

# **Plán dopravní obslužnosti Středočeského kraje pro období 2021 – 2025**

Dokument plní roli dopravního plánu  
dotčených obcí Středočeského kraje

prosinec 2020  
Aktualizace leden 2024

Mott MacDonald  
Národní 984/15  
110 00  
Praha 1  
Česká republika

T +420 221 412 800  
mottmac.com

The logo for Středočeský kraj (Central Bohemian Region) consists of a red banner with a white border on the right side, containing the text "Středočeský kraj" in white. Below the banner is a solid blue horizontal bar.

**Středočeský kraj**

Integrovaná doprava  
Středočeského kraje,  
příspěvková organizace

# **Plán dopravní obslužnosti Středočeského kraje pro období 2021 – 2025**

Dokument plní roli dopravního plánu  
dotčených obcí Středočeského kraje

Prosinec 2020

**Aktualizace leden 2024**

# Záznam o vydání a revizi

Revize	Datum	Autor	Registrace	Schvalovatel	Popis
A	30. 6. 2020	J. Dytrych D. Švárová M. Albert	D. Šesták	O. Kokeš	Koncept dokumentu
B	31. 7. 2020	J. Dytrych D. Švárová M. Albert	D. Šesták	O. Kokeš	Finální dokument k připomínkám
C	7. 9. 2020	J. Dytrych D. Švárová M. Albert	D. Šesták	O. Kokeš	Finální dokument
D	24. 11. 2020	P. Winter A. Hoffman M. Beránek	D. Janovský	T. Duroň	Dokument k připomínkám: MDČR, sousední kraje + Karlovarský kraj, Správa železnic
E	9. 12. 2020	P. Winter A. Hoffman M. Beránek	D. Janovský	T. Duroň	Dokument do Rady Středočeského kraje
F	30. 1. 2024	P. Winter A. Hoffman M. Berounský	P. Winter	P. Winter	Aktualizace dokumentu

**Odkaz v dokumentu:** 366185 | TP06 | B

## Třída informací: Standardní

Tento dokument je vydán pro stranu, která si jej objednala a pouze pro specifické účely spojené s výše uvedeným projektem. Nesmí být využíván jinou stranou ani k jinému účelu.

Nepřijímáme žádnou odpovědnost za důsledky používání tohoto dokumentu jinou stranou nebo jeho používání k jinému účelu. Nepřijímáme žádnou odpovědnost za jakékoli chyby nebo opomenutí způsobená chybami nebo opomenutími v datech, které nám dodaly jiné strany.

Tento dokument obsahuje důvěrné informace a proprietární duševní vlastnictví. Bez našeho svolení a svolení strany, která si jej objednala, nesmí být poskytnut jiným stranám.

# Obsah

Seznam zkratk	x
Shrnutí pro vedoucí pracovníky	1
<b>1 Základní informace o Středočeském kraji</b>	<b>6</b>
1.1 Přehled základních charakteristik Středočeského kraje	6
1.2 Demografický vývoj	6
1.2.1 Analýza historických dat	7
1.2.2 Předpokládaný vývoj	8
1.3 Ekonomické charakteristiky kraje	8
1.3.1 Historický vývoj a shrnutí současného stavu	9
1.3.2 Předpokládaný vývoj	9
1.4 Dopravní charakteristiky Středočeského kraje	10
1.4.1 Veřejná doprava	10
1.4.2 Individuální doprava	11
1.4.3 Základní porovnání veřejné a individuální dopravy	12
1.5 Sociálně vyloučené lokality a jejich dopravní obslužnost	13
<b>2 Nabídka a poptávka ve veřejné dopravě</b>	<b>16</b>
2.1 Železniční doprava	16
2.2 Autobusová doprava	23
2.3 Rekapitulace období 2016–2020	27
2.3.1 Naplnění cílů v železniční dopravě	27
2.3.2 Naplnění cílů v autobusové dopravě	28
2.4 SWOT analýza	29
<b>3 Doprava, koncepce a infrastruktura</b>	<b>30</b>
3.1 Návaznost zásad projektování a standardů na přijaté dokumenty	30
3.1.1 Plán udržitelné mobility Prahy a okolí	30
3.1.2 Strategie rozvoje územního obvodu Středočeského kraje na období 2019–2024, s výhledem do 2030	31
3.1.3 Bílá kniha: Koncepce veřejné dopravy 2015–2020, s výhledem do roku 2030	32
3.2 Projektování a objednávka železniční dopravy	33
3.2.1 Omezující faktory pro současnou nabídku železniční dopravy ve Středočeském kraji	33
3.2.2 Provozní koncepty	35
3.2.3 Vozidla	46
3.2.4 Infrastruktura	50
3.3 Projektování a objednávka autobusové dopravy	51

3.3.1	Výběrová řízení na nové autobusové dopravce pro období 2024 - 2034	51
3.3.2	Přehled vysoutěžených provozních souborů od prosince 2024	54
3.3.3	A1 Kladensko	56
3.3.4	A2 Hostivicko	58
3.3.5	A3 Rakovnicko	60
3.3.6	A4 Mníšecko	62
3.3.7	A5 Mnichovohradištsko	64
3.3.8	A6 Líbeznicko	66
3.3.9	A7 Velvarsko	67
3.3.10	A8 Hořovicko	69
3.3.11	B1 Stochovsko	70
3.3.12	B2 Štěchovicko	71
3.3.13	B3 Jílovsko	72
3.3.14	B4 Voticko	74
3.3.15	B5 Brandýsko	75
3.3.16	B6 Sázavsko	78
3.3.17	B7 Kutnohorsko	80
3.3.18	B8 Poděbradsko	81
3.3.19	C1 Horoměřicko	83
3.3.20	C2 Slánsko	84
3.3.21	C3 Berounsko	87
3.3.22	C4 Čáslavsko	91
3.3.23	C5 Kosteletsko	93
3.3.24	C6 Mladoboleslavsko	94
3.3.25	C7 Rožmitálsko	97
3.3.26	C8 Neveklovsko	98
3.3.27	C9 Českobrodsko	99
3.3.28	C10 Mělnicko	100
3.3.29	D1 Příbramsko	102
3.3.30	D2 Sedlčansko	103
3.3.31	D3 Vlašimsko	105
3.3.32	D4 Říčansko	107
3.3.33	D5 Zdíbsko	109
3.3.34	D6 Úvalsko	110
3.3.35	D7 Dolnobřežansko	112
3.3.36	D8 Kolínsko	113
3.3.37	D9 Nymbursko	115
3.3.38	Přímá zadání	117
3.3.39	Mezikrajská spolupráce	117
3.3.40	Integrace MHD Příbram do systému PID	119
3.3.41	Rozšíření zastávek na znamení	120
3.3.42	Aplikace Směrnice EK 1161/2019 O podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel (EČV)	120
3.3.43	Systém automatického počítání cestujících ve vozidlech (APC)	120

3.3.44	Infrastruktura a legislativa – autobusová nádraží, zastávky a obratiště	121
3.4	Záchytná parkoviště P+R ve Středočeském kraji	121
3.4.1	Strategická záchytná parkoviště	123
3.4.2	Místní záchytná parkoviště	124
3.4.3	Provozní koncept	125
3.4.4	Lodní doprava (přivozy)	126
<b>4</b>	<b>Ekonomika provozu, tarif a smlouvy</b>	<b>127</b>
4.1	Smluvní zajištění a kompenzace	127
4.1.1	Veřejná linková doprava	127
4.1.2	Osobní železniční doprava	129
4.1.3	Mezikrajské smlouvy	129
4.1.4	Smlouvy s obcemi	130
4.2	Tarifní systém dopravní obslužnosti	131
4.2.1	PID	132
4.2.2	SID	133
4.2.3	Tarifní MHD ve středočeských městech	133
4.2.4	Železniční dopravci	133
4.3	Tarifní integrace	134
4.3.1	Aktualizace tarifního uspořádání a mezikrajské relace	134
4.3.2	Dělba tržeb (clearing)	135
4.4	Valorizace tarifu PID	136
<b>5</b>	<b>Informační a odbavovací systémy</b>	<b>137</b>
5.1	Popis současného stavu	137
5.1.1	Standardy kvality	137
5.1.2	MOS	137
5.1.3	Zákaznická centra MOS	138
5.2	Aktualizace stávajících systémů a platebních metod	138
5.3	Koordinační dispečink a sledování dopravního výkonu	138
5.3.1	Sledování dopravního výkonu a návazných spojů	139
5.3.2	Dispečerské řízení	139
5.3.3	Rozvoj dispečinku	139
5.4	Technologické zázemí pro rozvoj Mobility as a Service	140
5.5	Chytré zastávky	140
<b>6</b>	<b>Organizační uspořádání</b>	<b>141</b>
6.1	Současné uspořádání systémů v území	141
6.1.1	Linky komerční	141
6.1.2	Linky objednávané veřejnými institucemi a dotované z veřejných rozpočtů	141
	Koordinace dálkové železniční dopravy	145
	Koordinace objednávky regionální dopravy	145

<b>7</b>	<b>Projekty pro budoucnost</b>	<b>146</b>
7.1	Současné a budoucí projekty na území Středočeského kraje	146
7.1.1	„Bezba doprava“	146
7.1.2	Poptávková doprava	147
7.1.3	Plán udržitelné mobility Prahy a okolí	148
7.1.4	Zavedení trolejbusové dopravy ve Středočeském kraji	151
7.1.5	Vodíková mobilita	152
7.1.6	Vlakotramvaje, tramvaje na železniční síti a lehká kolejová vozidla	153
7.1.7	Další připravované projekty	153
7.2	Možnosti využití evropských dotačních projektů a nástrojů (IROP, OPD, ITI)	154
7.3	Systémové změny na železnici	154
7.3.1	Železniční uzel Praha a požadavky IDSK	155
7.3.2	Konverze napájecí soustavy železnice	155
7.3.3	Zabezpečovací systém ETCS	155
<b>A.</b>	<b>Počet cestujících ve vlacích v Praze a Středočeském kraji</b>	<b>157</b>
<b>B.</b>	<b>Nabídka a poptávka železničních linek</b>	<b>161</b>

## Seznam zkratek

B+R	Bike and Ride
CNG	Zemní plyn v plynné formě
ČD	České dráhy, a.s.
ČR	Česká republika
ČSÚ	Český statistický úřad
ČZU	Česká zemědělská univerzita
DP	Dopravní podnik
DPP	Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s.
DÚK	Doprava Ústeckého kraje
HDP	Hrubý domácí produkt
Hl. m. Praha	Hlavní město Praha
Hl. n.	hlavní nádraží
IDOL	Integrovaná doprava Libereckého kraje
IDPK	Integrovaná doprava Plzeňského kraje
IDSK	Integrovaná doprava Středočeského kraje
IREDO	Integrovaná regionální doprava
IROP	Integrovaný regionální operační program
ITI	Integrovaná teritoriální investice
JIKORD	Jihočeský koordinátor dopravy
JŘ	Jízdní řád
K+R	Kiss and Ride
Kč	Koruna česká
KORID LK	Koordinátor integrované dopravy Libereckého kraje
KSÚS	Krajská správa a údržba silnic
LNG	Zemní plyn ve zkapalněné formě
LPG	Zkapalněný ropný plyn
MaaS	Mobility as a Service
MČ	městská část
MD ČR	Ministerstvo dopravy České republiky



MHD	Městská hromadná doprava
MKS	Městský kamerový systém
MM	Mott MacDonald CZ, spol. s r.o.
MOS	Multikanálového odbavovacího systému
Ne	Neděle
OD KÚSK	Odbor dopravy Krajského úřadu Středočeského kraje
OICT	Operátor ICT
OPD	Operační program Doprava
P+	Plán udržitelné mobility pro Prahu okolí
P+R	Park and Ride
PAD	Pravidelná autobusová doprava
PD	Pracovní den
PDOÚ	Plán dopravní obslužnosti území
PID	Pražská integrovaná doprava
ROPID	Regionální organizátor Pražské integrované dopravy
POVED	Plzeňský organizátor veřejné dopravy
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
SČK	Středočeský kraj
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SID	Středočeská integrovaná doprava
So	Sobota
SŽ	Správa železnic
VHD	Veřejná hromadná doprava
Vlkm	vlakový kilometr
Žst	Železniční stanice
ŽUP	Železniční uzel Praha

# Shrnutí pro vedoucí pracovníky

Plán dopravní obslužnosti Středočeského kraje (dále jen „Plán“) je dokumentem vytvořeným za účelem zhodnocení současného a nastavení budoucího směru vývoje veřejné dopravy v kraji. Manažerský souhrn v této kapitole upozorňuje na největší výzvy Plánu a shrnuje nejdůležitější cíle, které jsou v období let 2021-2025 naplňovány. Konkrétní navrhovaná opatření jsou pak rozepsána v následujícím textu od kapitoly 3 dále. Tento dopravní plán zároveň nahrazuje dopravní plány dotčených obcí Středočeského kraje, které zajišťují objednávku dopravní obslužnosti.

Aktualizace Plánu se věnuje primárně informacím týkajících se již realizovaných či očekávaných (výhledových) dopravních konceptů, výběrových řízení na nové dopravce (železniční i autobusové), mezikrajskou spolupráci, tarifní odbavení a další očekávané projekty. S ohledem na mimořádnou situaci v letech 2020, 2021 a částečně i 2022 způsobenou pandemií „Covid-19“ nebyly aktualizovány datové a statistické sady a přehled o počtu přepravených cestujících po roce 2019 s patřičnou vypovídající hodnotou v přepravních datech (využití nabízených přepravních kapacit atp.). Kontinuální data za období 2023, 2024 a 2025 budou součástí budoucího dokumentu „Plán dopravní obslužnosti Středočeského kraje pro období 2026 – 2030“.

---

## Rostoucí počet obyvatel kraje

Do roku 2025 může odhadem vzrůst počet obyvatel Středočeského kraje o 65 tisíc na celkových 1,45 milionu. Tento vývoj však nebude rozložen rovnoměrně. K největším populačním přírůstkům by mělo docházet v nejbližším okolí Prahy (Říčany, Černošice, Brandýs nad Labem – Stará Boleslav). Nižší populační přírůstky, resp. stagnaci počtu obyvatel naopak můžeme předpokládat v místech vzdálenějších od Prahy s relativně horší dopravní dostupností (Dobříš, Slaný, Benešov) nebo v obcích s relativně starší věkovou strukturou, kde nedojde přirozenému přírůstku obyvatel (Kladno, Kralupy nad Vltavou).

## Rostoucí přeprava na železnici

Vazby Středočeského kraje do okolních regionů rostou zejména v železniční dopravě. Kromě zásadního navýšení přepravených cestujících z/do hl. m. Prahy z necelých 6 milionů na 15 milionů mezi roky 2010 a 2018 (+160 %) stojí za pozornost také rostoucí poptávka po cestování z/do Pardubického, Jihočeského a Libereckého kraje.

## Růst kompenzace ve financování veřejné dopravy

V roce 2022 bylo na dopravní obslužnost vynaloženo Středočeským krajem téměř 4 mld. Kč (včetně příspěvku státu na financování drážní dopravy). Financování krajské veřejné dopravy v posledních letech čelilo značnému navyšování nákladů na její zajištění (ještě v roce 2016 bylo na její zajištění vynakládáno méně než 2 mld. Kč) a lze očekávat, že tlak na zvyšování komfortu, nutnou modernizaci (zavádění ETCS, konverze napájecí soustavy, požadavky na snižování emisí) a rozsah objednávky bude dále pokračovat i vzhledem k postupujícímu procesu suburbanizace a nárůstu počtu obyvatel v Pražské metropolitní oblasti. Výhled daňových příjmů krajského rozpočtu však z důvodu koronavirové pandemie COVID-19 a uvažovaným daňovým balíčkům ze strany vlády České republiky jde proti tomuto trendu a Středočeský kraj tak bude v

následujících letech čelit bezprecedentní výzvě spočívající v hledání dostupných zdrojů na krytí výdajů spojených se zajištěním odpovídající dopravní obslužnosti na svém území.

### **Integrace Středočeského kraje do PID**

Zatímco integrace železničních linek do Pražské integrované dopravy (PID) na území Středočeského kraje je úspěšně provedena již v předchozích letech, integrace autobusových linek byla dokončena až v roce 2022.

### **Tarifní uspořádání a valorizace**

Tarif PID je nyní nastaven jako pásmový, avšak vzhledem k rozšiřování tarifu PID dále od Prahy ztrácí toto uspořádání svůj význam. Aby došlo k vyrovnání radiálních a tangenciálních cen, je potřeba tarifní uspořádání optimalizovat. Ruku v ruce se změnou struktury bude nutné zvážit i navýšení cen jízdného včetně valorizace, neboť tempo růstu ekonomicky oprávněných nákladů dopravců je mnohem rychlejší než výnosová část.

### **Iniciativa Středočeského kraje vůči Správě železnic**

Středočeský kraj dlouhodobě usiluje o posílení role příměstské železnice ať již formou připomínkování projektů připravovaných Správou železnic, s. o., tak i vlastní iniciativou a požadavky. Jeho pozici pak značně posílil i organizátor IDSK, p. o. Díky tomu jsou v současném Plánu zakomponovány pro jednotlivé tratě zcela konkrétní požadavky z hlediska cílových provozních konceptů a sledovaných časových poloh v důležitých. Mezi zásadní aktuálně řešené infrastrukturní projekty, kterým je třeba věnovat maximální prioritu k dosažení těchto cílů, patří přímé železniční spojení Kladna s Letištěm Václava Havla Praha (tzv. zaokruhování) či zásadní zrychlení a zatraktivnění spojení Praha – Mladá Boleslav. Kraj i organizátor pak musí společně aktivně vystupovat i v projektech celostátního významu, jako jsou záměry vysokorychlostních tratí, navýšení kapacity koridorových tratí či řešení železničního uzlu Praha, aby obhájil své záměry v regionální železniční dopravě.

### **Rozvoj elektrické trakce**

Plán formuluje náměty na rozšíření elektrické trakce, a to nejen na dráze železniční, ale i trolejbusové. Kromě dlouhodobě připravované modernizace a elektrizace trati 120 Praha – Kladno s odbočkou na letiště, podporuje Plán elektrizaci tratí, např. 070 Praha – Všetaty, 122 Praha-Smíchov – Hostivice – Rudná u Prahy, 173 Praha – Rudná u Prahy – Beroun či 210 Praha – Vrané nad Vltavou (a příp. dále). Středočeský kraj sleduje synergii se záměrem hl. m. Prahy v oblasti elektrifikace autobusové dopravy v Praze. Nabízí se využití pilotní trolejbusové infrastruktury pro linky MHD také linkami regionálními – konkrétně ve směru na Brandýs nad Labem, případně i směr Kladno. Dalším projektem pro kapacitní ekologickou dopravu je prodloužení tramvajové tratě z Prahy-Kobylis do Zdib a Sedlce.

### **Napájecí soustava a ETCS**

Konverze stejnosměrné napájecí soustavy na střídavou znamená pro Středočeský kraj nutnost vyřešení problému se stávajícími příměstskými elektrickými jednotkami 471 CityElefant. Obdobný problém představuje zavedení zabezpečovacího systému ETCS, resp. jeho vozidlové části. To se dotkne velké většiny vozidel zajišťujících dopravní obslužnost v regionu, a to včetně elektrických jednotek 471. Finanční náklady na uvedené technologické inovace nemohou být přeneseny pouze na objednatele; bude nutné vyjednat finanční účast i ze strany státu, aby nedošlo k finanční paralýze celého systému dopravní obslužnosti.

### **Modernizace a obměna kolejových vozidel**

Zasmluvnění výkonů na hlavních (elektrizovaných) tratích bude realizováno pravděpodobně několika zadávacími řízeními, u nichž počátek plnění smlouvy bude stanoven na 12/2029. V rámci

platných smluv dopravce České dráhy uplatnil požadavek na povinný odkup 54 jednotek řady 471. Pro tato vozidla bude nezbytné realizovat nabídkové řízení na jejich nového provozovatele, přičemž s ohledem na předpokládaný průběh konverze napájecí soustavy se přepokládá nasazení jednotek řady 471 primárně na tratích Praha – Benešov a Praha – Lysá nad Labem – Milovice/Kolín, popř. též Praha – Český Brod – Kolín. Smlouva s novým dopravcem by měla být platná po zbývajících dobu ekonomické životnosti těchto jednotek, tj. do 12/2044 (15 let). Stěžejní bude nabídkové řízení pro zajištění dostatečného počtu velkokapacitních dvousystémových elektrických jednotek (EMU 400) pro nově elektrizované tratě a tratě, u nichž je předpokládána konverze napájecí soustavy. Dále bude nasazením těchto jednotek akcentován demografický vývoj v rámci SČK a HMP, kde neustále dochází s ohledem na zvyšující se počty obyvatel k nárůstu mobility. Tyto jednotky by měly být provozovány na lince S7 Beroun – Praha – Český Brod, dále na nově elektrizované trati Praha – Kladno (včetně odbočky na Letiště Václava Havla Praha), na novém spojení Praha – Lysá nad Labem – Mladá Boleslav (po dostavbě tzv. Všejské a Bezděčinské spojky) a pravděpodobně také na trati Praha – Český Brod – Kolín. Posledními elektrickými vozidly, pro něž bude nezbytné zajistit smluvní zajištění formou zadávacího řízení, budou nové či zánovní jednopodlažní elektrické jednotky EMU 240, u nichž se předpokládá využití pro méně zatížené elektrizované tratě a linky. Zejména se bude jednat o trať Praha – Kralupy nad Vltavou – Ústí nad Labem a dále spěšné vlaky na tratích Praha – Benešov – Tábor, popř. též Praha – Kolín (- Kutná Hora/Čáslav).

Z hlediska regionálních tratí pak Středočeský kraj připravuje rozsáhlou obnovu stávajících nevyhovujících vozidel vozidly novými či zánovními, s akcentem na bezbariérovost. Bližší informace k plánu obnovy na vozidel na regionálních tratích je uveden níže v následujícím souhrnu, který popisuje předpokládané rozdělení Středočeského kraje do jednotlivých provozních celků

1. **Provozní soubor EMU 400** – jedná se o provozní soubor, jež bude zajišťován výhradně nově pořízenými vozidly typu EMU 400, jež budou technicky definovány objednatelem ***(soutěž, realizace smlouvy 12/2029 – 12/2044, případně až do 12/2059)***
2. **Provozní soubor EMU 240** – tento provozní soubor bude zajišťován nově pořízenými, v případě uplatnění odkupu ze strany stávajícího dopravce též zánovními vozidly typu EMU 240 ***(soutěž, realizace smlouvy 12/2029 – 12/2044, případně až do 12/2059)***
3. **Provozní soubor 471** – provozní soubor realizován většinou stávajících vozidel řady 471 a to na základě uplatnění možnosti dopravce odkupu těchto vozidel ***(soutěž, realizace smlouvy 12/2029 – 12/2044)***
4. **Provozní soubor zbývajících regionálních tratí** vyjma tratí vedoucích na území Hlavního města Prahy – v tomto případě dojde k zásadní obnově železničních vozidel (pořízení vozidel nových či zánovních, díky čemuž bude vhodné prodloužit část stávající smlouvy z důvodu realizované významné investice ze strany dopravce. ***(prodloužení části stávající smlouvy do 12/2033, případně 12/2034)***
5. **Provozní soubor vybraných tratí**, konkrétně 070 Praha – Mladá Boleslav, 210 Praha – Vrané nad Vltavou – Čerčany/Dobříš, 121 Hostivice – Podlešín a 122 Praha – Hostivice – Rudná u Prahy – v tomto případě byla zvažována možnost soutěže nového dopravce, nicméně na základě proběhlých PTK je možný termín realizace poměrně vzdálený (12/2026, případně 12/2027). Zároveň na základě nových informací dokumentu Ministerstva dopravy „Koncepce rozvoje elektrické trakce v České republice“, by mělo dojít ke zkrácení plánovaných termínů elektrifikace některých těchto tratí. S ohledem na

tuto skutečnost bude vhodné řešení formy a délky smluvního zajištění předmětem dalších diskuzí, s cílem zajištění maximální efektivity vynaložených finančních prostředků státu i kraje i možnosti brzkého nasazení modernějších vozidel na těchto tratích.

**(forma a délka zaslavnění kontraktu bude předmětem dalších analýz a prověření)**

### **Inovace provozního konceptu na železnici**

Na základě získaných zkušeností pracuje Plán s možnou úpravou provozních konceptů na železnici, spočívající například v zavedení provozu pásmových spěšných vlaků (pro vyrovnání nerovnoměrné obsazenosti vlaků a výrazné zlepšení ekonomické efektivity provozu), dvou segmentů provozu (pro zkrácení cestovních dob ze vzdálenějších lokalit) či naopak jednoho segmentu obsluhy vždy s ohledem na nejvhodnější variantu pro danou trať a oblast kraje. Prověřované provozní koncepty dále vycházejí z aktuální i výhledové situace a již ve střednědobém výhledu dokáží nabídnout řešení pro zhoršené kapacitní možnosti železničních tratí v některých oblastech Středočeského kraje včetně pražské aglomerace.

### **Úprava provozních konceptů na regionálních železničních tratích**

Podrobnou analýzou prochází také vybrané regionální železniční tratě, a to zejména se snahou o zefektivnění síťové dopravní obslužnosti v rámci IDS ve vazbě na prověřované inovace provozních konceptů u radiálních tratí vedoucích do Prahy.

### **Chronická zpoždění autobusových linek**

Řada autobusových linek dlouhodobě trpí kongescemi a nespolehlivostí cestovních časů. Řešení spočívá v kombinaci infrastrukturních opatření na komunikační síti, úpravách dopravního značení a vybavení vozidel i světelně řízených křižovatek technologií pro preferenci.

### **Mezikrajská spolupráce**

Nad rámec dokončení integrace autobusových linek na území Středočeského kraje do PID v roce 2022 jsou kromě vnitrokrajských vazeb řešena rovněž mezikrajská dopravní spojení, a to včetně řešení tarifního odbavení v rámci jednotlivých IDS (v počátku při lomeném tarifu) s konečným zájmem akceptace souběhu jednotlivých tarifů. V rámci mezikrajské spolupráce probíhá komunikace v jednotlivých krajích s organizátory integrované dopravy:

KORID LK – Liberecký kraj

JIKORD – Jihočeský kraj

POVED – Plzeňský kraj

KIDS KK – Karlovarský kraj

V krajích Ústeckém, Královehradeckém, Pardubickém a na Vysočině jednání probíhají s příslušným Odbory dopravy Krajských úřadů.

### **Revizorská činnost IDSK**

V souvislosti se zavedením překryvů PID se sousedními IDS již nebyl stávající způsob přepravní kontroly prostřednictvím revizorů Dopravního podniku hlavního města Prahy vyhovující. V roce 2023 byl tak zahájen pilotní provoz revizorského oddělení IDSK. Byl vybudován a spuštěn systém výběru, evidence a vymáhání pokut a v září 2023 zahájena sama revizorská činnost. Dalším cílem je v etapách 2024- 2025 vybudovat Oddělení přepravní kontroly o rozsahu odpovídajícímu velikosti Středočeského kraje a rozsahu zde objednávané dopravy. Synergickým efektem pak bude zvýšení tržeb z jízdného jako psychologického dopadu existence této činnosti na území

kraje, příjem z výběru přírážek a následně i možnost zrychlení a zefektivnění dopravy v případě změny způsobu odbavení v regionálních autobusech nebo zvýšení bezpečnosti řidičů.

### **Parkoviště P+R**

Středočeský kraj dlouhodobě poskytuje součinnost a podporu obcím Středočeského kraje při přípravách projektů P+R a do budoucna usiluje o vytvoření ucelené sítě kapacitních parkovišť P+R. Samotný Středočeský kraj pak započal s přípravou vlastních záchytných parkovišť, kde prostřednictvím organizace IDSK nechal vypracovat Územně-technickou studii parkovišť P+R v 11 vybraných lokalitách. Studie prokázala reálnost stavby a efektivitu vynaložených prostředků u 10 z nich a to o celkové kapacitě v rozmezí 2 700 – 3 300 parkovacích míst. Následně Rada Středočeského kraje schválila samostatné projektové záměry u dvou dalších lokalit, kde si obce nechali zpracovat vlastní studie proveditelnosti. U těchto projektů pak bylo Středočeským krajem schváleno pokračování v další projektové přípravě. K realizaci prvního krajského záchytného parkoviště (Olbramovice) má dojít během roku 2024.

Na území Středočeského kraje se dále počítá s výstavbou minimálně dvou parkovacích domů při prodloužené tramvajové trati Kobylisy – Zdiby. Dalším velmi významným partnerem v této oblasti je Správa železnic, s. o., která nově komponuje záchytná parkoviště P+R do svých projektů v rámci rozsáhlé modernizace vybraných železničních tratí.

# 1 Základní informace o Středočeském kraji

## 1.1 Přehled základních charakteristik Středočeského kraje

Středočeský kraj je rozlohou i počtem obyvatel největším krajem České republiky. Nachází se v centrální oblasti země a svým tvarem obepíná hlavní město Prahu. Jeho rozloha svými přibližně jedenácti tisíci čtverečními kilometry zabírá plochu asi 14 % území republiky. Touto rozlohou je Středočeský kraj přibližně dvakrát rozlehlejší než průměrný kraj České republiky.

Svoji centrální polohou je Středočeský kraj předurčen k sousedství se všemi kraji kromě Karlovarského a moravských krajů. Jeho poloha je specifická i vzhledem k hlavnímu městu České republiky, se kterým je po všech stránkách neodmyslitelně spjat, a se kterým je ve vzájemné interakci.

Územně se kraj dále dělí na 12 okresů s 10 okresními městy, z nichž největší je okres Příbram, který zabírá rozlohou přibližně 14 % celého kraje. Ve členění používaném od reformy státní správy v roce 2003 je ve Středočeském kraji 26 obcí s rozšířenou působností. V roce 2018 bylo na území kraje 1144 obcí, nejvíce z nich bylo soustředěno v okresech Mladá Boleslav a Příbram.

Ve Středočeském kraji se nachází celkem 84 obcí se statutem města, Kladno a Mladá Boleslav jsou městy statutárními. Mezi pět největších měst nacházejících se na území kraje patří Kladno, Mladá Boleslav, Příbram, Kolín a Kutná Hora.

Na území Středočeského kraje chybí obec, která by byla jeho přirozeným centrem, jako je tomu u většiny ostatních krajů. Tuto funkci však významným způsobem plní Hlavní město Praha. Hlavní město je se Středočeským krajem spojeno řadou velmi úzkých vazeb, mimo jiné vazbami ekonomickými a dopravními. Realizaci dopravních vztahů zajišťuje hustá dopravní síť, která však v některých případech ne zcela odpovídá současným požadavkům na kvalitu přepravy ani přepravní poptávce. Z území Středočeského kraje vede radiálním směrem ku Praze silniční i železniční síť, která zajišťuje spojení hlavního města nejen se středními Čechami, ale i se zbytkem České republiky a zahraničím.

**Tabulka 1.1: Základní statistické údaje o Středočeském kraji**

Indikátor	Hodnota
Rozloha	10 928 km <sup>2</sup>
Počet obyvatel	1 385 141
Průměrná hrubá mzda	36 829 Kč
Počet obcí	1 144
Okresy kraje	Benešov, Beroun, Kladno, Kolín, Kutná Hora, Mělník, Mladá Boleslav, Nymburk, Praha-východ, Praha-západ, Příbram a Rakovník

## 1.2 Demografický vývoj

Ve Středočeském kraji, jenž je nejlidnatějším regionem České republiky, žilo k počátku roku 2020 celkem 1 385 141 obyvatel. Mezi nejlidnatější okresy kraje patří Praha-východ, Kladno, Praha-západ a Mladá Boleslav. V první třech jmenovaných byla nejvyšší rovněž hustota zalidnění z pohledu všech okresů kraje, což je dáno velmi silnými sociálně-ekonomickými vazbami na centrálně situovanou Prahu.

### 1.2.1 Analýza historických dat

Podíl městského obyvatelstva na celkovém počtu obyvatel kraje je 52 %, což je nejnižší hodnota ze všech regionů České republiky. S tímto údajem souvisí naopak vysoký počet obcí s počtem obyvatel do 2 000. V takových obcích žije 40,8 % obyvatelstva kraje.

Demografický vývoj Středočeského kraje je již od poloviny 90. let z velké části ovlivněn výstavbou satelitních obytných celků kolem Prahy. Díky tomuto jevu se meziročně pravidelně zvyšuje počet obyvatel kraje. Počínaje rokem 2006 se ve Středočeském kraji také rodí více dětí, než kolik zde umírá osob, což se projevuje mimo jiné nejnižším průměrným věkem obyvatel ze všech regionů České republiky. I přes toto prvenství dochází ve Středočeském kraji ke stárnutí obyvatel, kdy i zde od roku 2015 početně převažují osoby ve věku 65 a více let nad dětmi ve věku do 14 let, což je vyjádřeno ukazatelem Index stáří v Tabulka 1.2. Jedinou výjimku z této statistiky na území Středočeského kraje tvoří okresy Praha-východ a Praha-západ.

Významné místo zaujímá Středočeský kraj i ve statistice nejvyššího přírůstku počtu obyvatel. V roce 2017 byl tento ukazatel ve Středočeském kraji v rámci srovnání s kraji ostatními druhý nejvyšší, hned po Praze.

Celkový počet obyvatel Středočeského kraje, který je uveden v Tabulka 1.2, se od roku 2000 do roku 2019 zvýšil o téměř čtvrtinu, konkrétně o 24,2 %. Podobně jako v celé České republice se i ve Středočeském kraji zvyšuje průměrný věk obyvatelstva, což je prezentováno v téže tabulce.

**Tabulka 1.2: Vývoj počtu obyvatel ve Středočeském kraji**

Rok	Počet obyvatel celkem	Průměrný věk	Index stáří
1998	1 108 465	38,6	86,4
1999	1 111 354	38,9	88,3
2000	1 115 038	39,1	90,0
2001	1 123 931	39,3	90,5
2002	1 128 674	39,5	91,5
2003	1 135 795	39,7	92,8
2004	1 144 071	39,8	93,6
2005	1 158 108	39,9	94,5
2006	1 175 254	40,0	95,5
2007	1 201 827	40,0	95,3
2008	1 230 691	40,0	95,6
2009	1 247 533	40,0	95,4
2010	1 264 978	40,1	94,8
2011	1 279 345	40,3	95,9
2012	1 291 816	40,4	97,4
2013	1 302 336	40,6	98,8
2014	1 315 299	40,7	99,6
2015	1 326 876	40,8	100,5
2016	1 338 982	41,0	101,5
2017	1 352 795	41,1	102,5
2018	1 369 332	41,2	103,0
2019	1 385 141	41,3	103,9

Zdroj: ČSÚ



### 1.2.2 Předpokládaný vývoj

Podrobná prognóza vývoje počtu obyvatel a složení obyvatelstva byla provedena Českým statistickým úřadem (ČSÚ) a je předkládána v publikaci Projekce obyvatelstva v krajích ČR – do roku 2070, která byla vydána na konci roku 2019. Pro účely tohoto dokumentu byl analyzován predikovaný vývoj do roku 2030, který je také z hlediska pravděpodobnosti jeho reálného uskutečnění neoptimističtější.

Dle uvedené prognózy bude mít Středočeský kraj k začátku roku 2030 více než 1,5 milionu obyvatel, je tedy předpokládán další významný nárůst oproti současnému stavu. Prognóza počítá s postupným růstem počtu obyvatel ve věkové skupině 15–64 let a věkové skupině 65+. Počet dětí ve věku 0–14 let bude přes malý nárůst do poloviny dvacátých let a následný pokles víceméně stagnovat.

Výše popsaný vývoj odpovídá současnému trendu, kdy dochází jednak ke stěhování obyvatel do Středočeského kraje, jednak ke stárnutí obyvatelstva a dlouhodobé stagnaci počtu narozených. Podrobné údaje vycházející z této prognózy uvádí Tabulka 1.3.

**Tabulka 1.3: Prognóza počtu obyvatel ve Středočeském kraji k 1.1. prognózovaného roku**

Rok	Počet obyvatel celkem	v tom ve věku:		
		0–14	15–64	65+
2019* (reálné údaje)	<b>1 369 332</b>	241 941	878 132	249 259
2020	<b>1 385 731</b>	246 248	883 213	256 270
2021	<b>1 399 595</b>	249 085	887 791	262 718
2022	<b>1 413 051</b>	250 912	893 225	268 915
2023	<b>1 426 088</b>	250 824	901 031	274 233
2024	<b>1 438 694</b>	249 469	910 850	278 376
2025	<b>1 450 865</b>	247 974	921 801	281 090
2026	<b>1 462 605</b>	246 257	932 560	283 789
2027	<b>1 473 936</b>	245 182	942 000	286 754
2028	<b>1 484 890</b>	244 285	950 320	290 285
2029	<b>1 495 516</b>	243 331	956 934	295 251
2030	<b>1 505 869</b>	241 914	962 883	301 072

Zdroj: ČSÚ

Výše uvedený predikovaný vývoj bude mít dopad na celou řadu oblastí a zcela jistě i na vývoj dopravy a poptávky po dopravní obslužnosti. Lze předpokládat ještě těsnější sepětí Středočeského kraje s Prahou, kdy dojde k dalšímu zintenzivnění přepravních požadavků směrem do hlavního města zapříčiněné dojížděním za prací u rostoucí skupiny ekonomicky aktivních obyvatel. Rovněž nárůst počtu lidí starších 65 let se může v závislosti na vývoji celkové ekonomické situace projevit ve zvýšené poptávce po veřejné dopravě.

### 1.3 Ekonomické charakteristiky kraje

Ekonomický vývoj Středočeského kraje je stejně jako řada jiných oblastí velmi silně ovlivňován těsným sepětím kraje s Prahou. Dále se významně projevuje i koncentrace průmyslových podniků jako například na Mladoboleslavsku a v dalších regionálních centrech.

### 1.3.1 Historický vývoj a shrnutí současného stavu

Středočeský kraj patří z hlediska ekonomiky k nejlépe vyvíjejícím regionům České republiky, což je možné ilustrovat i na hodnotě hrubého domácího produktu (HDP), který se od roku 1995 do současnosti zvýšil nejvíce ze všech krajů. Vývoj HDP prezentovaný na standardních dílčích ukazatelích je uveden v Tabulka 1.4.

**Tabulka 1.4: Vývoj HDP Středočeského kraje**

	2014	2015	2016	2017	2018
Vývoj HDP ve srovnatelných cenách (předchozí rok = 100)	104,1	103,8	106,2	107,7	101,6
Hrubý domácí produkt celkem (mil. Kč)	493 325	518 922	557 770	599 821	617 153
Hrubý domácí produkt na 1 obyvatele (Kč)	376 832	392 908	418 354	445 710	453 456

Zdroj: ČSÚ

Mezi nejvýznamnější průmyslová odvětví kraje patří strojírenství, chemický průmysl a potravinářství.

Podobně jako se ekonomika kraje pozitivně vyvíjela měřeno pomocí ukazatele HDP, tak dosahuje Středočeský kraj velmi dobrých hodnot, i co se týče ukazatele nezaměstnanosti. Příčinám silného průmyslového zázemí kraje, rozvinutým službám, úzkému propojení s Prahou a dobrým stavem ekonomiky v posledních letech se hodnoty nezaměstnanosti držely na rekordně nízkých číslech. Ukazatel obecné míry nezaměstnanosti je prezentován v Tabulka 1.5.

**Tabulka 1.5: Obecná míra nezaměstnanosti Středočeského kraje**

	2014	2015	2016	2017	2018
Obecná míra nezaměstnanosti (%)	5,1	3,5	3,1	2,1	2,0

Zdroj: ČSÚ

Nezaměstnanost je pak rozdílná v rámci jednotlivých oblastí Středočeského kraje. Obecně lze konstatovat, že čím blíže je lokalita k Praze, tím nižší jsou hodnoty nezaměstnanosti. Lze to ilustrovat na okresu Příbram, který má dlouhodobě jednu z nejvyšších hodnot nezaměstnanosti v kraji a na okresu Praha-východ, který se pravidelně umísťuje na opačném konci tabulky.

Zvyšující se HDP a ekonomická úroveň obyvatelstva Středočeského kraje se projevuje mimo jiné zvyšující se kupní silou, se kterou nedílně souvisí nejen větší míra používání osobního automobilu, ale obecně zvyšování mobility obyvatelstva. To klade zpětně vyšší nároky na systém veřejné dopravy, u kterého je kýžená konkurenceschopnost s dopravou individuální.

### 1.3.2 Předpokládaný vývoj

Od ekonomické krize, která postupně zasáhla svět počínaje rokem 2008, až do současnosti se hospodářství celé České republiky i Středočeského kraje vyvíjelo velmi slibně. V prvním pololetí roku 2020 však ekonomiku nejen celé země, ale i celé Evropské unie a většiny zemí na světě zasáhla opatření přijatá v souvislosti s pandemií nemoci COVID-19. Tato opatření se projevila razantním útlumem ekonomických aktivit a výrazným snížením mobility obyvatelstva vedoucím k razantnímu propadu očekávaných tržeb v roce 2020 o více než 34 %. V listopadu 2020 byl tento

propad pro rok 2020 způsobený opatřeními Vlády ČR a dalšími autoritami vyčíslen celkově na 567 mil. Kč

**Tabulka 1.6: Výhled krajského rozpočtu v oblasti dopravní obslužnosti**

Druh dopravy	2021	2022	2023	2024	2025
Drážní	1 874,2	1 991,4	2 053,6	2 115	2 182,3
Autobusová	1 586,9	1 737,7	1 793,3	2 109,3	2 176,8
Přivozy	0	8	8,3	8,5	8,8

(v mil. Kč)

Údaje v tabulce vycházejí z kontinuálního růstu objemu kompenzací v minulých letech; možnosti rozpočtu kraje budou ale vzhledem k dopadům aktuální krize omezené. Rozsah prostředků alokovaných na dopravní obslužnost však není možné v tuto chvíli jednoznačně predikovat a bude záviset na vývoji v roce 2021. V tabulce nejsou započítány investice do vybavení vozidel ETCS a případná konverze trakční soustavy na území Středočeského kraje a případně Hlavního města Prahy. Zároveň není zahrnut případný provoz trolejbusových a tramvajových tratí na území Středočeského kraje.

## 1.4 Dopravní charakteristiky Středočeského kraje

### 1.4.1 Veřejná doprava

Páteřní síť veřejné dopravy ve Středočeském kraji je tvořena zejména železnicí. Ta je z kapacitního hlediska pro kraj nepostradatelná, zajišťuje realizaci vysokých přepravních výkonů mezi krajem a Prahou, ale je využívána také pro dálkovou železniční dopravu objednanou Ministerstvem dopravy ČR. Z hlediska poptávky cestujících i z hlediska provozní provázanosti je železnice na území Středočeského kraje a Prahy v podstatě jedním těžko dělitelným celkem.

Vzhledem k poloze Středočeského kraje, který obepíná území Prahy, jsou hlavní příměstské železniční tratě soustředěny vzhledem k pomyslnému centru kraje radiálně se zdrojem, resp. cílem v Praze. Tyto tratě jsou uvedeny v Tabulka 1.7.

