Lze po prověření a nutných úpravách využít technické podklady z podkladových studií proveditelnosti
* řešení bude provedeno pro jednotlivé projektové varianty a etapy

Analýza problematiky životního prostředí včetně změny klimatu

* předběžná analýza současného stavu relevantních složek životního prostředí a předběžné zhodnocení předpokládaných vlivů realizace projektu na životní prostředí a obyvatelstvo (včetně zhodnocení hluku a vibrací, možnosti ovlivnění ekologického a chemického statusu vod v dotčeném území a zhodnocení kumulativních vlivů)
* analýza střetů navrhovaných řešení se zájmy ochrany přírody a krajiny (možné ovlivnění chráněných území včetně území Natura 2000)

Závěrečné hodnocení

* CBA pro jednotlivé etapy a varianty (dle platné metodiky vydané MD ČR pro železniční CBA)
* Analýza rizik, vlivu na životní prostředí, přípravu staveb, územní plán
* Vícekriteriální souhrnná analýza
* Výběr varianty v jednotlivých etapách
* Návrh dalšího postupu

1. **Harmonogram zpracování studie**

První dílčí plnění:

* sběr dat, základní analýza vývoje dopravy a přepravy
* definice problémů a příležitostí
* analýza problematiky životního prostředí
* analýza technického stavu
* zpracování dopravního modelu ze získaných podkladů, kalibrace modelu
* stanovení základních cílů a okrajových podmínek

Termín není fakturační, T: zadání + 3 měsíce.

Druhé dílčí plnění:

* definice základních opatření a variant
* projednání a vyhodnocení technického řešení a dopravní technologie pro jednotlivé varianty a etapy
* vypracování technického řešení a dopravní technologie pro jednotlivé varianty a etapy
* výstupy pro zpracování dopravního modelu.

Termín je fakturační, T: zadání + 6 měsíců.

Třetí dílčí plnění:

* prověření varianty bez projektu a projektových variant dopravním modelem
* zapracování připomínek z projednání druhého dílčího termínu plnění, obsahujícího návrh technického řešení a dopravní technologie pro jednotlivé varianty

Termín není fakturační, T: zadání + 7 měsíců.

Čtvrté dílčí plnění:

* vyhodnocení výstupu dopravního modelu a návrh úprav provozního modelu a technického řešení (optimalizace návrhu)

Termín je fakturační, T: zadání + 9 měsíců.

Páté dílčí plnění:

* prověření variant optimalizovaných návrhů dopravním modelem

Termín není fakturační, T: zadání + 10 měsíců.

Šesté dílčí plnění:

* výsledky ekonomického hodnocení (výpočet CBA)

Termín není fakturační, T: zadání + 11 měsíců.

Sedmé dílčí plnění:

* vyhodnocení výstupů z CBA, návrh úprav technického řešení, provozního konceptu, dopravní technologie, dopravního modelu a ostatních výstupů do ekonomického hodnocení

Termín není fakturační, T: zadání + 12 měsíců.

Osmé dílčí plnění:

* hodnocení rizik, výsledky zahrnutí navržených úprav do dopravního modelu, přepravního modelu, dopravní technologie, technického řešení a CBA
* dokončení úplné dokumentace k projednání externími hodnotiteli. Plnění bude objednatelem rozesláno k projednání externím hodnotitelům.

Termín je fakturační, T: zadání + 13 měsíců.

Deváté dílčí plnění:

* projednání připomínek externích hodnotitelů

Termín není fakturační, T: zadání + 14 měsíců.

Desáté dílčí plnění:

* zapracování připomínek z projednání
* anglický překlad

Termín je fakturační, T: zadání + 15 měsíců.

Dílčí plnění určená k projednání s externími hodnotiteli a konečné plnění budou předány v papírové formě 6 výtisků, 20 CD v uzavřené formě (ve formátu pdf), 1 CD v otevřené formě (ve formátech docx, dwg, xlsx, dgn, shp), na flash disku a budou též zaslána kontaktním osobám prostřednictvím elektronické úschovny. Ostatní dílčí plnění 1 výtisk, 10 CD v uzavřené formě (ve formátu pdf) a 1 CD v otevřené formě (ve formátech docx, dwg, xlsx), na flash disku a budou též zaslána kontaktním osobám prostřednictvím elektronické úschovny.

UPŘESNĚNÍ FORMÁTU VIZ SŽDC

Výše zpracovaný harmonogram odevzdání dílčích plnění je orientační. Do měsíce od začátku plnění smlouvy může zpracovatel předložit alternativní návrh harmonogramu k odsouhlasení objednatelem, termín odevzdání dokumentace ve fázi zapracovaných připomínek ze závěrečného projednání je však závazný ve lhůtě do 15 měsíců od zahájení prací.

1. **Požadovaná struktura dokumentace**
2. **Textová část**

* souhrnná technická zpráva
* doklady
* CBA tabulky
* modelové grafikony vlakové dopravy, síťová grafika, obsazení kolejí v rozhodujících stanicích, oběhy souprav

1. **Výkresová část**

* přehledná situace M 1:50 000; situace řešených úseků M 1:10 000
* situace řešených dopraven a zastávek M 1:1 000
* zákres tras do územních plánů (obcí, ZÚR) v měřítku hlavního výkresu územního plánu obce (1:5 000)
* přehledné schéma celého systému
* grafické výstupy dopravního modelu (zatížení jednotlivých linek, kumulované zátěže v traťových úsecích)
* situace střetů se životním prostředím (včetně chráněných území a území Natura 2000)

1. **Další požadavky na zpracování studie**

* pracovní porady budou svolávány podle pokynů zadavatele a podle potřeb zpracovatele, vždy však před dílčími odevzdáními. Na začátku zpracování dokumentace bude svolána vstupní porada, kde bude prezentován rozsah a náplň dokumentace a představen zpracovatelský tým. Okruh účastníků porad bude stanoven podle projednávané tematiky a podléhá odsouhlasení zadavatelem
* nejméně 10 pracovních dní před termínem výrobní porady zašle zpracovatel zadavateli elektronickou cestou veškeré materiály a podklady, které budou předmětem diskuse
* součástí studie budou záznamy z jednání, doručená stanoviska, doručené podklady (např. od objednatelů dopravy a od municipalit), reakce projektanta na doručené připomínky a stanoviska
* zpracovatel je povinen zapracovat připomínky z projednání nezamítnuté zadavatelem, pokud nevybočují z tohoto zadání
* zpracovatel si zajistí podklady od objednatelů dopravy, dopravců a veškeré další údaje, potřebné pro zpracování studie
* zpracovatel si rovněž zajistí informace o předpokládaném vývoji okolní sítě ve všech módech
* studie bude zpracována v českém jazyce, veškerá jednání budou vedena v českém jazyce
* všechny vstupy a výpočty ve studii budou podrobně a průkazně dokumentovány a doloženy

1. **Podklady poskytnuté zadavatelem v otevřeném formátu**

* Vstupní studie městských železničních linek na území hl. m. Prahy (ROPID, 2015)
* Podkladů pro dopravní model, zpracovaného organizacemi hl. m. Prahy (TSK, resp. IPR) – zadavatel studie zprostředkuje kontakt zpracovatele studie se zpracovatelem dopravního modelu
* Dokument P+ Analýza, analytická část Plánu udržitelné mobility (schváleno RHMP usnesením č. 342 z 21. 2. 2017)
* Studie SŽDC vztahující se k území vymezenému rozsahem řešení
* Program rozvoje Rychlých železničních spojení (MD ČR, 2017)