**Tabulka 1.7: Hlavní příměstské tratě Středočeského kraje**

Trať	Název	Linky S a R
011	Praha – Kolín	S1, S7, R9, R18, R19, R41
091	Praha – Kralupy nad Vltavou	S4, S49, R20, R44, S49
120	Praha – Kladno	S5, R24, R45
171	Praha – Beroun	S7, R16, R26
173	Praha – Rudná u Prahy – Beroun	S6, R26
210	Praha – Vrané nad Vltavou – Čerčany/Dobříš	S8, S88
221	Praha – Benešov u Prahy	S9, R17, R49, S49
232+231	Praha – Lysá nad Labem – Kolín	S2, S9, S22, R10

Ve směrech, kde není k dispozici kapacitní železniční infrastruktura, jsou silné radiální vazby Středočeského kraje na Prahu realizovány autobusovou dopravou. V návaznosti na tyto silné páteřní přepravní vazby, ať železniční nebo autobusové, tvoří autobusové linky síť k zajištění doplňkových a místních přepravních vazeb.

Zejména s ohledem na stále vzrůstající vytíženost a kapacitní problémy na silniční a dálniční síti lze očekávat zvyšování významu středočeské regionální železnice a jejího napojení na Prahu, ale i narůstající potřebu preference autobusové dopravy. Porovnání dojezdových časů veřejné

a individuální dopravy na vybraných relacích Středočeského kraje s přesahem do Prahy je prezentováno v kapitole 1.4.3.

S ostatními kraji, se kterými Středočeský kraj sousedí po své vnější hranici, je spojení kraje zajišťováno dálkovou dopravou, obvykle se zdrojem nebo cílem v Praze.

#### 1.4.2 Individuální doprava

Stejně jako v případě veřejné dopravy je i u dopravy individuální charakter přepravních toků determinován polohou Středočeského kraje a jeho vztahem k Praze. Kapacitní síť kraje pro individuální dopravu je tvořena vzhledem k Praze radiálně směřujícími dálnicemi a Pražským okruhem D0 v různém stupni dokončení. Ty jsou napájeny silnicemi I. třídy či silnicemi krajskými. V okolí hlavního města jsou velmi zatížené silnice I. třídy i silnice nižších tříd. Pro krajskou i mezikrajskou dálkovou dopravu je pak na území Středočeského kraje využívána síť silnic I. třídy.

Investice do silniční sítě na území Středočeského kraje, které jsou připravovány a jejichž otevření je plánováno v letech 2021-2025, významně ovlivní i veřejnou dopravu. To se projeví zejména následovně:

- Zprovoznění významných silničních staveb může přinést možnost rychlé a kapacitní dopravy i pro autobusy zahrnuté do PID
- Zprovozněním významných silničních staveb dojde k uvolnění kapacity na stávající síti, což přinese vyšší cestovní rychlost a vyšší spolehlivost pro autobusové linky na této síti
- Zvýšení kvality silniční sítě z atraktivní individuální dopravu a může dojít k dílčímu přesunu např. z železniční dopravy na silnici

V letech 2021-2025, pro které bude v platnosti tento dokument, Ředitelství silnic a dálnic ČR (ŘSD) plánuje ve Středočeském kraji a Praze zprovoznění následujících významných silničních staveb, které mají potenciál ovlivnit i veřejnou dopravu:

- D0 511 Běchovice – D1
- D7 MÚK Knovíz – MÚK Panenský Týnec
- D6 Krupá, přeložka; Hořesedly, přeložka; Hořovičky, obchvat,
- I/3 Olbramovice, přeložka
- I/9, I/16 Mělník, obchvat, 2. stavba

Podobně jako byly analyzovány stavby připravované ŘSD, které mají potenciál pozitivně ovlivnit i veřejnou autobusovou dopravu, byla podobná analýza provedena i na silnicích II. třídy, které jsou ve správě Středočeského kraje. Z dostupných materiálů poskytnutých odborem dopravy krajského úřadu byly jako investice s předpokládaným pozitivním dopad na rychlost a spolehlivost linkové autobusové dopravy vybrány následující stavby v přípravě:

- II/101, Jesenice, obchvat – II. Etapa (2024-2025)
- II/240 Velvary, obchvat (2020-2022)
- II/245 Čelákovice, obchvat (2021-2022)
- II/331 St. Boleslav, obchvat (2020-2021)
- II/605 Jižní obchvat Berouna a Králova Dvora
- II/112 Benešov - SV obchvat (2022-2024)

Středočeský kraj zároveň podporuje multimodalitu a udržitelnou mobilitu, tak jak o těchto termínech hovoří strategické dokumenty státu, EU a OSN. S podporou multimodalit a udržitelné mobility souvisí motivace k omezování IAD a přesunu cestujících do veřejné dopravy. Jednou

z cest je výstavba záchytných parkovišť P+R, prioritně u železničních stanic a zastávek, u významných autobusových zastávek či u zastávek plánovaných tramvajových či trolejbusových tratí. Podporu veřejné dopravy je možno zvýšit i nabídkou moderních, bezpečných a komfortních přestupních terminálů ve větších dopravních uzlech, ale i kultivací menších nádražních budov a okolního prostoru, a to především ve spolupráci s jednotlivými městy či Správou železnic, s. o.

### 1.4.3 Základní porovnání veřejné a individuální dopravy

Porovnání dojezdových časů veřejné a individuální dopravy bylo vypracováno zejména za účelem ilustrovat konkurenceschopnost veřejné dopravy ve vztahu k dopravě individuální. Vybrané typické relace uvádí Tabulka 1.8. Nejedná se o exaktní výpočet či hodnoty zjištěné v terénu dopravním průzkumem, ale spíše o indikativní hodnoty, kdy bylo snahou naplánovat cestu veřejnou a individuální dopravou z určité lokality ve zdrojovém městě (obvykle centra města) do určité lokality v cílovém městě (také obvykle centra města). U veřejné dopravy byl vybírán obvykle ten nejrychlejší dostupný spoj. V případě, že nebyl k dispozici spoj z centra města, byla připočtena doba nutná dojížděnou veřejnou dopravou k odjezdovému terminálu, připočtena byla rovněž docházková vzdálenost na nádraží nebo zastávku.

**Tabulka 1.8: Typické dojezdové časy veřejné a individuální dopravy**

Zdroj	Cíl	Typický cestovní čas veřejnou dopravou	Typický cestovní čas individuální dopravou
Praha	Mladá Boleslav	71 min	49 min
Praha	Nymburk	54 min	50 min
Praha	Kolín	37 min	55 min
Praha	Benešov	40 min	36 min
Praha	Příbram	62 min	49 min
Praha	Kladno	62 min	30 min
Praha	Dobřichovice	49 min	32 min
Mělník	Mladá Boleslav	69 min	46 min
Nymburk	Kolín	31 min	28 min
Sedlčany	Příbram	44 min	31 min
Beroun	Kladno	82 min	30 min

Zdroj: [www.mapy.cz](http://www.mapy.cz)

Na základě provedeného srovnání lze obecně konstatovat, že veřejná doprava je konkurenceschopná zejména v relacích mezi Prahou a městy ve Středočeském kraji, které jsou napojeny na příměstskou železnici. Příkladem mohou být cesty Praha – Nymburk, Praha – Benešov nebo Praha – Kolín, kde je dojezdový čas veřejnou dopravou dokonce podstatně kratší než dopravou individuální. Rovněž lokality obsluhované autobusovými linkami využívajícími dálnice jsou v porovnání s individuální dopravou relativně konkurenceschopné, pro ilustraci uvedme linky na trasách Praha – Příbram nebo Praha – Mladá Boleslav. O poznání méně příznivá situace pro veřejnou dopravu je obvykle pro spojení dvou měst situovaných ve Středočeském kraji. Pokud nejsou tato dvě města propojena příměstskou železnici, může být cesta veřejnou dopravou v porovnání s dopravou individuální časově delší až téměř trojnásobně, jako je tomu například v případě spojení měst Beroun a Kladno.

Z uvedeného srovnání vyplývá, že veřejná doprava je velmi konkurenceschopná zejména pro cesty z území Středočeského kraje radiálním směrem do Prahy, zejména pokud je uskutečněna na kapacitní železniční infrastrukturu nebo autobusovými spoji využívajícími dálniční infrastrukturu. Naopak přímé spojení dvou i blízkých lokalit Středočeského kraje, které nejsou

propojeny kapacitní dopravní infrastrukturou, může být veřejnou dopravou časově velmi nevýhodné. Z tohoto důvodu je potřeba věnovat maximální úsilí výstavbě či zásadní modernizaci především železniční dopravní sítě, která by rychlé tangenciální spojení větších sídelních celků v rámci Středočeského kraje dokázala zajistit. Pro tento proces je však nutná výrazná podpora státu a provozovatele dráhy.

## 1.5 Sociálně vyloučené lokality a jejich dopravní obslužnost

Na území Středočeského kraje jsou sociálním odborem krajského úřadu sledovány lokality, které lze označit za sociálně vyloučené. Vyznačují se obvykle řadou faktorů, v jejichž důsledku mají lidé žijící v těchto lokalitách ztížený přístup na trh práce, ke vzdělání nebo sociálním službám. Často bývají také omezeny sociální vazby zde žijících obyvatel s vnějším světem, vyskytují se nízká kvalita bydlení, špatné hygienické podmínky, dále pak rizikové formy chování obyvatel včetně kriminality, alkoholismu, gamblerství.

Celospolečenským rizikům spojeným se vznikem a výskytem vyloučených lokalit je vhodné předcházet, případně je zmírňovat snahou o postupné zapojování těchto oblastí zpět do struktury společnosti. Jedním z nástrojů je i dostupná veřejná doprava, která zajistí obyvatelům vyloučených lokalit přístup ke vzdělání, na trh práce a základním společenským potřebám.

Ve Středočeském kraji jsou jako sociálně vyloučené sledovány lokality v obcích, které prezentuje Tabulka 1.9.

**Tabulka 1.9: Sociálně vyloučené lokality na území Středočeského kraje**

Název obce	Počet sociálně vyloučených lokalit	Počet obyvatel v sociálně vyloučených lokalitách	Název ORP
Bakov nad Jizerou	1	40	Mladá Boleslav
Beřovice	1	30	Slaný
Boreč	1	70	Mladá Boleslav
Čáslav	1	32	Čáslav
Hořovice	1	30	Hořovice
Choťánky	1	20	Poděbrady
Kladno	12	1000	Kladno
Klášter Hradiště nad Jizerou	1	30	Mnichovo Hradiště
Klobuky	1	30	Slaný
Kolín	1	160	Kolín
Kralupy nad Vltavou	3	174	Kralupy nad Vltavou
Kutná Hora	4	260	Kutná Hora
Libčice nad Vltavou	1	40	Černošice
Mělnické Vtelno	1	40	Mělník
Mělník	3	100	Mělník
Milovice	1	170	Lysá nad Labem
Mladá Boleslav	1	640	Mladá Boleslav
Neratovice	4	270	Neratovice
Nymburk	3	150	Nymburk
Postřizín	1	20	Kralupy nad Vltavou
Příbram	6	600	Příbram

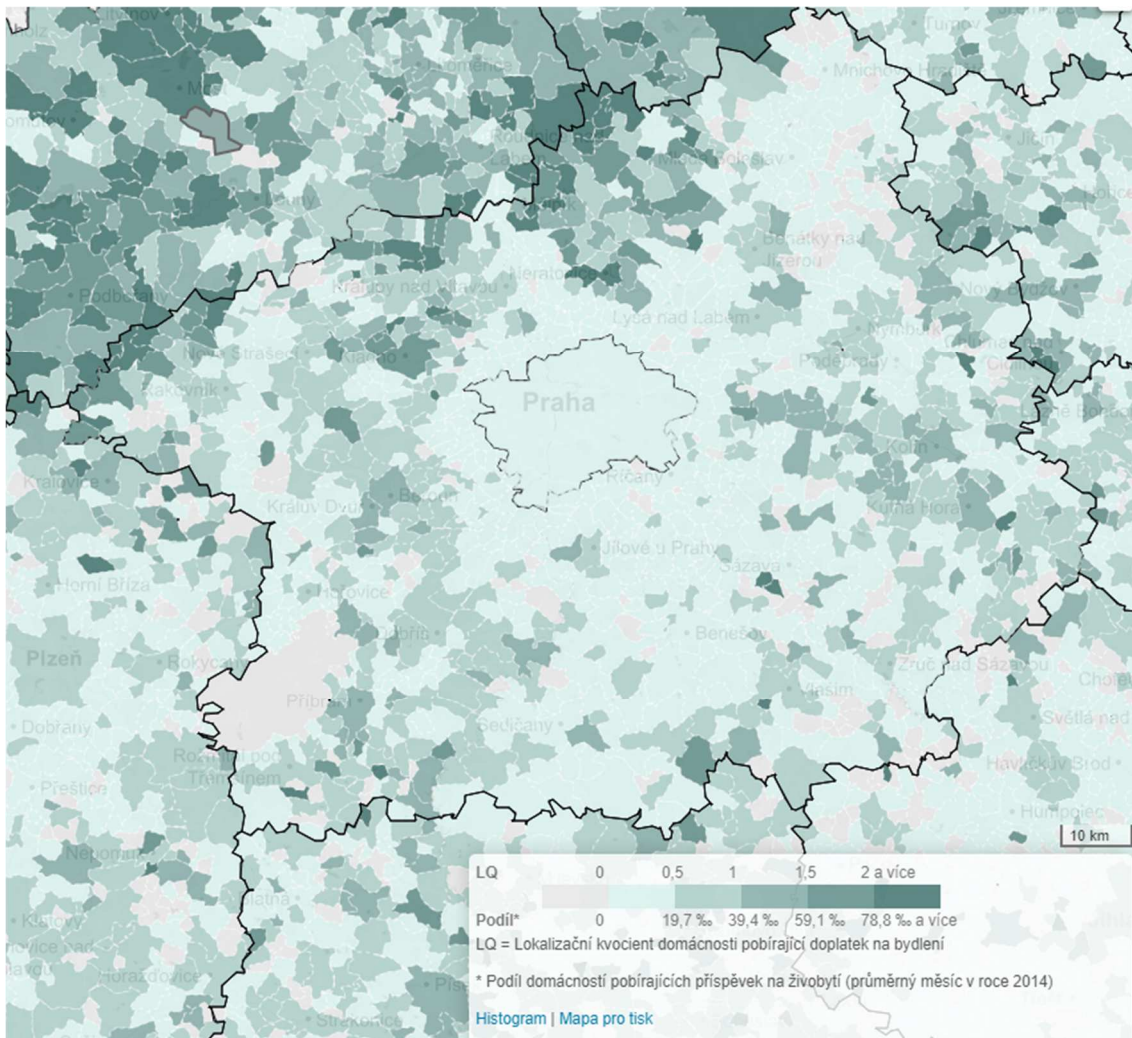
Název obce	Počet sociálně vyloučených lokalit	Počet obyvatel v sociálně vyloučených lokalitách	Název ORP
Rožďalovice	1	20	Nymburk
Sadská	1	80	Nymburk
Slaný	6	470	Slaný
Spomyšl	1	120	Mělník
Třebestovice	1	50	Nymburk
Třebešice	1	80	Čáslav
Vrdy	2	40	Čáslav
Zlonice	1	200	Slaný
Želenice	1	20	Slaný

Zdroj: Středočeský kraj, Odbor sociálních věcí

Přibližně lokalizovat možný výskyt sociálně vyloučených lokalit lze i za pomoci dat o vyplacení příspěvku na živobytí. Pro Středočeský kraj je lokalizační kvocient domácností pobírajících tento příspěvek zobrazuje Obrázek 1.1. Čím tmavší barvou je zobrazena oblast, tím větší počet lidí pobírajících příspěvek. Toto statistické zobrazení neříká nic o výskytu konkrétních vyloučených lokalit, nicméně může indikovat problematické oblasti ve Středočeském kraji, kde je vyšší koncentrace lidí pobírajících příspěvek na živobytí, což může být způsobeno právě i špatnou dopravní dostupností daných lokalit.



**Obrázek 1.1: Příspěvek na živobytí v roce 2014 – lokalizační kvocient na území Středočeského kraje**



Zdroj: <https://www.esfor.cz/mapa-svl-2015>

V návaznosti na zpracovaný plán dopravní obslužnosti a vyloučené lokality v něm identifikované je vhodné udělat samostatnou analýzu těchto jednotlivých lokalit. Ta by měla přinést informace o kvalitě dopravní obslužnosti v těchto lokalitách. Následná analýza přinese informace o tom, zda situaci v těchto lokalitách lze zlepšit zvýšením kvality dopravní obslužnosti.



## 2 Nabídka a poptávka ve veřejné dopravě

### 2.1 Železniční doprava

Veřejná doprava ve Středočeském kraji je založena na síti páteřních železničních linek, které jsou doplněny páteřními linkami autobusovými ve směrech, kde není k dispozici kapacitní železniční infrastruktura. Síť veřejné dopravy pak dotvářejí autobusové linky v lokalitách s nižší poptávkou po veřejné dopravě.

Regionální dopravou je ve Středočeském kraji zajišťována dopravní obslužnost v rámci systému Pražské integrované dopravy (PID). Do 12. 6. 2022 byla veřejná doprava zajišťována také v systému Středočeské integrované dopravy (SID).

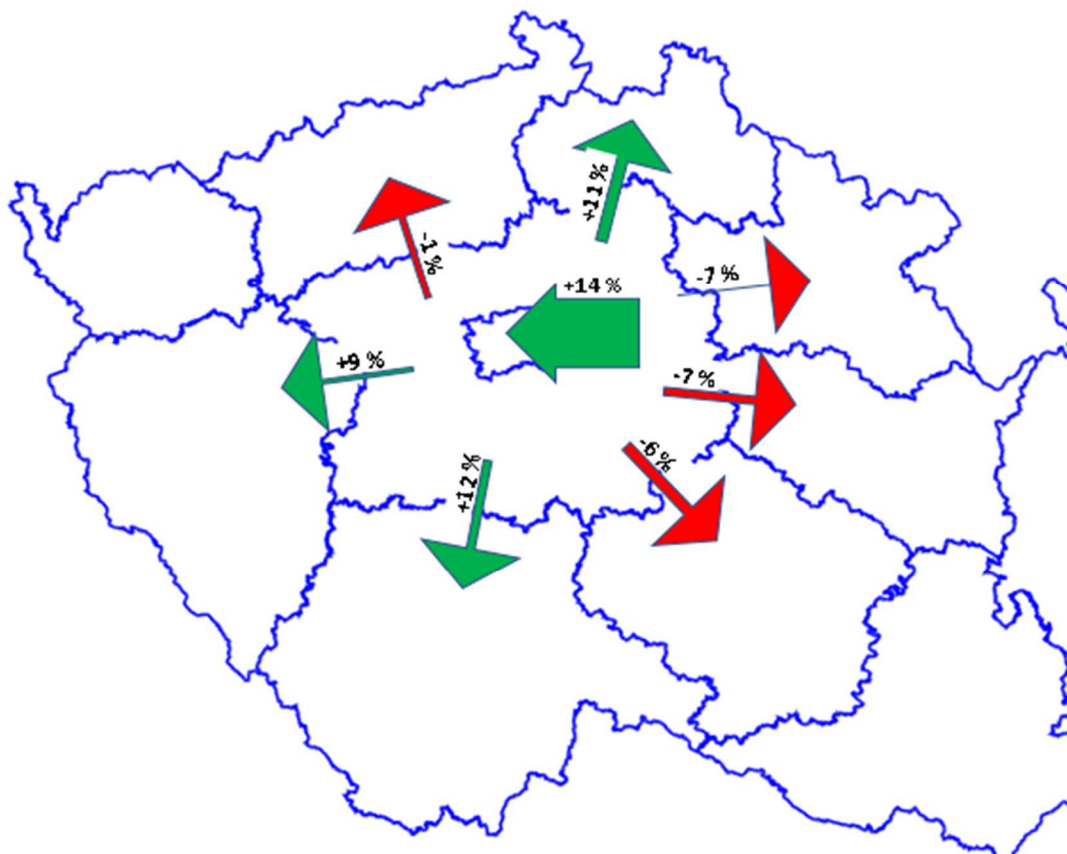
Od roku 2014 do současnosti došlo k nárůstu výjezdů cestujících ze Středočeského kraje jak v železniční, tak v silniční dopravě. Nárůstu počtu výjezdů byl zaznamenán zejména v případě výjezdů cestujících do regionů železniční dopravou, přičemž se zde opět projevují silné přepravní vazby mezi Středočeským krajem a Prahou. Mezi těmito dvěma kraji se roční počet výjezdů cestujících po železnici mezi roky 2014 a 2018 zvýšil z 13,2 milionů na 15 milionů. Počet výjezdů cestujících po železnici mezi Středočeským krajem a ostatními sousedními kraji se zvýšil jen mírně, stagnoval a v některých případech poklesnul. Časové řady počtu přepravených cestujících po železnici zobrazuje následující Tabulka 2.1

**Tabulka 2.1: Výjezdy cestujících po železnici ze Středočeského kraje do sousedních krajů (tisíce osob)**

Cílový kraj	2014	2015	2016	2017	2018
Hl.m. Praha	13 233,0	13 973,2	14 043,5	14 655,3	15 041,1
Jihočeský kraj	153,0	154,3	159,2	156,5	171,5
Plzeňský kraj	146,0	146,7	152,4	149,0	159,2
Ústecký kraj	300,0	293,2	288,4	286,8	296,1
Liberecký kraj	152,0	149,7	151,4	157,9	168,4
Královéhradecký kraj	239,0	231,2	221,2	219,3	223,4
Pardubický kraj	387,0	384,7	374,4	350,6	361,8
Kraj Vysočina	171,0	166,1	164,1	155,0	160,1

Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR

Veřejná doprava, zejména železniční, pak plní i významnou funkci z pohledu cestovního ruchu, protože hlavně o víkendech a o prázdninách je využívána nejen pěšími turisty, ale i cyklisty. Nejčastěji jsou cyklisty využívány linky S8 Praha hl. n. – Vrané nad Vltavou – Čerčany, S88 Praha-Vršovice – Vrané nad Vltavou – Dobříš, S75 Beroun – Rakovník, S7 Praha - Beroun a S2 a S9 v úseku Praha – Lysá nad Labem

**Obrázek 2.1: Nárůst výjezdů do sousedních krajů po železnici mezi roky 2014 a 2018**

Kromě enormního zvýšení počtu výjezdů ze Středočeského kraje do Prahy je možné na výše uvedeném obrázku sledovat i nárůst výjezdů do Libereckého, Plzeňského a Jihočeského kraje. Tyto nárůsty mohou velmi pravděpodobně souviset se zvýšením kvality infrastruktury, kdy práce na 4. koridoru směrem např. na České Budějovice přinesly zkvalitnění a zatraktivnění železniční dopravy mezi Středočeským a Jihočeským krajem.

K nárůstu za sledované období mezi roky 2010 a 2018 došlo i v případě počtu cestujících přepravených po železnici v rámci Středočeského kraje. Přesto nelze z dostupných dat vysledovat jasný trend tohoto ukazatele a obecně je možné hovořit spíše o stagnaci. Počty přepravených cestujících železniční dopravou v rámci kraje prezentuje Tabulka 2.2.

**Tabulka 2.2: Přeprava cestujících po železnici v rámci Středočeského kraje (tisíce osob)**

	2010	2014	2015	2016	2017	2018
Počet cestujících (tis. osob)	8 521,0	10 256,0	9 521,1	9 583,2	9 354,2	9 206,9

Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR

Výše kompenzace prokazatelné ztráty z provozu železniční dopravy za roky 2011-2020 uvádí Tabulka 2.4.

V železniční dopravě se počet vlakokilometrů objednávaných krajem zvýšil o přibližně 15 %, v dopravě autobusové se dopravní výkony mezi lety 2011 a 2019 zvýšili zhruba o 20 %.

**Tabulka 2.3: Rozsah objednávané regionální dopravy ve Středočeském kraji**

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Železniční doprava (mil. vlkm)	14,1	14,2	14,2	14,2	14,3	14,7	15,3	15,9	16,2

Zdroj: IDSK

Mezi roky 2011 a 2019 došlo k nárůstu kompenzací v železniční dopravě placených Středočeským krajem o více než 40 % až na částku 1,34 mld. Kč, přičemž dopravní výkon ve vlakokilometrech se zvýšil o necelých 15 %. Dle dostupných statistik Ministerstva dopravy ČR došlo mezi rok 2010 a 2018 ke zvýšení počtu výjezdů cestujících ze Středočeského kraje a počtu výjezdů v rámci kraje o 63 %. Železniční doprava v kraji tudíž roste, jak co se týče realizovaných dopravních výkonů, počtu přepravených cestujících, ale i co se týče nákladů na kompenzaci prokazatelné ztráty ze strany kraje.

**Tabulka 2.4: Výše kompenzace prokazatelné ztráty z provozu železniční dopravy ve Středočeském kraji**

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Železniční doprava financovaná krajem (mil. Kč)	946,0	965,4	1 025,0	1 075,4	1 106,1	1 143,1	1 204,6	1 306,7	1 340,2	1711,2
Železniční doprava financovaná MD ČR (mil. Kč)	473,3	473,3	473,3	488,9	495,2	497,7	499,2	502,7	515,3	507,5
Celkem (mil. Kč)	1 419,3	1438,7	1498,3	1564,3	1601,3	1 640,8	1 703,8	1 809,4	1 855,5	2 218,7
Kompenzace na jednotku výkonu (Kč/vlkm)	100,66	101,32	105,51	110,16	111,98	111,62	111,36	113,80	114,54	132,07

Zdroj: IDSK, MM

Nárůst počtu cestujících v systému PID však lze dobře dokumentovat na datech o počtu osob ve vlacích PID na hranicích Prahy, který prezentuje Tabulka 2.5.

**Tabulka 2.5: Počty osob ve vlacích PID na hranici Prahy**

Číslo trati	Linky	2014	2015	2016	2017	2018	2019
011	S1, S7	14 151	13 244	14 455	14 622	30 554	35 656
070	R3, S3	3 353	2 778	2 999	3 198	3 395	2 914
090	R4, S4, S41	14 462	15 945	16 534	3 256	16 103	14 729

Číslo trati	Linky	2014	2015	2016	2017	2018	2019
120	R5, S5	6 591	6 867	7 169	6 189	5 121	6 380
122	S65	383	360	357	348	76	551
171	S7	15 338	14 923	14 669	14 321	21 025	21 794
173	S6	1 215	1 271	1 360	1 804	2 156	2 324
210	S8, S88	1 821	2 017	1 289	2 193	2 521	2 662
221	S9	16 545	15 462	16 697	20 940	23 860	24 357
231	S2, S20	16 462	15 843	16 050	22 187	22 643	20 350
<b>Celkem</b>		<b>90 321</b>	<b>88 710</b>	<b>91 579</b>	<b>99 058</b>	<b>127 454</b>	<b>131 717</b>

Zdroj: Ropid

Celkový počet cestujících mezi roky 2014 a 2019 ve vlacích PID na hranici Prahy narostl o více než 45%. Tyto nárůsty jsou zapříčiněny zvyšující se oblibou cestování vlakem na těch tratích, kde je nabízeno kvalitní a rychlé spojení do Prahy s uživatelsky příznivým intervalem. To lze dokumentovat například na trati 011 na Kolín, kde došlo na linkách S1 a S7 k více než 100% nárůstu počtu cestujících ve vlacích PID mezi uvedenými roky. Významné nárůsty jsou rovněž na tratích 171, kde je provozována linka S7 na Beroun, trati 221 s linkou S9 na Benešov nebo na trati 231 s linkami S2 a S20 na Lysou nad Labem. Naproti tomu například 120, která spojuje Prahu a největší středočeské město Kladno, je zaznamenána stagnace v počtu cestujících ve vlacích PID s výrazně nižšími absolutními čísly na lince S5 a R5 v porovnání výše uvedenými tratěmi. Důvodem je málo kapacitní železniční infrastruktura v tomto směru, která není schopna nabídnout cestujícím dostatečně atraktivní železniční spojení. Většina cest z Kladna a okolí do Prahy je proto realizována autobusovou nebo individuální dopravou. Nízké počty přepravovaných cestujících ve vlacích PID jsou i na většině ostatních v tomto odstavci zatím nezmiňovaných tratích. Na některých jsou sice zaznamenány nárůsty mezi uvedenými roky, většímu rozvoji ovšem opět brání stav infrastruktury, v rámci které není možno nabídnout cestujícím atraktivnější spojení.

Ze strany IDSK jsou výsledky průzkumů počtu cestujících na jednotlivých linkách, tratích i vlacích a z těchto dat pak pravidelně sestavovány tabulky nejvytíženějších vlaků, které značí problémy s kapacitou v těchto spojích. Úseky, na kterých k tomu dochází, identifikuje pro pracovní den roku 2019 Tabulka 2.6. Ta je řazena podle hodnoty procentuálního vytížení na nejzatíženějším úseku, který je obvykle na území Prahy, ale v posledním sloupci obsahuje i další úseky, kde je v daném vlaku vyčerpaná kapacita. Ty již obvykle zasahují do území Středočeského kraje. To značí, že kapacitní problémy vrcholící v Praze obvykle vznikají již na území Středočeského kraje.

**Tabulka 2.6: Nejvytíženější vlaky v Praze a Středočeském kraji – pracovní den 2019**

Vlak	Linka	Nejzatíženější úsek	Obsazenost	Kapacita	Vytížení %	Úsek 100 % a více
2004	S88	Praha-Komořany - Praha-Modřany zastávka	184	135	136	Vrané nad Vltavou - Praha-Kačerov
9004	S8	Praha-Komořany - Praha-Modřany zastávka	177	135	131	Vrané nad Vltavou - Praha-Modřany zastávka
6907	S4	Roztoky u Prahy - Praha-Sedlec	371	310	120	Libčice nad Vltavou - Praha-Podbaba
9925	S7	Praha-Velká Chuchle - Praha-Smíchov	387	325	119	Černošice - Praha-Smíchov
8504	S31	Nepřevázka - Mladá Boleslav hl.n.	99	84	118	Všejanya - Mladá Boleslav hl.n.
1886	R45	Praha-Ruzyně - Hostivice	99	84	118	Praha-Veleslavín - Hostivice

Vlak	Linka	Nejzatíženější úsek	Obsazenost	Kapacita	Vytížení %	Úsek 100 % a více
9345	S1	Praha-Libeň - Praha-Kyje	712	620	115	Praha-Libeň - Praha-Klánovice
9108	S9	Praha-Hostivař - Praha-Strašnice zastávka	716	620	115	Praha-Uhřetěves - Praha-Strašnice zastávka
2425	S28	Kutná Hora-Sedlec hl.n. - Kutná Hora-Sedlec	96	84	115	Kutná Hora-Sedlec hl.n. - Kutná Hora-Sedlec
9613	S4	Praha-Sedlec - Praha-Podbaba	354	310	114	Roztoky u Prahy - Praha-Podbaba
9406	S22	Zeleneč - Praha-Horní Počernice	702	620	113	Čelákovice - Praha-Vysočany
9314	S1	Praha-Kyje - Praha-Libeň	684	620	110	Praha-Běchovice střed - Praha-Libeň
9115	S2	Praha-Horní Počernice - Praha-Vysočany	342	310	110	Zeleneč - Praha-Vysočany
9408	S22	Zeleneč - Praha-Horní Počernice	674	620	109	Čelákovice - Praha-Vysočany
9337	S1	Praha-Libeň - Praha-Kyje	671	620	108	Praha-Libeň - Praha-Klánovice
15853	S12	Třebestovice - Sadská	59	55	108	Třebestovice - Sadská
19916	S6	Praha-Smíchov - Praha-Hlubočepy	91	84	108	Praha-Smíchov - Praha-Holyně
2543	S9	Praha-Horní Měcholupy - Praha-Uhřetěves	329	310	106	Praha-Hostivař - Praha-Kolovraty
19909	S6	Praha-Hlubočepy - Praha-Smíchov	178	168	106	Praha-Holyně - Praha-Smíchov
2526	S9	Praha-Hostivař - Praha-Strašnice zastávka	322	310	104	Praha-Uhřetěves - Praha-Strašnice zastávka
1651	R44	Libčice nad Vltavou - Praha-Podbaba	269	264	102	Libčice nad Vltavou - Praha-Podbaba
19806	S45	Kralupy nad Vltavou-Minice - Kralupy nad Vltavou	85	84	102	Kralupy nad Vltavou-Minice - Kralupy nad Vltavou
5806	S2	Zeleneč - Praha-Horní Počernice	632	620	102	Zeleneč - Praha-Horní Počernice
9312	S1	Praha-Kyje - Praha-Libeň	628	620	101	Praha-Dolní Počernice - Praha-Libeň
19968	S6	Praha-Smíchov - Praha-Hlubočepy	85	84	101	Praha-Smíchov - Praha-Holyně
5852	S2	Zeleneč - Praha-Horní Počernice	313	310	101	Zeleneč - Praha-Horní Počernice
9404	S22	Zeleneč - Praha-Horní Počernice	629	620	101	Zeleneč - Praha-Horní Počernice
9006	S8	Praha-Zbraslav - Praha-Komořany	136	135	100	Praha-Zbraslav - Praha-Komořany
1938	S21	Oskořínek - Nymburk hl.n.	84	84	100	Oskořínek - Nymburk hl.n.
19343	S11	Radim – Pečky	55	55	100	Radim - Pečky

Zdroj: IDSK

V podobné formě jsou data prezentována i pro sobotu, obsahuje je Tabulka 2.7. Zatímco Tabulka 2.6 identifikuje především kapacitní problémy vzniklé dojížděním ze Středočeského kraje do zaměstnání a škol do Prahy, tak naproti tomu Tabulka 2.10 obsahuje data, ze kterých je možné vysledovat rekreační charakter víkendové dopravy.

**Tabulka 2.7: Nejvytíženější vlaky v Praze a Středočeském kraji – sobota 2019**

Vlak	Linka	Nejzatíženější úsek	Obsazenost	Kapacita	Vytížení %	Úsek 100 % a více
2421	S28	Kutná Hora hl.n. - Kutná Hora-Sedlec	190	84	226	Kutná Hora hl.n. - Kutná Hora předměstí
6015	L4	Bezděz - Bělá pod Bezdězem	98	59	166	Okna - Malá Bělá
19925	S6	Praha-Holyně - Praha-Hlubočepy	122	84	145	Vráž u Berouna - Praha-Smíchov
2518	S9	Praha-Horní Měcholupy - Praha-Strašnice zastávka	422	310	136	Říčany - Praha hl.n.
2425	S28	Kutná Hora hl.n. - Kutná Hora-Sedlec	108	84	128	Kutná Hora hl.n. - Kutná Hora-Sedlec
5957	S20	Kolín - Kutná Hora hl.n.	107	84	127	Kolín - Kutná Hora hl.n.
7711	S75	Beroun-Závodí - Hýskov	202	168	120	Beroun - Žloupovice
2456	S20	Kutná Hora hl.n. - Hlízov	98	84	117	Kutná Hora hl.n. - Kolín
2426	S28	Kutná Hora-Sedlec - Kutná Hora hl.n.	95	84	113	Kutná Hora město - Kutná Hora hl.n.
5905	S20	Kolín - Hlízov	188	166	113	Kolín - Kutná Hora hl.n.
2565	S9	Praha-Strašnice zastávka - Praha-Hostivař	335	310	108	Praha hl.n. - Praha-Uhřetěves
8820	S7	Praha-Smíchov - Praha-Velká Chuchle	334	310	108	Praha-Smíchov - Černošice
9810	S45	Otovice - Kralupy nad Vltavou-Minice	90	84	107	Kladno-Dubí - Kralupy nad Vltavou-Minice
2430	S28	Kutná Hora město - Kutná Hora-Sedlec	180	168	107	Kutná Hora město - Kutná Hora hl.n.
19909	S6	Praha-Hlubočepy - Praha-Smíchov	89	84	106	Praha-Řeporyje - Praha-Smíchov
2007	S88	Praha-Zbraslav - Vrané nad Vltavou	142	135	105	Praha-Zbraslav - Vrané nad Vltavou

Zdroj: IDSK

Výsledky průzkumů počtu cestujících na jednotlivých linkách z října 2019 shrnuje tabulka v příloze A Počet cestujících ve vlacích v Praze a Středočeském kraji, která obsahuje:

- Číslo a úsek linky
- Počet cestujících – denní průměry počtu cestujících v obou směrech za jednotlivé provozní dny (PD - Pracovní den, So - Sobota, Ne - Neděle)
- Nejvytíženější úsek na území Středočeského kraje (nejvytíženější úsek na území Prahy)
- Průměrná obsazenost v nejvytíženějším úseku
- Průměrné vytížení linky (%) v nejvytíženějším úseku

Z tabulky v příloze A je patrné, že nejvíce cestujících ve vlacích PID přepraví linky S1, S2, S4/U4, S7, S9 a S22, které jsou vedené na hlavních tratích (zejména koridorových) a tudíž nabízejí kvalitní a rychlé spojení pro dojíždění do zaměstnání a škol ze Středočeského kraje do Prahy a opačně.

Tyto linky pak v kombinaci s rychlíky na těchto tratích přepraví velkou většinu z celkového počtu přepravených cestujících ve vlacích PID a tvoří důležité spojení Prahy s jinými významnými městy Středočeského kraje, jako jsou např. Kolín, Nymburk, Kralupy nad Vltavou, Beroun, Benešov u Prahy, Lysá nad Labem atd. včetně vazeb na další velká města za hranicí kraje jako jsou např.

Pardubice, Hradec Králové, Děčín, Ústí nad Labem, Roudnice nad Labem, Havlíčkův Brod, Tábor, České Budějovice či Plzeň.

Z tabulky lze dále vyčíst, že nejvytíženější úseky těchto linek se nachází v Praze či na hranici Prahy a Středočeského kraje. To platí i pro linky mimo hlavní tratě, na kterých existuje silná vazba na Prahu a obráceně. Příkladem takových linek jsou např. linky S3 Praha Masarykovo n. – Mladá Boleslav město, S5 Praha-Bubny Vltavská – Kladno-Ostrovec či linka S8 Praha hl.n. – Vrané nad Vltavou – Čerčany, na které je i vlak s druhou nejvyšší relativní obsazeností v Praze a Středočeském kraji, přičemž vlak s nejvyšší relativní obsazeností je na lince S88, která vede v úseku Praha – Skochovice po stejné trati (viz Tabulku 2.7).

V případě linky S8 je rovněž patrný i rekreační charakter víkendové dopravy s nejvyšším počtem cestujících a s nejvyšší průměrnou obsazeností v sobotu. Podobný charakter je možné vysledovat i na lince S28 Kutná Hora – Zruč nad Sázavou, kde nejvytíženější úsek s nejvyšší průměrnou obsazeností Kutná Hora hl.n. – Kutná Hora-Sedlec připadá rovněž na sobotu. Stejná situace je i např. na lince S75 Beroun – Rakovník západ v úseku Beroun-Závodí – Hýskov.

Naopak nejméně vytíženými linkami z výše zmíněného průzkumu jsou linky S24 Čelákovice – Mochov, S46 Zlonice – Straškov, S35 Mladá Boleslav hl. n. – Dolní Bousov či S67 Břežnice – Rožmitál p. Třemšínem, kde se jedná o linky na lokálních tratích v řídce osídlených oblastech Středočeského kraje, kde železnice neplní páteřní funkci vzhledem k cestovní rychlosti a její atraktivitě.

Pro dvacet nejvýznamnějších linek či společných úseků, které uvádí Tabulka 2.8, byly z dostupných podkladů dále zpracovány grafy (viz Přílohu B) nabízené kapacity a poptávky po přepravě (obsazenosti) ve špičkových obdobích. Znázorněné hodnoty představují součet denních průměrů za kampaň Říjen 2019 za jednotlivé vlaky jedoucí v daném časovém období a v daném směru. Úseky osobních vlaků linek S byly rozděleny dle měnící se kapacity a dle významných uzlů či stanic na trase.

**Tabulka 2.8: Linky pro zobrazení poměru obsazenosti a kapacity v Příloze B**

Linka	Zachycený úsek
S1+S7	Praha-Libeň – Český Brod – Kolín
S2+S9+S22	Praha-Vysočany – Lysá nad Labem
S3+R43	Praha Masarykovo n. – Neratovice – Všetaty
S4/U4	Praha-Podbaba – Roudnice nad Labem
S5	Praha-Dejvice – Kladno-Ostrovec
S6	Praha-Smíchov – Beroun (trať 173)
S7	Praha-Smíchov – Beroun (trať 171)
S8	<i>Praha-Vršovice – Vrané nad Vltavou – Čerčany (společný úsek s linkou S88)</i>
S9	Praha-Vršovice – Benešov u Prahy
S23	Čelákovice – Neratovice
S31	Nymburk – Mladá Boleslav
S40/U40	Kralupy nad Vltavou – Slaný – Telce – (Louny)
S43	Kralupy nad Vltavou – Neratovice
S44	Kralupy nad Vltavou – Velvary
S45	Kladno – Kladno-Ostrovec – Kralupy nad Vltavou
S75	Beroun – Rakovník



Linka	Zachycený úsek
S88	Praha-Vršovice – Vrané nad Vltavou – Dobříš (společný úsek s linkou S8)
R41	Praha-Libeň – Český Brod – Pečky – Kolín – Kutná Hora
R45	Praha-Dejvice – Hostivice – Kladno – Kladno-Ostrovec
R49	Praha-Vršovice – Benešov u Prahy

Pro radiální linky grafy zachycují ranní špičku (období 5:00 – 9:00) ve směru do Prahy a odpolední špičku (období 14:00 – 19:00) ve směru z Prahy. Pro tangenciální linky S31, S43, S45 a S75 jsou pro stejná časová období zachyceny oba směry.

## 2.2 Autobusová doprava

Autobusová doprava ve Středočeském kraji z hlediska počtu přepravených cestujících rovněž spíše stagnuje, ale v roce 2018 došlo k nárůstu hodnoty tohoto ukazatele. Konkrétní hodnoty uvádí Tabulka 2.9.

**Tabulka 2.9: Přeprava cestujících ve veřejné autobusové dopravě v rámci regionu (tisíce osob/rok)**

	2010	2014	2015	2016	2017	2018
Počet cestujících (tis. osob)	55 478,4	52 444,2	53 470,2	53 136,4	52 185,0	57 211,0

Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR

Poptávka po dopravě prezentovaná pomocí časových řad počtu přepravených cestujících je velmi odvislá od konkrétních přepravních vztahů a kvality dopravní nabídky, která realizaci těchto vztahů umožňuje. Obecně však lze konstatovat, že poptávka po přepravě veřejnou dopravou se zvyšuje, a to zejména v případě kapacitní a uživatelský vstřícné železnice.

Dále byl analyzován vývoj dopravní nabídky, kterou představují dopravní výkony železniční a autobusové dopravy objednávané krajem, a to v rámci PID, SID a PAD. Ty uvádí Tabulka 2.10. Za sledované období, ke kterému byla k dispozici data (2011-2019), došlo ke zvýšení dopravního výkonu.

**Tabulka 2.10: Rozsah objednávané regionální dopravy ve Středočeském kraji**

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Autobusová doprava (mil. vzkm)	42,7	42,8	42,8	43,4	43,9	45,0	46,7	49,9	51,4

Zdroj: IDSK

Se zvyšujícími se dopravními výkony na území Středočeského kraje nedílně souvisí i narůstající kompenzace prokazatelné ztráty z provozu veřejné dopravy. Do té se promítá kromě zvyšujících se výkonů i nárůst cen za jednotku dopravního výkonu.

Výše kompenzace prokazatelné ztráty z provozu autobusové dopravy na území Středočeského kraje pro období 2011–2020 vyčísľuje Tabulka 2.11.



**Tabulka 2.11: Výše kompenzace prokazatelné ztráty z provozu autobusové dopravy ve Středočeském kraji**

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Autobusová doprava financovaná krajem (mil. Kč)	487,7	600,7	636,4	683,8	699,9	776,5	958	1 116	1 187	1 357
Kompenzace na jednotku výkonu (Kč/vzkm)	11,42	14,04	14,87	15,76	15,94	17,26	20,51	22,36	23,09	25,04

Zdroj: IDSK, MM

U autobusové dopravy jsou dopravní výkony a kompenzace prokazatelné ztráty dále popsány v rámci systémů PID a SID/PAD v podkapitolách 2.2.1.1 a 2.2.1.2.

### 2.2.1.1 Veřejná doprava provozovaná v rámci Pražské integrované dopravy (PID)

Systém integrované dopravy v Praze a okolí je v provozu již od roku 1992 a nabízí obyvatelům Prahy a velké části Středočeského kraje možnost cestovat na jeden jízdní doklad. Ve Středočeském kraji má v současné době k linkám PID přístup přes 1,28 milionu lidí a tyto linky obsluhují území o rozloze téměř 8 tis. km čtverečních.

V Tabulka 2.12 je uveden vývoj jednotlivých charakteristik Pražské integrované dopravy na území Středočeského kraje. Je zřejmé, že všechny prezentované ukazatele narůstají. Stále více obcí je v rámci pokračujícího procesu integrace obsluhováno linkami PID, zvyšuje se počet linek zahrnutých do systému integrované dopravy i počty přepravených osob. Procento obcí Středočeského kraje, které jsou obsluhovány v rámci PID, se zvýšilo z hodnoty 26 % v roce 2010 až na 67 % v roce 2019.

**Tabulka 2.12: Základní charakteristiky PID na území Středočeského kraje**

	2010	2015	2016	2017	2018	2019
Počet obsluhovaných obcí	299	359	375	557	657	770
Podíl obsluhovaných obcí z celkového počtu obcí kraje (1144)	26 %	31 %	33 %	49 %	57 %	67 %
Počet linek PID	150*	195	208	290	306	348
Počet dopravců	-	18	18	24	27	27
Počet přepravených osob	-	73 761 000	77 400 000	88 799 000	100 879 000	121 142 000

Zdroj: Ročenky Technické správy komunikací a.s.

\* jen autobusové linky

Na linkách Pražské integrované dopravy jsou pravidelně prováděny dopravní průzkumy za účelem zjištění využití jednotlivých linek v dílčích mezizastávkových úsecích, počtu nastupujících a vystupujících v zastávkách nebo zaznamenání skladby jízdních dokladů. Území Středočeského

kraje zahrnuté v PID je rozděleno do pěti částí, ve kterých jsou průzkumy pravidelně prováděny, obvykle s periodicitou 3-4 let.

Souhrnné počty cestujících v časové řadě uvádí Tabulka 2.13.

**Tabulka 2.13: Počty cestujících na linkách 3xx, 4xx, 5xx, 6xx v pracovní den**

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Vnitroměstské cesty (počet cestujících)	33 236	33 578	33 975	37 457	33 137	36 036
Profil hranice Prahy (počet cestujících)	88 384	93 865	92 602	98 624	98 980	109 034
Přepraveno cestujících za Prahou	133 263	143 278	146 103	159 722	166 931	215 859
<b>Přepraveno cestujících celkem</b>	<b>166 499</b>	<b>176 856</b>	<b>180 078</b>	<b>193 650</b>	<b>200 068</b>	<b>251 895</b>

Zdroj: Ropid

Počty cestujících na příměstských autobusových linkách vykazují ve sledovaných letech strmý nárůst počtu cestujících zejména v ukazateli vyčíslicím počet cestujících za Prahou. Počet cestujících na hranici Prahy a počet vnitroměstských cest roste také, ale ne tak výrazným tempem. V této souvislosti je třeba zdůraznit, že data v jednotlivých letech nejsou vzájemně plně porovnatelná, protože postupnou probíhající integrací se rozšiřuje územní PID v rámci Středočeského kraje. V každém dalším sledovaném roce je tudíž území PID větší a do počtu cestujících PID jsou zahrnuti i ti, kteří původně cestovali v rámci SID.

Rozvoj PID v autobusové dopravě je možné pozorovat i na ukazateli počtu skutečně ujetých kilometrů na území Středočeského kraje v rámci tohoto systému a s tím související výši vyplácené kompenzace PID. Tyto údaje prezentuje Tabulka 2.14.

**Tabulka 2.14: Počet skutečně ujetých vzkm a výše kompenzace v autobusové dopravě PID na území Středočeského kraje**

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Počet vzkm	6 567 981	6 873 973	14 788 797	20 524 393	25 452 573	34 742 155
Kompenzace (Kč)	neuveдено	234 742 316	253 347 530	434 715 669	560 121 702	835 369 642
Kompenzace na jednotku výkonu (Kč/vzkm)	-	34,15	17,13	21,18	22,01	24,04

Zdroj: IDSK, MM

### 2.2.1.2 Veřejná doprava provozovaná v rámci Středočeské integrované dopravy (SID) a Pravidelné autobusové dopravy (PAD)

Systém Středočeské integrované dopravy (SID) a Pravidelné autobusové dopravy (PAD) byl k 12. 6. 2022 plně nahrazen systémem PID.

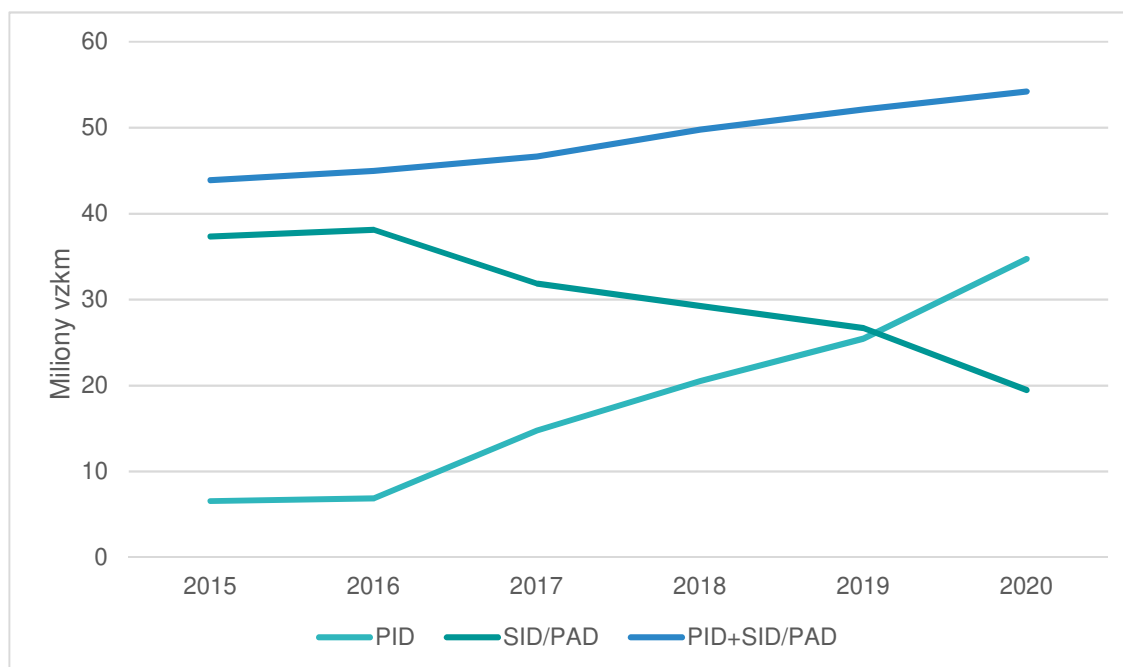
V současné době je na území Středočeského kraje provozováno několik autobusových komerčních linek v systému PAD, které jsou předmětem prověřování s ohledem na zlepšení dopravní obslužnosti vzálenějších lokalit Středočeského kraje při jejich možné integraci do PID. Níže uvedené grafy zohledňují dopravní výkony autobusových dopravců v rámci těchto systémů, které vytrvale klesají a s nimi i vyplácené kompenzace dopravcům. Oboje ozřejmuje Tabulka 2.15.

**Tabulka 2.15: Počet skutečně ujetých vzkm a výše kompenzace v autobusové dopravě SID/PAD**

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Počet vzkm	37 332 019	38 126 027	31 884 447	29 266 881	26 680 112	19 478 242
Kompenzace (Kč)	neuveďeno	neuveďeno	704 480 701	681 612 543	626 820 845	521 283 847
Kompenzace (Kč/vzkm)	-	-	22,09	23,29	23,49	26,76

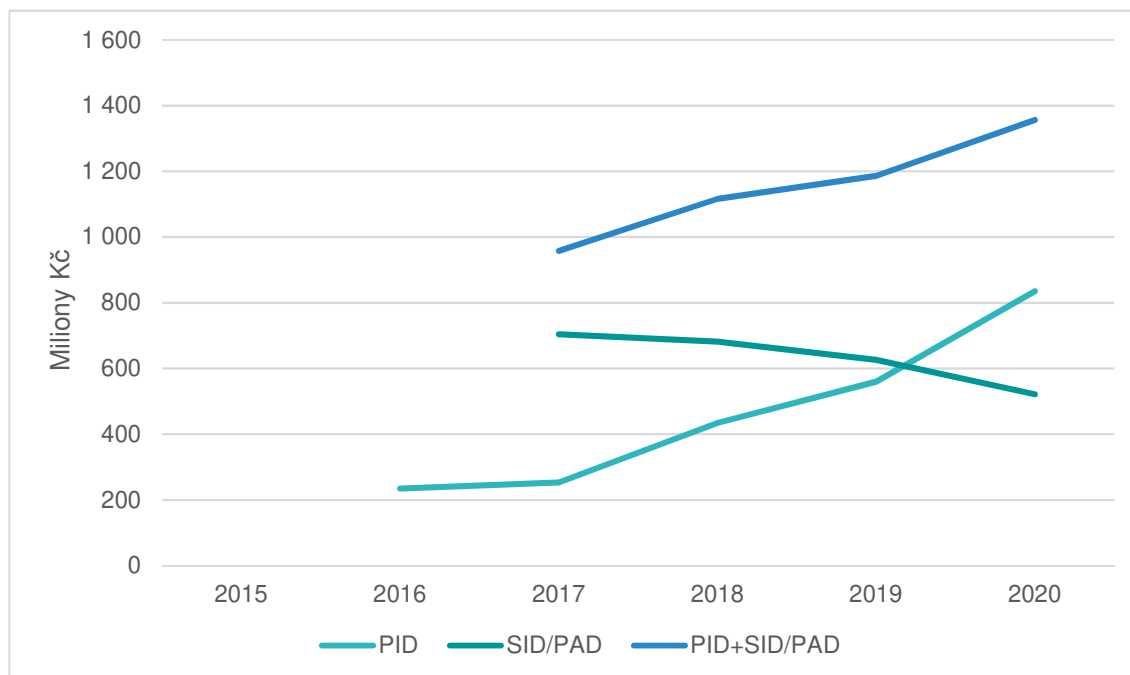
Zdroj: IDSK, MM

Vývoj dopravních výkonů v rámci systému PID, který byl komentován v předchozí kapitole a dopravních výkonů realizovaných v systému SID/PAD, zobrazuje Obrázek 2.2.

**Obrázek 2.2: Vývoj dopravních výkonů autobusové dopravy na území Středočeského kraje v rámci PID a SID/PAD**

Obdobný vývoj je zaznamenán i na souvisejícím ukazateli vyplácené kompenzace pro výkony v PID a SID/PAD. Ten prezentuje Obrázek 2.3, na kterém je možné pozorovat podobné trendy jako u dopravních výkonů, na nichž je výše kompenzace závislá. Chybějící hodnoty pro PID v roce 2015 a SID/PAD v letech 2015 a 2016 jsou zapříčiněny nedostupností těchto dat v době zpracování dokumentu.

**Obrázek 2.3: Vývoj kompenzace vyplácené na dopravní výkony autobusové dopravy na území Středočeského kraje v rámci PID a SID/PAD**



## 2.3 Rekapitulace období 2016–2020

### 2.3.1 Naplnění cílů v železniční dopravě

Tato kapitola hodnotí naplnění cílů předchozího Plánu dopravní obslužnosti Středočeského kraje z pohledu železniční dopravy.

#### Hledisko rozsahu objednávky a provozních opatření

- v letech 2015–2020 naplnění převážné většiny navrhovaných opatření
- dokončení integrace, rozvoj diametrálních železničních linek a eliminace nerovnoměrností v nabídce zvláště v přepravně slabších obdobích
- Konzervativní cíle pro střednědobý horizont
- vývoj počtu cestujících a nutnost intenzivní reakce na něj v některých případech přesáhla původně navrhovaná opatření
- Postup objednávky dopravy na tratích, které nejsou vedeny radiálně do Prahy, a na tratích regionálních probíhal dle PDOÚ – dosažení systémového stavu nad rámec plánu však omezeno (vliv zhoršených ekonomických podmínek)

#### Hledisko infrastruktury

1. Malé infrastrukturní projekty
  - Zřízení dlouhodobě požadovaných nových zastávek na území Středočeského kraje
  - Opravy prostorů železničních stanic
  - Naplnění plánu
2. Větší infrastrukturní projekty

- Byly iniciovány většinou spíše obecné požadavky ze strany Středočeského kraje. Nebyly definovány konkrétnější požadavky kraje na podobu staveb, dopravní modely a provozní technologii.
- Příprava či výstavba pokračovala bez ohledu na sekundární důležitost pro Středočeský kraj.
- Projekty vysokorychlostních tratí či řešení železničního uzlu Praha – nebyly definovány konkrétnější požadavky kraje na podobu staveb, dopravní modely a provozní technologii.

#### **Hledisko obnovy a doplnění vozového parku**

- Cíle a možnosti naznačené v předchozím PDOÚ SČK nebyly splněny
- Nedostatek financí na nová vozidla při neustálém rozšiřování provozu
- Návrhem nedostatečně reflektované požadavky na kapacitu a provedení jednotek
- V rámci analytické části PDOÚ upozorňováno na vytrvale rostoucí počet cestujících na radiálních linkách příměstské železnice do Prahy a posilování přeplněných spojů – efektivně podporováno nasazováním souprav velkokapacitních patrových příměstských jednotek
- Bez ohledu na trend rostoucího počtu cestujících bylo navrhováno pořízení mnohem méně kapacitních jednopodlažních jednotek
  - uspokojení poptávky po přepravě pouze za cenu několikanásobného nárůstu frekvence
  - neefektivní využití kapacity a přetížení i modernizované infrastruktury,
  - nežádoucí aplikace atypické intervalové skupiny 10/20 min,
  - razantní zvýšení nákladů na dopravní obslužnost při zvýšení jednotkových nákladů na jednu přepravenou osobu.
- Prozatím upřednostněna koncepce doplnění stávajících kapacitních jednotek na současné linky

#### **2.3.2 Naplnění cílů v autobusové dopravě**

Tato kapitola hodnotí naplnění cílů předchozího Plánu dopravní obslužnosti Středočeského kraje z pohledu autobusové dopravy.

#### **Hledisko integrace autobusové dopravy do systému PID**

- v letech 2015-2020 částečné naplnění, pokračovala integrace zbylých oblastí Středočeského kraje
- v roce 2017 výrazné rozšíření systému PID o 52 regionálních autobusových linek. Nově obsluženo dalších 130 měst a obcí Středočeského kraje (oblast Podřipska, Nymburska, Neveklovska, Sedlčanska, Kladenska, Kouřimska, Byšicka a Velvarska)
- v roce 2019 integrace Slánska a oblastí na Poděbradsku, Kolínsku, Nymbursku, části Příbramska, Benešovska, Rakovnicka a Kladenska do systému PID
- v roce 2022 pak byla dokončena integrace i všech zbývajících oblastí Středočeského kraje

#### **Hledisko tarifu a odbavovacích systémů**

- v roce 2018 přechod na nový odbavovací systém PID Lítačka (možnost nahrát jízdné na platební kartu, In Kartu Českých drah, nová mobilní aplikace pro nákup jízdenek pro jednotlivou jízdu).
  - zřízení tarifních pásem 8 a 9 a zavedení ročních kupónů pro vnější pásma (2018)
- od roku 2019 v rámci integrace mezikrajských linek zavedení tarifních překryvů mezi systémem PID a integrovanými tarify sousedních krajů ve spádových pohraničních územích

## Hledisko provozních opatření, infrastruktury a obnovy a doplnění vozového parku

v nově integrovaných oblastech

- optimalizace linkového vedení, systematizace jízdních řádů a zpřehlednění systému
- tvorba páteřních linek s přestupními návaznostmi
- rozšíření dopravní obslužnosti o víkendech a ve večerních hodinách
- odstranění souběhů se železniční dopravou
- nasazování kapacitnějších vozidel
- zřizování nových zastávek a autobusových terminálů (např. BUS terminál Beroun, 2015)
- postupná obnova vozového parku, zvýšení počtu garantovaných nízkopodlažních spojů

částečné naplnění plánu – pokračování integrace zbylých oblastí Středočeského kraje

## 2.4 SWOT analýza

Za účelem popisu současného stavu integrovaného dopravního systému na území Středočeského kraje byla vytvořena SWOT analýza, kterou prezentuje Tabulka 2.16.

**Tabulka 2.16: SWOT analýza**

Silné stránky	Slabé stránky
<p>Plně integrovaná železniční i autobusová doprava v rámci Středočeského kraje</p> <p>Ekonomicky přijatelná výše jízdného pro všechny sociální skupiny</p>	<p>Nedostatečná kapacita některých linek ve špičkových obdobích</p> <p>Ne všechny spoje jsou bezbariérové</p> <p>Většina regionálních železničních linek je zakončena v Praze, jen nepatrná část z nich Prahou projíždí a pokračuje dále do regionu</p>
Příležitosti	Hrozby
<p>Výstavba vysokorychlostních tratí a s tím související uvolnění kapacity tratí stávajících pro regionální dopravu</p> <p>Hustota silniční i železniční sítě umožňující plošnou obsluhu území</p> <p>Přesun cestujících z automobilové dopravy do dopravy veřejné motivovaný zlepšením služeb (zkrácení intervalů, výstavba P+R, Mobilita jako služba,...)</p> <p>Rozšíření kapacity a úpravy vozového parku pro přepravu jízdních kol, kočárků a invalidních vozíků</p>	<p>Zvýšení tempa suburbanizace v Pražské aglomeraci a s tím významné zvýšení kapacitních nároků na systém veřejné dopravy</p> <p>Kongesce na silniční síti způsobující zpoždění páteřních autobusových linek</p> <p>Technologické změny v železniční dopravě (ETCS, konverze napájecí soustavy) a jejich nedořešené financování</p> <p>Nedostatek vozidel v železniční dopravě (zejména na páteřních příměstských radiálních tratích)</p> <p>Zvýšení nákladů na dopravní obslužnost v souvislosti se Směrnicí o čistých vozidlech EU 2019/1161</p>

## 3 Doprava, koncepce a infrastruktura

### 3.1 Návaznost zásad projektování a standardů na přijaté dokumenty

Plánování a projektování systému veřejné dopravy prováděné ve Středočeském kraji IDSK v součinnosti s Odborem dopravy Krajského úřadu Středočeského kraje má oporu v řadě schválených evropských, národních i regionálních dokumentů. Ty nejdůležitější z nich byly analyzovány a zásady v nich obsažené byly shrnuty v této kapitole.

Konkrétně byly analyzovány a zhodnoceny následující dokumenty:

Plán udržitelné mobility Prahy a okolí

Strategie rozvoje územního obvodu Středočeského kraje na období 2019-2024, s výhledem do 2030

Bílá kniha koncepce veřejné dopravy 2015–2020

Environmentální směrnice EU 2019/1161

Plán dopravní obsluhy území vlaky celostátní dopravy

Koncepce veřejné dopravy 2020 – 2025, s výhledem do 2030

#### 3.1.1 Plán udržitelné mobility Prahy a okolí

Plán udržitelné mobility Prahy je základním koncepčním dokumentem hlavního města pro oblast dopravy a její infrastruktury. Cílem dokumentu připraveného v úzké spolupráci se Středočeským krajem je nastavit strategické dopravní plánování tak, aby dovolilo hlavnímu městu i jeho okolí dlouhodobý růst kvality života, a přitom zbytečně nezatěžovalo životní prostředí ani veřejné zdroje. Svým přesahem do tzv. Pražské metropolitní oblasti se plán přímo dotýká zhruba 800 tisíc obyvatel Středočeského kraje v řešeném území; infrastrukturní i provozní opatření v plánu řešené však budou sloužit ještě většímu počtu uživatelů, kteří se po Středočeském kraji pohybují ve vazbě na hlavní město Prahu.

Plán řeší dopravu jako celek, neodtrhává od sebe jednotlivé druhy dopravy. Naopak se snaží využít předností každého z nich, klade důraz na vzájemnou provázanost. Záběr Plánu mobility zahrnuje dopravu automobilovou, veřejnou, pěší, cyklistickou, ale také zásobování. Na přípravě plánu pracoval tým odborníků nominovaný hlavním městem Prahou a Středočeským krajem od roku 2015 do roku 2018. Další partneři z řad akademické sféry, nezávislých expertů, zájmových sdružení a městských částí Prahy i středočeských měst se přidali externě formou workshopů a konzultací. Všechny etapy plánu byly připraveny se zapojením široké veřejnosti, ať už sociologickými průzkumy či sběrem individuálních názorů. Příprava plánu se odehrávala pod hlavičkou projektu Polad' Prahu.

Strategickými cíli plánu jsou:

**ZVÝŠENÍ PROSTOROVÉ EFEKTIVITY DOPRAVY** – snížení prostorových nároků na zábor území dopravní infrastrukturou, resp. veřejného prostranství dopravními prostředky. Na přepravu jedné osoby je potřeba nejméně prostoru v případě elektrické kolejové dopravy a nejvíce v případě osobního automobilu s nízkou obsazeností.

**SNIŽENÍ UHLÍKOVÉ STOPY** – zvýšení podílu neuhlovodíkových pohonů (především využití elektrické trakce) v dopravních výkonech a snížení spotřeby energií i snížení produkce oxidu uhličitého (zvýšení energetické účinnosti).

**ZVÝŠENÍ VÝKONNOSTI A SPOLEHLIVOSTI** – zvýšení efektivity dopravního systému zejména využitím multimodálního řetězce (synergie), optimalizaci současného systému využitím dostupných kapacit a snížení vlivů dopravních excesů, jako jsou například dopravní nehody nebo dočasné snížení kapacity třeba při uzavírce, na dopravní systém a jeho uživatele.

**ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI** – zvýšení bezpečnosti a odolnosti celého dopravního systému zejména snížením vlivu na zdraví a životy osob při dopravních nehodách nebo mimořádných událostech, jako jsou například živelné nebo bezpečnostní události.

**ZVÝŠENÍ FINANČNÍ UDRŽITELNOSTI** – zvýšení udržitelnosti financování investic i provozu a zlepšení bilance příjmů a výdajů, včetně zajištění stability příjmů a výdajů.

**ZLEPŠENÍ LIDSKÉHO ZDRAVÍ** – zlepšení lidského zdraví vlivem podpory pohybové aktivity obyvatel a rovněž snížení imisního zatížení obyvatelstva i životního prostředí jako celku hlukem a exhalacemi.

**ZLEPŠENÍ DOSTUPNOSTI DOPRAVY** – zlepšení dostupnosti dopravy pro široké spektrum obyvatel i návštěvníků včetně osob se sníženou schopností orientace nebo pohybu, včetně propojení různých druhů dopravy mezi sebou.

**KONCEPCE ROZVOJE CYKLISTIKY ve Středočeském kraji – aktualizace 2020**

*Opatření 1.3.1 Podpora výstavby a rekonstrukce systému BIKE & RIDE u zastávek a stanic veřejné hromadné dopravy a jako součást záchytných parkovišť P+R.* Opatření zahrnuje finanční podporu realizace konkrétní infrastruktury BIKE & RIDE. Parkování jízdních kol musí být řešeno primárně jako zastřešená stání s univerzálními opěrnými systémy pro různé typy jízdních kol, uzamykatelné cykloboxy pro drahá jízdní kola a elektrokola, nebo automatickými parkovacími systémy, např. „cyklověžemi“.

*Opatření 1.3.2 Podpora provozu vlakových linek zajišťujících dopravní obsluhu území vozidly uzpůsobenými k přepravě kol.*

*Opatření 2.1.2 Podpora tvorby konkrétních cykloturistických balíčků* – propojení cyklistické dopravy s dalšími udržitelnými formami dopravy – zejména s veřejnou dopravou.

*Opatření 2.3.3 Podpora projektů integrujících kolo do jednotlivých druhů dopravy.* Opatření směřuje k podpoře a k rozšíření možností převozu kol z měst a obcí do vzdálenějších lokalit, případně do turisticky atraktivních oblastí, které jsou z hlediska fyzického či časového cyklistou problematicky dosažitelné.

Plán byl schválen Zastupitelstvem hlavního města Prahy v květnu 2019 a v průběhu roku 2020 se připravuje stejný krok i v Zastupitelstvu Středočeského kraje. Informace o plánu jsou průběžně aktualizovány na webových stránkách <https://poladprahu.cz/>. Opatření s dopadem na Středočeský kraj jsou podrobně představena v kapitole 7.1.3.

### **3.1.2 Strategie rozvoje územního obvodu Středočeského kraje na období 2019–2024, s výhledem do 2030**

Rozvoj Středočeského kraje v době, na kterou se sestavuje plán dopravní obslužnosti, je definován v dokumentu Strategie rozvoje územního obvodu Středočeského kraje na období 2019-2024, s výhledem do 2030. Ten byl vypracován v letech 2018 a 2019 a následně byl 25. 11. 2019 schválen zastupitelstvem kraje.

V dokumentu jsou definovány zásady strategie pro stanovené prioritní oblasti kraje. Mezi těmito deseti prioritami je pozornost zaměřena také na prioritní oblast 4, kterou je doprava. Ta se zabývá jak problematikou veřejné, tak individuální dopravy. V rámci této prioritní oblasti jsou definovány tři specifické cíle, z jejichž principů je možné vycházet při plánování a projektování systému veřejné dopravy. Tyto cíle jsou ve strategii definovány následovně:



- Specifický cíl 4.1: Zajistit kvalitní, bezpečnou a kapacitní páteřní dopravní infrastrukturu zajišťující průchodnost a obslužnost území
- Specifický cíl 4.2: Zajistit a zkvalitnit dostupnost spádových center a jejich zázemí, zlepšit dopravní dostupnost periferních oblastí s maximálním využitím nových technologických trendů reagujících na společenskou poptávku
- Specifický cíl 4.3: Zajistit koordinaci a efektivní plánování dopravní infrastruktury a dopravní obslužnosti jak v rámci území kraje na různých řádovostních úrovních, tak ve spolupráci se sousedními kraji

Cíl 4.1 mimo jiné konstatuje, že s ohledem na střednědobé cíle do roku 2024 se kraj plánuje zaměřit na zahájení dostavby páteřních tras silniční i železniční sítě, konkrétně je zmiňován například Pražský okruh, železniční trať na Kladno nebo kolejového napojení plánovaného mezinárodního letiště ve Vodochodech. Zdůrazněna je rovněž nutnost zaměřit se na přípravu vysokorychlostních tratí a jejich přínos v uvolnění kapacity pro regionální železniční dopravu, která v současné době naráží na kapacitní možnosti stávající infrastruktury. Vyzdvižen je zejména přínos tohoto opatření pro zrychlení vlaků obsluhujících Středočeský kraj a zajišťujících jeho kolejové propojení s Prahou a na významné zkrácení intervalů regionální dopravy na těchto tratích, což by přineslo podstatné zkvalitnění nabídky. Je rovněž doporučeno zlepšovat vybavení přestupních uzlů s cílem zatraktivnit veřejnou dopravu výstavbou infrastruktury P+R nebo B+R.

V rámci cíle 4.2 je akcentován význam integrovaného dopravního systému jako tradičního nástroje pro napojení kraje na centrální Prahu, propojení regionálních center i pro zlepšení dostupnosti periferních oblastí. Konkrétně je mezi krátkodobé cíle zařazeno rozšíření integrovaného dopravního systému PID na území celého Středočeského kraje, zmíněna je rovněž účelnost zavádění spěšných vlaků, které díky vyšší cestovní rychlosti budou vytvářet atraktivnější alternativu k cestování individuální dopravou. Podporu v této strategii mají i tzv. rychlíkové autobusové spoje, které využívají dálnice. Střednědobé cíle pak akcentují zvýšení kvality a modernizaci sítě silnic nižších tříd a regionálních tratí, která by reflektovala jejich současnou vytiženost a plánovaný rozvoj území.

Specifický cíl 4.3 zdůrazňuje potřebu vybudovat v rámci krátkodobého výhledu kapacitní parkoviště na přestupních uzlech železniční dopravy v regionu, což by zatraktivnilo používání veřejné dopravy a omezilo dopravní kongesce. Zmíněn je rovněž společný organizátor dopravy pro Prahu a Středočeský kraj, který by zjednodušil a zefektivnil plánování veřejné dopravy a systém zkvalitnil. Ve střednědobém výhledu do roku 2024 strategie navrhuje zintenzivnit spolupráci Prahy Středočeského kraje v rámci společného integrovaného dopravního systému a rovněž zajistit funkční koordinaci mezi krajem a sousedními kraji po jeho vnější hranici, kde se nachází tzv. vnitřní periferie. V dlouhodobém horizontu má ve strategii oporu plánované zavádění principu „Mobility as a Service“.

### 3.1.3 Bílá kniha: Koncepce veřejné dopravy 2015–2020, s výhledem do roku 2030

Koncepce veřejné dopravy 2015-2020 je výchozí strategický dokument Ministerstva dopravy ČR pro oblast veřejné dopravy. Jeho hlavním cílem je prosazovat v prostředí České republiky vytváření takových podmínek, aby byl systém veřejné dopravy vnímán jako stejně kvalitní alternativa k dopravě individuální. Dle tohoto strategického dokumentu by veřejná doprava měla reagovat na reálnou i latentní poptávku po přepravě, a to v rámci infrastrukturních a finančních možností, a poskytovat rychlé, pravidelné a konkurenceschopné služby.

Co se týče konkrétních priorit, cílů a opatření zmíněných v této koncepci je možné z hlediska Plánu dopravní obslužnosti Středočeského kraje akcentovat především následující témata:

- Potřeba podpory účelné veřejné dopravy v rámci předem nastaveného finančního rámce, což přispívá k udržitelnému dopravnímu systému České republiky, a to z pohledu prostorového, environmentálního i sociálního
- Zvyšování kvality veřejné dopravy a z toho se odvíjející motivace veřejnosti k jejímu používání a upřednostňování před individuální automobilovou dopravou
- Vytváření funkčního systému dopravy společně s dopravou individuální a nemotorovou (například formou parkovišť P+R, B+R nebo zařízeními pro cyklistickou dopravu jako jsou zabezpečené stojany na bicykly)
- Prosazování vhodného multimodálního plánování objednávek veřejné dopravy
- Zajištění podmínek pro interoperabilitu dopravního systému tak, aby veřejná doprava působila z hlediska cestujícího jako jeden celek

## 3.2 Projektování a objednávka železniční dopravy

### 3.2.1 Omezující faktory pro současnou nabídku železniční dopravy ve Středočeském kraji

#### 3.2.1.1 Udržitelnost současné nabídky regionální dopravy na radiálních tratích z/do Prahy

Speciální pozornost si zaslouhují radiální tratě z/do Prahy. Na regionální dopravu na většině těchto tratí působí několik problematických faktorů, zejména:

vysoká a dále rostoucí poptávka po přepravě, zejména dojíždka z pražské aglomerace do Prahy, která v kritických obdobích přepravních špiček způsobuje přeplňování souprav, na které nelze adekvátně reagovat pouze dalším navýšením přepravní kapacity,

naopak nízká relativní obsazenost nasazovaných souprav o vysoké kapacitě ve větších vzdálenostech od Prahy (provozně-ekonomická neefektivita ve využití vozidel),

existence takového rozsahu dálkové osobní dopravy, který na stávající infrastrukturu výrazně ovlivňuje konstrukci jízdního řádu a stabilitu provozu regionální dopravy,

vysoká heterogenita jízdního řádu, na které se velkou měrou podílí zejména zastávkové vlaky osobní dopravy a která dále snižuje již tak nedostatečnou kapacitu trati,

příliš dlouhé cestovní doby do/z Prahy ze vzdálenějších lokalit,

nežádoucí aplikace atypické intervalové skupiny 10/20 min.

Jednou z možností, jak reagovat na tyto faktory již ve střednědobém horizontu bez nutnosti velkých infrastrukturních úprav a bez velkých nároků na navýšení turnusové potřeby vozového parku, může být na některých tratích zavedení pásmového jízdního řádu, který:

segreguje cestující dojíždějící do Prahy z větších vzdáleností od cestujících dojíždějících na kratší vzdálenost,

zajišťuje navýšení přepravní kapacity v kritickém úseku (ve vnitřním pražském aglomeračním pásmu),

zkracuje cestovní doby do Prahy ze vzdálenějších lokalit,

oproti zkracování intervalů zastávkových vlaků osobní dopravy neprohlubuje heterogenitu jízdního řádu,

- umožňuje zefektivnit využití souprav z hlediska nabízené kapacity

spolupráce s MD a organizátory dopravy, resp. Odbory dopravy Krajských úřadů na objednávce vlaků dálkové dopravy

### 3.2.1.2 Nižší efektivita objednávky železniční dopravy na regionálních tratích

Středočeský kraj vzhledem ke své poloze disponuje historicky páteřními tratěmi vedoucími do Prahy a hustou navazující sítí regionálních i celostátních tratí s menší intenzitou objednávky. Vlivem demografického vývoje a restrukturalizace regionálního hospodářství již řada tratí svým stavem a určením neodpovídá současným potřebám a požadavkům cestujících. Řada tratí disponuje značným potenciálem při realizaci odpovídajících opatření na straně infrastruktury a provozního konceptu. Při rozsáhlosti sítě regionálních tratí ve Středočeském kraji je nutné podrobně analyzovat míru subvence jednotlivých provozních konceptů, jejich využitelnost pro cestující a udržitelnost infrastrukturních zásahů, které budou pro zkvalitnění nabídky realizovány v úzké spolupráci se státní organizací Správa železnic. Při dlouhodobě omezeném objemu prostředků vynakládaných Středočeským krajem na zajištění regionální obslužnosti železniční dopravou musí být poté tyto prostředky směřovány především na posílení provozních konceptů na těch regionálních tratích, kde lze předpokládat větší přepravní poptávku na úkor tratí s klesajícími či trvale nízkými přepravními výsledky.

Situace u těchto regionálních tratí/linek bude průběžně sledována a vyhodnocována za účelem zajištění udržení kvalitní dopravní obsluhy území. Relevantním nástrojem může být jak změna dopravní koncepce na trati spojená s přehodnocením intenzity obsluhy jednotlivých přepravních bodů, tak i změna v poměru obsluhy oblasti jednotlivými dopravními módy v rámci zajištění maximální funkčnosti a efektivity integrovaného dopravního systému. Zásadním faktorem, který je potřeba sledovat a který může mít výrazný dopad na zvýšení poptávky na méně využívaných železničních tratích, je výrazná investice do stavu železniční infrastruktury (zvýšení traťové rychlosti, úprava trasování vybraných úseků a celkové výrazné zkrácení jízdních dob). Z pohledu objednávky osobní železniční dopravy je nutné zmínit také možnost objednávky na tratích ve Středočeském kraji sousedními kraji nebo svazky obcí. Tato možnost byla využita od 10. 12. 2023 svazkem obcí ODORAK a Píseňským krajem na trati Rakovník - Kralovice.

### 3.2.1.3 Obsluha málo využívaných přepravních bodů a malých sídel

Některé železniční linky vykazují nižší konkurenceschopnost z hlediska cestovních dob, která je dána dopravně-technologickými omezujícími podmínkami (křížování vlaků, předjíždění vlaků). Tyto dopravně-technologické limity stojí v některých případech i za nedosažitelností klíčových přípojných vazeb.

Následující výčet udává seznam železničních přepravních bodů, které budou předmětem další analýzy pro možnou úpravu dopravní obslužnosti:

Bahno, Bělá pod Bezdězem město, Bělá pod Bezdězem zastávka, Bošice, Buda, Bukovno, Bykáň, Černuc, Červené Pečky, Činěves, Dobrá Voda u Březnice, Dobrovice, Dobrovíz, Dobříčkov, Domašín, Drahodobudice, Dřetovice, Hatě, Hledsebe, Hluboký Důl, Hodkov, Hodkov zastávka, Hořesedly, Hostivice-Litovice, Hostouň u Prahy, Hudčice, Chabeřice, Chlumín, Chotouchov, Choťovice, Chvatěruby, Chýně jih, Jeneč zastávka, Jíkev, Jiřice, Kamenné Žehrovice, Kanina, Kladno-Rozdělov, Kladno-Vrapice, Klínek, Kmetiněves, Kojovice, Koleč, Kolín místní nádraží, Kořenice, Kosobody, Košátky, Kováry, Kralovice u Zlonic, Krasoňovice, Krnsko, Krupá, Laziště, Leděčky, Lhota Veselka, Lhotka u Mělníka, Líny, Lítkovice, Loucká, Lysá nad Labem-Dvorce, Malý Újezd, Mělnická Vrutice, Městečko u Benešova, Milín, Milostín, Minartice, Mitrov, Mladá Boleslav-Debř, Mutějovice, Mutějovice zastávka, Myslíč, Nepřevázka, Nesvačily, Netřeboha, Neumětely, Noutonice, Obrubce, Olovnice zastávka, Ostrov u Tochovic, Otradovice, Pecerady, Předbořice, Příčina, Pučery, Rakovník zastávka, Rataje nad Sázavou-Ivaň, Rynholec, Řevničov, Skovice, Skramouš, Skuhrov pod Brdy, Slavětín u Březnice, Slibovice, Strachovice, Struhařov, Středokluky, Sodoměř u Mladé Boleslavi, Svídnice, Štipoklasy, Švihov u Jesenice, Tmáň, Tochovice, Tomice, Trnová, Tuchoměřice, Velká Bučina, Velký Borek,

Voděrady, Voračice, Vrátno, Vrdy-Koudelov, Všesulov, Zákolany zastávka, Zdětín u Chotětova, Zlonice zastávka, Znosim, Želivec, Živonín.

### 3.2.2 Provozní koncepty

Výhledové požadavky v rámci objednávky železniční dopravy jsou v této kapitole specifikovány ve dvou časových horizontech, ke kterým se jednotlivé návrhy vztahují:

- Krátkodobý výhled – do roku 2025, ohraničen platností tohoto dokumentu, pro jednotlivé tratě Středočeského kraje, obsahuje menší projekty pro lokální zkvalitnění přepravní nabídky, přípravy pro projekty dlouhodobého výhledu, na druhou stranu však též návrhy řešení akutních dopravně-přepravních problémů, jejichž řešení již v tomto horizontu je podmínkou pro zamezení jejich další kumulace.
- Střednědobý výhled – za časovým horizontem roku 2025, obsahuje realizaci větších projektů v menší podrobnosti, a to zejména těch, které jsou odvislé od infrastrukturních projektů, které jsou nyní ve stadiu projektu či záměru a začátek jejich realizace se předpokládá nejpozději v roce 2030. Informace o střednědobém výhledu jsou uvedeny pouze u tratí, u nichž jsou předpokládány změny oproti krátkodobému výhledu.

V případě, že u prezentovaných tratí není uveden střednědobý výhled, je tento totožný s výhledem krátkodobým. Realizace opatření uváděných v dlouhodobém výhledu je podmíněna projednáním s dotčenými relevantními subjekty.

V navazujících kapitolách je dále řešena otázka vozového parku a infrastruktury.

#### 3.2.2.1 Trať 010 Kolín - Pardubice - Česká Třebová

Ponechání základního taktového modelu s dosažením uzlů Kolín X:30 – Pardubice hl.n. X:30, k prověření zúžení taktového uzlu Kolín, po dokončení modernizace uzlu Pardubice hl. n. je možné aplikovat i alternativní taktový model s dosažením uzlů Kolín X:00 - Přelouč X:30 - Pardubice X:45/X:15

- Předpokládán základní interval 60/60 minut s lokálními posíleními v přepravních špičkách,
- Rozsah objednávky a případné změny budou konzultovány s Pardubickým krajem.

#### 3.2.2.2 Trať 011 Praha - Kolín

- Změna provozního konceptu se zavedením pásmového jízdního řádu při začátku platnosti nového jízdního řádu 2024/2025, nejprve ve špičkách pracovních dní:
  - Pásmové spěšné vlaky Praha – Kolín (- Kutná Hora):
    - Základní interval: 30/- minut,
    - Základní taktový model: Praha – Český Brod – Poříčany X:00/X:30 – Kolín X:30/X:00.
  - Osobní vlaky Praha – Český Brod – Poříčany – Kolín:
    - Základní interval: 15/30 minut v úseku Praha – Český Brod, 30/60 minut v úseku Český Brod – Poříčany – Kolín,
    - Krátké návaznosti v železniční stanici Poříčany na spěšné vlaky Praha – Kolín ve špičkách pracovních dní,
    - V čase provozu pásmových spěšných vlaků úsek Poříčany - Kolín obslužen pásmovými spěšnými vlaky,
    - Základní taktový model: Praha – Poříčany X:00 – Kolín X:30 (- Kutná Hora hl.n.),
    - Bude sledováno zavedení průjezdného modelu z trati 171.

### 3.2.2.3 Trať 012 Pečky - Bečváry, Bošice - Kouřim

- Úprava časových poloh v závislosti na změnách provozního konceptu na trati 011 od začátku platnosti jízdního řádu 2024/2025,
- V úseku Pečky - Bošice základní interval 60/120 minut s možnými lokálními posíleními v přepravních špičkách,
- V úseku Bošice – Kouřim v provozu pouze vybrané spoje,
- Základní taktový model: Pečky – Plaňany X:30 – Plaňany zastávka – Bošice – Kouřim,
- Krátké návaznosti v Pečkách na spěšné a osobní vlaky Praha – Poříčany – Kolín.

### 3.2.2.4 Trať 014 Kolín - Ledečko

- Základní interval v úseku Kolín – Uhlířské Janovice 60/120 min,
- Základní interval v úseku Uhlířské Janovice – Ledečko 120 min,
- Základní taktový model: Kolín – Ratboř X:00 – Uhlířské Janovice – Ledečko X:00.

### 3.2.2.5 Trať 020 Velký Osek - Hradec Králové

- Provozní koncept vlaků Kolín – Chlumec nad Cidlinou (- Trutnov) vycházející ze stávajícího stavu:
  - Základní interval 120 minut s možnými lokálními posíleními v přepravních špičkách,
  - Základní taktový model: Kolín X:45/X:15 – Chlumec nad Cidlinou X:30,
  - Předpoklad pokračování objednávky regionální drážní dopravy pod Královéhradeckým krajem i na území Středočeského kraje.

### 3.2.2.6 Trať 028 Chlumec nad Cidlinou – Křinec

- V úseku Městec Králové – Chlumec nad Cidlinou předpoklad pokračování objednávky drážní dopravy pod Královéhradeckým krajem:
  - Základní interval 60/120 minut,
  - Základní taktový model: Chlumec nad Cidlinou X:30 – Městec Králové,
  - Provoz s časovými polohami dle návazností v uzlu Chlumec nad Cidlinou.

### 3.2.2.7 Trať 060 Poříčany – Nymburk

- Úprava časových poloh v závislosti na změnách provozního konceptu na trati 011 od začátku platnosti jízdního řádu 2024/2025,
- Základní interval 60/60 minut s lokálními posíleními v přepravních špičkách,
- Základní taktový model: Poříčany X:00 – Nymburk X:30,
- Krátké návaznosti v Poříčanech na spěšné a osobní vlaky Praha – Poříčany – Kolín.

### 3.2.2.8 Trať 061 Nymburk – Jičín

- Rozsah a podoba objednávky na základě spolupráce s Královéhradeckým krajem:
  - V úseku Nymburk – Rožďalovice interval 60/60 minut, o víkendu 60/120 minut,
  - V úseku Rožďalovice – Jičín interval 60/120 minut,
- Základní taktový model: Nymburk hl.n. X:00 – Křinec X:30 – Bartoušov X:00 – Jičín X:30,
- Předpoklad objednávky regionální drážní dopravy pod Středočeským krajem i na území Královéhradeckého kraje.

### 3.2.2.9 Trať 062 Nymburk – Mladá Boleslav

- Základní interval osobních vlaků do doby elektrizace trati a výstavby Všejské a Bezděčinské spojky 120/120 minut s lokálními posíleními v přepravních špičkách,
- Základní taktový model: Nymburk hl.n. X:00 – Mladá Boleslav město X:00.

### 3.2.2.10 Trať 063 Bakov nad Jizerou – Dolní Bousov

- Pravidelný provoz v pracovní dny není předpokládán. Potenciální možnost provozu převážně rekreační formy dopravy.

### 3.2.2.11 Trať 064 Mladá Boleslav – Lomnice nad Popelkou

- Základní interval 60/120 minut s možnými lokálními posíleními v přepravních špičkách a kvůli turistické poptávce,
- Základní taktový model: Mladá Boleslav hl.n. – Mladá Boleslav město X:30 – Dolní Bousov X:00 – Mladějov v Čechách X:30,
- Vedení vlaků Mladá Boleslav hl.n. – Mladá Boleslav město pro zajištění přípojů ve stanici Mladá Boleslav hl.n. (resp. možnost jejich přímého pokračování ve směrech Česká Lípa a Turnov – v závislosti na požadavcích Libereckého kraje a na propustnosti traťového úseku),
- Předpoklad objednávky regionální drážní dopravy pod Středočeským krajem i na území Královéhradeckého a Libereckého kraje, objednávka v úseku Sobotka – Lomnice nad Popelkou dle požadavků těchto krajů.

### 3.2.2.12 Trať 070 Praha – Turnov

- V úseku Praha – Všetaty:
  - Osobní vlaky se základním intervalem 60/60 minut s lokálními posíleními v ranních špičkách,
  - Spěšné vlaky Praha – Mladá Boleslav (- Turnov) se základním intervalem 120/– minut ve špičkách pracovních dní,
  - Základní taktový model: Praha – Neratovice X:30 – Všetaty – Mladá Boleslav hl.n. / Mělník.
- V úseku Všetaty – Mladá Boleslav hl.n. – Turnov:
  - Zastávkové vlaky se základním intervalem 120/120 minut s možnými lokálními posíleními v přepravních špičkách s následujícími základními taktovými modely:
    - Praha – Neratovice X: 30 – Mladá Boleslav hl.n. X:30,
    - Mladá Boleslav město X:30 – Mladá Boleslav hl.n. – Bakov nad Jizerou X:00 – Turnov.
  - Spěšné vlaky Praha – Mladá Boleslav (- Turnov) se základním intervalem 120/– minut, v úseku Všetaty – Mladá Boleslav (- Turnov) vedeny jako zastávkové s následujícím taktovým modelem:
    - Praha - Neratovice X:00 - Mladá Boleslav hl.n. (- Bakov nad Jizerou X:00 – Turnov).

### 3.2.2.13 Trať 072 Ústí nad Labem – Lysá nad Labem

- Osobní vlaky Ústí nad Labem – Lysá nad Labem:
  - Základní interval 120/120 minut s lokálními posíleními v přepravních špičkách,
  - Provozní koncept ukotven požadavky Ústeckého kraje na dosažení taktového uzlu Ústí nad Labem v X:00. Snahou bude zkvalitnit přestupní vazby v železniční stanici



Lysá nad Labem, zejména ve směrech Praha a Nymburk (v souvislosti se změnou konceptu na tratích 231 a 232 a případným zkrácením jízdních dob Ústí nad Labem – Lysá nad Labem v souvislosti s nasazením dynamičtějších vozidel),

- Základní taktový model: Ústí nad Labem X:00 – Mělník X:00 – Lysá nad Labem.
- Osobní vlaky Praha – Všetaty – Mělník:
  - Základní interval 120/120 minut s lokálním posílením v ranní špičce,
  - Případné úpravy stávajícího provozního konceptu v reakci na eventuální změny v provozním konceptu dálkové dopravy (na tratích 070 a 072).

#### 3.2.2.14 Trať 074 Čelákovice – Neratovice

- Základní interval:
  - V úseku Čelákovice – Brandýs nad Labem 60/60 minut s možnými lokálními posíleními v přepravních špičkách,
  - V úseku Brandýs nad Labem – Neratovice 60/120 minut.
- Základní taktový model: Čelákovice X:30 – Brandýs nad Labem X:00 – Neratovice X:30,
- Případná možnost úpravy taktového modelu v reakci na aktuální provozní koncepty na tratích 070 a 232.

#### 3.2.2.15 Trať 076 Mělník – Mladá Boleslav

- Zajištění zejména víkendového rekreačního provozu v rozsahu 4 párů vlaků v zimním období a 6 párů vlaků v letním období s preferencí přestupních vazeb v železniční stanici Mělník na přímé vlaky z/do Prahy na základě požadavků obcí.

#### 3.2.2.16 Trať 080 Mladá Boleslav – Jedlová (- Rumburk)

- Případné úpravy stávajícího provozního konceptu v reakci na možné změny v provozním konceptu dálkové dopravy,
- Základní interval: 120/120 minut s možným lokálními posíleními nahrazujícími chybějící spoje rychlíkové linky R22,
- Předpoklad objednávky regionální drážní dopravy pod Libereckým krajem i na území Středočeského kraje,
- Základní taktový model: Mladá Boleslav město X:30 – Bezděz X:00 – Česká Lípa X:30.

#### 3.2.2.17 Trať 090 Kralupy nad Vltavou – Ústí nad Labem

- Základní interval: 60/120 minut s lokálním posílením v úseku Kralupy nad Vltavou – Vraňany,
- Základní taktový model: uzel Kralupy nad Vltavou v X:15 a X:45.

#### 3.2.2.18 Trať 091 Praha – Kralupy nad Vltavou

- Základní interval: 30/30 minut s posílením v ranní špičce ve směru do Prahy,
- Základní taktový model: uzel Kralupy nad Vltavou v X:15 a X:45.

#### 3.2.2.19 Trať 092 Neratovice – Kralupy nad Vltavou

- Osobní vlaky Kralupy nad Vltavou – Neratovice:
  - Základní interval: 60/120 minut s možnými lokálními posíleními v přepravních špičkách,
  - Základní taktový model: Kralupy nad Vltavou X:30 – Neratovice X:00.

### 3.2.2.20 Trať 093 Kralupy nad Vltavou – Kladno

- Základní interval: 60/120 minut,
- Základní taktový model: uzel Otovovice v X:00,
- V úseku Kladno – Kladno-Ostrovec (- Kladno-Dubí) dále provozovány vlaky směr Praha (viz trať 120).

#### **Střednědobý výhled**

- Dokončení stavby modernizace traťového úseku Kladno – Kladno-Ostrovec v roce 2025 bude mít dílčí vliv na stabilitu provozního konceptu. Výrazný dopad na provozní koncept bude však mít dokončení všech staveb v úseku Praha-Veleslavín – Praha-Letiště Václava Havla – Kladno s plánovaným termínem dokončení v roce 2029, protože v úseku Kladno – Kladno-Ostrovec (- Kladno-Dubí) budou dále provozovány přímé vlaky směr/ze směru Praha,
- Základní interval: 60/120 minut,
- Základní taktový model: Kladno X:45/X:15 – Kladno-Dubí X:00 – Kralupy nad Vltavou X:30.

### 3.2.2.21 Trať 094 Vraňany – Lužec nad Vltavou

- Bez předpokladu provozu pravidelné dopravy v objednávce Středočeského kraje. Potenciální možnost provozu rekreačních forem dopravy.

### 3.2.2.22 Trať 095 Vraňany – Zlonice

- Základní interval: v úseku Vraňany – Horní Beřkovice v pracovní dny 60/120 minut s vynechávkami v dopoledním sedle, o víkendu a ve svátky u vybraných spojů, v úseku Horní Beřkovice – Straškov vybrané spoje celotýdenně,
- Základní taktový model: zajištění krátkých návazností v železniční stanici Vraňany na/od vlaků směr Praha,
- Úsek Straškov – Zlonice bez předpokladu provozu pravidelné dopravy v objednávce Středočeského kraje,
- Předpoklad objednávky drážní dopravy Ústeckým krajem i na území Středočeského kraje.

### 3.2.2.23 Trať 110 Kralupy nad Vltavou – Louny

- Základní interval: v úseku Kralupy nad Vltavou – Slaný 30/60 minut s vynechávkami v přepravně slabších obdobích, v úseku Slaný – Louny vybrané spoje v časových polohách podle požadavku Ústeckého kraje a obcí,
- Základní taktový model: uzel Kralupy nad Vltavou v X:45/X:15.

### 3.2.2.24 Trať 111 Kralupy nad Vltavou – Velvary

- Základní interval: 60/60 minut s lokálním posílením v ranní špičce,
- Základní taktový model: uzel Kralupy nad Vltavou v X:45/X:15.

### 3.2.2.25 Trať 120 Praha – Kladno – Rakovník

- Úsek Praha – Kladno:
  - Spěšné vlaky:
    - Základní interval: 120/120 minut (v prokladu s rychlíky linky R24 na výsledný interval 60/60 minut) s posílením na 30/120 minut ve špičkách a ve špičkovém směru (v prokladu s rychlíky R24 na výsledný interval 30/60 minut),
    - Základní taktový model: uzel Hostivice v X:30.



- Osobní vlaky:
  - Základní interval: 60/60 minut s lokálním posílením ve špičkách,
  - Základní taktový model: uzel Kladno v X:30.
- Úsek Kladno – Rakovník:
  - Osobní vlaky:
    - Základní interval: 120/120 minut s lokálním posílením ve špičkách,
    - Základní taktový model: uzel Kladno v X:45/X:15.

### **Střednědobý výhled**

- po dokončení modernizace úseku Praha-Veleslavín – Kladno (před dokončením novostavby tratě přes Letiště Václava Havla Praha):
  - Spěšné vlaky:
    - Základní interval: 30/60 minut,
    - Základní taktový model: uzel Kladno v X:30 a X:00.
  - Osobní vlaky:
    - Základní interval: 60/60 minut,
    - Základní taktový model: uzel Kladno v X:45/X:15.
  - Osobní vlaky na úseku Kladno - Rakovník:
    - Základní interval: 120/120 minut s lokálním posílením ve špičkách,
    - Základní taktový model: uzel Rakovník v X:00.
  -
- po zprovoznění modernizovaného úseku Praha-Bubny – Praha-Veleslavín a po dokončení novostavby tratě přes Letiště Václava Havla Praha (tedy celého úseku Praha-Ruzyně – Praha-Letiště Václava Havla – Jeneč/Hostivice, tzv. “zaokružování”) dojde ještě k významnému navýšení počtu vlaků a nabízené kapacity:
  - Spěšné vlaky:
    - Základní interval: 15/30 minut,
    - Základní taktový model: uzel Kladno v X:30 a X:00.
  - Osobní vlaky:
    - Základní interval: 30/30 minut,
    - Základní taktový model: uzel Kladno v X:45/X:15.
  - Osobní vlaky na úseku Kladno - Rakovník:
    - Základní interval: 120/120 minut s lokálním posílením ve špičkách,
    - Základní taktový model: uzel Rakovník v X:00.

#### **3.2.2.26 Trať 121 Hostivice – Podlešín**

- Základní interval: 60/– minut v pracovní dny, vybrané spoje o víkendu a ve svátky,
- V úseku Noutonice – Podlešín v provozu pouze vybrané spoje o víkendu a ve svátky,
- Základní taktový model: uzel Hostivice v X:30.

#### **3.2.2.27 Trať 122 Praha – Hostivice – Rudná u Prahy**

Základní interval: v úseku Praha – Hostivice 60/60 minut a v úseku Hostivice – Rudná u Prahy 60/120 minut,

- Základní taktový model: uzel Hostivice v X:30.

### **Střednědobý výhled**

- V návaznosti na plánované infrastrukturní změny na trati 120 a následné změny dopravního modelu:

Základní interval: v úseku Praha – Hostivice 30/60 minut a v úseku Hostivice – Rudná u Prahy 60/60 minut,

- Základní taktový model: uzel Praha-Zličín v X:30 a X:00.

#### **3.2.2.28 Trať 124 Lužná u Rakovníka – Jirkov**

- Základní interval: interval 120 až 240 minut v polohách podle požadavků obcí.

#### **3.2.2.29 Trať 125 Krupá – Kolečovice**

- Bez předpokladu provozu pravidelné dopravy v objednávce Středočeského kraje.

#### **3.2.2.30 Trať 126 Most – Rakovník**

- Základní interval: 60/120 minut,
- Základní taktový model: uzel Rakovník v X:45/X:15.

#### **3.2.2.31 Trať 161 Rakovník – Bečov nad Teplou**

- Základní interval: v úseku Rakovník – Blatno u Jesenice 60/60 minut s posílením v přepravních špičkách a v úseku Blatno u Jesenice – Bečov nad Teplou 120/120 minut,
- Základní taktový model: uzel Rakovník v X:30.
- Objednávka v relaci (Rakovník) - Jesenice - Žihle je v gesci jak Středočeského, tak i Plzeňského kraje

#### **3.2.2.32 Trať 162 Rakovník – Kralovice u Rakovníka**

- Turistický provoz v podobě vybraných spojů o víkendu a svátcích podle požadavků Plzeňského kraje a obcí.

#### **3.2.2.33 Trať 170 Beroun – Plzeň – Klatovy**

- Osobní vlaky Beroun – Plzeň – (Klatovy):
  - Základní interval v úseku Beroun - Hořovice 120/120 minut, Hořovice - Plzeň 60/120 minut,
  - Bude sledována možnost zkrácení intervalu na 60 minut ve špičkách pracovních dní,
  - Základní taktový model: Beroun X:00 – Hořovice – Rokycany X:00 – Plzeň.
  - Předpoklad pokračování objednávky regionální drážní dopravy Plzeňským krajem i na území Středočeského kraje.

#### **3.2.2.34 Trať 171 Praha – Beroun**

- Základní interval 10-20/30 minut v úseku Praha – Řevnice,
- Základní interval 30/30 minut v úseku Řevnice – Beroun s možností lokálního posílení ve špičkách pracovních dní,
- Základní taktový model: Praha – Řevnice – Zadní Třeboň X:30/X:00 – Beroun X:45/X:15 s vloženými spoji Praha – Dobřichovice/Řevnice,
- Bude sledováno zavedení průjezdného modelu z trati 011.

### **Střednědobý výhled**

- V návaznosti na dokončení souboru staveb optimalizace trati Praha – Beroun sledována možnost zkrácení intervalu na 10 minut ve špičkách pracovních dní v úseku Praha – Dobřichovice/Řevnice.

#### 3.2.2.35 Trať 172 Zadní Třebaň – Lochovice

- Základní interval:
  - Zadní Třebaň – Liteň: 60/120 minut, s lokálními posíleními v ranních špičkách,
  - Liteň – Lochovice: 120/120 minut.
- Ve vybrané dny s vyšší poptávkou cestujících (týdenní dojíždka) možnost posílení provozu:
  - Základní taktový model: Zadní Třebaň X:30 – Všeradice X:00 – Lochovice, s krátkými návaznostmi v železniční stanici Lochovice směr Příbram.

#### 3.2.2.36 Trať 173 Praha – Rudná u Prahy – Beroun

- Základní interval: v úseku Praha – Nučice zastávka 30/60 minut, v úseku Nučice zastávka – Beroun 60/120 minut s možnými lokálními posíleními.
- Základní taktový model: Praha-Smíchov X:15/X:45 – Rudná u Prahy – Nučice zastávka – Beroun.

### **Střednědobý výhled**

- Středočeský kraj dále požaduje prodloužení těchto osobních vlaků až do centra Prahy (železniční stanice Praha hl.n.) nejpozději po zkapacitnění úseku Praha-Smíchov – Praha hl.n.

#### 3.2.2.37 Trať 174 Beroun – Rakovník

- Základní interval 60/60 min s lokálními posíleními v přepravních špičkách,
- Cílový stav základního taktového modelu: Beroun X:00 – Zbečno X:30 – Rakovník X:00.

#### 3.2.2.38 Trať 200 Beroun – Protivín

- Osobní vlaky Beroun – Blatná:
  - Základní interval: 120/120 minut s lokálním posílením v přepravní špičce,
  - Základní taktový model: Beroun X:00 – Březnice – Blatná,
  - Objednávka koordinována s Jihočeským krajem.
- Osobní vlaky Březnice – Protivín:
  - Základní interval: 120/120 minut s lokálním posílením v přepravní špičce,
  - Taktové polohy určeny požadavky Jihočeského kraje,
  - Objednávka koordinována s Jihočeským krajem.

#### 3.2.2.39 Trať 203 Březnice – Strakonice

- Základní interval osobních vlaků 120/120 minut,
- Základní taktový model: Beroun X:00 – Březnice – Blatná,
- Objednávka bude koordinována s Jihočeským krajem.

#### 3.2.2.40 Trať 204 Březnice – Rožmitál pod Třemšínem

- Bez předpokladu provozu pravidelné osobní dopravy v objednavce Středočeského kraje. Potenciální možnost provozu rekreačních forem dopravy.

#### 3.2.2.41 Trať 210 Praha – Vrané nad Vltavou – Čerčany, Vrané nad Vltavou – Dobříš

- Os vlaky Praha – Vrané nad Vltavou – Čerčany:
  - Základní interval v úseku Praha – Čerčany 60/120 min s lokálními posíleními ve špičkách a pro rekreační poptávku,
  - Základní taktový model: Praha – Vrané nad Vltavou X:30 – Jílové u Prahy X:00 – Týnec nad Sázavou X:30 – Čerčany.
- Os vlaky Praha – Vrané nad Vltavou – Dobříš:
  - Základní interval v úseku Praha – Čisovice 60/120 min s možností lokálních posílení ve špičkách. V úseku Čisovice – Dobříš základní interval -/120 min, v pracovní dny pouze vybrané spoje v časových polohách dle požadavku obcí a provozně-technických požadavků.
  - Základní taktový model: Praha – Vrané nad Vltavou X:00 – Mníšek pod Brdy X:30 – Dobříš X:00.

#### 3.2.2.42 Trať 212 Čerčany – Světlá nad Sázavou

- Základní interval v turistickém období 60 min, jinak 120 min s případnými lokálními posíleními ve špičkách pracovních dní:
  - Základní taktový model: Čerčany X:15/X:45 – Leděčko X:00 – Zruč nad Sázavou X:00.
- Na úseku tratě Zruč nad Sázavou – Světlá nad Sázavou je předpokládáno převedení objednávky pod Kraj Vysočina, a to včetně vozidel:
  - Základní taktový model: Zruč nad Sázavou X:00 – Leděč nad Sázavou X:30 – Světlá nad Sázavou X:00.

#### 3.2.2.43 Trať 220 Olbramovice – České Budějovice

- Osobní vlaky Olbramovice – Tábor:
  - Základní interval 60/60 minut v úseku Olbramovice – Votice,
  - Základní interval 120/120 minut v úseku Votice – Tábor,
  - Časové polohy spojů jsou dány těsnými vazbami na rychlíky z Prahy ve stanici Olbramovice,
  - Objednávka bude koordinována s Jihočeským krajem,
  - Základní taktový model: Olbramovice X:45/X:15 - Votice - Tábor X:30,
  - Vývoj přepravní poptávky bude vyhodnocován s možným dopadem do rozsahu provozu.
- Spěšné vlaky Praha – Benešov u Prahy – Votice (– Tábor):
  - Vybrané spoje především ve špičkách pracovních dní jako doplňkové spojení.

#### 3.2.2.44 Trať 221 Praha – Benešov u Prahy

- Osobní vlaky Praha – Čerčany – Benešov u Prahy:
  - Základní interval v úseku Praha – Strančice 10-20/30 minut,
  - Základní interval v úseku Strančice – Benešov u Prahy 30/30 minut,
  - Základní taktový model: Praha – Strančice – Čerčany X:15/X:45 – Benešov u Prahy s vloženými spoji Praha – Říčany/Strančice,

- Bude sledováno zavedení průjezdného modelu z trati 232.
- Spěšné vlaky Praha – Benešov u Prahy – Tábor:
  - Základní interval v úseku Praha – Benešov u Prahy: 60/- minut, dále spoje především ve špičkách pracovních dní jako doplňkové spojení.
  - Základní taktový model: Praha – Čerčany X:00 – Benešov u Prahy (- Votice – Tábor).

#### 3.2.2.45 Trať 222 Benešov u Prahy – Trhový Štěpánov

- Základní interval v úseku Benešov u Prahy – Vlašim 60/60 min,
- Základní taktový model: Benešov – Postupice X:00 – Vlašim,
- V úseku Vlašim – Trhový Štěpánov bez předpokladu provozu pravidelné osobní dopravy v objednávce Středočeského kraje.

#### 3.2.2.46 Trať 223 Benešov u Prahy – Sedlčany

- Osobní vlaky Benešov u Prahy – Olbramovice – Sedlčany:
  - Základní interval 60/120 minut,
  - Základní taktový model: Benešov u Prahy X:30 – Štětkovice X:00 – Sedlčany s dílčími odchylkami.
- Spěšné vlaky Praha – Benešov u Prahy – Tábor:
  - Vybrané spoje především ve špičkách pracovních dní jako doplňkové spojení.

#### 3.2.2.47 Trať 230 Kolín – Havlíčkův Brod

- Osobní vlaky Kolín – Čáslav – Havlíčkův Brod:
  - Základní interval: 60/120 minut s možnými lokálními posíleními v přepravních špičkách v úseku Kolín – Čáslav,
  - Základní taktový model: Kolín X:30 - Čáslav X:00 - Havlíčkův Brod X:00.
- Osobní vlaky Kolín – Kutná Hora – Zruč nad Sázavou:
  - Prodloužení vybraných vlaků až do železniční stanice Kolín pro zajištění návazností ve směru na Prahu.
- Spěšné vlaky Praha – Kolín – Kutná Hora:
  - V souvislosti se zahájením pásmového provozu spěšných vlaků na trati Praha – Kolín budou od začátku platnosti jízdního řádu 2024/2025 zajíždět do železniční stanice Kutná Hora hl.n. okrajové spoje.

#### 3.2.2.48 Trať 231 Lysá nad Labem – Kolín

- Změna provozního konceptu při začátku platnosti nového jízdního řádu 2024/2025:
- :
  - Pásmové spěšné vlaky Praha – Lysá nad Labem – Nymburk – Kolín:
    - Pásmová stanice Nymburk hl.n.,
    - Základní interval: 60/- minut,
    - Základní taktový model: Praha – Nymburk hl.n. X:30 – Kolín X:00.
  - Osobní vlaky Praha – Lysá nad Labem – Nymburk – Kolín:
    - Základní interval v úseku Praha – Nymburk 30/60 minut, základní interval v úseku Nymburk – Kolín 60/60 minut,
    - Základní taktový model: Praha - Nymburk hl.n. X:00 - Kolín X:30.
  - Spěšné, resp. osobní vlaky Kolín – Velký Osek – Chlumeck nad Cidlinou (- Trutnov):

- Základní interval 120/120 min, s možnými lokálními posíleními v přepravních špičkách,
- Základní taktový model: Kolín X:45/X:15 – Chlumeck nad Cidlinou X:30,
- Předpoklad pokračování objednávky pod Královéhradeckým krajem i na území Středočeského kraje.

#### 3.2.2.49 Trať 232 Praha – Lysá nad Labem – Milovice

- Společně s dokončováním optimalizačních akcí v úseku Praha – Lysá nad Labem sledovány následující změny provozního konceptu:
  - Pásmové spěšné vlaky Praha – Lysá nad Labem – Nymburk – Kolín:
    - Pásmová stanice Nymburk hl.n.,
    - Základní interval: 60/- minut,
    - Základní taktový model: Praha – Nymburk hl.n. X:30 – Kolín X:00.
  - Osobní vlaky Praha – Lysá nad Labem – Milovice:
    - Základní interval: 30/60 minut v úseku Praha – Milovice, doplnění mimo špičku a o víkendech o osobní vlaky v úseku Lysá nad Labem – Milovice v intervalu -/60 minut a doplnění ve špičce o osobní vlaky v úseku Praha – Lysá nad Labem v intervalu 60/- minut,
    - Bude sledováno zavedení průjezdného modelu z trati 221.
  - Osobní vlaky Praha – Lysá nad Labem – Nymburk – Kolín:
    - Základní interval v úseku Praha – Nymburk 30/60 minut, základní interval v úseku Nymburk – Kolín 60/60 minut,
    - Základní taktový model: Praha - Nymburk hl.n. X:00 – Kolín X:30.

#### 3.2.2.50 Trať 233 Čelákovice – Mochov

- Bez předpokladu provozu pravidelné dopravy. Potenciální možnost provozu rekreačních forem dopravy.

#### 3.2.2.51 Trať 235 Kutná Hora – Zruč nad Sázavou

- Základní interval: 60/120 minut, lokální posílení v úseku Kutná Hora hl.n. – Kutná Hora město ve špičkách nebo turisticky frekventovaných obdobích jako přípoje od vlaků v železniční stanici Kutná Hora hl.n.,
- Prodloužení vybraných vlaků po trati 230 až do železniční stanice Kolín pro zajištění návazností ve směru na Prahu,
- Základní taktový model: Zruč nad Sázavou – Zbraslavice X:00 – Kutná Hora hl.n. X:00.

#### 3.2.2.52 Trať 236 Čáslav – Třemošnice

- Základní interval 120/120 minut s lokálními posíleními v ranních špičkách pracovních dní,
- Preferovány krátké návaznosti na rychlíky do Prahy v závislosti na postupné rekonstrukci tratě 230,
- Do doby zachování přibližných časových poloh linky R9 v železniční stanici Čáslav základní taktový model: Čáslav – Žleby X:30 – Třemošnice.

#### 3.2.2.53 Rekreační doprava

V rámci Středočeského kraje je rovněž významným způsobem podporována rekreační a zážitková forma dopravy. Z tohoto důvodu je většina vlaků vedených historickými soupravami

či soupravami vhodnými pro rekreační účely (např. pro přepravu kol, či jiných spoluzavazadel) v těchto relacích:

- Praha – Vrané nad Vltavou – Čerčany / Dobříš,
- Praha – Beroun – Rakovník,
- Praha – Mělník – Mšeno,
- Praha – Mladá Boleslav – Bezděz (- Česká Lípa – Mikulášovice),
- Praha – Příbram – Březnice (- Blatná),
- Praha – Nymburk (- Jičín – Turnov),
- Posílení pravidelných spojů v relaci Praha – Čerčany – Zruč nad Sázavou.

Pakliže to finanční možnosti Středočeského kraje umožní, bylo by vhodné tuto formu dopravy podporovat i do budoucna.

### 3.2.3 Vozidla

#### 3.2.3.1 Vstupní parametry a faktory ovlivňující železniční dopravu

Při plánování dalšího rozvoje a koncepce veřejné železniční dopravy ve Středočeském kraji, a to vč. zásadního tématu jakým je obnova železničních vozidel, je nutno brát v potaz veškeré významné aspekty, které tuto dopravu bezprostředně ovlivňují, nebo ty, které mohou naopak přispívat k vyššímu využití cestujícími na úkor individuální, v některých případech i autobusové dopravy. Za účelem zajištění stabilního a dlouhodobého rozvoje tohoto segmentu dopravy je tak nutno zohlednit zejména tyto zásadní aspekty:

- **postupná implementace systému ETCS,**
- **záměr konverze napájecích soustav,**
- demografický rozvoj v rámci Středočeského kraje a v hraniční oblasti sousedních krajů (vč. Hlavního města Prahy),
- technický stav tratí, jejich modernizace a elektrifikace,
- realizace zcela nových infrastrukturních projektů (nové úseky tratí) vedoucí ke zvýšení konkurenceschopnosti s ostatními dopravními módy,
- morální zastaralost či překročení životnosti některých železničních vozidel,
- přísnější normy a požadavky na nově pořizovaná železniční vozidla (např. naplnění standardů TSI).

Klíčová témata, která je třeba v rámci budoucnosti železniční dopravy ve Středočeském kraji řešit, je z pohledu regionálních tratí implementace systému ETCS (jednotný evropský železniční zabezpečovací systém) a z pohledu hlavních (převážně koridorových) tratí pak především konverze napájecích soustav a dokončování nových infrastrukturních projektů. Problematika implementace ETCS z pohledu hlavních tratí je v tuto chvíli řešena již probíhajícím postupným vybavováním vozidlové části tohoto systému do stávajících vozidel řady 471 City Elephant a v této části tak nebude dále popisována.

#### 3.2.3.2 Aktuálně realizované projekty obnovy vozidel

V současné době, v rámci stávající smlouvy s majoritním dopravcem České dráhy, a. s. (dále jen ČD), probíhá po předchozím schválení v orgánech Středočeského kraje proces pořízení **22 ks nových třívozových elektrických jednotek** RegioPanter (EMU 240) a **10 ks nových dvouvozových motorových jednotek** (DMU 120).



**Tabulka 1: Nově pořizovaná vozidla**

Jednotka	Počet ks	ETCS	Trakce	Kapacita	Předpokládaná nasazení oblast	Termín nasazení
DMU 120	10	ANO	Nezávislá (diesel)	cca. 120	S6 Praha - Rudná u Prahy - Beroun; S75 Beroun - Rakovník	1Q/2024
EMU 240	22	ANO	Elektrická dvousystémová	cca. 240	S4 Praha - Ústí nad Labem; R41 Praha - Kolín (- Kutná Hora)	12/2024

### 3.2.3.3 Přístup k budoucímu řešení obnovy vozidel a smluvního zajištění na regionálních tratích

Jak již bylo popsáno výše, z pohledu regionálních tratí je třeba aktivně přistoupit k problematice postupného zavádění systému ETCS na železniční síti (nejen) ve Středočeském kraji, kdy již nyní probíhá instalace tzv. traťové části. Aby byla železniční vozidla s tímto systémem kompatibilní a nehrozilo tak postupné vynucené ukončování provozu na regionálních tratích, je třeba mít na těchto tratích nasazena vozidla, která budou vybavena i tzv. „vozidlovou částí“. S ohledem na značnou investici do této vozidlové části (více než 10 mil Kč na jedno vozidlo), však není ekonomicky výhodné instalovat tento systém do vozidel, jejichž stáří přesahuje několik desítek let a jejichž zůstatková hodnota je téměř nulová. Těchto vozidel je však právě na regionálních tratích naprostá většina. Z tohoto důvodu je nutno přistoupit k postupné, avšak komplexní obnově vozidel na těchto tratích a to ještě před uplynutím smluvního kontraktu se stávajícím dopravcem ČD (cca 99% všech dopravních výkonů za území kraje).

Další zásadní skutečností, která hovoří pro obnovu regionálních vozidel ještě před uplynutím stávajícího kontraktu, je v tuto chvíli značná nejistota z hlediska rozvoje železniční infrastruktury, a to nejen v oblasti elektrifikace tratí. U mnoha projektů se počítá s jejich realizací po roce 2030, avšak závazný plán těchto akcí není ze strany Správy železnic ani Ministerstva dopravy k dispozici. Lze však předpokládat, že před rokem 2029 by již měly být tyto záměry a plány rozvoje infrastruktury po roce 2030 konkrétnější a závaznější. S ohledem na konec smlouvy v 12/2029 by však neexistoval prakticky žádný časový prostor pro adekvátní reakci na vývoj v oblasti infrastruktury, realizaci zadávacího řízení (soutěže) a následnou dodávku vozidel. Cílem je tedy překlenout stávající období nejistoty tak, aby bylo do budoucna minimalizováno riziko neefektivně vynaložených finančních prostředků kraje, ale i státu - tedy zabránit situaci, kdy by byla pořízena například elektrická vozidla a nebyla dokončena infrastruktura, případně opačného stavu, kdy by byla hotova infrastruktura, avšak nebyla by včas zasloužena a dodána patřičná vozidla. Z tohoto pohledu je tedy žádoucí překlenout toto období pořízením nových či zánovních motorových jednotek/vozidel.

**Pro volbu výsledné varianty**, která zajistí pokračování provozu na regionálních tratích i po průběžném pouštění provozu systému ETCS, pak **bylo zohledněno mnoho podstatných faktorů**, především pak tyto:

- stávající smluvní zajištění dopravních výkonů s ČD uplyne v 12/2029
- ze strany Ministerstva dopravy ani Správy železnic nejsou v tuto chvíli až na výjimky připravovány žádné zásadní projekty, které by v horizontu zhruba deseti let ve větší míře umožnily rozvoj bezemisní železniční dopravy na regionálních tratích v kraji
- z důvodu efektivity vynaložených prostředků je vhodné do systému dostat a provozovat nová/zánovní vozidla nejméně po dobu 8 – 10 let
- aktuální smluvní zajištění s ČD umožňuje odebrání části stávajících dopravních výkonů a jejich „přesoutěžení“ v objemu maximálně 20 % těchto výkonů
- smluvní omezení a možnosti z pohledu vztahu Hlavního města Prahy a dopravce



Dále byly jak u stávajícího dopravce, tak i některých dalších prověřeny možnosti obnovy vozidel a to z hlediska jejich dostupnosti (doba výroby nových vozidel, případně dostupnost zánovních vozidel na trhu) a doby jejich modernizace a úpravy pro provoz v rámci České republiky a následné dodávky.

Na základě získaných informací a zohlednění omezujících podmínek se jeví jako účelné:

1. **Posouzení realizovatelnosti výhodnosti transparentního zadávacího řízení na dopravce, který zajistí nová či zánovní vozidla pro provoz na tratích 070 Praha – Mladá Boleslav/Mělník a 210 Praha – Vrané n. V. – Čerčany a dále na tratích 121 Hostivice – Podlešín a 122 Praha – Hostivice – Rudná u Prahy.** Předpokládaný termín realizace samotného zadávacího řízení („soutěž“) je nejdříve v průběhu roku roce 2024, **zajištění smluvního kontraktu** je pak předpokládáno **pro období až deseti let**. Tímto bude možnost realizace otevřeného smluvního zajištění z pohledu ustanovení smlouvy se stávajícím dopravcem téměř vyčerpána. Pakliže by se však s ohledem na ne zcela pevně stanovené termíny zásadních úprav infrastruktury na těchto tratích (elektrizace) ze strany Správy železnic jevílo toto nabídkové řízení jako nevhodné, bude účelné prověřit i možnost přímého zadání.
2. **Prodloužení ostatních dopravních výkonů na regionálních tratích stávajícímu dopravci (ČD) od 12/2023 do 12/2034**. Díky tomuto řešení bude možno začít s obnovou vozidel již v průběhu roku 2024 a dále v letech 2025 a 2026 tak, aby nebyl do budoucna ohrožen provoz na těchto tratích s ohledem na postupnou implementaci ETCS. Z hlediska legislativních omezení musí být tento kontrakt uzavřen do prosince roku 2023.

**Systém a harmonogram postupné obnovy vozidel na jednotlivých tratích byl organizátorem IDSK navržen tak, aby reflektoval především postupné zavádění systému ETCS (dle aktuální verze implementačního plánu Ministerstva dopravy) a nedošlo tak k vynucenému zastavení provozu na žádné z regionálních tratí vlivem případné nekompatibility vozidel s tímto systémem. Nově pořizovaná nízkopodlažní vozidla, ať již nová či zánovní, pak rovněž výrazným způsobem přispějí ke zkvalitnění vozového parku a zvýšení kultury a pohodlí při cestování. Jejich postupným pořízením zároveň dojde k průběžnému vyřazování nejstarších vozidel ze systému. Především se bude jednat o postupné vyřazování motorových vozů řady 810, které budou v některých případech nahrazeny jejich modernizovanou nízkopodlažní verzí v podobě motorové jednotky řady 814 Regionova. I na tratích, kde nedojde k přímému nasazení nových/zánovních vozidel v rámci nového kontraktu, tak dojde ke zvýšení kvality a cestovního komfortu pro cestující. Předpokládaný harmonogram postupného nasazení jednotlivých typů vozidel je blíže specifikován v Tabulce č. 2. S ohledem na rozdílné přepravní charakteristiky i na možný budoucí vývoj v přepravní poptávce může dojít k dílčím změnám v nasazení typů vozidel na jednotlivých tratích (např. přesun vozidel RS1 na méně vytíženou trať apod.).**

**Tabulka 2: Předpokládané nasazení vozidel nezávislé trakce na regionálních tratích**

Oblast	Typ vozidel	Počet vozidel	Předpokládané období nasazení	Tratě
Východní část SČK	DMU 70 (RS1)	9	12/2024	220, 222, 223
Východní část SČK	DMU 70 (RS1)	25	12/2025	012, 060, 061, 062, 064, 070, 235
070, 210	DMU 120	24	12/2027	070, 072, 210, 212, 221
121, 122	DMU 70	4	12/2027	110, 121, 122
Západní část SČK	DMU 120 (RegioFox)	10	1Q/2024	173, 174

Oblast	Typ vozidel	Počet vozidel	Předpokládané období nasazení	Tratě
Západní část SČK	DMU 120 (RegioFox)	20 <sup>1</sup>	2026 - 2027	091, 110, 111, 120, 161, 172, 200

### 3.2.3.4 Přístup k budoucímu řešení obnovy vozidel a smluvního zajištění na hlavních tratích

#### • Prověřované varianty a možnosti smluvního zajištění

Přestože bylo jak **interními, tak za pomoci externích zdrojů a studií, prověřeno několik možností**, jak od prosince 2029 zajistit dopravní obslužnost na hlavních železničních tratích (a to vč. možnosti pořízení vozidel do vlastnictví kraje), byla **s ohledem na omezující podmínky zvolena varianta standardního zadávacího řízení na dopravce**. Zásadními skutečnostmi, pro které nelze realizovat jinou vhodnou variantu pro zajištění budoucí dopravní obslužnosti, je především nedostatek časového prostoru před vypršením stávajícího kontraktu (délka procesu standardní soutěže na dopravce v takovémto rozsahu se pohybuje mezi 4 – 6 roky, jakákoliv jiná varianta je ještě časově náročnější) a také problematika legislativního nastavení. To ve stávající podobě prakticky znemožňuje zajištění většího objemu finančních prostředků formou úvěru z důvodu překročení hranice zadlužení kraje (tzv. „dluhová brzda“), přestože bylo analýzou prokázáno, že pro Středočeský kraj a tedy i státní prostředky by bylo toto řešení ekonomicky výhodnější oproti standardní variantě „soutěže“ dopravce.

#### • Výsledný způsob a předpokládaná délka předpokládaného smluvního zajištění

Na základě zjištěných informací se **v případě hlavních železničních tratí předpokládá realizace standardního zadávacího řízení na jednoho, případně více dopravců, kteří zajistí dopravu elektrickými jednotkami na hlavních železničních tratích** a to vč. zajištění provozu vybranými stávajícími jednotkami řady 471 „City Elefant“. Předpokládaný termín realizace zadávacího řízení („soutěž“) je v roce 2024, **zajištění samotného smluvního kontraktu se předpokládá pro období 12/2029 – 12/2044** s tím, že u části kontraktu zahrnujícího nákup nových vysokokapacitních elektrických jednotek je prověřováno **prodloužení smluvního období až do roku 2059**. V průběhu příprav zadávacího řízení budou probíhat oficiální předběžné tržní konzultace a to jak s výrobcí železničních kolejových vozidel i dopravci, stejně tak jako prověření legislativních možností a ekonomické výhodnosti. Získané informace budou vyhodnoceny a na základě nich bude zvolena vhodná délka smluvního kontraktu (nejméně však na dobu 15 let). Počet soutěžených oblastí a tedy i samotných dopravců bude ještě rovněž předmětem dalších analýz a porovnání, které budou zahrnovat ekonomické i technologické dopady jednotlivých variant.

#### • Expertní pracovní skupina

S ohledem na to, že se jedná jednoznačně o největší projekt obdobného charakteru v rámci České republiky (předpokládaná maximální hodnota zakázky více než 60 mld. Kč), byla za tímto účelem ustanovena zvláštní **pracovní skupina složená ze zástupců IDSK a ROPID a dalších externích účastníků** (administrátoři veřejných zakázek, zástupci právních kanceláří, ale i odborníci na problematiku železničních kolejových vozidel, financování a dalších důležitých okruhů). Vznik této expertní skupiny byl schválen v orgánech kraje usnesením č. 047-17/2023/RK ze dne 27. 04. 2023. **Úkolem této pracovní skupiny je zajistit co nejhladší průběh samotného zadávacího řízení**, ale i dalších procesů, které po jeho skončení budou následovat. Součástí činnosti této pracovní skupiny pak bude mj. realizace a účast na oficiálních předběžných tržních

<sup>1</sup> Až 20 ks

konzultacích a to s relevantními výrobci železničních vozidel, ale i samotnými dopravci. Tyto konzultace budou probíhat jak na území České republiky, tak i mimo ni v rámci Evropy.

- **Nové elektrické jednotky a jejich plánované nasazení**

V rámci tohoto zadávacího řízení bude požadováno mj. pořízení zcela **nových dvousystémových elektrických jednotek o kapacitě přibližně 400 míst**, které doplní stávající flotilu elektrických vozidel a zároveň budou zajišťovat dopravu primárně **mezi Prahou a Kladnem** a dále pak mezi **Prahou a Berounem** (zajištění kontinuity provozu i po plánované konverzi/přepnutí napětí v 12/2029), **mezi Prahou a Kolínem/Kutnou Horou** a po roce 2030 v souvislosti **s dokončením nové infrastruktury** pak i na trati **mezi Prahou – Lysou nad Labem a Mladou Boleslaví**. Předpokládané nasazení jednotlivých typů elektrických vozidel je blíže specifikováno v Tabulce č. 3.

**Tabulka 3: Předpokládané nasazení vozidel elektrické trakce na hlavních tratích k 12/2029**

Tratě	Linky	Typ vozidel	Počet vozidel
011+230	S1, S7, R41	EMU 400	20
090+091	S4, R44	EMU 240	11
171	S7	EMU 400	15
220+221	R49	EMU 240	7
221	S9	471	14
231+232	S2, S22, R42	471	26
120	S5	EMU 400	13

### 3.2.4 Infrastruktura

V současné době patří k největším problémům železniční dopravy ve Středočeském kraji nedostatečná kapacita páteřních železničních tratí vedoucích do Prahy. To má za následek nutnost zpomalovat vlaky regionální dopravy z důvodu předjetí vlaky dálkové dopravy, nemožnost posílení regionální dopravy zkrácením intervalu nebo nemožnost výstavby nových zastávek. Tento problém má řešení ve výstavbě nových tratí pro dálkovou dopravu, která uvolní kapacitu současných tratí pro regionální dopravu a pro vlaky nákladní. To je plánováno v podobě vysokorychlostních tratí ve směru Brno, Ústí nad Labem a Hradec Králové (tratě Rychlých spojení – RS1, RS4 a RS5) nebo nových tratí pro rychlost 200 km/h. Tyto tratě jsou navrhovány pro směr Beroun (využitelné i pro nákladní vlaky) a Benešov u Prahy. Výstavba těchto rychlých spojení neznamená vyřešení všech problémů na stávajících tratích. Ty musí být i tak zkapacitněny a zatraktivněny pro koexistenci spolehlivé regionální dopravy a rychlý průjezd vlaků nákladní dopravy atraktivní pro zákazníky. To platí nejen pro samotné tratě, ale také pro významné uzlové stanice, kde je požadavek na vytvoření bezkolizních cest dálkové, regionální a nákladní dopravy nejvýznamnější. Vyřešení všech těchto problémů umožní naplnění klimatických závazků, ke kterým se Česká republika zavázala a mající za cíl náhradu co největšího množství silniční dopravy osobní i nákladní ekologickou železniční dopravou využívající elektrizovaných tratí s dostatečnou kapacitou.

- Středočeský kraj dlouhodobě uplatňuje své detailní požadavky na úpravy a modernizaci infrastruktury na několika úrovních za účasti zástupců Správy železnic a Ministerstva dopravy. Z pohledu Středočeského kraje se však jedná primárně o následující zcela

strategické záměry: Zkapacitnění a elektrizace tratě č. 120 Praha Mas.n. – Kladno-Ostrovec včetně výstavby odbočky na Letiště VHP a včetně zaokružování

- Modernizace a zkapacitnění tratě č. 171 v úseku Praha – Řevnice – Beroun
- Zkapacitnění a elektrizace tratě č. 070 v úseku Praha – Všetaty
- Elektrizace (případně zkapacitnění) tratě č. 122 v úseku Praha – Hostivice
- Elektrizace a zkapacitnění tratě č. 173 v úseku Praha – Rudná u Prahy – Beroun
- Elektrizaci (kompletní/díličí) a zkapacitnění tratě č. 210 v úseku Praha – Vrané nad Vltavou – Čerčany / Dobříš

### 3.3 Projektování a objednávka autobusové dopravy

Středočeský kraj je pro účely projektování a objednávky autobusové dopravy rozdělen po realizovaných nabídkových řízeních na dopravce do 27 dílčích oblastí. Každá z těchto oblastí je spravována svým projektantem.

#### 3.3.1 Výběrová řízení na nové autobusové dopravce pro období 2024 - 2034

Od prosince 2024 v rámci zadávacích řízení na autobusové dopravce pro období 2024-2034 bude Středočeský kraj rozdělen na celkem 35 provozních souborů, ty byly soutěženy celkem ve 4. vlnách. Ve vlně A bylo soutěženo osm souborů, vlna B obsahovala osm souborů, vlna C celkem 10 souborů a poslední vlna D v rámci soutěží zahrnovala celkem 9 provozních souborů.

#### Přehled oblastí projektování autobusové dopravy od prosince 2024

Označení oblasti	Oblast	Označení oblasti	Oblast
A1	Kladensko	B1	Stochovsko
A2	Hostivicko	B2	Štěchovicko
A3	Rakovnicko	B3	Jílovsko
A4	Mníšecko	B4	Voticko
A5	Mnichovohradištsko	B5	Brandýsko
A6	Líbeznicko	B6	Sázavsko
A7	Velvarsko	B7	Kutnohorskó
A8	Hořovicko	B8	Poděbradsko

Označení oblasti	Oblast	Označení oblasti	Oblast
C1	Horoměřicko	D1	Příbramsko
C2	Slánsko	D2	Sedlčansko
C3	Berounsko	D3	Vlašimsko
C4	Čáslavsko	D4	Říčansko
C5	Kostecko	D5	Zdíbsko
C6	Mladoboleslavsko	D6	Úvalsko
C7	Rožmitálsko	D7	Dolnobřežansko
C8	Neveklovsko	D8	Kolínsko
C9	Českobrodsko	D9	Nymbursko
C10	Mělnicko		

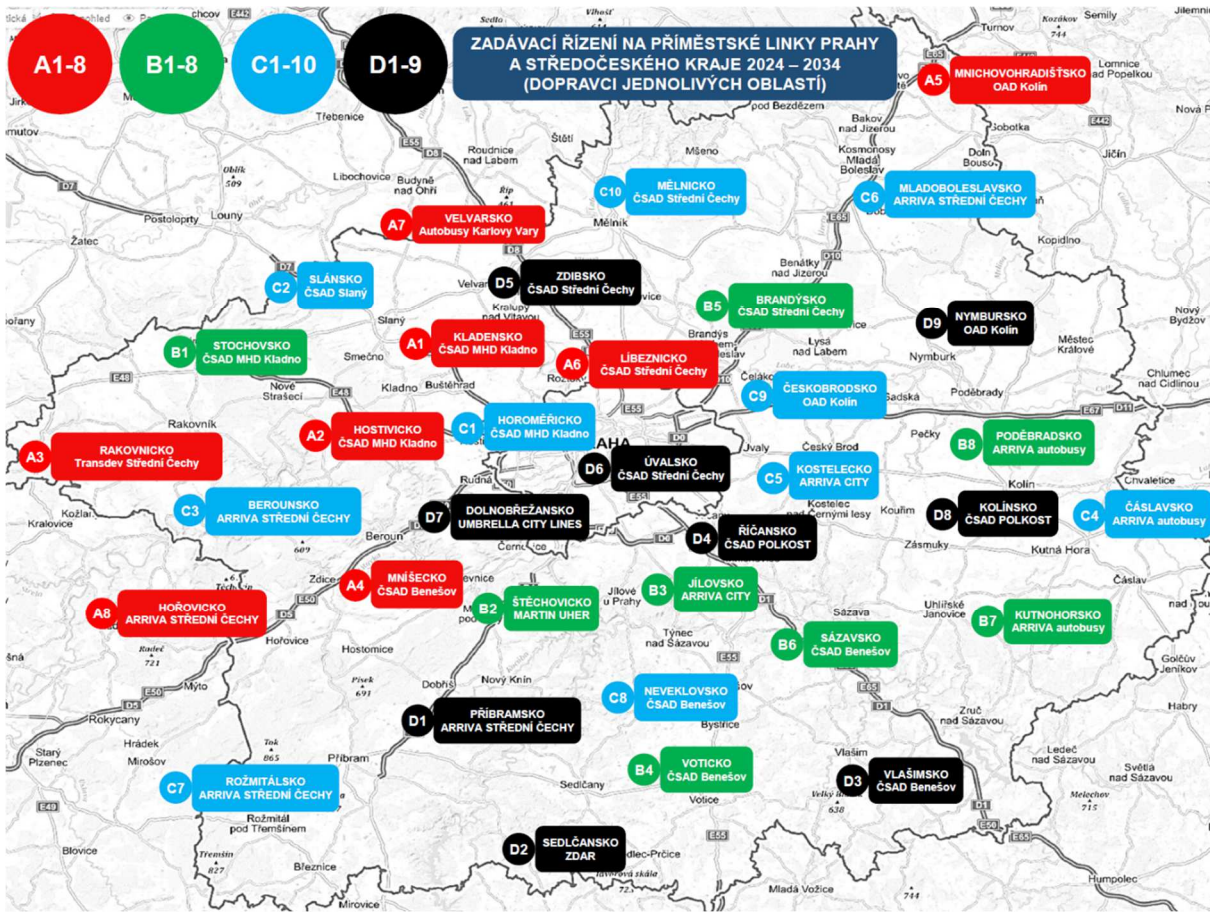
**Schéma oblastí v rámci zadávacího řízení Přehled oblastí projektování autobusové dopravy od prosince 2024 včetně dopravců**

Oblast	Dopravce	Oblast	Dopravce
A1 Kladensko	ČSAD MHD Kladno a.s.	B1 Stochovsko	ČSAD MHD Kladno a.s.
A2 Hostivicko	ČSAD MHD Kladno a.s.	B2 Štěchovicko	Martin UHER, spol. s r.o.
A3 Rakovnicko	Transdev Střední Čechy s.r.o.	B3 Jílovsko	ARRIVA City s.r.o.
A4 Mníšecko	ČSAD Benešov s.r.o.	B4 Voticko	ČSAD Benešov s.r.o.
A5 Mnichovohradištsko	Okresní autobusová doprava Kolín, s.r.o.	B5 Brandýsko	ČSAD Střední Čechy, a.s.
A6 Líbeznicko	ČSAD Střední Čechy, a.s.	B6 Sázavsko	ČSAD Benešov s.r.o.
A7 Velvarsko	Autobusy Karlovy Vary, a.s.	B7 Kutnohorskó	ARRIVA autobusy a.s.
A8 Hořovicko	ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s.r.o.	B8 Poděbradsko	ARRIVA autobusy a.s.

Oblast	Dopravce	Oblast	Dopravce
C1 Horoměřicko	ČSAD MHD Kladno a.s.	D1 Příbramsko	ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s.r.o.
C2 Slánsko	ČSAD Slaný s.r.o.	D2 Sedlčansko	ZDAR, a.s.
C3 Berounsko	ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s.r.o.	D3 Vlašimsko	ČSAD Benešov s.r.o.
C4 Čáslavsko	ARRIVA autobusy a.s.	D4 Říčansko	ČSAD POLKOST, spol. s r.o.
C5 Kostecko	ARRIVA City s.r.o.	D5 Zdibsko	ČSAD Střední Čechy, a.s.
C6 Mladoboleslavsko	ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s.r.o.	D6 Úvalsko	ČSAD Střední Čechy, a.s.
C7 Rožmitálsko	ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s.r.o.	D7 Dolnobřežansko	UMBRELLA CITY LINES s.r.o.
C8 Neveklovsko	ČSAD Benešov s.r.o.	D8 Kolínsko	ČSAD POLKOST, spol. s r.o.
C9 Českobrodsko	Okresní autobusová doprava Kolín, s.r.o.	D9 Nymbursko	Okresní autobusová doprava Kolín, s.r.o.
C10 Mělnicko	ČSAD Střední Čechy, a.s.		



**Schéma oblastí v rámci zadávacího řízení včetně dopravců**



### Přehled oblastí v rámci zadávacího řízení včetně dopravců

ZADÁVACÍ ŘÍZENÍ NA PŘÍMĚSTSKÉ LINKY PRAHY A STŘEDOČESKÉHO KRAJE 2024 – 2034			
(soutěžené oblasti včetně dopravců)			
<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>	<b>D</b>
A1 KLADENSKO ČSAD MHD Kladno	B1 STOCHOVSKO ČSAD MHD Kladno	C1 HOROMĚŘICKO ČSAD MHD Kladno	D1 PŘÍBRAMSKO ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY
A2 HOSTIVICKO ČSAD MHD Kladno	B2 ŠTĚCHOVICKO MARTIN UHER	C2 SLÁNSKO ČSAD Slaný	D2 SEDLČANSKO ZDAR
A3 RAKOVNICKO Transdev Střední Čechy	B3 JÍLOVSKO ARRIVA CITY	C3 BEROUNSKO ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY	D3 VLAŠIMSKO ČSAD Benešov
A4 MNIŠECKO ČSAD Benešov	B4 VOTICKO ČSAD Benešov	C4 ČÁSLAVSKO ARRIVA autobusy	D4 ŘÍČANSKO ČSAD POLKOST
A5 MNICHOVHRADIŠTSKO OAD Kolín	B5 BRANDÝSKO ČSAD Střední Čechy	C5 KOSTELECKO ARRIVA CITY	D5 ZDIBSKO ČSAD Střední Čechy
A6 LÍBEZNICKO ČSAD Střední Čechy	B6 ŠÁZAVSKO ČSAD Benešov	C6 MLADOBOLESLAVSKO ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY	D6 ÚVALSKO ČSAD Střední Čechy
A7 VELVARSKO Autobusy Karlovy Vary	B7 KUTNOHORSKO ARRIVA autobusy	C7 ROŽMITÁLSKO ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY	D7 DOLNOBŘEŽANSKO UMBRELLA CITY LINES
A8 HOROVICKO ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY	B8 PODĚBRADSKO ARRIVA autobusy	C8 NEVEKLOVSKO ČSAD Benešov	D8 KOLÍNSKO ČSAD POLKOST
		C9 ČESKOBRODSKO OAD Kolín	D9 NYMBURSKO OAD Kolín
		C10 MĚLNICKO ČSAD Střední Čechy	

### 3.3.2 Přehled vysoutěžených provozních souborů od prosince 2024

#### Přehled oblastí projektování autobusové dopravy od prosince 2024 pro jednotlivé vlny včetně dopravců

Pro výslednou prezentaci pro každou oblast vytvořena přehledná tabulka obsahující následující údaje:

Dopravce v oblasti

Města s MHD včetně způsobu jejího provozování

Hlavní přestupní uzly BUS x BUS

Přestupní uzly BUS x VLAK

Možnosti přestupu mezi vlaky a autobusy

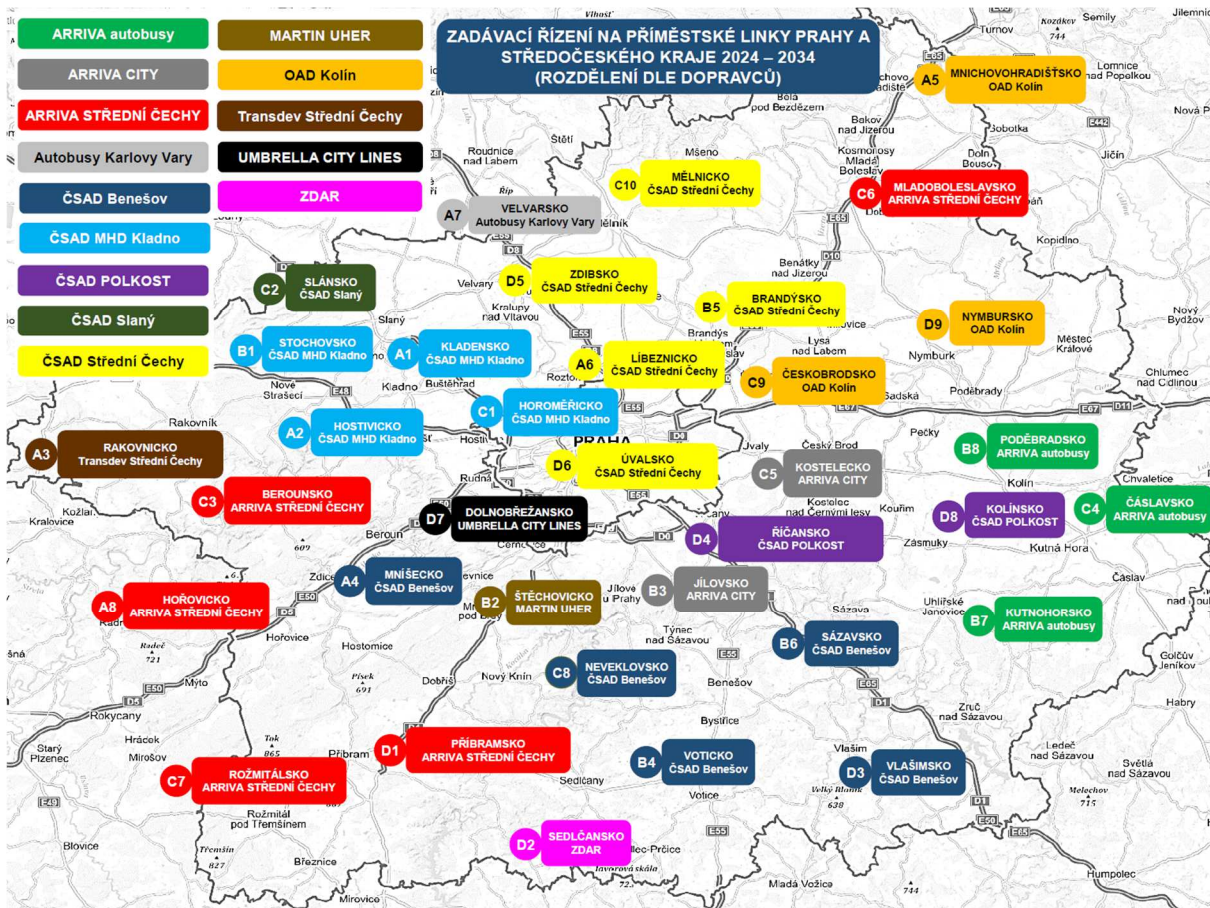
Linky v oblasti

Denní výkony v km pro pracovní den, pracovní den prázdniny, sobotu a neděli

Počet vozů (počet a typ vozů v ranní špičce pracovního dne)

Téměř každá oblast je následně doplněna výčtem předpokládaných změn ve výkonech a počtu nasazených vozidel v průběhu platnosti závazku.

### Schéma rozdělení dopravců v rámci zadávacího řízení



### Přehled rozdělení dopravců v rámci zadávacího řízení





### 3.3.3 A1 Kladensko

Dopravce	ČSAD MHD Kladno a.s.	
Města s MHD	Kladno - systém MHD byl od 1. 9. 2022 vyňat ze systému PID z důvodu nepřistoupení Statutárního města Kladna ke smlouvě o zajišťování a financování dopravní obslužnosti se Středočeským krajem Praha – plná integrace v systému PID	
Hlavní přestupní uzly BUS x BUS	<b>Zastávka BUS</b> Praha, Nádraží Veveslavín; Praha, U Hangáru; Kladno, nám. Svobody; Kladno, autobusové nádraží; Smečno, Slaný, aut. nádr.	
Přestupní uzly BUS x VLAK	<b>Zastávka BUS</b>	<b>Stanice / zastávka VLAK</b>
	Jeneč, nádraží	Jeneč; Jeneč zast.
	Koleč, Zámek	Koleč
	Kladno, Kübeck	Kladno-Švermov
	Kladno, Nádraží	Kladno
	Kladno, železniční zastávka město	Kladno město
	Kněžves, U Nádraží	Středokluky
	Pavlov, žel. zast.	Pavlov
	Praha, Nádraží Veveslavín	Praha-Veveslavín
	Zákolany	Zákolany; Zákolany, zast.

Linky	<b>Linka</b>	<b>Trasa</b>		
	300	Praha,Nádraží Veveslavín - Kladno,Energie		
	319	Praha,Terminál 1/Praha,Letiště - Malé Kyšice		
	322	Praha,Nádraží Veveslavín - Kladno,Autobusové nádraží		
	323	Praha,Nádraží Veveslavín - Koleč,Zámek		
	324	Praha, Zličín - Kladno - Slaný		
	565	Kladno - Vinařice - Slaný		
	621	Kladno - Libušín - Smečno		
	627	Smečno - Ledce - Slaný		
Denní výkony	<b>Typ dne</b>	<b>Km</b>	<b>Typ dne</b>	<b>Km</b>
	Pracovní den	10 216	Sobota	4 658
	Prázdniny	9 716	Neděle	4 658
Vozy (ranní špička PD)	<b>Typ vozu</b>	<b>Počet vozů</b>	<b>Typ vozu</b>	<b>Počet vozů</b>
	Minibus	0	Midibus	0
	Standardní	17	Třiosý (15 m)	0
	Kloubový	18		

V průběhu platnosti závazku může dojít k následujícím změnám ve výkonech a počtu nasazených vozidel:

1) V souvislosti s ukončením modernizace železniční trati Praha - Kladno může dojít k poklesu poptávky cestujících v této relaci. Předpokládaný úbytek km výkonů linky 300 až 248 000 linkových km/rok, vypravení vozidel může klesnout až o 2 kloubové autobusy. Předpokládaný termín realizace prosinec 2029.

2) Do doby spuštění provozu na nově modernizované železniční trati Praha - Kladno může dojít k nárůstu poptávky cestujících z důvodu stále rostoucí dojížděky z měst Buštěhrad a Kladno do hlavního města Prahy. Předpokládaný nárůst km výkonů linky 300 až 222 900 linkových km/rok, vypravení vozidel může vzrůst až o 2 kloubové autobusy.

3) V rámci reorganizace vedení linek obsluhujících město Kladno může dojít ke změně trasy linky 300 na území města Kladna. Předpokládaný úbytek km výkonů linky 300 až 40 800 linkových km/rok, vypravení vozidel může klesnout až o 1 kloubový autobus.

4) V rámci reorganizace vedení linek obsluhujících město Kladno může dojít ke změně trasy linky 300 na území města Kladna a její prodloužení až do města Smečno, kde nahradí stávající linku 621. Předpokládaný nárůst km výkonů linky 300 až 130 000 linkových km/rok, vypravení vozidel může vzrůst až o 3 kloubové autobusy.

5) V případě spuštění provozu na nově modernizované železniční trati Praha – Kladno včetně úseku do centra Prahy dojde k odstranění neefektivní souběhu linek 300, 322 a 323 v úseku Praha, Dlouhá Míle - Praha, Nádraží Veveslavín s rychlodráhou. Předpokládaný úbytek km výkonů linek 300, 322 a 323 až 197 900 linkových km/rok, vypravení vozidel může klesnout až o 1 kloubový autobus a 1 standardní autobus. Předpokládaný termín realizace prosinec 2029.

6) V souvislosti s uvažovaným zrušením většiny spojů vlakové linky S54 (spoje Hostivice - Noutonice) bude potřeba zajistit náhradu některých zrušených spojů linkou 319. Předpokládaný nárůst km výkonů linky 319 až 61 900 linkových km/rok, vypravení vozidel může vzrůst až o 1 standardní autobus.

7) Z důvodu velmi nízké poptávky cestujících lze uvažovat se zkrácením linky 319 o úsek Unhošť, u křížku – Malé Kyšice nebo omezením provozu v tomto úseku. Předpokládaný úbytek km výkonů linky 319 až 21 200 linkových km/rok, vypravení vozidel může klesnout až o 1 standardní autobus.

8) Z důvodu velmi nízké poptávky cestujících lze uvažovat se zkrácení linky 319 o úsek Hostouň – Unhošť, nám. o víkendy nebo omezením provozu v tomto úseku o víkendy. Předpokládaný úbytek km výkonů linky 319 až 32 300 linkových km/rok, vypravení vozidel bez změny.

9) V rámci reorganizace vedení linek obsluhujících město Kladno může dojít ke zrušení provozu linky 621 v celé její trase. Linku nahradí prodloužená linka 300. Předpokládaný úbytek km výkonů linky 621 až 164 400 linkových km/rok, vypravení vozidel může klesnout až o 2 standardní autobusy a 1 kloubový autobus.

10) V souvislosti s plánovaným zavedením přímých spěšných vlaků Praha – Kralupy – Slaný bude upravena trasa linky 627, která bude trasována kolem železniční stanice ve Slaném, kde bude nově zajištěna přípojná vazba na nové spěšné vlaky. Předpokládaný nárůst km výkonů linky 627 až 18 200 linkových km / rok, vypravení vozidel bez změny. Předpokládaný termín realizace prosinec 2029.

11) V případě nedostatečné kapacity odstavňových ploch v konečné zastávce na území hl. m. Prahy může být objednavatelem nařízeno odstavování na náhradních plochách. Manipulační přejezdy na tyto plochy a zpět budou dle aktuální potřeby zapracovány do VJŘ a hrazeny CDDV v souladu se smlouvou. Objem těchto výkonů může dosáhnout max. 10% z objednávaných výkonů na území hl. m. Prahy a nebude generovat vypravení vozů navíc.

### 3.3.4 A2 Hostivicko

Dopravce	ČSAD MHD Kladno a.s.			
Města s MHD	Kladno - systém MHD byl od 1. 9. 2022 vyňat ze systému PID z důvodu nepřistoupení Statutárního města Kladna ke smlouvě o zajišťování a financování dopravní obslužnosti se Středočeským krajem Praha – plná integrace v systému PID			
Hlavní přestupní uzly BUS x BUS	<b>Zastávka BUS</b> Unhošť,nám., Kladno, autobusové nádraží; Praha,Zličín			
Přestupní uzly BUS x VLAK	<b>Zastávka BUS</b>	<b>Stanice / zastávka VLAK</b>		
	Hostivice,nádraží	Hostivice		
	Hostivice,Ve Vilkách	Hostivice-U hřbitova		
	Chýně,Nádraží	Chýně		
	Jeneč,nádraží	Jeneč;Jeneč zast.		
	Malé Přítočno,U Hrnčírny	Unhošť		
Linky	<b>Linka</b>	<b>Trasa</b>		
	306	Praha,Zličín - Kladno,Autobusové nádraží		
	307	Praha,Zličín - Kladno,Autobusové nádraží		
	336	Praha,Zličín - Hostivice, Ve Vilkách		
	347	Praha, Zličín - Hostivice, Nádraží - Praha,Motol		
	358	Praha, Zličín - Rudná, Hořelice		
	626	Jeneč - Kladno		
	957	Praha,Sídlíště Řepy - Hostivice,Ve Vilkách		
Denní výkony	<b>Typ dne</b>	<b>Km</b>	<b>Typ dne</b>	<b>Km</b>
	Pracovní den	5 027	Sobota	1 954
	Prázdniny	4 524	Neděle	1 954
Vozy (ranní špička PD)	<b>Typ vozu</b>	<b>Počet vozů</b>	<b>Typ vozu</b>	<b>Počet vozů</b>
	Minibus	0	Midibus	0
	Standardní	15	Třiosý (15 m)	0

Kloubový

6

V průběhu platnosti závazku může dojít k následujícím změnám ve výkonech a počtu nasazených vozidel:

1) Pokračování výstavby ve městě Hostivice v oblasti „u hřbitova“ může vyvolat potřebu změny ve vedení linky 347 přes zastávku „Ve Vilkách“, aby byla zajištěna dopravní obslužnost ve směru Litovice / Chýně. Kilometrické výkony narostou až o 34553 linkových km/rok.

2) Dokončení výstavby svazkové školy v obci Chýně pro obce Chýně, Hostivice a Jeneč vyvolá potřebu posílení linky 347 v úseku Chýně - Hostivice, aby byla zajištěna dopravní obslužnost jak po dopravu do školy, tak i do volnočasových aktivit dětí i dospělých. Kilometrické výkony narostou až o 79360 linkových km/rok, předpokládá se nárůst počtu vozů o 2 vypravené standardní vozy ve špičkách PD a 1 vůz v ostatních obdobích.

3) Pokračování výstavby v obci Chýně a navýšení počtu obyvatel o cca 2000 osob může vyvolat potřebu posílení provozu linky zkrácením souhrnného intervalu linek 347 a 358 v úseku Zličín – Chýně na 10 minut ve špičkách pracovních dnů a 30 minut v sedle PD, v přepravně zatíženějších obdobích soboty a neděle. Kilometrické výkony narostou až o 49250 linkových km/rok, nárůst 1 vypraveného standardního vozidla celotýdně.

4) Z důvodu zajištění dopravy k lékaři na úřad apod. může dojít k navýšení počtu spojů linky 358 v úseku Rudná – Chýně na 60 minut v pracovní dny a zahájení provozu v sobotu a neděli v intervalu 60 minut. Navýšení výkonů se předpokládá až o 49590 linkových km/rok a nárůst vypravení o max. 3 standardní vozy v pracovní dny a až o 2 standardní vozy v sobotu a neděli.

5) V průběhu závazku může dojít (zejména z důvodu zlepšení atraktivity železničního spojení s Prahou 6 výstavbou modernizované železnice Praha – Kladno) k zrušení provozu linky 347 v úseku Hostivice, Nádraží – Praha, Motol. Pokles km výkonů může být až 7300 linkových km/rok bez dopadu na počet vypravovaných vozů. Předpokládaný termín realizace prosinec 2029.

6) Dokončení výstavby železniční stanice „Malé Přítočno“ v rámci stavby modernizace trati Praha – Kladno bude znamenat prodloužení stávající trasy linky 307 v úseku Unhošť – Kladno z důvodu zániku stávajícího železničního přejezdu na silnici I/61. Zároveň umožní prodloužení stávajících spojů linky 307 ukončených v zastávce „Unhošť, náměstí“ do nově vybudovaného autobusového terminálu u žel. st. „Malé Přítočno“ a zajištění návaznosti linky na páteřní železniční dopravu. Předpokládá se navýšení km výkonů až o 58370 linkových km/rok a nárůst 1 vypraveného kloubového vozu celotýdně. Předpokládaný termín realizace prosinec 2029.

7) V návaznosti na dokončení výstavby státní tiskárny cenin u obce Drahelčice a nutnosti zajištění kapacitnější dopravy pro návoz zaměstnanců může dojít k nárůstu počtu spojů linky 307 v úseku Červený Újezd – Praha na interval 10-15 minut v přepravních špičkách pracovního dne obousměrně. Nárůst počtu vozidel až o 2 kloubové vozy v pracovní dny. Nárůst km výkonů až o 44950 linkových km/rok.

8) Z důvodu změny komunikační sítě způsobené výstavbou modernizace trati Praha – Kladno v obci Jeneč může dojít k nárůstu km výkonů na svazku linek 306 a 626 až o 23500 linkových km/rok bez dopadu na počet vypravovaných vozů. Předpokládaný termín realizace prosinec 2029.

9) V návaznosti na dokončení nového obytného souboru v Hostivici – Litovicích může dojít k posílení provozu linky 336 v pracovní dny – ve špičkách na interval 15-20 minut, podle přepravní poptávky. Nárůst km výkonů se předpokládá až o 43200 linkových km/rok, vypravení vozidel naroste až o 1 standardní vůz.

10) V souvislosti s pokračující výstavbou obytné zástavby na pomezí obcí Hostivice a Jeneč může dojít v návaznosti na poptávku cestujících k prodloužení stávající linky 957 o úsek Hostivice, Ve Vilkách – Jeneč, Lidická. Předpokládané navýšení km výkonů až o 1315 linkových km/rok, bez dopadu na počet vypravovaných vozů.

11) V souvislosti s pokračující výstavbou komerčních objektů mezi obcí Jeneč a obcemi Hostouň a Dobrovíz může dojít k posílení linky 306 v úseku Jeneč – Kladno o 2 páry spojů v pracovní dny a až 2 páry v sobotu a neděli zejména k zajištění dopravy zaměstnanců ve směnných provozech. Kilometrické výkony vzrostou až o 23151 linkových km/rok, bez dopadu na počet vypravovaných vozů.

12) V případě nedostatečné kapacity odstavných ploch v konečné zastávce na území hl. m. Prahy může být objednavatelem nařízeno odstavování na náhradních plochách. Manipulační přejezdy na tyto plochy a zpět budou dle aktuální potřeby zapracovány do VJŘ a hrazeny CDDV v souladu se Smlouvou. Objem těchto výkonů může dosáhnout max. 10% z objednávaných výkonů na území hl. m. Prahy a nebude generovat vypravení vozů navíc.

### 3.3.5 A3 Rakovnicko

Dopravce	Transdev Střední Čechy s.r.o.	
Města s MHD	Praha – plná integrace v systému PID Rakovník - systém samostatné MHD zanikl s integrací oblasti Rakovnicka v roce 2019, linky byly nahrazeny regionálními linkami PID	
Hlavní přestupní uzly BUS x BUS	<b>Zastávka BUS</b> Rakovník aut.st.; Hořovičky; Lubenec, Pražská; Bochov, Kralovice	
Přestupní uzly BUS x VLAKŠvih	<b>Zastávka BUS</b>	<b>Stanice / zastávka VLAK</b>
	Čistá, žel.st.	Čistá
	Jesenice, žel.st.	Jesenice
	Kralovice, žel.st.	Kralovice u Rakovníka
	Kounov, rozc.	Kounov
	Kožlany, žel.st.	Kožlany
	Křivoklát, žel.st.	Křivoklát
	Lužná, žel.st.	Lužná u Rakovníka
	Milostín, žel.st.	Milostín
	Mutějovice, K Nádraží	Mutějovic
	Nové Strašecí, žel.st.	Nové STRašecí
	Oráčov	Oráčov
	Pšovlky	Pšovlky
	Rakovník, aut.st.	Rakovník
	Rakovník, žel.zast.	Rakovník zastávka
	Rakovník, žel.zast.Západ	Rakovník západ
	Senomaty, Hostokryje, rozc.	Příčina
	Stochov, Slovanka II	Stochov
	Šanov	Šanov
	Švihov	Švihov u Jesenice
	Zavidov, žel.zast.	Zavidov
Linky	<b>Linka</b>	<b>Trasa</b>
	304	Praha, Kukulova/Vypich - Rakovník, aut.st.
	305	Praha, Zličín - Lubenec, Karlovarská
	404	Praha, Zličín - Rakovník, aut.st. - Kralovice - Manětín
	405	Praha, Zličín - Žatec, aut. nádr.
	560	Rakovník - Kryry, Strojetic
	561	Rakovník - Řeřichy
	562	Lubná - Rakovník - Olešná

	563	Rakovník - Kounov - Mutějovice		
	564	Rakovník - Jesenice		
	571	Rakovník - Čistá, Kůzová		
	572	Rakovník - Krakovec - Zvíkovec		
	574	Křivoklát - Skryje		
	575	Rakovník - Pavlíkov - Zvíkovec		
	576	Rakovník - Slabce - Skryje		
	577	Rakovník - Stochov		
	578	Rakovník - Nezabudice - Křivoklát - Rakovník		
	581	Senomaty - Rakovník - Nové Strašecí		
	584	Rakovník - Krupá - Hředle - Mutějovice, Lhota pod Džbánem		
	585	Rakovník - Hředle - Vinařice		
	760	Rakovník - Podbořany		
Denní výkony	<b>Typ dne</b>	<b>Km</b>	<b>Typ dne</b>	<b>Km</b>
	Pracovní den	16 078	Sobota	4 860
	Prázdniny	16 078	Neděle	4 860
Vozy (ranní špička PD)	<b>Typ vozu</b>	<b>Počet vozů</b>	<b>Typ vozu</b>	<b>Počet vozů</b>
	Minibus	0	Midibus	0
	Standardní	40	Třiosý (15 m)	6
	Kloubový	0		

1) Z důvodu zlepšení dopravní obslužnosti obsluhovaného území ve Středočeském kraji může být nárůst na lince 304 až o 122880 linkových km/rok s dopadem na počet vypravovaného vozu o 1 více, z důvodu omezení platby SDO může být až o 333120 linkových km/rok s dopadem na počet vypravovaného vozu o 1 méně.

2) Z důvodu zlepšení dopravní obslužnosti obsluhovaného území ve Středočeském, Ústeckém a Karlovarském kraji a změny komunikační sítě s výstavbou dálnice D6 možná úprava trasy linky 305 o úsek Lubenec - Karlovy Vary. Nárůst kilometrického výkonu může být až 331000 linkových km/rok.

3) Z důvodu zlepšení dopravní obslužnosti obsluhovaného území ve Středočeském kraji, a v případě objednávky Plzeňského kraje možná úprava trasy linky 404 o úsek Manětín - Nečtiny, Hrad Nečtiny. Nárůst kilometrických výkonů může být až o 333120 linkových km/rok bez dopadu na vypravovaný počet autobusů. Dále vlivem expresního propojení Prahy a Rakovníka a Rakovníka s Plzní (zejména z důvodu výstavby nových přeložek silnice I/27) může dojít k navýšení výkonů až o 800000 linkových km/rok s dopadem na počet vypravovaných vozů.

4) Z důvodu zlepšení dopravní obslužnosti obsluhovaného území ve Středočeském, Ústeckém kraji a možná úprava trasy linky 405 o úsek Žatec - Kadaň. Nárůst kilometrického výkonu může být až 223000 linkových km/rok.

5) Z důvodu zlepšení dopravní obslužnosti obsluhovaného území a změny komunikační sítě s výstavbou dálnice D6 může být nárůst na lince 560 až o 51600 linkových km/rok.

6) Z důvodu zlepšení dopravní obslužnosti obsluhovaného území (rozvoj města Rakovník) může být nárůst na lince 561 až o 11052 linkových km/rok.

7) V průběhu závazku může dojít (zejména z důvodu utlumení železničního spoje Lužná u Rakovníka - Žatec) k posílení linek 563, 584 a 405. Nárůst kilometrického výkonu může být až 127400 linkových km/rok.

8) Z důvodu zlepšení dopravní obslužnosti obsluhovaného území může být nárůst na lince 560 až o 76800 linkových km/rok dopadem na počet vypravovaného vozu o 1 více.

9) V průběhu závazku může dojít (zejména z důvodu zlepšení atraktivity železničního spojení Rakovník - Jesenice) k zrušení provozu linky 564 v úseku Rakovník - Jesenice. Pokles kilometrických výkonů může být až 280320 linkových km / rok s dopadem na počet vypravovaných vozů o 1 méně.

10) Z důvodu zlepšení dopravní obslužnosti obsluhovaného území, a v případě objednávky Plzeňského kraje možná úprava trasy linky 571 Rakovník - Chříč - Čistá, Kůzová. Nárůst kilometrického výkonu může být až o 17360 linkových km/rok bez dopadu na vypravovaný počet autobusů.

11) Z důvodu zlepšení dopravní obslužnosti obsluhovaného území (a v případě objednávky Plzeňského kraje) může být nárůst na lince 575 až o 20152 linkových km/rok.

12) Linka 574 je v provozu o víkendech v sezóně zpravidla od 1.5. do 2.10. dle provozu turistických zařízení v oblasti. V období provozu se nejedná o nárůst počtu vypravených vozů. Z důvodu zlepšení dopravní obslužnosti obsluhovaného území, v případě objednávky Plzeňského kraje možná úprava trasy Křivoklát - Skryje - Zvíkovec - Liblín. Kilometrické výkony narostou až 13824 linkových km/rok s dopadem na počet vypravovaných vozu o 1 více.

13) Z důvodu zlepšení dopravní obslužnosti obsluhovaného území může být nárůst na lince 575 až o 10192 linkových km/rok.

14) Z důvodu zlepšení dopravní obslužnosti obsluhovaného území (rozvoj města Rakovník) může být nárůst na lince 576 až o 35840 linkových km/rok.

15) Z důvodu zlepšení dopravní obslužnosti obsluhovaného území (rozvoj města Rakovník) může být nárůst na lince 581 až o 51600 linkových km/rok.

16) V průběhu závazku může dojít (zejména z důvodu omezení dojížděky do Rakovníka) k zrušení provozu linky 585 v úseku Rakovník - Vinařice. Pokles kilometrických výkonů může být až o 47616 linkových km/rok s dopadem na počet vypravovaných vozů o 1 méně.

17) Z důvodu zlepšení dopravní obslužnosti obsluhovaného území a změny komunikační sítě s výstavbou dálnice D6 může být nárůst na lince 760 až o 105600 linkových km/rok.

18) V případě nedostatečné kapacity odstavných ploch v konečné zastávce na území hl. m. Prahy může být objednavatelem nařízeno odstavování na náhradních plochách. Manipulační přejezdy na tyto plochy a zpět budou dle aktuální potřeby zapracovány do VJŘ a hrazeny CDDV v souladu se Smlouvou. Objem těchto výkonů může dosáhnout max. 10% z objednávaných výkonů na území hl. m. Prahy a nebude generovat vypravení vozů navíc.

### 3.3.6 A4 Mníšecko

Dopravce	ČSAD Benešov s.r.o.	
Města s MHD	Praha – plná integrace v systému PID	
Hlavní přestupní uzly BUS x BUS	<b>Zastávka BUS</b> Mníšek p. Brdy, náměstí; Jíloviště, Cukrák; Dobříš, náměstí; Mníšek p. Brdy, Kaple	
Přestupní uzly BUS x VLAK	<b>Zastávka BUS</b> Čisovice, Bojov, žel.st. Dobříš, žel.st. Měchenice, rozc. k žel. st. Mníšek p. Brdy, Žel. zast. Rymaně Praha, Smíchovské nádraží	<b>Stanice / zastávka VLAK</b> Bojov Dobříš Měchenice Rymaně Praha-Smíchov
Linky	<b>Linka</b>	<b>Trasa</b>



	314	Praha, Smíchovské nádraží - Nová Ves p. Pleší		
	317	Praha, Smíchovské nádraží - Dobříš, náměstí		
	318	Praha, Smíchovské nádraží - Řitka		
	320	Praha, Smíchovské nádraží - Mníšek p. Brdy, Stříbrná Lhota/Mníšek p. Brdy, Žel. zast. Rymaně		
	334	Praha, Smíchovské nádraží - Psáry		
	338	Praha, Smíchovské nádraží - Hradištko, Pikovice, most		
	390	Praha, Smíchovské nádraží - Rabyně, Měřín		
	449	Jíloviště - Čisovice - Mníšek pod Brdy		
	748	Bratřínov - Mníšek p. Brdy - Řitka		
Denní výkony	<b>Typ dne</b>	<b>Km</b>	<b>Typ dne</b>	<b>Km</b>
	Pracovní den	7 671	Sobota	4 641
	Prázdniny	7 671	Neděle	4 193
Vozy (ranní špička PD)	<b>Typ vozu</b>	<b>Počet vozů</b>	<b>Typ vozu</b>	<b>Počet vozů</b>
	Minibus	0	Midibus	0
	Standardní	12	Třiosý (15 m)	0
	Kloubový	13		

V průběhu platnosti závazku může dojít k následujícím změnám ve výkonech a počtu nasazených vozidel:

- 1) Z důvodu navýšení počtu obyvatel obce Trnová může dojít k prodloužení části spojů na lince 318 v úseku Jíloviště - Trnová. Nárůst výkonů může být až 55 800 linkových km/rok s nárůstem o 2 vozy typu KbN.
- 2) V průběhu závazku může dojít z důvodu zvýšení atraktivity dopravní obslužnosti k zavedení nočního páru spojů v sobotu a neděli a to na lince 390 v úseku a směru Rabyně, Nová Rabyně - Praha, Smíchovské nádraží a na lince 338 v úseku a směru Praha, Smíchovské nádr. - Hradištko, zámek. Nárůst výkonů může být až 7560 linkových km/rok bez dopadu na počet vypravovaných vozů.
- 3) Z důvodu posílení víkendového provozu v úseku Davle - Bratřínov – Nová Ves pod Pleší/Mníšek pod Brdy může dojít nárůstu výkonů až o 12312 linkových km/rok a s nárůstem 1 vozu typu SdN.
- 4) V souvislosti s úpravami provozu na železniční trati 210 může dojít k posílení provozu na lince 748 až o 32768 linkových km/rok a s nárůstem 1 vozu typu SdN.
- 5) V souvislosti s výstavbou v oblasti může dojít v přepravních špičkách ke zkrácení intervalu v úseku Praha – Mníšek. Nárůst výkonů může být až 237 600 linkových km/rok a nárůst až 3 vozů typu KbN.
- 6) Z důvodu posílení provozu může dojít na lince 334 k nárůstu výkonů až o 70 000 linkových km/rok a s nárůstem 1 vozu typu SdN.
- 7) V souvislosti s modernizací dálnice D4 a vyvolanou úpravou infrastruktury může dojít k potřebě alternativního zajištění obslužnosti obce Klíneč. Nárůst výkonů může být až 80 000 linkových km/rok a nárůst 2 vozů typu KbN.
- 8) V případě nenaplnění podmínek projektu pro provoz autobusů H2 může dojít k rozšíření výkonů o linky 446, 447, 448, 449, 688 a 996 až o 1489km/PD, 393 km/SO, 393km/NE a o 5 vozů typu SdN, 2 vozy typu Md@N a 1 vůz typu MnN.
- 9) V případě nedostatečné kapacity odstavných ploch v konečné zastávce na území hl. m. Prahy může být objednavatelem nařízeno odstavování na náhradních plochách. Manipulační přejezdy na tyto plochy a zpět budou dle aktuální potřeby zapracovány do VJŘ a hrazeny CDDV v souladu se Smlouvou. Objem těchto výkonů může dosáhnout max. 10% z objednávaných výkonů na území hl. m. Prahy a nebude generovat vypravení vozů navíc.



### 3.3.7 A5 Mnichovohradištsko

Dopravce	OAD Kolín, s.r.o.		
Města s MHD	Mladá Boleslav - jednání o integraci do PID budou zahájena v letošním roce, předpokládaný termín začlenění do PID je prosinec 2024 Praha – plná integrace systému PID		
Hlavní přestupní uzly BUS x BUS	<b>Zastávka BUS</b> Benátky n.Jiz.,aut.st.; Brodce,sokolovna; Bakov n.Jiz.,žel.zast.; Mnichovo Hradiště,nám.; Bezno; Sobotka,nám.; Kněžmost,nám.		
Přestupní uzly BUS x VLAK	<b>Zastávka BUS</b>	<b>Stanice / zastávka VLAK</b>	
	Bakov n.Jiz.,Malá Bělá	Malá Bělá	
	Bakov n.Jiz.,žel.zast.	Bakov nad Jizerou město	
	Březina	Březina	
	Březina,podchod	Březina	
	Dolní Bousov,Bechov	Bechov	
	Chotětov	Chotětov	
	Košátky	Košátky	
	Kropáčova Vrutice,Kojovice	Kojovice	
	Kropáčova Vrutice,Střížovice,u pily	Kropáčova Vrutice	
	Loukov,žel.st.	Loukov u Mnichova Hradiště	
	Mladá Boleslav,aut.st.	Mladá Boleslav město	
	Mnichovo Hradiště,dopravní terminál	Mnichovo Hradiště	
	Rohatsko	Rohatsko	
	Zdětín	Zdětín u Chotětova	
Linky	<b>Linka</b>	<b>Trasa</b>	
	315	Praha,Černý Most - Mladá Boleslav - Mnichovo Hradiště	
	345	Praha,Černý Most - Mladá Boleslav - Hodkovice nad Mohelkou - Liberec	
	699	Mladá Boleslav - Horky nad Jizerou - Kadlín - Mšeno	
	715	Mladá Boleslav - Ptýrov - Mnichovo Hradiště - Žďár,Žehrov	
	716	Boseň,Mužský - Mnichovo Hradiště,Sychrov - Boseň,Mužský	
	717	Mnichovo Hradiště - Turnov	
	718	Mnichovo Hradiště - Dolní Bousov - Sobotka	
	722	Český Dub - Hlavice - Mnichovo Hradiště	
	727	Mnichovo Hradiště - Dolní Krupá - Rokytá	
	733	Mnichovo Hradiště - Loukovec - Sezemice	
	734	Mnichovo Hradiště - Mohelnice nad Jizerou - Sezemice	
	738	Mnichovo Hradiště - Horní Bukovina - Mukařov,Vícmanov	
	767	Mladá Boleslav - Kropáčova Vrutice - Dolní Slivno	
	768	Benátky nad Jizerou - Dolní Slivno - Byšice	
	769	Mladá Boleslav - Doubravička - Chotětov	
Denní výkony	<b>Typ dne</b>	<b>Km</b>	<b>Typ dne</b> <b>Km</b>

	Pracovní den	11648,67	Sobota	3870,205
	Prázdniny	10736,774	Neděle	4039,134
Vozy (ranní špička PD)	<b>Typ vozu</b>	<b>Počet vozů</b>	<b>Typ vozu</b>	<b>Počet vozů</b>
	Minibus	0	Midibus	0
	Standardní	21	Třiosý (15 m)	15
	Kloubový	0		

V průběhu platnosti závazku může dojít k následujícím změnám ve výkonech a počtu nasazených vozidel:

- 1) Vybudování dvoukolejné elektrifikované tratě Praha - Mladá Boleslav může vyvolat změnu v trasování linky 345, která by byla ukončena v zastávce Mladá Boleslav, Jičínská. Kilometrické výkony mohou poklesnout až o 563040 linkových km/rok. Vypravení vozidel Sd@N může poklesnout až o 3 v pracovní den a až o 2 v soboty a neděle. Předpokládaný termín realizace prosinec 2031.
- 2) Vývoj s platbami obcí v rámci Standardů dopravní obslužnosti může vyvolat změnu linkového vedení linky 715, která by byla prodloužena do Tuřic v trase linky 315 v úseku Mladá Boleslav, Jičínská - Tuřice se stejnými zastávkami jako linka 315 v předmětném úseku. Případné úpravy si mohou vyžádat úpravu kilometrických výkonů v rámci poklesu o 36400 linkových km/rok.
- 3) Vývoj s platbami obcí v rámci Standardů dopravní obslužnosti může vyvolat změnu linkového vedení linky 715, která by byla prodloužena do Tuřic v trase linky 315 v úseku Mladá Boleslav, Jičínská - Tuřice se stejnými zastávkami jako linka 315 v předmětném úseku. Případné úpravy si mohou vyžádat úpravu kilometrických výkonů v rámci nárůstu o 36400 linkových km/rok.
- 4) Úpravy na lince 315 na požadavky občanů a obcí mohou vyvolat pokles objemu kilometrických výkonů až o 36400 linkových km/rok. Vypravení vozidel Sd@N může poklesnout až o 1 v pracovní den.
- 5) Úpravy na lince 315 na požadavky občanů a obcí mohou vyvolat nárůst objemu kilometrických výkonů až o 36400 linkových km/rok. Vypravení vozidel Sd@N se může zvýšit až o 1 o pracovní den.
- 6) Rekonstrukce nádraží Mladá Boleslav město a zavedení přímých vlaků z této stanice ve směru Bakov nad Jizerou a Mnichovo Hradiště bude vyvolat pokles objemu kilometrických výkonů na linkách 315 a 715 až o 226400 linkových km/rok. Vypravení vozidel Sd@N nebo SdN může poklesnout až o 2 v pracovní den. Předpokládaný termín realizace prosinec 2031.
- 7) Úpravy železničního provozu v rámci tratě 064 mezi Mšenem a Mladou Boleslaví mohou vyvolat nárůst objemu kilometrických výkonů až o 14000 linkových km/rok a nárůst počtu vypravení vozidel typu SdN o pracovní den až o 1 v pracovní den.
- 8) Úpravy železničního provozu v rámci tratě 070 mezi Mnichovým Hradištěm a Turnovem mohou vyvolat nárůst objemu kilometrických výkonů až o 21000 linkových km/rok. Vypravení vozidel SdN se může zvýšit až o 1 v pracovní den.
- 9) Úpravy železničního provozu v rámci tratě 070 mezi Mnichovým Hradištěm a Turnovem mohou vyvolat pokles objemu kilometrických výkonů až o 21000 linkových km/rok. Vypravení vozidel SdN může poklesnout až o 1 v pracovní den.
- 10) Vývoj s platbami obcí v rámci Standardů dopravní obslužnosti může vyvolat změnu spojů na lince 727. Pokles objemu kilometrických výkonů může být až o 21000 linkových km/rok.
- 11) Vývoj s platbami obcí v rámci Standardů dopravní obslužnosti může vyvolat změnu spojů na linkách 767 a 768. Pokles objemu kilometrických výkonů může být až o 55000 linkových km/rok.
- 12) V průběhu platnosti závazku může dojít ke změně spojů na lince 718 z důvodu zvýšené přepravní poptávky do Malobratřic. Nárůst objemu kilometrických výkonů může být až o 6 000 linkových km/rok.
- 13) Vývoj s platbami obcí v rámci Standardů dopravní obslužnosti může vyvolat změnu spojů na lince 718. Pokles objemu kilometrických výkonů může být až o 28000 linkových km/rok.

14) Úprava jízdních řádů z důvodu celozávodní dovolené ve firmě ŠKODA Auto může způsobit pokles objemu kilometrických výkonů až o 20200 linkových km/rok.

15) V případě nedostatečné kapacity odstavných ploch v konečné zastávce na území hl. m. Prahy může být objednavatelem nařízeno odstavování na náhradních plochách. Manipulační přejezdy na tyto plochy a zpět budou dle aktuální potřeby zapracovány do VJŘ a plně hrazeny. Objem těchto výkonů může dosáhnout max. 10% z objednávaných výkonů na území hl. m. Prahy a nebude generovat vypravení vozů navíc

### 3.3.8 A6 Líbeznicko

Dopravce	ČSAD Střední Čechy, a.s.			
Města s MHD	Mělník - systém samostatné MHD zanikl s integrací oblasti Slánsko v roce 2017, linky byly nahrazeny regionálními linkami PID, v rámci města platí jízdní doklad vyhlášený městem Mělník Neratovice - systém samostatné MHD zanikl s integrací oblasti Mělnicka v roce 2015, linky byly nahrazeny regionálními linkami PID, v rámci města platí jízdní doklad vyhlášený městem Neratovice Praha – plná integrace v systému PID			
Hlavní přestupní uzly BUS x BUS	<b>Zastávka BUS</b> Líbeznice II; Obříství, Štěpánský most; Mělník, aut.nádr.; Liběchov			
Přestupní uzly BUS x VLAKE	<b>Zastávka BUS</b>	<b>Stanice / zastávka VLAKE</b>		
	Česká Lípa, aut.nádr.	Česká Lípa hlavní nádraží		
	Liběchov, Žel.st.	Liběchov		
	Mělník, aut.nádr.	Mělník		
	Mělník, Mlazice	Mělník-Mlazice		
	Nový Bor, aut.nádr.	Nový Bor		
	Rumburk, žel.st.	Rumburk		
Linky	<b>Linka</b>	<b>Trasa</b>		
	348	Praha, Bulovka - Obříství		
	349	Praha, Ládví - Mělník, Mlazice		
	369	Praha, Ládví - Štětí, závod		
	400	Rumburk/Cvikov - Varnsdorf - Nový Bor - Česká Lípa - Mělník - Praha		
Denní výkony	<b>Typ dne</b>	<b>Km</b>	<b>Typ dne</b>	<b>Km</b>
	Pracovní den	11 649	Sobota	6 259
	Prázdniny	10 039	Neděle	6 259
Vozy (ranní špička PD)	<b>Typ vozu</b>	<b>Počet vozů</b>	<b>Typ vozu</b>	<b>Počet vozů</b>
	Minibus	0	Midibus	0
	Standardní	0	Třiosý (15 m)	17
	Kloubový	17		

V průběhu platnosti závazku může dojít k následujícím změnám ve výkonech a počtu nasazených vozidel:

1) V návaznosti na dokončení nové tramvajové trati do Zdib/Sedlece a s tím související reorganizace linkového vedení v oblasti dojde na všech linkách svazku ke změně trasování na území Prahy (Ládví/Střížkov - Kobylisy). Kilometrické výkony narostou až o 181110 linkových km/rok s nárůstem o 1 vypravený vůz v PD. Předpokládaný termín realizace prosinec 2025.

2) V návaznosti na dokončení nové tramvajové trati do Zdib/Sedlece a s tím související reorganizace linkového vedení v oblasti bude v průběhu závazku posílen úsek Líbeznice - Praha. Kilometrické výkony

narostou až o 107008 linkových km/rok, předpokládá se nárůst počtu vozů ve špičkách PD o 2 vypravené vozy. Předpokládaný termín realizace prosinec 2025.

3) V souvislosti s pokračující výstavbou obytných zón v obcích podél silnice I/9 v úseku Mělník - Praha může dojít v návaznosti na poptávku cestujících k posílení provozu linky 369 v pracovní dny – ve špičkách na interval 20 minut. Nárůst km výkonů se předpokládá až o 42400 linkových km/rok, vypravení vozidel naroste až o 1 vůz.

4) V průběhu platnosti závazku může dojít ke zkrácení linky 400 o úsek Dubá - Cvikov/Rumburk, které může vyvolat pokles km výkonů až o 470 220 linkových km/rok s poklesem o cca 3 vypravené vozy v PD a o cca 3 vypravené vozy o víkendu.

5) V případě nedostatečné kapacity odstavných ploch v konečné zastávce na území hl. m. Prahy může být objednavatelem nařízeno odstavování na náhradních plochách. Manipulační přejezdy na tyto plochy a zpět budou dle aktuální potřeby zapracovány do VJŘ a hrazeny CDDV v souladu s touto Smlouvou. Objem těchto výkonů může dosáhnout max. 10% z objednaných výkonů na území hl. m. Prahy a nebude generovat vypravení vozů navíc.

### 3.3.9 A7 Velvarsko

Dopravce	Autobusy Karlovy Vary	
Města s MHD	Kladno - systém MHD byl od 1. 9. 2022 vyňat ze systému PID z důvodu nedohody Středočeského kraje se Statutárním městem Kladno o příspěvku v rámci Standardu dopravní obslužnosti Slaný - systém samostatné MHD zanikl s integrací oblasti Slánska v roce 2018, linky byly nahrazeny regionálními linkami PID	
Hlavní přestupní uzly BUS x BUS	<b>Zastávka BUS</b> Velvary,nám; Nová Ves; Šlapanice; Žižice; Brandýsek	
Přestupní uzly BUS x VLAK	<b>Zastávka BUS</b>	<b>Stanice / zastávka VLAK</b>
	Kamenný Most,kříž.	Kamenný Most u Kralup nad Vltavou
	Kladno,Kůbeck	Kladno-Švermov
	Koleč,Zámek	Koleč
	Kralupy nad Vltavou,Minice	Kralupy nad Vltavou-Minice
	Kralupy nad Vltavou,Zeměchy,Žel.zast.	Zeměchy
	Kralupy n. Vlt.,žel.st.	Kralupy nad Vltavou
	Nelahozeves	Nelahozeves zámek
	Nová Ves,Nové Ouholice	Nové Ouholice
	Neuměřice	Neuměřice
	Olovnice	Olovnice
	Peruc,žel.st.	Peruc
	Podlešín	Podlešín
	Slaný,žel.st.	Slaný
	Slaný,Žel.zast.předměstí	Slaný předměstí
	Straškov-Vodochody,žel.st.	Straškov
	Velvary,žel.st.	Velvary
	Zvoleněves	Zvoleněves
	Zvoleněves,hostinec	Zvoleněves
Linky	<b>Linka</b>	<b>Trasa</b>

	457	Kralupy n. Vlt., Velvarská - Kralupy n. Vlt., obchodní centrum		
	593	Slaný - Hobšovice - Velvary		
	594	Slaný - Poštovice - Zlonice - Slaný		
	595	Velvary - Poštovice - Peruc		
	596	Velvary - Černuc/Straškov-Vodochody		
	597	Velvary - Chržín, Budihostice		
	612	Kladno - Knovíz - Velvary		
	617	Slaný - Velvary - Kralupy nad Vltavou		
	620	Kladno - Třebusice - Kralupy nad Vltavou		
	623	Kladno - Třebusice - Velvary		
Denní výkony	<b>Typ dne</b>	<b>Km</b>	<b>Typ dne</b>	<b>Km</b>
	Pracovní den	5 492,300	Sobota	1 263,640
	Prázdniny	5 492,300	Neděle	1 263,640
Vozy (ranní špička PD)	<b>Typ vozu</b>	<b>Počet vozů</b>	<b>Typ vozu</b>	<b>Počet vozů</b>
	Minibus	0	Midibus	10
	Standardní	11	Třiosý (15 m)	0
	Kloubový	0		

V průběhu platnosti závazku může dojít k následujícím změnám ve výkonech a počtu nasazených vozidel:

1) V souvislosti s výstavbou bytových a rodinných domů v Kralupech nad Vltavou lze očekávat požadavky na zajištění spojení do nově obydlených oblastí nebo do oblastí, které dodnes nejsou obsluhovány. Jedná se o lokality: Minice, Nehošť, Hostibejk a severní část Lobečku. Obsluha bude řešena buď variantními trasami linky 457, nebo novou linkou. Předpokládaný nárůst km výkonů linky 457 či nové linky až 124 000 linkových km/rok, vypravení vozidel může vzrůst až o 2 autobusy kategorie midibus.

2) V rámci uvažované změny vedení některých autobusových linek v okolí Kralup nad Vltavou a Odoleny Vody je zvažována změna trasy linky 663. Linka 663 by tak nově obsloužila zastávky "Kralupy n. Vlt., Dýchárna", "Kralupy n. Vlt., Třebízského škola" a "Kralupy n. Vlt., Třebízského věžáky". Linka 663 (součást jiného svazku) by v těchto zastávkách nahradila vybrané spoje linky 457. Předpokládaný úbytek km výkonů linky 457 až 3840 linkových k/rok, vypravení vozidel beze změny.

3) V souvislosti s uvažovaným zavedením přímých spěšných vlaků z Velvar do Prahy lze očekávat zvýšenou poptávku cestujících u linky 593, která je vedena jako přípojná k vlaku do Velvar. Předpokládaný nárůst km výkonů linky 593 až 35 900 linkových km/rok, vypravení vozidel může vzrůst až o 1 autobus kategorie midibus. Předpokládaný termín realizace prosinec 2029.

4) V souvislosti s uvažovaným zavedením přímých spěšných vlaků z Velvar do Prahy lze očekávat zvýšenou poptávku cestujících u linky 595, která je vedena jako přípojná k vlaku do Velvar. Předpokládaný nárůst km výkonů linky 595 až 39 500 linkových km/rok, vypravení vozidel beze změny. Předpokládaný termín realizace prosinec 2029.

5) V souvislosti s uvažovaným zavedením přímých spěšných vlaků z Velvar do Prahy lze očekávat zvýšenou poptávku cestujících u linky 596, která je vedena jako přípojná k vlaku do Velvar. Předpokládaný nárůst km výkonů linky 596 až 26 100 linkových km/rok, vypravení vozidel beze změny. Předpokládaný termín realizace prosinec 2029.

6) Z důvodu možné poptávky obce Chržín na posílení dopravní obslužnosti části Budihostice lze očekávat posílení linky 597. Předpokládaný nárůst km výkonů linky 597 až 6 200 linkových km/rok, vypravení vozidel beze změny.

7) Z důvodu poměrně nízké poptávky cestujících na lince 612 v úseku Knovíz - Velvary lze uvažovat se snížením četnosti spojení. Předpokládaný úbytek km výkonů linky 612 až 37 900 linkových km/rok, vypravení vozidel může poklesnout až o 1 autobus kategorie standard.

8) V souvislosti s plánovanou výstavbou bytových a rodinných domů na území obcí Nelahozeves a Lešany lze očekávat nárůst poptávky cestujících linky 617 v úseku Kralupy - Nelahozeves. Předpokládaný nárůst km výkonů linky 617 až 33 300 linkových km/rok, vypravení vozidel beze změny.

9) V souvislosti s plánovanou výstavbou na území města Slaný (lokalita nazývaná "Slánský mlýn" u silnice I/16J směr Blahotice) lze očekávat nárůst poptávky cestujících linky 617 v úseku Slaný - Blahotice. Předpokládaný nárůst km výkonů linky 617 až 17 500 linkových km/rok, vypravení vozidel beze změny.

10) V souvislosti se zrušení Střední odborné školy a Středního odborného učiliště v Kralupech nad Vltavou lze očekávat zvýšenou poptávku cestujících po spojení z Kralup do Mělníka, kde se nachází jedna z nástupnických škol. Zároveň existuje poptávka po chybějícím zrychleném spojení měst Kralupy nad Vltavou a Mělník. Toto spojení bude zajištěno prodlouženou linkou 620 do trasy Kladno - Kralupy - Mělník. Předpokládaný nárůst km výkonů linky 620 až 125 500 linkových km/rok, vypravení vozidel může vzrůst až o 2 autobusy kategorie standard.

11) Z důvodu možné poptávky obcí Želenice, Třebusice, Brandýsek a Cvrčovice na posílení dopravní obslužnosti lze očekávat posílení linky 623. Předpokládaný nárůst km výkonů linky 623 až 29 500 linkových km/rok, vypravení vozidel beze změny.

### 3.3.10 A8 Hořovicko

Dopravce	ARRIVA Střední Čechy s.r.o.	
Města s MHD	Beroun - systém samostatné MHD zanikl s integrací oblasti Berounska v roce 2020, linky byly nahrazeny regionálními linkami PID, v rámci města platí jízdní doklad vyhlášený městem Beroun Hořovice - systém samostatné MHD zanikl s integrací oblasti Berounska v roce 2020, linky byly nahrazeny regionálními linkami PID Příbram - začlenění systému MHD do PID proběhne 10. 12. 2023, v rámci města budou platit na linkách MHD jízdní doklady vyhlášené městem Příbram	
Hlavní přestupní uzly BUS x BUS	<b>Zastávka BUS</b> Příbram, Jiráskovy sady; Hořovice, nám. B. Němcové; Komárov; Dobříš, nám.; Hostomice, nám.; Všeradice; Zdice, nám.; Beroun, autobusové nádraží; Jince, nám.	
Přestupní uzly BUS x VLAK	<b>Zastávka BUS</b>	<b>Stanice / zastávka VLAK</b>
	Beroun, autobusové nádraží	Beroun
	Cerhovice, žel. zast.	Cerhovice
	Dobříš, žel. st.	Dobříš
	Hořovice, žel. st.	Hořovice
	Hostomice, Radouš	Radouš
	Hostomice, žel. st.	Hostomice
	Jince, žel. st.	Jince
	Jince, Rejkovice, žel. st.	Rejkovice
	Lochovice, žel. st.	Lochovice
	Neumětely, žel. zast.	Neumětely
	Osov, žel. zast.	Osov
	Příbram, aut. nádr.	Příbram
	Rokycany, aut. nádr.	Rokycany
	Stašov	Stašov

	Vižina		Vižina	
	Zdice,rozc.k žel.st.		Zdice	
Linky	<b>Linka</b>	<b>Trasa</b>		
	526	Zdice - Bzová		
	527	Komárov - Cerhovice - Žebrák		
	528	Hořovice - Broumy		
	529	Hořovice - Hvozdec		
	531	Hořovice - Příbram		
	544	Hořovice - Komárov - Zaječov		
	545	Hořovice - Zaječov - Strašice		
	546	Hořovice - Rokycany		
	547	Hořovice - Kařez - Cerhovice		
	548	Praskolesy - Hořovice - Zbiroh		
	634	Hostomice - Skřípel - Lážovice - Všeradice		
	639	Hořovice - Hostomice - Dobříš		
	640	Zdice - Hostomice - Čenkov		
	641	Beroun - Zdice - Hořovice		
	642	Jince - Praskolesy - Hořovice		
	643	Cerhovice - Hořovice - Křešín		
Denní výkony	<b>Typ dne</b>	<b>Km</b>	<b>Typ dne</b>	<b>Km</b>
	Pracovní den	7 519	Sobota	1 691
	Prázdniny	7 519	Neděle	1 691
Vozy (ranní špička PD)	<b>Typ vozu</b>	<b>Počet vozů</b>	<b>Typ vozu</b>	<b>Počet vozů</b>
	Minibus	0	Midibus	11
	Standardní	19	Třiosý (15 m)	0
	Kloubový	0		

### 3.3.11 B1 Stochovsko

Dopravce	ČSAD MHD Kladno a.s.		
Města s MHD	Kladno - systém MHD byl od 1. 9. 2022 vyňat ze systému PID z důvodu nedohody Středočeského kraje se Statutárním městem Kladno o příspěvku v rámci Standardu dopravní obslužnosti Praha – plná integrace v systému PID Rakovník - systém samostatné MHD zanikl s integrací oblasti Rakovnicka v roce 2019, linky byly nahrazeny regionálními linkami PID		
Hlavní přestupní uzly BUS x BUS	<b>Zastávka BUS</b> Praha,Zličín; Praha,Motol; Kladno,nám.Svobody; Kladno,autobusové nádraží; Kamenné Žehrovice; Bratronice; Unhošť, nám; Hostivice; Stochov, Slovanka; Nové Strašecí, Palackého; Beroun, autobusové nádraží		
Přestupní uzly BUS x VLAK	<b>Zastávka BUS</b>	<b>Stanice / zastávka VLAK</b>	
	Beroun,autobusové nádraží	Beroun	
	Hostivice,Ve Vilkách	Hostivice-U hřbitova	

	Kladno, železniční zastávka město	Kladno město		
	Kladno, Nádraží	Kladno		
	Křivoklát, žel. zast.	Křivoklát		
	Louny, aut. nádr.	Louny střed		
	Nové Strašecí, žel. st.	Nové Strašecí		
	Rakovník, aut. st.	Rakovník		
	Stochov, Slovanka	Stochov		
	Zbečno, žel. st.	Zbečno		
Linky	<b>Linka</b>	<b>Trasa</b>		
	365	Praha, Motol - Stochov, Náměstí		
	386	Praha, Zličín - Kladno, Autobusové nádraží		
	555	Kladno - Běleč - Zbečno - Roztoky		
	600	Kladno - Nové Strašecí - Louny		
	618	Kladno - Kačice		
	619	Kladno - Lány - Třtice - Ročov		
	625	Kladno - Ruda - Rakovník		
	628	Kladno - Mšec - Řevničov		
	629	Kladno - Velká Dobrá - Družec - Bratronice, Dolní Bezděkov		
	630	Kladno - Unhošť - Beroun		
Denní výkony	<b>Typ dne</b>	<b>Km</b>	<b>Typ dne</b>	<b>Km</b>
	Pracovní den	11249,567	Sobota	3556,274
	Prázdniny	11249,567	Neděle	3556,274
Vozy (ranní špička PD)	<b>Typ vozu</b>	<b>Počet vozů</b>	<b>Typ vozu</b>	<b>Počet vozů</b>
	Minibus	0	Midibus	0
	Standardní	39	Tříosý (15 m)	0
	Kloubový	0		

V průběhu platnosti závazku může dojít k následujícím změnám ve výkonech a počtu nasazených vozidel:

1) V případě nedostatečné kapacity odstavných ploch v konečné zastávce na území hl. m. Prahy může být objednavatelem nařízeno odstavování na náhradních plochách. Manipulační přejezdy na tyto plochy a zpět budou dle aktuální potřeby zapracovány do VJŘ a hrazeny CDDV v souladu se smlouvou. Objem těchto výkonů může dosáhnout max. 10% z objednávaných výkonů na území hl. m. Prahy a nebude generovat vypravení vozů navíc.

### 3.3.12 B2 Štěchovicko

Dopravce	Martin UHER, spol. s r.o.		
Města s MHD	Praha – plná integrace v systému PID		
Hlavní přestupní uzly BUS x BUS	<b>Zastávka BUS</b> Štěchovice; Nový Knín; Praha, Smíchovské nádr.; Praha, Zbraslavské nám.; Dobříš, žel. st.; Dobříš, nám.; Korkyně		
Přestupní uzly BUS x VLAK	<b>Zastávka BUS</b>	<b>Stanice / zastávka VLAK</b>	
	Dobříš, žel. st.	Dobříš	



Linky	Hradištko,Pikovice, most	Petrov u Prahy		
	Měchenice,rozc. k žel. st.	Měchenice		
	Mokrovraty,Vilová čtvrť	Mokrovraty		
	Praha,Smíchovské nádraží	Praha-Smíchov		
	Stará Huť,žel.zast.	Stará Huť		
	<b>Linka</b>	<b>Trasa</b>		
	338	Praha,Smíchovské nádraží - Hradištko,Pikovice,most		
	361	Praha,Smíchovské nádraží - Dobříš,nám.		
390	Praha,Smíchovské nádraží - Rabyně,Měřín			
437	Nový Knín - Nové Dvory - Štěchovice - Hradištko			
439	Nový Knín - Chotilsko			
440	Štěchovice - Štěchovice,Masečín			
525	Nový Knín - Borotice - Nový Knín			
Denní výkony	<b>Typ dne</b>	<b>Km</b>	<b>Typ dne</b>	<b>Km</b>
	Pracovní den	4 807	Sobota	896
	Prázdniny	4 807	Neděle	896
Vozy (ranní špička PD)	<b>Typ vozu</b>	<b>Počet vozů</b>	<b>Typ vozu</b>	<b>Počet vozů</b>
	Minibus	0	Midibus	0
	Standardní	19	Třiosý (15 m)	0
	Kloubový	0		

V průběhu platnosti závazku může dojít k následujícím změnám ve výkonech a počtu nasazených vozidel:

1) V případě nedostatečné kapacity odstavných ploch v konečné zastávce na území hl. m. Prahy může být objednavatelem nařízeno odstavování na náhradních plochách. Manipulační přejezdy na tyto plochy a zpět budou dle aktuální potřeby zapracovány do VJŘ a hrazeny postupem dle této smlouvy (jako CDDV). Objem těchto výkonů může dosáhnout max. 10% z objednávaných výkonů na území hl. m. Prahy a nebude generovat vypravení vozů navíc.

2) V průběhu závazku může dojít (zejména z důvodu zlepšení dostupnosti turistických lokalit) k zavedení víkendového provozu na lince 361 v úseku Dobříš,nám. - Nový Knín a na lince 439 v celé její trase. Nárůst výkonů může být až 26 300 linkových km/rok s nárůstem o 1 vypravený standardní vůz v SoNe.

3) V průběhu závazku může dojít z důvodu zvýšení atraktivity dopravní obslužnosti k zavedení nočního páru spojů v pracovní dny a to na lince 390 v úseku a směru Rabyně,Nová Rabyně - Praha,Smíchovské nádr. a na lince 338 v úseku a směru Praha,Smíchovské nádr. - Hradištko,zámek. Nárůst výkonů může být až 18 000 linkových km/rok bez dopadu na počet vypravených vozů.

### 3.3.13 B3 Jílovsko

Dopravce	ARRIVA City s.r.o.
Města s MHD	Benešov - doprava zdarma, IDSK zajišťuje na základě smlouvy s městem přípravu dat a propagaci linek MHD Praha – plná integrace v systému PID
Hlavní přestupní uzly BUS x BUS	<b>Zastávka BUS</b> Jesenice; Jílové u Prahy,náměstí; Kamenice,Kult.dům; Týnec nad Sázavou,žel.st.; Benešov,Terminál; Nespeky; Neveklov

Přestupní uzly BUS x VLAK	<b>Zastávka BUS</b>		<b>Stanice / zastávka VLAK</b>	
	Benešov, Terminál		Benešov u Prahy	
	Davle, Sázava		Davle	
	Jílové u Prahy, Borek		Jílové u Prahy	
	Senohraby, žel.st.		Senohraby	
	Týnec nad Sázavou, Žel.st.		Týnec nad Sázavou	
Linky	<b>Linka</b>	<b>Trasa</b>		
	332	Praha, Budějovická - Neveklov		
	335	Praha, Budějovická - Kamenice, Kult.dům		
	337	Praha, Budějovická - Benešov, Terminál		
	339	Praha, Budějovická - Týnec nad Sázavou, Železniční stanice		
	362	Praha, Budějovická - Jílové u Prahy, náměstí		
	441	Jílové u Prahy - Jílové u Prahy, Luka pod Medníkem		
	444	Kamenice - Jílové u Prahy - Davle		
	651	Nespeky - Pyšely - Senohraby - Hrusice		
956	Praha, Budějovická - Jílové u Prahy, Náměstí			
Denní výkony	<b>Typ dne</b>	<b>Km</b>	<b>Typ dne</b>	<b>Km</b>
	Pracovní den	8 276	Sobota	4 457
	Prázdniny	8 176	Neděle	4 457
Vozy (ranní špička PD)	<b>Typ vozu</b>	<b>Počet vozů</b>	<b>Typ vozu</b>	<b>Počet vozů</b>
	Minibus	0	Midibus	0
	Standardní	14	Třiosý (15 m)	0
	Kloubový	18		

V průběhu platnosti závazku může dojít k následujícím změnám ve výkonech a počtu nasazených vozidel:

1) Zprovoznění linky metra D v úseku Pankrác - Nové Dvory může vyvolat zkrácení tras linek 332, 335, 337, 339 a 362 do zastávky Kačerov, které může znamenat pokles km výkonů až o 69680 km ročně. Předpokládaný termín realizace prosinec 2028.

2) Pokračování výstavby ve městě Jílové u Prahy a nárůst počtu obyvatel může vyvolat potřebu zkrácení intervalu na lince 332 v úseku Jílové u Prahy - Praha ve špičkách pracovních dnů. Ráno z 10 až na 7,5 minuty a odpoledne z 15 až na 10 minut, o víkendech v přepravně zatíženějších obdobích může nastat posílení z 30 až na 15 minut. Předpokládá se posílení obsluhy úseku Jílové u Prahy – Neveklov až o 2 spoje / pracovní den. V pracovních dnech se celkově předpokládá nárůst až o 2 kloubová vozidla a 1 standardní vozidlo, o víkendu až o 1 kloubové vozidlo. Celkový nárůst výkonů se předpokládá až o 163056 linkových km/rok.

3) Za předpokladu pokračování výstavby v obcích Sulice, Nechánice, Kostelec u Křížku, Křížkový Újezdec a Radějovice může dojít k potřebě posílení provozu na lince 335 až o 4 spoje / pracovní den a 2 spoje / víkend. Nárůst km výkonů se předpokládá až o 43400 linkových km/rok, vypravení vozidel může narůst až o 1 standardní vůz.

4) V souvislosti s pokračováním výstavby v Benešově a růstem poptávky po spojení s Kamenicí a Prahou může dojít ke zkrácení intervalu linky 337 v úseku Benešov – Praha v ranní špičce z 30 až na 15 minut a v odpolední špičce z 60 až na 30 minut, o víkendu až o 4 spoje. Nárůst výkonů se předpokládá až o 104160 km / rok. V pracovních dnech se celkově předpokládá nárůst až o 2 kloubová vozidla.

5) V souvislosti s pokračováním výstavby v Týnci a větší poptávky po spojení s Kamenicí a Prahou může dojít ke zkrácení intervalu linky 339 v úseku Týnec nad Sázavou – Praha v ranní i odpolední špičce z 30 až na 15 minut, o víkendu až o 4 spoje. Nárůst výkonů se předpokládá až o 81840 km / rok. V pracovních dnech se celkově předpokládá nárůst až o 2 kloubová vozidla.

6) Pro rostoucí poptávku cestujících z Neveklova se počítá s posílením přímého a rychlého spojení v úseku Jílové u Prahy – Praha linkou 362 (přímé spoje z linky 332) až o 11264 linkových km/rok bez předpokladu nárůstu počtu vozidel (nárůst vozidel je započítán v lince 332)

7) S rostoucí poptávkou obyvatel Petrova a též za předpokladu zvýšení turistické poptávky může dojít k posílení provozu linky 444 až o 64160 linkových km/rok. Nárůst počtu vozidel až o 2 standardní vozy v pracovní dny.

8) S rostoucí poptávkou obyvatel Pyšel a též za předpokladu zvýšení turistické poptávky může dojít k posílení provozu linky 651 až o 44880 linkových km/rok. Nárůst počtu vozidel až o 1 standardní vůz v pracovní dny.

9) Navýšení km výkonů v důsledku potřeby zkrácení intervalu na lince 956 v úseku Jílové u Prahy - Praha v nočních hodinách denně. Předpoklad zavedení celonočního hodinového intervalu může vyvolat navýšení km výkonů až o 48048 km / ročně bez potřeby navyšovat počet vozidel do vypravení.

10) V případě nedostatečné kapacity odstavných ploch v konečné zastávce na území hl. m. Prahy může být objednavatelem nařízeno odstavení na náhradních plochách. Manipulační přejezdy na tyto plochy a zpět budou dle aktuální potřeby zapracovány do VJŘ a hrazeny CDDV v souladu s touto Smlouvou. Objem těchto výkonů může dosáhnout max. 10% z objednávaných výkonů na území hl. m. Prahy a nebude generovat vypravení vozů navíc.

### 3.3.14 B4 Voticko

Dopravce	ČSAD Benešov s.r.o.	
Města s MHD	Benešov - doprava zdarma, IDSK zajišťuje na základě smlouvy s městem přípravu dat a propagaci linek MHD Praha – plná integrace v systému PID Vlašim - není integrována do PID, o začlenění budou vedena jednání s městem	
Hlavní přestupní uzly BUS x BUS	<b>Zastávka BUS</b> Praha,Roztyly; Benešov, Terminál; Vlašim,žel.st.; Votice,aut.st; Miličín; Bystřice,nám.; Tábor,aut.nádr.; Jindřichův Hradec,aut.nádr.	
Přestupní uzly BUS x VLAK	<b>Zastávka BUS</b>	<b>Stanice / zastávka VLAK</b>
	Benešov, Terminál	Benešov u Prahy
	Bystřice, Tožice	Tomice
	Bystřice, žel.st.	Bystřice u Benešova
	Heřmaničky, žel.st.	Heřmaničky
	Jindřichův Hradec, aut.nádr.	Jindřichův Hradec
	Mezno, hl. silnice	Mezno
	Mezno, žel.st.	Mezno
	Planá n.Luž., nám.	Planá nad Lužnicí
	Olbramovice, žel.st	Olbramovice
	Tábor, aut.nádr.	Tábor
	Veselí n.Luž., aut.st.	Veselí nad Lužnicí
	Vlašim, žel.st.	Vlašim
	Vojkov, Minartice	Minartice

	Votice,žel.st.		Votice	
	Střeziměř,železniční zastávka		Střeziměř	
Linky	<b>Linka</b>	<b>Trasa</b>		
	401	Praha,Roztyly - Jindřichův Hradec,aut.nádr./Třeboň,aut.nádr.		
	451	Votice - Sedlec-Prčice - Borotín		
	452	Benešov - Mladá Vožice		
	459	Miličín - Mladá Vožice		
	532	Votice,Beztahov - Jankov,Bedřichovice		
	550	Olbramovice - Vlašim		
	553	Benešov - Jankov,Odluchovice		
	554	Benešov - Votice		
	556	Votice - Heřmaničky - Sedlčany		
	558	Olbramovice - Bystřice		
	566	Vojkov - Votice		
	568	Střeziměř - Miličín		
	569	Mezno - Miličín		
Denní výkony	<b>Typ dne</b>	<b>Km</b>	<b>Typ dne</b>	<b>Km</b>
	Pracovní den	7 107	Sobota	2 000
	Prázdniny	7 107	Neděle	2 000
Vozy (ranní špička PD)	<b>Typ vozu</b>	<b>Počet vozů</b>	<b>Typ vozu</b>	<b>Počet vozů</b>
	Minibus	0	Midibus	6
	Standardní	15	Tříosý (15 m)	6
	Kloubový	0		

V průběhu platnosti závazku může dojít k následujícím změnám ve výkonech a počtu nasazených vozidel:

1) V případě nedostatečné kapacity odstavných ploch v konečné zastávce na území hl. m. Prahy může být objednavatelem nařízeno odstavování na náhradních plochách. Manipulační přejezdy na tyto plochy a zpět budou dle aktuální potřeby zapracovány do VJŘ a plně hrazeny. Objem těchto výkonů může dosáhnout max. 10% z objednávaných výkonů na území hl. m. Prahy a nebude generovat vypravení vozů navíc.

2) V průběhu závazku může dojít k prodloužení linky 451 o víkendech o úsek Sedlec-Prčice,nám. - Střeziměř z důvodu zlepšení dostupnosti místních turistických lokalit. Nárůst výkonů činí 8000 linkových km/rok bez dopadu na počet vypravovaných vozidel

3) V průběhu závazku může dojít z důvodu zvýšení atraktivnosti k vedení linky 401 do oblasti Čestlic přes zastávky Čestlice,Rehau - Čestlice,Zábavní park - Čestlice,Nákupní zóna - Čestlice,V oblouku (oba směry linky). Nárůst výkonů činí 10000 linkových km/rok bez dopadu na počet vypravovaných vozidel.

4) V průběhu závazku může dojít ke zrušení spojů začínajících a končících ve Třeboni a jejich přetrasování do Jindřichova Hradce.

### 3.3.15 B5 Brandýsko

Dopravce	ČSAD Střední Čechy, a.s.
Města s MHD	Brandýs n. L. - linka 478 byla v červenci 2022 začleněna mezi běžné regionální linky PID zajišťující obsluhu i mimo území města Brandýs n. L. Praha – plná integrace v systému PID

	Odolena Voda - v rámci města platí jízdní doklad vyhlášený městem Odolena Voda			
Hlavní přestupní uzly BUS x BUS	<b>Zastávka BUS</b> Brandýs nad Labem-Stará Boleslav,Aut.st.; Brandýs nad Labem-Stará Boleslav,Nám.; Čelákovice,žel.st.; Úvaly,žel.st.; Kostelec nad Labem,nám.; Benátky nad Jizerou,aut.st.			
Přestupní uzly BUS x VLAK	<b>Zastávka BUS</b>	<b>Stanice / zastávka VLAK</b>		
	Brandýs n.L.-St.Bol.,Nádr.	Brandýs nad Labem		
	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav,žel.st.	Stará Boleslav		
	Čelákovice,V Prokopě	Čelákovice zast.		
	Čelákovice,žel.st.	Čelákovice		
	Dřísy,žel.st.	Dřísy		
	Úvaly,žel.st.	Úvaly		
Linky	<b>Linka</b>	<b>Trasa</b>		
	346	Praha,Černý Most - Brandýs n.L.-St.Bol.,Nem. - Praha,Černý Most		
	367	Praha,Černý Most - Brandýs nad Labem-Stará Boleslav,Autobusové stanoviště		
	376	Praha,Letňany - Brandýs n.L.-St. Bol.,Nádr.		
	378	Praha,Letňany - Jenštejn,Hradní/Radonice,Spojovací		
	379	Praha,Černý Most - Brandýs n.L.-St.Boleslav,Autobusové stanoviště		
	477	Brandýs n.L.-St.Boleslav - Mratín - Brandýs n.L.-St.Boleslav		
	478	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav - Kostelec nad Labem		
	655	Brandýs n.L.-St.Boleslav - Čelákovice - Úvaly		
	657	Brandýs n.L.-St.Boleslav - Odolena Voda		
	666	Brandýs n.L.-St. Boleslav - Káraný		
	667	Brandýs n.L.-St.Boleslav - Horky nad Jizerou		
	669	Brandýs n.L.-St. Boleslav - Dřísy - Mečeříž		
	670	Brandýs n.L.-St. Boleslav - Sudovo Hlavno/Mečeříž		
	671	Jenštejn - Přezletice - Brandýs n.L.-St. Boleslav		
	953	Praha,Lehovec - Brandýs n.L.-St.Boleslav,Aut.st.		
Denní výkony	<b>Typ dne</b>	<b>Km</b>	<b>Typ dne</b>	<b>Km</b>
	Pracovní den	8 159	Sobota	2 310
	Prázdniny	7 483	Neděle	2 310
Vozy (ranní špička PD)	<b>Typ vozu</b>	<b>Počet vozů</b>	<b>Typ vozu</b>	<b>Počet vozů</b>
	Minibus	0	Midibus	0
	Standardní	25	Tříosý (15 m)	0
	Kloubový	8		

V průběhu platnosti závazku může dojít k následujícím změnám ve výkonech a počtu nasazených vozidel:

- 1) Pokračování výstavby ve městě Brandýs nad Labem-Stará Boleslav může vyvolat potřebu posílení provozu linek 346, 367 pro zajištění dostatečné dopravní obsluhy. Kilometrické výkony narostou až o 300000 linkových km/rok, nárůst počtu vozidel až o 2 kloubové vozy.
- 2) Pokračování výstavby ve městě Brandýs nad Labem-Stará Boleslav může vyvolat potřebu posílení provozu linky 379 pro zajištění dostatečné dopravní obsluhy. Kilometrické výkony narostou až o 160000 linkových km/rok, nárůst počtu vozidel až o 1 standardní vůz.
- 3) Pokračování výstavby v obci Jenštejn a zprovoznění nové komunikace může vyvolat potřebu prodloužení linky 378 o úsek Jenštejn - Dehtáry - Svěmyslice. Kilometrické výkony narostou až o 60000 linkových km / rok, nárůst počtu vozidel až o 1 standardní vůz.
- 4) Pokračování výstavby v obci Jenštejn a zprovoznění nové komunikace může vyvolat potřebu změny trasy linky 376. Linka může být zkrácena o úsek Praha, Letňany - Svěmyslice a prodloužena o úsek Praha, Černý Most - Svěmyslice. Kilometrické výkony narostou až o 20000 linkových km/rok, bez dopadu na počet vypravovaných vozů.
- 5) V návaznosti na dostavbu Svazkové školy Panská pole bude upravena trasa školní linky 671 v Přezleticích a současně bude jízdní řád přizpůsoben potřebám zřizovatele školy. Kilometrické výkony narostou až o 15000 linkových km/rok, nárůst počtu vozidel až o 1 standardní vůz.
- 6) V návaznosti na chystanou výstavbu nové infrastruktury ve městě Brandýs nad Labem-Stará Boleslav může dojít k prodloužení linky 367 ve Staré Boleslavi. Kilometrické výkony narostou až o 40000 linkových km/rok, nárůst počtu vozidel až o 1 kloubový vůz.
- 7) V návaznosti na chystanou výstavbu nové infrastruktury ve městě Brandýs nad Labem-Stará Boleslav může dojít ke změně trasy linek 346 a 379. Linka 379 by po změně trasy byla provozována kloubovými autobusy a naopak linka 346 by byla obsluhována standardními vozy. Tato změna nebude mít vliv na celkový počet vypravených vozů. V této souvislosti může dojít k poklesu výkonů na lince 379 až o 18000 linkových km/rok a u linky 346 může dojít k nárůstu výkonů až o 13000 linkových km/rok, beze změny v počtech vypravených vozů.
- 8) V návaznosti na chystanou výstavbu nové infrastruktury ve městě Brandýs nad Labem-Stará Boleslav může dojít k prodloužení linky 666 na území města. Kilometrické výkony narostou až o 21700 linkových km/rok, bez dopadu na počet vypravovaných vozidel.
- 9) V návaznosti na chystanou výstavbu nové infrastruktury ve městě Brandýs nad Labem-Stará Boleslav může dojít k prodloužení linky 669 na území města. Kilometrické výkony narostou až o 28840 linkových km/rok,, bez dopadu na počet vypravovaných vozidel.
- 10) V návaznosti na chystanou výstavbu nové infrastruktury ve městě Brandýs nad Labem-Stará Boleslav může dojít k prodloužení linky 670 na území města. Kilometrické výkony narostou až o 13140 linkových km / rok, bez dopadu na počet vypravovaných vozidel.
- 11) V návaznosti na požadavky obcí může dojít k posílení provozu na linkách 669 a 670. Kilometrické výkony narostou až o 70000 linkových km/rok,, nárůst počtu vozidel až o 1 standardní vůz.
- 12) V souvislosti s rozvojem výstavby v obci Záryby a městě Kostelec nad Labem může být vyvolána potřeba posílení provozu linky 478 pro zajištění dostatečné dopravní obsluhy. Kilometrické výkony narostou až o 70000 linkových km/rok,, nárůst počtu vozidel až o 1 standardní vůz.
- 13) V souvislosti s rozvojem výstavby v obci Záryby a městě Kostelec nad Labem může dojít k prodloužení linky 346 z Brandýsa nad Labem-Staré Boleslavi do Kostelce nad Labem. Nárůst výkonů linky 346 bude kompenzován poklesem výkonů linky 478. Tato změna nebude mít vliv na počet vypravovaných vozidel.
- 14) V souvislosti s rozvojem výstavby v obci Záryby a městě Kostelec nad Labem může dojít k posílení provozu prodloužené linky 346. Kilometrické výkony narostou až o 36000 linkových km/rok,, nárůst počtu vozidel až o 1 standardní vůz.

15) V souvislosti s výstavbou nového obytného souboru v obci Mstětice může dojít k zavedení nové autobusové linky v trase Brandýs nad Labem-Stará Boleslav - Zápý - Mstětice. Kilometrické výkony narostou až o 260000 linkových km/rok, nárůst počtu vozidel až o 3 standardní vozy.

16) V souvislosti se zajištěním dopravy dětí ze Skorkova a Sojovic do škol v Lysé nad Labem může dojít k zavedení nové autobusové linky v trase Brandýs nad Labem-Stará Boleslav - Skorkov - Sojovice - Lysá nad Labem. Kilometrické výkony narostou až o 140000 linkových km/rok, nárůst počtu vozidel až o 2 standardní vozy.

17) V návaznosti na chystanou výstavbu nové infrastruktury ve městě Brandýs nad Labem-Stará Boleslav může dojít k prodloužení linky 953 ve Staré Boleslavi. Kilometrické výkony narostou až o 4500 linkových km/rok bez dopadu na počet vypravovaných vozidel.

18) V souvislosti s výstavbou VRT a nádraží Praha-východ a dále s chystanou výstavbou ve Mstěticích může dojít k zavedení nové autobusové linky v trase Brandýs nad Labem-Stará Boleslav - Zápý - Nehvizdy - Praha-východ. Kilometrické výkony narostou až o 340000 linkových km/rok, nárůst počtu vozidel až o 4 standardní vozy.

19) V návaznosti na chystanou výstavbu nové infrastruktury ve městě Brandýs nad Labem-Stará Boleslav může dojít k zavedení víkendového provozu linky 346. Kilometrické výkony narostou až o 70000 linkových km/rok, nárůst počtu vozidel až o 2 standardní vozy.

20) V návaznosti na chystanou výstavbu nové infrastruktury ve městě Brandýs nad Labem-Stará Boleslav může dojít k zavedení víkendového provozu linky 379. Kilometrické výkony narostou až o 80000 linkových km/rok, nárůst počtu vozidel až o 1 standardní vůz.

21) V případě nedostatečné kapacity odstavných ploch v konečné zastávce na území hl. m. Prahy může být objednavatelem nařízeno odstavování na náhradních plochách. Manipulační přejezdy na tyto plochy a zpět budou dle aktuální potřeby zapracovány do VJŘ a hrazeny GDDV v souladu s touto Smlouvou. Objem těchto výkonů může dosáhnout max. 10% z objednávaných výkonů na území hl. m. Prahy a nebude generovat vypravení vozů navíc.

### 3.3.16 B6 Sázavsko

Dopravce	ČSAD Benešov s.r.o.	
Města s MHD	Benešov - doprava zdarma, IDSK zajišťuje na základě smlouvy s městem přípravu dat a propagaci linek MHD Vlašim - není integrována do PID, o začlenění budou vedena jednání s městem	
Hlavní přestupní uzly BUS x BUS	<b>Zastávka BUS</b>	
	Benešov, Terminál; Ostředek; Divišov, nám.; Zruč nad Sázavou, Sázavan; Soutice; Chocerady; Vlašim, žel.st.; Uhlířské Janovice, nám.; Tehov, Kostelík; Trhový Štěpánov, nám.	
Přestupní uzly BUS x VLAK	<b>Zastávka BUS</b>	<b>Stanice / zastávka VLAK</b>
	Benešov, Terminál	Benešov u Prahy
	Čerčany, žel.st.	Čerčany
	Český Šternberk	Český Šternberk zastávka
	Chocerady, Vlkovec, žel.st.	Vlkovec
	Chocerady, žel.zast.	Chocerady
	Kácov, žel.st.	Kácov
	Sázava, aut.st.	Sázava
	Struhařov, žel.zast.	Struhařov
	Vlastějovice	Vlastějovice
	Vlašim, Domašín, žel.zast.	Domašín



	Vlašim,žel.st.		Vlašim	
	Zruč nad Sázavou,Sázavan		Zruč nad Sázavou zast.	
Linky	<b>Linka</b>	<b>Trasa</b>		
	465	Chocerady - Chocerady,Samechov		
	483	Vlašim - Tehov - Divišov - Chocerady		
	770	Uhlířské Janovice - Sázava - Ostředek - Benešov		
	776	Zruč nad Sázavou - Vlastějovice - Zruč nad Sázavou		
	790	Vlašim - Libež - Divišov		
	791	Benešov - Český Šternberk		
	792	Vlašim,Hrazená Lhota - Vracovice - Rataje		
	793	Vlašim - Radošovice - Divišov - Ostředek		
	794	Vlašim - Javorník - Zbizuby,Vranice - Chabeřice,Holšice		
	795	Vlašim - Zruč nad Sázavou		
	796	Benešov - Soběhrdy - Čerčany - Pyšely		
	797	Vranov,Vranovská Lhota - Chocerady		
	798	Benešov - Čakov - Ostředek		
	799	Vlašim - Chotýšany - Struhařov - Benešov		
Denní výkony	<b>Typ dne</b>	<b>Km</b>	<b>Typ dne</b>	<b>Km</b>
	Pracovní den	5 021	Sobota	1 355
	Prázdniny	5 021	Neděle	1 355
Vozy (ranní špička PD)	<b>Typ vozu</b>	<b>Počet vozů</b>	<b>Typ vozu</b>	<b>Počet vozů</b>
	Minibus	0	Midibus	0
	Standardní	23	Třiosý (15 m)	0
	Kloubový	0		

V průběhu platnosti závazku může dojít k následujícím změnám ve výkonech a počtu nasazených vozidel:

1) Na linkách 483, 790, 793, 794 a 799 bude v průběhu závazku ve Vlašimi upravena trasa v návaznosti na plánované vytvoření nových zastávek především v centru města a s tím souvisejícím zajištěním dopravní obsluhy. V úvahu připadá obsluha Palackého, Žižkova a Komenského náměstí a ulic Riegrova a Lidická. Kilometrické výkony narostou až o 24553 linkových km/rok.

2) Na linkách 770, 791, 796, 798 a 799 bude v průběhu závazku v Benešově upravena trasa v návaznosti na plánované vytvoření nových zastávek především v centru města a s tím souvisejícím zajištěním dopravní obsluhy. Úprava trasy linek se bude rovněž odvíjet od stavu MHD Benešov. Kilometrické výkony narostou až o 25078 linkových km/rok.

3) Za předpokladu nahrazení MHD Benešov linkami PID dojde k úpravě tras linek 791, 798 a 799 po Benešově. V úvahu připadá trasování linek 791 a 798 ulicemi Zapova a na Bezděkově a dále jejich prodloužení o úsek Terminál - Lidl - Galerie Červené Vršky - Kaufland - Poměnice. Kilometrické výkony narostou až o 57304 linkových km/rok. V úvahu připadá trasování linek 770 a 796 přes sídliště Spořilov, přímým centrem města Pražskou ulicí a dále jejich prodloužení o úsek Terminál - Pivovar Ferdinand - Černý Les - Mariánovice - Jana Nohy. Kilometrické výkony narostou až o 49304 linkových km/rok.

4) V souvislosti s výstavbou logistických center v oblasti Ostředku je uvažován i víkendový provoz na lince 483. Kilometrické výkony narostou až o 32400 linkových km/rok. Nárůst vozidel: 1 o víkendu.

5) V souvislosti s plánovanou rezidenční výstavbou na Komorním Hrádku je uvažováno o případném posílení linky 797. Kilometrické výkony narostou až o 10800 linkových km/rok.

## 3.3.17 B7 Kutnohorsko

Dopravce	ARRIVA autobusy a.s.	
Města s MHD	Kolín - doprava zdarma, bez smluvní spolupráce s IDSK nebo ROPID Kutná Hora - většina linek samostatné MHD zanikla s integrací oblasti Kutnohorska v roce 2021, zbývající dvě linky smluvně zajištěny městem Kutná Hora do 31. 3. 2025 integrovány do PID se samostatným jednotlivým tarifem, který je uznáván na všech regionálních linkách PID na území města Kutná Hora	
Hlavní přestupní uzly BUS x BUS	<b>Zastávka BUS</b> Zbraslavice,nám.; Uhlířské Janovice,nám.; Kutná Hora,aut.st.; Kutná Hora,hl.nádr.; Malešov, Kolín,nádraží; Zruč n.Sáz.,Na Pohoří; Zruč n.Sáz.,Sázavan; Čáslav,aut.st.	
Přestupní uzly BUS x VLAK	<b>Zastávka BUS</b>	<b>Stanice / zastávka VLAK</b>
	Čáslav,žel.st.	Čáslav
	Černíny,Bahno	Černíny
	Hlízov,u pomníku	Hlízov
	Kácov,žel.zast.	Kácov
	Kolín,nádraží	Kolín
	Kutná Hora,hl.nádr.;	Kutná Hora hlavní nádraží
	Kutná Hora,městské nádraží	Kutná Hora město
	Ledeč n.Sáz.,rozc.k žel.st.	Ledeč nad Sázavou
	Malešov,Týniště	Malešov
	Malešov,žel.st.	Malešov
	Sázava,aut.st.	Sátázava
	Starý Kolín	Starý Kolín
	Zbraslavice,žel.st.	Zbraslavice
	Zruč n.Sáz.,Sázavan	Zruč nad Sázavou zastávka
	Malešov,žel.st.	Malešov
Linky	<b>Linka</b>	<b>Trasa</b>
	687	Uhlířské Janovice - Zbraslavice - Třebětín - Ledec nad Sázavou
	771	Kácov - Rataje nad Sázavou - Sázava
	773	Sázava - Úžice - Uhlířské Janovice
	776	Zruč nad Sázavou - Vlastějovice - Zruč nad Sázavou
	778	Zruč nad Sázavou - Bohdaneč - Zbraslavice
	782	Kutná Hora - Žehušice - Vrdy
	783	Čáslav - Žehušice - Horka I
	784	Kutná Hora - Horka I - Vrdy - Čáslav
	785	Kácov - Malešov - Kutná Hora - Kolín
	786	Kutná Hora - Červené Janovice - Paběnice
	787	Uhlířské Janovice - Čestín - Zruč nad Sázavou
	788	Kutná Hora - Červené Janovice - Třebětín
	803	Kutná Hora,Žižkov - Kutná Hora,Sedlec - Bernardov - Chvaletice

	805	Zruč nad Sázavou - Zbraslavice - Kutná Hora - Kolín		
Denní výkony	<b>Typ dne</b>	<b>Km</b>	<b>Typ dne</b>	<b>Km</b>
	Pracovní den	5 487	Sobota	158
	Prázdniny	5 487	Neděle	158
Vozy (ranní špička PD)	<b>Typ vozu</b>	<b>Počet vozů</b>	<b>Typ vozu</b>	<b>Počet vozů</b>
	Minibus	0	Midibus	9
	Standardní	15	Tříosý (15 m)	0
	Kloubový	0		

V průběhu platnosti závazku může dojít k následujícím změnám ve výkonech a počtu nasazených vozidel:

1) Zvýšení poptávky v relaci Kutná Hora - Kolín může vyvolat potřebu změny ve vedení linky 805, k jejímu posílení nebo v nasazení kapacitnějších vozidel. Ve dnech pracovního klidu může dojít k zavedení provozu a navýšení kilometrického proběhu až o 33 000 linkových km/rok a vypravení jednoho vozidla.

2) V turisticky zajímavých oblastech lze očekávat zvýšení poptávky po víkendovém provozu zejména na linkách 687 a 787 s navýšením provozu až o 25 000 linkových km/rok a vypravení až dvou vozidel.

### 3.3.18 B8 Poděbradsko

Dopravce	Arriva autobusy	
Města s MHD	Kolín - doprava zdarma, bez smluvní spolupráce s IDSK nebo ROPID Mladá Boleslav – jednání o integraci do PID budou zahájena na konci roku 2023, předpokládáný termín začlenění do PID je prosinec 2024 Nymburk - systém samostatné MHD zanikl s integrací oblasti Nymburska v roce 2017, linky byly nahrazeny regionálními linkami, v rámci města platí jízdní doklad vyhlášený městem Nymburk	
Hlavní přestupní uzly BUS x BUS	<b>Zastávka BUS</b> Úmyslovice, Týnec nad Labem,nám.	
Přestupní uzly BUS x VLAK	<b>Zastávka BUS</b>	<b>Stanice / zastávka VLAK</b>
	Dobšice,Libněves	Dobšice nad Cidlinou
	Chlumeck n. Cidl.,žel. st.	Chlumeck nad Cidlinou
	Křinec,žel. st.	Křinec
	Kolín,nádraží	Kolín
	Kolín,Soja	Kolín-Zálabí
	Kutná Hora,hlavní nádraží	Kutná Hora hlavní nádraží
	Kutná Hora,Sedlec,kostnice	Kutná Hora-Sedlec
	Městec Králové,žel.st.	Městec Králové
	Mladá Boleslav,aut.st.	Mladá Boleslav město
	Nepřevázka,křižovatka	Nepřevázka
	Nymburk,hl. n.	Nymburk hlavní nádraží
	Poděbrady, Velké Zboží,žel. st.	Velké Zboží
	Poděbrady,žel.st.	Poděbrady
	Rožďalovice,žel. st.	Rožďalovice
	Týnec n. L.,u mostu	Týnec nad Labem
Linky	<b>Linka</b>	<b>Trasa</b>

	463	Mladá Boleslav - Dobruška - Rožďalovice - Městec Králové		
	533	Kutná Hora - Týnec nad Labem - Chlumecko nad Cidlinou		
	534	Kolín - Týnec nad Labem - Labské Chrástky		
	535	Kolín - Konárovice - Týnec nad Labem - Hlavečnick		
	536	Kolín - Býchory - Žiželice		
	537	Kolín - Býchory - Jestřabí Lhota		
	538	Městec Králové - Křinec		
	539	Poděbrady - Křečkov		
	540	Poděbrady - Úmyslovice - Dymokury - Záhornice		
	541	Nymburk - Úmyslovice - Městec Králové - Dlouhopolsko		
	542	Poděbrady - Dymokury - Rožďalovice		
	543	Poděbrady - Opolany - Hradčany		
	598	Poděbrady - Opočnice - Městec Králové - Kněžice		
	599	Městec Králové - Dobšice		
Denní výkony	<b>Typ dne</b>	<b>Km</b>	<b>Typ dne</b>	<b>Km</b>
	Pracovní den	7326,885	Sobota	1446,996
	Prázdniny	7326,885	Neděle	1568/156
Vozy (ranní špička PD)	<b>Typ vozu</b>	<b>Počet vozů</b>	<b>Typ vozu</b>	<b>Počet vozů</b>
	Minibus	0	Midibus	0
	Standardní	28	Třiosý (15 m)	0
	Kloubový			

V průběhu platnosti závazku může dojít k následujícím změnám ve výkonech a počtu nasazených vozidel:

- 1) V souvislosti s vyhodnocením přepravní víkendové poptávky po integraci Královéměstceka může dojít na lince 599 k poklesu až o cca 11664 linkových km/rok (nevypravení jednoho vozidla+řidiče).
- 2) V souvislosti se zlepšením návaznosti v uzlu Městec Králové, žel.st. prodloužení linky 599 ze zastávky "Městec Králové, nám." do zastávky "Městec Králové, žel.st." může dojít k nárůstu km výkonů na lince 599 až o cca 3600 linkových km/rok.
- 3) V návaznosti na možné další vyhodnocení provozu trati 062 může dojít na lince 538 k zavedení víkendového provozu čítající 4 páry spojů s předpokládaným nárůstem km výkonů až o cca 19100 linkových km/rok s předpokládaným nárůstem vypravení jednoho vozu i řidiče v SO+NE (vypravení jednoho vozidla a řidiče).
- 4) V souvislosti s rostoucí přepravní poptávkou může dojít na lince 463 k zavedení jednoho párů spojů v úseku Rožďalovice - Městec Králové s předpokládaným nárůstem km výkonů až o 10000 linkových km/rok.
- 5) V souvislosti s rostoucí přepravní poptávkou může dojít na lince 463 k zavedení jednoho párů spojů v úseku Záhornice - Městec Králové s předpokládaným nárůstem km výkonů až o 3100 linkových km/rok.
- 6) V souvislosti s výstavbou v obci Záhornice v oblasti zastávky "U Hřiště" může dojít na lince 540 k prodloužení spojů o jednu zastávku do zastávky "Záhornice, U Hřiště" s předpokládaným nárůstem km výkonů až o 3600 linkových km/rok.
- 7) V souvislosti s rostoucí poptávkou přepravy z/do Dymokury (rozdávající se škola a v budoucnu se předpokládá výstavba průmyslového areálu a vzniku nových pozic) může dojít na lince 540 k prodloužení spojů o úsek Dymokury - Záhornice s předpokládaným nárůstem km výkonů až o 15500 linkových km/rok.

8) V souvislosti s rostoucí poptávkou o víkendu v relaci Poděbrady - Dymokury může dojít k doplnění jednoho páru spojů na lince 542 v SO+NE s předpokládaným nárůstem km výkonů až o 5700 linkových km/rok.

### 3.3.19 C1 Horoměřicko

Dopravce	ČSAD MHD Kladno a.s.			
Města s MHD	Kladno - systém MHD byl od 1. 9. 2022 vyňat ze systému PID z důvodu nepřistoupení Statutárního města Kladna ke smlouvě o zajišťování a financování dopravní obslužnosti se Středočeským krajem Kralupy nad Vltavou - systém samostatné MHD zanikl s integrací oblasti Mělnicka v roce 2016, linky byly nahrazeny regionálními linkami PID Praha – plná integrace v systému PID Slaný - systém samostatné MHD zanikl s integrací oblasti Slánska v roce 2018, linky byly nahrazeny regionálními linkami PID			
Hlavní přestupní uzly BUS x BUS	<b>Zastávka BUS</b> Velké Přílepy; Horoměřice			
Přestupní uzly BUS x VLAK	<b>Zastávka BUS</b>	<b>Stanice / zastávka VLAK</b>		
	Kralupy n.Vlt.,Minice	Kralupy n.Vlt.-Minice		
	Kralupy n.Vlt.,žel.st.	Kralupy n.Vltavou		
	Libčice n.Vlt.,žel.st.	Libčice n.Vltavou		
	Libčice n.Vlt.,žel.zast.Letky	Libčice n.Vltavou-Letky		
	Lichoceves,Noutonice,Nádraží	Noutonice		
	Praha,Nádraží Podbaba	Praha-Podbaba		
	Praha,Sedlecký přívoz	Praha-Sedlec		
	Roztoky,nádraží	Roztoky u Prahy		
	Zákolany	Zákolany; Zákolany,zast.		
Linky	<b>Linka</b>	<b>Trasa</b>		
	316	Praha,Bořislavka - Kralupy n.Vlt.,Žel.st.		
	340	Praha,Dejvická - Roztoky,Levý Hradec		
	350	Praha,Dejvická - Kladno,OAZA		
	356	Praha,Bořislavka - Statenice - Praha,Letiště		
	359	Praha,Suchdol - Roztoky,Bělina		
	409	Praha,Suchdolské náměstí - Velké Přílepy,Roztocká		
	456	Libčice nad Vltavou - Koleč - Slaný		
	622	Číčovice - Kladno		
	954	Praha,Vítězné náměstí - Číčovice,Velké Číčovice		
Denní výkony	<b>Typ dne</b>	<b>Km</b>	<b>Typ dne</b>	<b>Km</b>
	Pracovní den	7 791	Sobota	2 248
	Prázdniny	6 321	Neděle	2 248
Vozy (ranní špička PD)	<b>Typ vozu</b>	<b>Počet vozů</b>	<b>Typ vozu</b>	<b>Počet vozů</b>
	Minibus	0	Midibus	7
	Standardní	20	Třiosý (15 m)	0
	Kloubový	9		

V průběhu platnosti závazku může dojít k následujícím změnám ve výkonech a počtu nasazených vozidel:

- 1) V souvislosti s výstavbou v oblasti může dojít ke zkrácení intervalu v úseku Praha – Velké Přílepy – Lichoceves. Nárůst výkonů může být až o 558 000 linkových km/rok a nárůst až 4 vozů typu KbN.
- 2) V souvislosti s úpravou vedení trasy v Kralupech nad Vltavou může dojít na lince 316 k nárůstu až o 50 000 linkových km/rok s nárůstem až o 2 vypravované vozy.
- 3) V souvislosti s výstavbou v oblasti může dojít v přepravních špičkách ke zkrácení intervalu v úseku Praha – Roztoky. Nárůst výkonů může být až 281 600 linkových km/rok a nárůst až 3 vozů typu SdN.
- 4) V souvislosti s rekonstrukcí průtahu městem Roztoky může dojít k úpravě vedení spojů linky 359 zajížděnou přes zastávku Roztoky, Levý Hradec. Nárůst výkonů může být až 7680 linkových km/rok bez nárůstu vozů.
- 5) V souvislosti se zavedením víkendového provozu na lince 359, může dojít k nárůstu až o 30 000 linkových km/rok bez nárůstu vozů.
- 6) Z důvodu rozšíření provozu k železniční zastávce v Úholičkách může dojít na lince 409 k nárůstu až o 88 520 linkových km/rok bez dopadu na počet vypravovaných vozů.
- 7) Z důvodu vysoké poptávky cestujících především v časech školní dojížděky v úseku Holubice – Libčice nad Vltavou a také možného nárůstu poptávky cestujících v souvislosti s obsluhou obce Otovovice může dojít k posílení provozu linky 456. Předpokládaný nárůst km výkonů linky 456 až 43 500 linkových km/rok, vypravení vozidel může vzrůst až o 1 autobus kategorie MdN.
- 8) Z důvodu zavedení prázdninového provozu na lince 356 (v úseku Statenice - Letiště) může dojít k nárůstu až o 12 000 linkových km/rok a 2 vozy typu SdN.
- 9) Z důvodu zavedení víkendového provozu na lince 356 (v úseku Statenice - Letiště) může dojít k nárůstu až o 29 600 linkových km/rok a 2 vozy typu SdN.
- 10) V souvislosti s výstavbou v oblasti Horoměřic může dojít ke zkrácení intervalu na lince 356 v úseku Praha – Horoměřice. Nárůst výkonů může být až o 54 000 linkových km/rok a nárůst až 2 vozů typu SdN.
- 11) V souvislosti s výstavbou v lokalitě Statenice, U hřiště může dojít k prodloužení spojů na lince 356. Nárůst výkonů může být až 24 500 linkových km/rok bez nárůstu vozidel.
- 12) V souvislosti s možným sezonním víkendovým provozem na lince 622 může dojít k poklesu až o 5 600 linkových km/rok.
- 13) V případě nedostatečné kapacity odstavných ploch v konečné zastávce na území hl. m. Prahy může být objednavatelem nařízeno odstavování na náhradních plochách. Manipulační přejezdy na tyto plochy a zpět budou dle aktuální potřeby zapracovány do VJŘ a hrazeny postupem dle této smlouvy (jako CDDV). Objem těchto výkonů může dosáhnout max. 10% z objednávaných výkonů na území hl. m. Prahy a nebude generovat vypravení vozů navíc.

### 3.3.20 C2 Slánsko

Dopravce	ČSAD Slaný	
Města s MHD	Kladno - systém MHD byl od 1. 9. 2022 vyňat ze systému PID z důvodu nedohody Středočeského kraje se Statutárním městem Kladno o příspěvku v rámci Standardu dopravní obslužnosti Praha – plná integrace v systému PID Slaný - systém samostatné MHD zanikl s integrací oblasti Slánska v roce 2018, linky byly nahrazeny regionálními linkami PID	
Hlavní přestupní uzly BUS x BUS	<b>Zastávka BUS</b> Praha,Nádraží Veleslavín; Praha,U Hangáru; Smečno; Slaný,aut.nádr; Stehelčevy; Brandýsek; Hofešovice; Panenský Týnec; Drnek; Srbeč	
Přestupní uzly BUS x VLAK	<b>Zastávka BUS</b> Brandýsek,žel.st.	<b>Stanice / zastávka VLAK</b> Brandýsek

	Klobuky,Páleček	Páleček		
	Klobuky,ObÚ	Klobuky v Čechách		
	Kněževés,U Nádraží	Středokluky		
	Královice,rozc.	Královice u Zlonic		
	Louny,aut.nádr.	Louny střed		
	Nové Strašecí,žel.st.	Nové Strašecí		
	Praha,Nádraží Veveslavín	Praha-Veslavín		
	Rakovník,aut.st.	Rakovník		
	Rynholec	Rynholec		
	Řevničov,žel.st.	Řevničov		
	Slaný,žel.st.	Slaný		
	Slaný,žel.zast. předměstí	Slaný předměstí		
	Stochov,Slovanka	Stochov		
	Vrbčany,žel.zast.Vraný	Vrbčany		
	Zlonice,Pejšova	Zlonice		
Linky	<b>Linka</b>	<b>Trasa</b>		
	342	Praha,Nádraží Veveslavín - Brandýsek - Slaný,Žel.st.		
	388	Praha,Nádraží Veveslavín - Slaný,Arbesova		
	389	Praha,Nádraží Veveslavín - Slaný - Louny,Luna		
	580	Slaný - Mšec - Řevničov - Rakovník		
	583	Milý - Nové Strašecí - Řevničov		
	586	Slaný - Drnek - Nové Strašecí		
	587	Slaný - Tuřany - Libušín		
	588	Slaný - Srbeč - Milý		
	589	Kvílice - Hořešovice - Líský		
	590	Vraný - Slaný - Nové Strašecí		
	591	Vraný - Klobuky		
	592	Slaný - Klobuky - Panenský Týnec		
Denní výkony	<b>Typ dne</b>	<b>Km</b>	<b>Typ dne</b>	<b>Km</b>
	Pracovní den	10 515,228	Sobota	2 344,764
	Prázdniny	10 515,228	Neděle	2 344,764
Vozy (ranní špička PD)	<b>Typ vozu</b>	<b>Počet vozů</b>	<b>Typ vozu</b>	<b>Počet vozů</b>
	Minibus	0	Midibus	0
	Standardní	27	Třiosý (15 m)	6
	Kloubový	0		

V průběhu platnosti závazku může dojít k následujícím změnám ve výkonech a počtu nasazených vozidel:

1) V souvislosti se zavedením přímých spěšných vlaků Praha - Slaný může dojít k poklesu poptávky cestujících v této relaci. Předpokládaný úbytek km výkonů linky 388 až 261 640 linkových km/rok, vypravení vozidel může klesnout až o 4 autobusy kategorie SdN+. Předpokládaný termín realizace prosinec 2026.



- 2) Pokud budou zavedeny přímé spěšné vlaky Praha - Slaný, může dojít k optimalizaci linkového vedení. Až 100 % zbylých linkových km na lince 388 může být převedeno na linku 389. Beze změny počtu vypravených vozidel.
- 3) Pokud budou zavedeny přímé spěšné vlaky Praha - Slaný, může dojít k optimalizaci linkového vedení. Linka 389 může být přetrasována přes zastávku „Praha, U Hangáru“ (dnes jezdí přímo po dálnici D7). Předpokládaný nárůst km výkonů linky 389 až 18 000 linkových km/rok, vypravení vozidel beze změny.
- 4) V případě spuštění provozu na nově modernizované železniční trati Praha – Kladno včetně úseku do centra Prahy dojde k odstranění neefektivní souběhu linek 342, 388 a 389 v úseku Praha, Dlouhá Míle - Praha, Nádraží Veleslavín s rychlodráhou. Předpokládaný úbytek km výkonů linek 342, 388 a 389 až 136 240 linkových km/rok, vypravení vozidel může klesnout až o 1 autobus kategorie SdN+ (autobus délky 15 metrů) a o 1 standardní autobus. Předpokládaný termín realizace prosinec 2029.
- 5) V případě nezavedení přímých spěšných vlaků Praha - Slaný může dojít k nárůstu poptávky cestujících z důvodu stále rostoucí dojížděky z města Slaný a okolních obcí do hlavního města Prahy. Předpokládaný nárůst km výkonů linky 388 až 153 600 linkových km/rok, vypravení vozidel může vzrůst až o 3 autobusy kategorie SdN+.
- 6) Z důvodu velmi silné poptávky cestujících během víkendových dní může dojít k posílení linek 388 a 389 během sobot, nedělí a státních svátků. Předpokládaný nárůst km výkonů linek 388 a 389 až 45 000 linkových km/rok, vypravení vozidel beze změny (budou využita vozidla, která jsou nasazována v pracovní dny).
- 7) V rámci zlepšení kvality víkendového spojení je možné posílení víkendového provozu na lince 580. Intervaly mezi spoji by byly prodlouženy ze stávajících 240 minut na 120 minut. Předpokládaný nárůst km výkonů linky 580 až 36 300 linkových km/rok, vypravení vozidel beze změny (budou využita vozidla, která jsou nasazována v pracovní dny).
- 8) Pokud budou zavedeny přímé spěšné vlaky Praha - Slaný, může dojít k optimalizaci linkového vedení. Linka 580 může být přetrasována přes zastávku „Slaný, žel. st.“, kde bude navázána na nové vlaky. Předpokládaný nárůst km výkonů linky 580 až 6 100 linkových km/rok, vypravení vozidel beze změny.
- 9) Na základě požadavků obcí a cestujících je uvažováno s přetrasováním linky přes městys Mšec. Předpokládaný nárůst km výkonů linky 586 až 29 950 linkových km/rok, vypravení vozidel beze změny.
- 10) Z důvodu dlouhodobého požadavku města Nové Strašecí na snížení rozsahu počtu spojů a tím snížení nákladů v rámci standardů dopravní obslužnosti může dojít k redukci spojů na lince 586. Předpokládaný úbytek km výkonů linky 586 až 28 670 linkových km/rok, vypravení vozidel beze změny.
- 11) V souvislosti s přetrasováním linky 580 (bod 8) může dojít ke zrušení víkendových spojů linky 587, protože budou plně nahrazeny spoji linky 580. Předpokládaný úbytek km výkonů linky 587 až 2 900 linkových km/rok, vypravení vozidel beze změny.
- 12) Z důvodu úpravy silniční sítě v souvislosti se zkapacitněním silnice I/7 na D7 u Lotouše bude muset být upravena trasa linky 588. Nově bude trasována přes obec Byseň. Předpokládaný nárůst km výkonů linky 588 až 3 950 linkových km/rok, vypravení vozidel beze změny.
- 13) Pokud budou zavedeny přímé spěšné vlaky Praha - Slaný, může dojít k optimalizaci linkového vedení. Linka 588 může být přetrasována přes zastávku „Slaný, žel. st.“, kde bude navázána na nové vlaky. Předpokládaný nárůst km výkonů linky 588 až 5 900 linkových km/rok, vypravení vozidel beze změny.
- 14) V souvislosti s možným zastavením osobní dopravy na trati 110 mezi městy Slaný a Louny (linka S40/U40) může dojít k optimalizaci linkového vedení autobusových linek. Linka 590 by byla prodloužena přes obce Vrbičany, Klobuky, Úherce do Panenského Týnce. Předpokládaný nárůst km výkonů linky 590 až 68 700 linkových km/rok, vypravení vozidel může vzrůst až o 2 autobusy kategorie SdN+.
- 15) V rámci zlepšení kvality víkendového spojení a také optimalizace linkového vedení v souvislosti se zastavením osobní dopravy na trati 110 je možné posílení víkendového provozu. Intervaly mezi spoji by byly prodlouženy ze stávajících 240 minut na 120 minut. Předpokládaný nárůst km výkonů linky 590 až 41 500 linkových km/rok, vypravení vozidel beze změny (budou využita vozidla, která jsou nasazována v pracovní dny).

16) Z důvodu dlouhodobého požadavku města Stochov na zajíždění do zastávky „Stochov, nám.“ je možné zavedení závleku linky 590 do této zastávky. Předpokládaný nárůst km výkonů linky 590 až 11 300 linkových km/rok, vypravení vozidel beze změny.

17) V souvislosti s možným zastavením osobní dopravy na trati 110 mezi městy Slaný a Louny (linka S40/U40) může dojít k optimalizaci linkového vedení autobusových linek. Linka 591 bude plně nahrazena linkou 590. Všechny km výkony budou převedeny na linku 590, vypravení vozidel beze změny.

18) V souvislosti s možným zastavením osobní dopravy na trati 110 mezi městy Slaný a Louny (linka S40/U40) může dojít k optimalizaci linkového vedení autobusových linek. Linka 592 bude z Klobuk odkloněna přes Telce, Peruc do Loun. V úseku Slaný – Klobuky dojde k posílení provozu v pracovní dny a zavedení víkendového provozu. Předpokládaný nárůst km výkonů linky 590 až 230 300 linkových km/rok, vypravení vozidel beze změny, vypravení vozidel může vzrůst až o 3 autobusy kategorie SdN+.

19) V případě nedostatečné kapacity odstavňích ploch v konečné zastávce na území hl. m. Prahy může být objednavatelem nařízeno odstavování na náhradních plochách. Manipulační přejezdy na tyto plochy a zpět budou dle aktuální potřeby zapracovány do VJŘ a hrazeny postupem dle této smlouvy (jako CDDV). Objem těchto výkonů může dosáhnout max. 10% z objednávaných výkonů na území hl. m. Prahy a nebude generovat vypravení vozů navíc.

### 3.3.21 C3 Berounsko

Dopravce	ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s.r.o.	
Města s MHD	Beroun - systém samostatné MHD zanikl s integrací oblasti Berounska v roce 2020, linky byly nahrazeny regionálními linkami PID, v rámci města platí jízdní doklad vyhlášený městem Beroun Hořovice - systém samostatné MHD zanikl s integrací oblasti Berounska v roce 2020, linky byly nahrazeny regionálními linkami PID Kladno - systém MHD byl od 1. 9. 2022 vyňat ze systému PID z důvodu nepřistoupení Statutárního města Kladna ke smlouvě o zajišťování a financování dopravní obslužnosti se Středočeským krajem Praha – plná integrace v systému PID	
Hlavní přestupní uzly BUS x BUS	<b>Zastávka BUS</b> Beroun,Aut.nádr.; Beroun,U Černého koně; Loděnice; Beroun,Sídliště; Řevnice,nádr.; Černošice,žel.zast.	
Přestupní uzly BUS x VLAK	<b>Zastávka BUS</b>	<b>Stanice / zastávka VLAK</b>
	Beroun,autobusové nádraží	Beroun
	Černošice,žel.zast.	Černošice
	Černošice,Mokropsy žel.zast.	Černošice-Mokropsy
	Jinočany,Nádraží	Jinočany
	Liteň,kino	Liteň
	Liteň,Leč,rozc.	Skuhrov pod Brdy
	Nižbor,odb.žel.st.	Nižbor
	Nižbor,Žloutkovice	Žloutkovice
	Nučice,Nádraží	Nučice
	Nučice,žel.zast.	Nučice zast.
	Osov,žel.zast.	Osov
	Praha,Nádraží Radotín	Praha-Radotín
	Rudná,U Nádraží	Rudná u Prahy
	Řevnice,nádraží	Řevnice

	Vižina		Vižina	
	Vráž,rozc.k žel.st.		Vráž u Berouna	
	Všeradice,žel.zast.		Všeradice	
Linky	<b>Linka</b>	<b>Trasa</b>		
	308	Praha,Zličín - Nučice,Prokopská náves		
	309	Praha,Zličín - Choteč - Praha,Nádraží Radotín		
	310	Praha,Zličín - Rudná,Zdravotní středisko		
	311	Praha,Zličín - Řevnice,nádraží		
	313	Praha,Nádraží Radotín - Černošice,Žel.zast.		
	380	Praha,Kukulova/Vypich - Králův Dvůr,Počaply		
	384	Praha,Zličín - Hořovice,nám.B.Němcové		
	394	Praha,Nové Butovice - Zdice,náměstí		
	415	Praha,Sídlíště Radotín - Karlík		
	425	Mořinka - Beroun - Koněprusy - Králův Dvůr		
	631	Nižbor - Beroun - Suchomasty - Všeradice		
	632	Řevnice - Všeradice - Hostomice		
	633	Beroun - Tetín - Liteň		
	636	Loděnice - Železná - Chyňava		
	637	Řevnice - Beroun - Nový Jáchymov - Kublov		
	638	Všeradice - Beroun - Skryje - Branov		
	649	Nižbor,Stradonice - Nižbor,Žloutkovice		
	664	Černošice - Vonoklasy		
	751	Řevnice - Mořina		
	861	Beroun,Autobusové nádraží - Beroun,Jungmannova - Beroun,Autobusové nádraží		
	862	Beroun,Autobusové nádraží - Beroun,Wagnerovo náměstí- Beroun,Autobusové nádraží		
	951	Praha, Chaplinovo náměstí - Dobřichovice,Pošta		
	952	Praha,Sídlíště Řepy - Beroun,sídlíště		
Denní výkony	<b>Typ dne</b>	<b>Km</b>	<b>Typ dne</b>	<b>Km</b>
	Pracovní den	16 965	Sobota	5 430
	Prázdniny	16 366	Neděle	5 424
Vozy (ranní špička PD)	<b>Typ vozu</b>	<b>Počet vozů</b>	<b>Typ vozu</b>	<b>Počet vozů</b>
	Minibus	1	Midibus	0
	Standardní	36	Třiosý (15 m)	14
	Kloubový	9		

V průběhu platnosti závazku může dojít k následujícím změnám ve výkonech a počtu nasazených vozidel:

1) Pokračování výstavby ve městě Berouně v oblasti „Na Máchovně a okolí“ a na území města Králův Dvůr v oblasti Zahořan může vyvolat potřebu zavedení nové linky PID v trase „Beroun, Autobusové nádraží – Beroun, Sídlíště – lokalita Na Máchovně/Zahořany“. Kilometrické výkony narostou až o 41933 linkových km/rok a nárůst jednoho vozidla v pracovní dny.

2) Pokračování výstavby ve městě Berouně v oblasti „Závodí“ může vyvolat potřebu zavedení nové linky PID v trase „Beroun, Autobusové nádraží – Beroun, Wagnerovo náměstí – Nová lokalita závodí“ Kilometrické výkony narostou až o 79857 linkových km/rok a nárůst jednoho vozidla celotýdně.

3) Pokračování výstavby v obcích na trase linky 380 a zvyšování počtu zaměstnanců v obsluhovaných komerčních zónách může vyvolat potřebu posílení linky 380 až na interval 15 minut v přepravních špičkách pracovních dnů a v ostatních obdobích až na interval 30 minut. Kilometrické výkony narostou až o 661489 linkových km/rok a počet vypravovaných vozidel naroste až o 7 kloubových vozidel v přepravních špičkách pracovních dnů a až o 4 kloubová vozidla v ostatních obdobích.

4) Navyšování počtu žáků dopravovaných z oblasti Vysoký Újezd až Bubovice linkou 425 do ZŠ a SŠ Loděnice a Beroun může vyvolat potřebu zajištění nových školních spojů ve dnech školního vyučování. Kilometrické výkony narostou až o 63632 linkových km/rok a vypravení o jedno standardní vozidlo.

5) Navyšování počtu žáků dopravovaných linkou 631 do ZŠ a SŠ v Berouně může vyvolat potřebu zajištění nových školních spojů ve dnech školního vyučování. Kilometrické výkony narostou až o 61757 linkových km/rok a vypravení o jedno standardní vozidlo.

6) Dokončení výstavby v oblasti Vysoký Újezd může vyvolat potřebu zavedení vložených spojů linky 311 v trase Nučice, Nádraží – Vysoký Újezd – Lužce navázaných na příjezdy/odjezdy vlaků ve stanici Nučice či zastávce Nučice, zastávka. Kilometrické výkony narostou až o 120373 linkových km/rok a nárůst až dvou vypravovaných standardních vozidel v přepravních špičkách pracovních dnů a jednoho standardního vozidla v ostatních obdobích.

7) Dokončení výstavby v oblasti Vysoký Újezd/Nučice/Mezouň může vyvolat potřebu zavedení nových spojů linky 311 a to doplnění stávajících spojů až na interval 15 minut v přepravních špičkách pracovních dnů, 30 minut v přepravním sedle pracovních dnů a 120 minut v ostatních obdobích. Kilometrické výkony narostou až o 578699 linkových km/rok a nárůst až o 5 vypravovaných standardních vozidel v přepravních špičkách pracovních dnů a až o 3 standardní vozidla v ostatních obdobích.

8) V návaznosti na dokončení výstavby v Nučicích a pokračování výstavby v Jinočanech (včetně nové komerční zóny na hranici obce Jinočany a hl. m. Prahy) může dojít k nárůstu výkonů na linkách 309 a 310 v úseku Nučice (Tachlovice) – Zličín až o 94997 linkových km/rok a nárůst o 1 vozidlo celotýdně a jedno další vozidlo v přepravních špičkách pracovního dne.

9) V případě zprovoznění nového úseku silnice II/118 (úsek D0 až křižovatka Tachlovice/Jinočany) může dojít k navýšení výkonů změnou trasy linek 309 a 310 až o 198750 linkových km/rok a nárůst 1 vypravovaného vozidla celotýdně.

10) V průběhu závazku může dojít k poklesu kilometrických výkonů na linkách 384 a 394 vlivem zřízení zastávky v Plzeňské ulici v Králově Dvoře ve směru Zličín zrušením zajíždění neukončených spojů přes zastávku Králův Dvůr, Počaply. Pokles km výkonů je až 2130 linkových km/rok.

11) V návaznosti na změny časových poloh vlaků na trati 171 (Praha – Radotín – Černošice – Beroun) může v průběhu závazku dojít k navýšení km výkonů linek 309,313,415 a 664 z důvodu navýšení manipulačních přejezdů nebo vyrovnávacích spojů až o 21780 linkových km /rok bez nárůstu vypraveného vozidla.

12) V návaznosti na dokončení bytové výstavby nových lokalit (Na Vinici a K Lomu) v Nučicích může dojít k nárůstu kilometrických výkonů na lince 308 až o 75468 linkových km/rok a k nárůstu až o 1 vypravované vozidlo v pracovní dny.

13) V případě dopravní potřeby vyvolané nárůstem trvale žijících obyvatel v části obce Bítov (obec Koněprusy) a Litohlavy (obec Králův Dvůr) může dojít k zavedení nové linky PID v trase Beroun – Králův Dvůr – Bítov – Koněprusy. Nárůst km výkonů až o 44544 linkových km/rok a o 1 standardní vozidlo v pracovní dny.

14) V návaznosti na pokračující velkou výstavbu obytných domů na trase linky 394 může v průběhu závazku dojít ke zkrácení intervalu v návozných směrech a zavedení provozu v sobotu a neděli. Předpokládá se zkrácení intervalu v ranní špičce pracovních dnů až na interval 5 minut, v odpolední přepravní špičce až na interval 7,5 minuty, v přepravním sedle a večerním období pracovního dne na interval 30 minut. Zavedení

provozu v sobotu a neděli v intervalu až 30 minut. Nárůst km výkonů až o 1099255 linkových km/rok. Nárůst vypravovaných vozidel až o 7 Sd+ autobusů. v přepravních špičkách pracovních dnů, až o 2 Sd+ vozidla v sedle a večerním období pracovního dne a až o 4 Sd+ vozidla v sobotu a neděli.

15) V návaznosti na výstavbu v obci Loděnice (část směr obec Vráž) a na výstavbu v části Závodí v Berouně může dojít k posílení provozu linky 384 na interval 15 minut v přepravních špičkách pracovního dne a až na interval 30 minut v ostatních obdobích. Nárůst km výkonů až o 819880 linkových km/rok a nárůst počtu vozidel až o 5 Sd+ vozidel.

16) V návaznosti na zvýšení přepravní poptávky na lince 952 může dojít v průběhu závazku na rozšíření provozu a případně i prodloužení linky do Zdic. Nárůst km výkonů se předpokládá až o 61414 km ročně a 1 standardní vypravované vozidlo v nočním období.

17) V návaznosti na rozvoj komerční výstavby podél silnice II/605 a D5 u obce Chrástany může dojít v průběhu závazku k zavedení nové linky PID Praha – Chrástany (nová KZ) – Rudná (nebo k úpravě trasy a rozšíření provozu linky 308). Předpokládaný nárůst km výkonů až o 84885 linkových km/rok a navýšení počtu vypravovaných vozidel o 2 vozidla standardní v přepravních špičkách pracovních dnů a jedno standardní vozidlo v ostatních obdobích.

18) V návaznosti na zvýšení přepravní poptávky může dojít k navýšení km výkonů na lince 636 o 19876 linkových km/rok bez dopadu na počet vypravovaných vozidel.

19) V případě zvýšení poptávky cestujících (zejména z důvodu turistického ruchu) může dojít k nárůstu km výkonů na trase Beroun – Tetín – Koněprusy (vybrané spoje Koněprusy, jeskyně – linky 633,637,638) až o 46379 linkových km/rok a až o 1 vypravované standardní vozidlo.

20) Z důvodu zvýšené poptávky o sobotách, nedělích a svátcích v období 1.4.-31.10. může dojít v tyto dny k zavedení linky PID v trase Loděnice – Svatý Jan pod Skalou – Bubovice – Loděnice . Předpokládaný nárůst km výkonů je až o 10308 linkových km/rok a jedno vypravené standardní vozidlo v sobotu, neděli a svátek v období od 1.4. do 31.10.

21) Navýšování počtu žáků dopravovaných linkami 637 a 638 do ZŠ v Králově Dvoře a SŠ v Berouně může vyvolat potřebu zajištění nových školních spojů ve dnech školního vyučování. Kilometrické výkony narostou až o 91581 linkových km/rok a vypravení o až dvě standardní vozidla.

22) Zvýšení počtu dojíždějících žáků z obcí Nučice, Tachlovice, Dobříč a Jinočany do ZŠ na území Prahy 13 může vyvolat v průběhu závazku zavedení nové školní linky PID v trase Nučice – Praha. Kilometrické výkony narostou až o 33385 linkových km/rok a 1 standardní vypravované vozidlo ve dnech školního vyučování.

23) V návaznosti na zvýšenou poptávku obyvatel obcí Jinočany, Zbuzany a Tachlovice a z důvodu nepřetržitého provozu v komerční zóně na rozhraní Prahy a Jinočan může dojít v průběhu závazku ke zřízení nové noční linky PID v trase Praha – Ořech – Zbuzany – Jinočany (vybrané spoje až do zastávky Nučice, Prokopská náves). Nárůst km výkonů až o 37899 linkových km/rok a až jednoho standardního vozidla v nočním období celotýdenně.

24) V průběhu závazku může dojít k omezení provozu linek 861 a 862 až o 41216 linkových km/rok.

25) V průběhu závazku může dojít ke zřízení nové linky PID v trase (Mořina) – Karlštejn – Liteň – Řevnice k uspokojení dopravních potřeb obcí Karlštejn a Liteň (škola, lékař, zájmové kroužky apod.) Nárůst km výkonů bude až o 96057 linkových km/rok a jednoho vypraveného standardního vozidla v pracovní dny.

26) V průběhu závazku může dojít vlivem zvýšené zástavby ve Vysokém Újezdu (podél silnice III/10120) k navýšení kilometrických výkonů linky 313 (závlakem přes Vysoký Újezd) až o 156704 linkových km/rok bez dopadu na počet vozů.

27) V průběhu závazku může dojít na lince 649 k navýšení km výkonů z důvodu zlepšení obsluhy v obci Nižbor včetně zavedení obsluhy oblasti u hradu až o 46311 linkových km/rok a navýšení až o jedno vozidlo celotýdenně.

28) V průběhu závazku může dojít k navýšení výkonů z důvodu obsluhy Koněpruských jeskyní vždy od 1.4. do 31.10. až o 9987 linkových km/rok, a až o jedno vozidlo (primárně budou využity vozy s dlouhou přestávkou na linkách 384 v Králově Dvoře a linek 631,633,637 a 638 v zastávce Beroun, Autobusové nádraží).

29) V průběhu závazku může dojít k posílení provozu linky 632 v sobotu a neděli až o 7614 linkových km/rok bez dopadu na počet vypravovaných vozidel.

30) V průběhu závazku může dojít k omezení provozu linky 632 v pracovní dny z důvodu posílení vlaků na souběžné žel. trati až o 36096 linkových km/rok.

31) V průběhu závazku může dojít k omezení počtu spojů na lince 631, které zajíždějí přes zastávky Beroun, Brožíkova/Beroun, Školní náměstí. Pokles kilometrických výkonů může být až o 6820 linkových km/rok bez dopadu na počet vypravovaných vozů.

32) V návaznosti na změny časových poloh vlaků na trati 171 (Praha – Radotín – Černošice – Beroun) může v průběhu závazku dojít k navýšení km výkonů linek 631,633,637 a 638 z důvodu navýšení manipulačních přejezdů nebo vyrovnávacích spojů až o 51630 linkových km/rok bez nárůstu vypraveného vozidla.

33) V případě nedostatečné kapacity odstavných ploch v konečné zastávce na území hl. m. Prahy může být objednavatelem nařízeno odstavování na náhradních plochách. Manipulační přejezdy na tyto plochy a zpět budou dle aktuální potřeby zapracovány do VJŘ a hrazeny postupem dle této smlouvy (jako CDDV). Objem těchto výkonů může dosáhnout max. 10% z objednávaných výkonů na území hl. m. Prahy a nebude generovat vypravení vozů navíc.

### 3.3.22 C4 Čáslavsko

Dopravce	ARRIVA autobusy a.s.	
Města s MHD	Čáslav - systém samostatné MHD zanikl s integrací oblasti Čáslavska v roce 2022, linky byly nahrazeny regionálními linkami PID Kutná Hora - většina linek samostatné MHD zanikla s integrací oblasti Kutnohorska v roce 2021, zbývající dvě linky smluvně zajištěny městem Kutná Hora do 31. 3. 2025 integrovány do PID se samostatným jednotlivým tarifem, který je uznáván na všech regionálních linkách PID na území města Kutná Hora Praha – plná integrace v systému PID	
Hlavní přestupní uzly BUS x BUS	<b>Zastávka BUS</b> Zbraslavice,nám.; Uhlířské Janovice,nám.; Kutná Hora,aut.st.; Kutná Hora,hl.nádr.; Malešov; Zruč n.Sáz.,Na Pohoří; Zruč n.Sáz.,Sázavan; Čáslav,aut.st.; Heřmanův Městec,nám.	
Přestupní uzly BUS x VLAK	<b>Zastávka BUS</b>	<b>Stanice / zastávka VLAK</b>
	Čáslav,žel.st.	Čáslav
	Golčův Jeníkov,žel.zast.	Golčův Jeníkov město
	Golčův Jeníkov,žel.st.rozc.	Golčův Jeníkov
	Chrudim,aut.st.	Chrudim
	Kutná Hora,hlavní nádraží	Kutná Hora hlavní nádraží
	Kutná Hora,Sedlec,kostnice	Kutná Hora-Sedlec
	Malešov,žel.st.	Malešov
	Rataje nad Sázavou,Mirošovice	Mirošovice u Rataj nad Sázavou
	Rataje nad Sázavou, žel.zast.předměstí	Rataje nad Sázavou předměstí
	Sázava,aut.st.	Sázava
	Soběšín	Soběšín
	Vlkaneč,ZŠ	Vlkaneč
	Třemošnice,aut.st.	Třemošnice

	Třemošnice,Závratec	Závratec		
	Zbraslavice,žel.st.	Zbraslavice		
	Zruč n.Sáz.,Sázavan	Zruč nad Sázavou zastávka		
	Zruč n.Sáz.,Želivec,žel.zast.	Želivec		
	Žlebské Chvalovice,žel.zast.	Žlebské Chvalovice		
	Žleby,Hráz	Žleby		
Linky	<b>Linka</b>	<b>Trasa</b>		
	402	Praha - Zruč nad Sázavou - Čáslav		
	481	Soběšín - Uhlířské Janovice - Kutná Hora - Čáslav		
	710	Čáslav - Heřmanův Městec - Chrudim		
	740	Čáslav - Bratčice - Golčův Jeníkov		
	741	Čáslav - Tupadly - Zbýšov		
	742	Čáslav - Zbýšov - Třebětín - Ledeč nad Sázavou		
	743	Čáslav - Kluky - Paběnice – Petrovice I		
	746	Čáslav - Malešov - Chlístovice - Uhlířské Janovice		
	749	Čáslav - Zbýšov - Petrovice I		
	780	Čáslav - Žleby - Třemošnice		
	781	Čáslav - Žleby - Hostovlice - Adamov		
	793	Vlašim - Radošovice - Divišov - Ostředek		
Denní výkony	<b>Typ dne</b>	<b>Km</b>	<b>Typ dne</b>	<b>Km</b>
	Pracovní den	6 559	Sobota	1063
	Prázdniny	6 559	Neděle	1063
Vozy (ranní špička PD)	<b>Typ vozu</b>	<b>Počet vozů</b>	<b>Typ vozu</b>	<b>Počet vozů</b>
	Minibus	0	Midibus	0
	Standardní	20	Tříosý (15 m)	4
	Kloubový	0		

V průběhu platnosti závazku může dojít k následujícím změnám ve výkonech a počtu nasazených vozidel:

1) V případě nedostatečné kapacity odstavných ploch v konečné zastávce na území hl. m. Prahy může být objednavatelem nařízeno odstavování na náhradních plochách. Manipulační přejezdy na tyto plochy a zpět budou dle aktuální potřeby zapracovány do VJŘ a hrazeny postupem dle této smlouvy (jako CDDV). Objem těchto výkonů může dosáhnout max. 10% z objednávaných výkonů na území hl. m. Prahy a nebude generovat vypravení vozů navíc.

2) Zvýšení poptávky v relaci Čáslav - Třemošnice může vyvolat potřebu navýšení provozu až o 66 000 linkových km/rok v pracovní dny a vypravení jednoho vozidla navíc. Ve dnech pracovního klidu může dojít k zavedení provozu a navýšení kilometrického proběhu až o 37 000 linkových km/rok a vypravení jednoho vozidla.

3) Na linkách 710 a 740 může dojít k zavedení víkendového provozu s vypravením jednoho vozidla a nárůstem kilometrového proběhu až o 20 000 linkových km/rok na lince 710 a 19 000 linkových km/rok na lince 740.

4) Z důvodu zvýšení atraktivnosti k vedení linky 402 do oblasti Čestlic přes zastávky Čestlice,Rehau - Čestlice,Zábavní park - Čestlice,Nákupní zóna - Čestlice,V oblouku (oba směry linky). Nárůst výkonů činí 10000 linkových km/rok bez dopadu na počet vypravovaných vozidel.



5) Na lince 402 může být vlivem zvýšené poptávky zkrácen interval celotýdenně v úseku Praha, Roztyly - Zruč nad Sázavou, to může vyvolat nárůst výkonů až o 180 000 linkových km/rok v pracovních dnech a nárůst vypravení vozidla o 1 SdN@ nebo 1 SdN a nárůst výkonů až o 86 000 linkových km/rok o víkendu a nárůst vypravení vozidla o 1 SdN@ nebo 1 SdN.

Na lince 481 je nutné u spojů jedoucích v úseku Soběšín - Rataje nad Sázavou nasazovat vozidla výšky

### 3.3.23 C5 Kostecko

Dopravce	ARRIVA CITY s.r.o.		
Města s MHD	Čáslav - systém samostatné MHD zanikl s integrací oblasti Čáslavska v roce 2022, linky byly nahrazeny regionálními linkami PID Kutná Hora - většina linek samostatné MHD zanikla s integrací oblasti Kutnohorska v roce 2021, zbývající dvě linky smluvně zajištěny městem Kutná Hora do 31. 3. 2025 integrovány do PID se samostatným jednotlivým tarifem, který je uznáván na všech regionálních linkách PID na území města Kutná Hora Praha – plná integrace v systému PID Říčany - doprava zdarma, ROPID zajišťuje přípravu dat a propagaci linek MHD		
Hlavní přestupní uzly BUS x BUS	<b>Zastávka BUS</b> Mukařov; Kostelec n.Č.l.,nám.; Ždánice, U Jánů; Zásmyky,nám.; Suchdol; Jevany, Penčice; Stříbrná Skalice,žel.st.; Uhlířské Janovice,nám.; Český Brod,žel.st.		
Přestupní uzly BUS x VLAK	<b>Zastávka BUS</b>	<b>Stanice / zastávka VLAK</b>	
	Bečváry,žel.st.	Bečváry	
	Církvice,žel.zast.	Církvice	
	Čáslav,žel.st.	Čáslav	
	Český Brod,žel.st.	Český Brod	
	Chocerady,Vlkovec;žel.st.	Vlkovec	
	Kutná Hora,hlavní nádraží	Kutná Hora,hl. n.	
	Kutná Hora,Sedlec,kostnice	Kutná Hora-Sedlec	
	Říčany,Radošovice,Haškova	Říčany	
	Sázava,aut.st.	Sázava	
	Stříbrná Skalice,žel.st.	Stříbrná Skalice	
Linky	<b>Linka</b>	<b>Trasa</b>	
	381	Praha,Háje - Čáslav,Obchodní centrum	
	382	Praha,Háje - Sázava,aut.st.	
	383	Praha,Háje - Chocerady	
	387	Praha,Háje - Uhlířské Janovice,nám.	
	465	Chocerady - Chocerady,Samechov	
	492	Kostelec n.Č.l. - Jevany - Černé Voděrady	
	557	Babice - Mukařov - Stříbrná Skalice	
	659	Český Brod - Kostelec n.Č.l. - Vlkanečice - Stříbrná Skalice	
	959	Praha,Háje - Kostelec n.Č.l.,Nám.	
Denní výkony	<b>Typ dne</b>	<b>Km</b>	<b>Typ dne</b> <b>Km</b>
	Pracovní den	9 148	Sobota 4 528
	Prázdniny	9 148	Neděle 4 560
	<b>Typ vozu</b>	<b>Počet vozů</b>	<b>Typ vozu</b> <b>Počet vozů</b>

Vozy (ranní špička PD)	Minibus	0	Midibus	0
	Standardní	13	Třiosý (15 m)	0
	Kloubový	19		

V průběhu platnosti závazku může dojít k následujícím změnám ve výkonech a počtu nasazených vozidel:

- 1) Zvýšení poptávky v relaci Kutná Hora - Zásmyky může vyvolat posílení linky 381 a nárůst km až o 122 000 linkových km/rok v pracovní dny a vypravení dvou vozidel navíc.
- 2) Zvýšení poptávky v relaci Praha, Háje - Kostelec n.Č.l. může vyvolat posílení linky 387 nebo 381 a nárůst km až o 95 000 linkových km/rok v pracovní dny a vypravení dvou vozidel navíc.
- 3) Zvýšení poptávky v relaci Kostelec n.Č.l. - Český Brod může vyvolat posílení a nárůst km až o 60 000 linkových km/rok a vypravení jednoho vozidla navíc celotýdenně.
- 4) V souvislosti s rozvojem obcí Tehovec, Svojetice, Struhařov a Ondřejov může dojít k posílení provozu linky 383, který vyvolá nárůst km až o 147 000 km/rok v pracovní dny a vypravení dvou vozidel navíc.
- 5) Z důvodu zlepšení dopravní obsluhy a spojení významných cílů v rámci Středočeského kraje s hlavním městem se předpokládá rozšíření provozu noční linky 959 v trase Praha - Kostelec n.Č.l. - Zásmyky. Kilometrické výkony se předpokládají až 90 000 linkových km/rok bez dopadu na vypravení.
- 6) V případě nedostatečné kapacity odstavných ploch v konečné zastávce na území hl. m. Prahy může být objednavatelem nařízeno odstavování na náhradních plochách. Manipulační přejezdy na tyto plochy a zpět budou dle aktuální potřeby zapracovány do VJŘ a hrazeny postupem dle této smlouvy (jako CDDV). Objem těchto výkonů může dosáhnout max. 10% z objednávaných výkonů na území hl. m. Prahy a nebude generovat vypravení vozů navíc.
- 7) V návaznosti na změny časových poloh vlaků na trati 011 (Praha - Č. Brod - Kolín) může v průběhu závazku dojít k navýšení km výkonů linky 659 z důvodu navýšení manipulačních přejezdů nebo vyrovnávacích spojů až o 20 150 linkových km /rok bez nárůstu vypraveného vozidla.

### 3.3.24 C6 Mladoboleslavsko

Dopravce	ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY, s.r.o.	
Města s MHD	Mladá Boleslav – jednání o integraci do PID budou zahájena na konci roku 2023, předpokládaný termín začlenění do PID je prosinec 2024 Praha – plná integrace v systému PID	
Hlavní přestupní uzly BUS x BUS	<b>Zastávka BUS</b> Benátky n.Jiz.,aut.st.; Luštěnice, Brodecká/Luštěnice; Kněžmost,nám.; Dobruška,aut.st.; Sobotka,nám.; Čistá,hřiště; Bezno; Bakov n.Jiz.,žel.zast.; Březno	
Přestupní uzly BUS x VLAK	<b>Zastávka BUS</b>	<b>Stanice / zastávka VLAK</b>
	Kluky	Trnová
	Bakov n.Jiz.,Malá Bělá	Malá Bělá
	Bakov n.Jiz.,Podhradí,žel.st.	Bakov nad Jizerou
	Bakov n.Jiz.,žel.zast.	Bakov n.Jiz., město
	Bakov n.Jiz.,žel.zast.	Bakov n.Jiz. město
	Bělá p.Bezd.,papírny	Bělá pod Bezdězem zastávka
	Bělá p.Bezd.,Pražská	Bělá pod Bezdězem
	Bělá pod Bezdězem,žel.st.	Bělá pod Bezdězem
	Bukovno,u sokolovny	Bukovno
	Dlouhá Lhota,žel.zast.	Dlouhá Lhota

	Dobrovice,žel.st.	Dobrovice		
	Dolní Bousov,Bechov	Bechov		
	Hrdlořezy,Přední Důl	Mladá Boleslav-Debř		
	Kolomuty	Kolomuty		
	Luštěnice,Voděrady	Voděrady		
	Mladá Boleslav,aut.st.	Mladá Boleslav město		
	Mladá Boleslav,aut.st.	Mladá Boleslav město		
	Mladá Boleslav,Čejetičky,mlékárna	Mladá Boleslav,hl.n.		
	Mladá Boleslav,Čejetičky,mlékárna	Mladá Boleslav,hl.n.		
	Mladá Boleslav,Debř,škola	Mladá Boleslav-Debř		
	Mnichovo Hradiště,dopravní terminál	Mnichovo Hradiště		
	Mšeno,škola	Mšeno		
	Nepřevázka,křížovatka	Nepřevázka		
	Rohatsko	Rohatsko		
	Řepov,hl.sil.	Řepov		
	Židněves,u nádraží	Březno u Mladé Boleslavi		
Linky	<b>Linka</b>	<b>Trasa</b>		
	403	Praha,Černý Most - Dobrovice - Sobotka		
	412	Praha,Černý Most - Mladá Boleslav - Jičín		
	763	Mladá Boleslav - Dobrovice - Dobrovice,Chloumek		
	764	Mladá Boleslav - Dobrovice - Mcery		
	775	Mladá Boleslav - Dobrovice - Luštěnice – Benátky nad Jizerou		
	467	Mladá Boleslav - Mělník - Roudnice nad Labem		
	712	Mladá Boleslav - Katusice - Bělá pod Bezdězem		
	713	Mladá Boleslav - Obruby - Sobotka		
	714	Mladá Boleslav - Kněžmost - Sobotka		
	719	Mladá Boleslav - Bítouchov - Bakov nad Jizerou,Zvířetice		
	724	Mladá Boleslav - Dlouhá Lhota - Libáň - Kopidlno		
	725	Mladá Boleslav - Markvartice - Sobotka		
	726	Mladá Boleslav - Nová Telib - Žerčice		
	728	Mladá Boleslav - Skalsko - Mšeno		
	729	Mladá Boleslav - Doubravička - Skalsko		
	731	Mladá Boleslav - Katusice - Plužná		
	732	Čistá - Bělá pod Bezdězem,Bezdědice		
	736	Mladá Boleslav - Kněžmost - Dolní Bousov		
	737	Mladá Boleslav - Čistá - Bělá pod Bezdězem		
	739	Mladá Boleslav/Bělá pod Bezdězem - Kněžmost		
	766	Březno - Lhotky - Rabakov		
Denní výkony	<b>Typ dne</b>	<b>Km</b>	<b>Typ dne</b>	<b>Km</b>

	Pracovní den	11 551	Sobota	1 138
	Prázdniny	11 551	Neděle	1 691
Vozy (ranní špička PD)	<b>Typ vozu</b>	<b>Počet vozů</b>	<b>Typ vozu</b>	<b>Počet vozů</b>
	Minibus	0	Midibus	2
	Standardní	36	Třiosý (15 m)	4
	Kloubový	0		

V průběhu platnosti závazku může dojít k následujícím změnám ve výkonech a počtu nasazených vozidel:

- 1) Na lince 403 může dojít ke změně spojů na základě vyhodnocení jejich obsazenosti. To může vyvolat pokles objemu kilometrických výkonů až o: 16 000 linkových km/rok.
- 2) Na lince 403 může dojít ke změně trasy a spojů na základě výstavby Všejské a Bezděčinské spojky. Linka může být vedena pouze v trase Benátky nad Jizerou - Sobotka. Pokles objemu kilometrických výkonů může být až o: 75 000 linkových km/rok. Vypravení vozidla v pracovní den může poklesnout až o 1.
- 3) Na linkách 412 a 713 může dojít k rozšíření provozu. To může vyvolat nárůst objemu kilometrických výkonů až o: 133 000 linkových km/rok a nárůst vypravení vozidel Sd@ o 1 o pracovní den a 1 o sobotách a 1 nedělích.
- 4) Na lince 412 může dojít ke zkrácení trasy linky o úsek Praha,Černý Most-Mladá Boleslav,aut.st. vlivem výstavby Všejské a Bezděčinské spojky. To může vyvolat pokles objemu kilometrických výkonů až o: 300 000 linkových km/rok a pokles ve vypravení vozidel až o 1 Sd@ v pracovní den.
- 5) Linka 416 může být přetrasována v úseku Mladá Boleslav,aut.st.-Dobrovice,aut.st. To může vyvolat pokles objemu kilometrických výkonů až o 13 000 linkových km/rok.
- 6) Linka 417 může být přetrasována v úseku Mladá Boleslav,aut.st.-Dobrovice,aut.st. To může vyvolat nárůst objemu kilometrických výkonů až o 13 000 linkových km/rok.
- 7) Linka 417 může být vedena více spoji z důvodu vyhodnocení provozu přes zastávku Smilovice. To může vyvolat nárůst objemu kilometrických výkonů až o 13 000 linkových km/rok.
- 8) Linka 418 může být vedena spoji jinými variantami tras mezi zastávkami Dobrovice,aut.st.-Luštěnice,Sluneční. To může vyvolat pokles objemu kilometrických výkonů až o 26 000 linkových km/rok.
- 9) Na lince 467 může být zaveden víkendový provoz v celé délce trasy. To může vyvolat nárůst výkonů až o 56 000 linkových km/rok a nárůst vypravení vozidla SdN až o 1 v sobotu a 1 v neděli.
- 10) Na linkách 712 a 728 může být rozšířen provoz v pracovní den a zaveden víkendový provoz v souvislosti se změnou objednávky na trati 064 v úseku Mladá Boleslav hl.n.-Mšeno. To může vyvolat rozšíření objemu kilometrických výkonů až o 65 000 km/rok a nárůst ve vypravení vozidel SdN až o 2 v sobotu a 2 v neděli.
- 11) Na lince 731 může být ukončen nedělní provoz. To může vyvolat pokles objemu kilometrických výkonů až o 62 000 km/rok a pokles vypravení vozidla SdN v neděli o 1.
- 12) Linky 714 a 736 mohou být přetrasovány v úseku Mladá Boleslav,aut.st. - Kněžmost,nám. z důvodu požadavku obcí. To může vyvolat pokles nebo nárůst objemu kilometrických výkonů o 50 000 linkových km/rok.
- 13) Na lince 724 může dojít ke změně spojů na základě požadavků obcí. To může vyvolat pokles objemu kilometrických výkonů až o 17 000 linkových km/rok.
- 14) Na lince 732 může dojít ke změně spojů na základě požadavků obcí. To může vyvolat pokles objemu kilometrických výkonů až o 26 000 linkových km/rok.
- 15) Linka 737 může být vybranými spoji přetrasována v úseku Mladá Boleslav,aut.st. - Čistá,hlavní silnice. Na lince může být zavedena zastávka Mladá Boleslav,u hřiště. To může vyvolat nárůst nebo pokles objemu kilometrických výkonů až o 11 000 linkových km/rok.

16) Na lince 739 může dojít ke změně spojů vyvolanou vyhodnocením provozu linky. To může vyvolat pokles objemu kilometrických výkonů až o 70 000 linkových km/rok a pokles ve vypravení vozidla MdN v pracovní den o 1.

17) Na lince 766 může dojít ke změně spojů vyvolanou vyhodnocením provozu linky. To může vyvolat pokles objemu kilometrických výkonů až o 10 000 linkových km/rok.

18) Úprava jízdních řádů z důvodu celozávodní dovolené ve firmě ŠKODA Auto může způsobit pokles objemu kilometrických výkonů až o 20000 linkových km/rok.

19) V případě nedostatečné kapacity odstavných ploch v konečné zastávce na území hl. m. Prahy může být objednavatelem nařízeno odstavování na náhradních plochách. Manipulační přejezdy na tyto plochy a zpět budou dle aktuální potřeby zapracovány do VJŘ a hrazeny postupem dle této smlouvy (jako CDDV). Objem těchto výkonů může dosáhnout max. 10% z objednávaných výkonů na území hl. m. Prahy a nebude generovat vypravení vozů navíc.

### 3.3.25 C7 Rožmitálsko

Dopravce	Arriva Střední Čechy			
Města s MHD	Příbram - začlenění systému MHD do PID proběhne 10. 12. 2023, v rámci města budou platit na linkách MHD jízdní doklady vyhlášené městem Příbram			
Hlavní přestupní uzly BUS x BUS	<b>Zastávka BUS</b> Příbram, Jiráskovy Sady; Příbram, sídl. II. Poliklinika; Rožmitál pod Třemšínem, aut.st.; Březnice, aut.st.; Hvožďany; Strakonice, aut.nádr.; Blatná, žel.st.			
Přestupní uzly BUS x VLAK	<b>Zastávka BUS</b>	<b>Stanice / zastávka VLAK</b>		
	Blatná, žel.st.	Blatná		
	Březnice, žel.st.	Březnice		
	Příbram, aut.nádr.	Příbram		
	Příbram, Dolejší Obora	Příbram		
	Příbram, Školní III. poliklinika	Příbram sídliště		
	Strakonice, aut.nádr.	Strakonice		
Linky	<b>Linka</b>	<b>Trasa</b>		
	482	Strakonice - Blatná - Březnice - Příbram		
	488	Příbram - Mirovice - Písek		
	495	Nepomuk - Březnice - Mirovice		
	496	Březnice - Bělčice - Blatná		
	511	Příbram - Milín - Březnice		
	521	Příbram - Rožmitál pod Třemšínem - Věšín		
	522	Rožmitál pod Třemšínem - Hvožďany		
	524	Březnice - Hvožďany		
	567	Příbram - Třebsko - Rožmitál pod Třemšínem		
Denní výkony	<b>Typ dne</b>	<b>Km</b>	<b>Typ dne</b>	<b>Km</b>
	Pracovní den	3649,735	Sobota	447,910
	Prázdniny	3649,735	Neděle	447,910
Vozy (ranní špička PD)	<b>Typ vozu</b>	<b>Počet vozů</b>	<b>Typ vozu</b>	<b>Počet vozů</b>
	Minibus	0	Midibus	3
	Standardní	14	Třiosý (15 m)	0

Kloubový	0
----------	---

V průběhu platnosti závazku může dojít k následujícím změnám ve výkonech a počtu nasazených vozidel:

1) V rámci reorganizace vedení linek obsluhujících město Příbram může dojít k převedení výkonů linek 509, 512 a části výkonů linky 504 do této oblasti. Předpokládaný objem km výkonů linek 504, 509 a 512 je až 185 000 linkových km/rok, vypravení vozidel může narůst o 4 standardní autobusy (předpoklad realizace 1. 12. 2024).

2) Pro zajištění rychlého přímého spojení Zaječov - Příbram může být zavedena nová linka Příbram - Zaječov vedená přes CHKO Brdy. Předpokládaný objem km výkonů nové linky je až 52 000 linkových km/rok, vypravení vozidel může narůst o 1 standardní autobus.

3) Po vyřazení z provozu vozidel Md z povinného odkupu předpokládaných na pořadí 521/5, 521/12 a 521/15 budou tato vozidla nahrazena na těchto výkonech vozidly Sd.

V případě současného aktivování opcí 1) a 2) dojde k nárůstu vypravení vozidel v porovnání s referenčním JŘ pouze o 4 standardní autobusy.

### 3.3.26 C8 Neveklovsko

Dopravce	ČSAD Benešov s.r.o.			
Města s MHD	Benešov - doprava zdarma, IDSK zajišťuje na základě smlouvy s městem přípravu dat a propagaci linek MHD			
Hlavní přestupní uzly BUS x BUS	<b>Zastávka BUS</b>			
	Jílové u Prahy,nám., Benešov, Terminál, Týnec nad Sázavou,žel.st., Netvořice,Pošta, Neveklov, Štěchovice			
Přestupní uzly BUS x VLAK	<b>Zastávka BUS</b>	<b>Stanice / zastávka VLAK</b>		
	Benešov, Terminál	Benešov u Prahy		
	Týnec nad Sázavou,žel.st.	Týnec nad Sázavou		
Linky	<b>Linka</b>	<b>Trasa</b>		
	438	Benešov - Netvořice - Štěchovice		
	440	Štěchovice - Štěchovice,Masečín		
	485	Týnec nad Sázavou - Netvořice - Rabyně,Měřín		
	752	Benešov - Týnec nad Sázavou - Jílové u Prahy		
	753	Benešov - Týnec nad Sázavou - Netvořice - Neveklov		
	755	Benešov - Neveklov - Rabyně,Měřín		
	756	Neveklov - Křečovice		
	757	Benešov - Bystřice,Jarkovice - Bystřice,Tvoršovice - Bystřice		
	759	Benešov - Maršovice - Křečovice,Strážovice - Neveklov		
Denní výkony	<b>Typ dne</b>	<b>Km</b>	<b>Typ dne</b>	<b>Km</b>
	Pracovní den	3 723	Sobota	1 417
	Prázdniny	3 723	Neděle	1 417
Vozy (ranní špička PD)	<b>Typ vozu</b>	<b>Počet vozů</b>	<b>Typ vozu</b>	<b>Počet vozů</b>
	Minibus	0	Midibus	0
	Standardní	19	Třiosý (15 m)	0
	Kloubový	0		

V průběhu platnosti závazku může dojít k následujícím změnám ve výkonech a počtu nasazených vozidel:

1) Na lince 755 může v průběhu závazku dojít úpravě trasy a spojů v oblasti Slap v návaznosti na spojení Neveklova a Chotilska. Uvažuje se o prodloužení víkendových spojů z Nebřichu přes most do zastávky Chotilsko, Živohošť. Kilometrické výkony narostou až o 4 200 linkových km/rok. Bez nárůstu vozidel.

2) Na lince 757 může v průběhu závazku dojít úpravě trasy a spojů v oblasti bystřických osad Jarovice, Tvoršovice a Nesvačily. Kilometrické výkony narostou až o 14 300 linkových km/rok. Bez nárůstu vozidel.

### 3.3.27 C9 Českobrodsko

Dopravce	OAD Kolín s.r.o.			
Města s MHD	Kolín - doprava zdarma, bez smluvní spolupráce s IDSK nebo ROPID Říčany - doprava zdarma, ROPID zajišťuje přípravu dat a propagaci linek MHD			
Hlavní přestupní uzly BUS x BUS	<b>Zastávka BUS</b> Český Brod,žel.st.; Kouřim; Kolín,nádraží; Velenka; Kostelec n.Č.l.,nám.; Starý Vestec; Lysá n.L.,žel.st.; Mochov; Čelákovice,žel.st.			
Přestupní uzly BUS x VLAK	<b>Zastávka BUS</b>	<b>Stanice / zastávka VLAK</b>		
	Čelákovice,žel.st.	Čelákovice		
	Český Brod,žel.st.	Český Brod		
	Kolín,nádraží	Kolín		
	Lysá n.Labem,žel.st.	Lysá nad Labem		
	Plaňany,žel.st.	Plaňany		
	Poříčany,žel.st.	Poříčany		
	Říčany,nádraží	Říčany		
Linky	<b>Linka</b>	<b>Trasa</b>		
	422	Kolín - Plaňany - Kouřim - Vitice - Český Brod		
	429	Poříčany - Velenka - Semice		
	435	Říčany - Hradešín - Český Brod - Chrástany - Klučov,Skramníky		
	491	Český Brod - Doubravčice - Mukařov		
	652	Kostelec n.Č.l. - Oleška,Krymlov		
	660	Český Brod - Kostelec n.Č.l.		
	661	Český Brod - Starý Vestec - Lysá n.L.		
	662	Čelákovice - Český Brod - Kouřim		
Denní výkony	<b>Typ dne</b>	<b>Km</b>	<b>Typ dne</b>	<b>Km</b>
	Pracovní den	5 937	Sobota	1 872
	Prázdniny	5 937	Neděle	1 872
Vozy (ranní špička PD)	<b>Typ vozu</b>	<b>Počet vozů</b>	<b>Typ vozu</b>	<b>Počet vozů</b>
	Minibus	0	Midibus	0
	Standardní	23	Třiosý (15 m)	0
	Kloubový	0		

V průběhu platnosti závazku může dojít k následujícím změnám ve výkonech a počtu nasazených vozidel:

1) V souvislosti s rozvojem obcí západně od Kolína může dojít k posílení provozu linky 422 v pracovní dny a nárůstu km až o 75 000 linkových km/rok a vypravení jednoho vozidla navíc.

2) Zvýšení poptávky v relaci Doubek - Říčany může vyvolat posílení linky 435 v pracovní dny a nárůst km až o 55 000 linkových km/rok a vypravení jednoho vozidla navíc.



3) V souvislosti s rozvojem obce Doubek dojde ke zprovoznění nového AO na okraji obce ve směru do Hradešína, což vyvolá prodloužení spojů vedených v úseku Říčany - Doubek nárůst až o 5 000 linkových km/rok.

4) Požadavek MěÚ Český Brod na obsluhu Lesovny Vrátkov na silnici III/1139 mezi Vrátkovem a Doubravčicemi ve dnech školního vyučování může vyvolat nárůst výkonů km až o cca 30 000 linkových km/rok a vypravení 1 vozidla navíc.

5) Obsluha svazkové školy v Doubravčicích může ve dnech školního vyučování vyvolat nárůst výkonů až o 70 000 linkových km/rok a vypravení až dvou vozidel navíc.

6) Zvýšení poptávky v relaci Lysá n.L. - Kounice může v pracovní dny vyvolat posílení linky 661 a nárůst km až o 60 000 linkových km/rok a vypravení jednoho vozidla navíc v ranním období.

7) Zvýšení poptávky v relaci Český Brod - Vyšehořovice - Čelákovice může v pracovní dny vyvolat posílení linky 662 a nárůst km až o 90 000 linkových km/rok a vypravení dvou vozidel navíc.

8) Zvýšení poptávky v relaci Kostelec n.Č.l. - Český Brod může vyvolat posílení a nárůst km až o 60 000 linkových km/rok a vypravení jednoho vozidla navíc celotýdně.

9) V návaznosti na změny časových poloh vlaků na železnici (trati 231, 011 a 221) může v průběhu závazku dojít k navýšení km výkonů linek v oblasti z důvodu navýšení manipulačních přejezdů nebo vyrovnávacích spojů až o 113 400 linkových km/rok a vypravení jednoho vozidla navíc.

### 3.3.28 C10 Mělnicko

Dopravce	ČSAD Střední Čechy a.s.	
Města s MHD	Kralupy nad Vltavou - systém samostatné MHD zanikl s integrací oblasti Mělnicka v roce 2016, linky byly nahrazeny regionálními linkami PID Mělník - systém samostatné MHD zanikl s integrací oblasti Slánsko v roce 2017, linky byly nahrazeny regionálními linkami PID, v rámci města platí jízdní doklad vyhlášený městem Mělník Mladá Boleslav - jednání o integraci do PID budou zahájena v letošním roce, předpokládaný termín začlenění do PID je prosinec 2024 Neratovice - systém samostatné MHD zanikl s integrací oblasti Mělnicka v roce 2015, linky byly nahrazeny regionálními linkami PID, v rámci města platí jízdní doklad vyhlášený městem Neratovice	
Hlavní přestupní uzly BUS x BUS	<b>Zastávka BUS</b> Mělník,aut.nádr.; Kralupy n.Vlt.,žel.st.; Všetaty,žel.st., Mšeno, Liběchov, Nová Ves	
Přestupní uzly BUS x VLAK	<b>Zastávka BUS</b>	<b>Stanice / zastávka VLAK</b>
	Ctiněves, žel.st.	Ctiněves
	Dolní Beřkovice,žel.st.	Horní Beřkovice
	Dřísy, žel.st.	Dřísy
	Horní Beřkovice,žel.st.	Horní Beřkovice
	Horní Počaply,žel.st.	Horní Počaply
	Kanina, žel.zast.	Kanina
	Kralupy n.Vlt.,žel.st.	Kralupy nad Vltavou
	Kropáčova Vrutice,Kojovice	Kojovice
	Mělník,Mlazice	Mělník-Mlazice
	Mělník,žel.st.	Mělník
	Mladá Boleslav,aut.st.	Mladá Boleslav město
	Mšeno,škola	Mšeno

	Neratovice, Lobkovice, Hřbitov	Lobkovice		
	Neratovice, sídliště	Neratovice sídliště		
	Neratovice, žel.st.	Neratovice		
	Roudnice n.L., žel.st.	Roudnice nad Labem		
	Spomyšl, U Lávk	Vraňany		
	Vraňany, žel.st	Vraňany		
	Všetaty, žel.st.	Všetaty		
Linky	<b>Linka</b>	<b>Trasa</b>		
	464	Mělník - Lužec nad Vltavou - Horní Beřkovice		
	466	Mělník - Spomyšl - Kralupy nad Vltavou		
	467	Mladá Boleslav - Mělník - Roudnice nad Labem		
	468	Mělník - Dolní Beřkovice - Černouček		
	471	Mělník - Neratovice - Kostelec nad Labem		
	472	Mělník - Tišice - Kostelec nad Labem		
	474	Dobřeň - Mělník		
	475	Mělník - Horní Počaply - Bechlín		
	476	Neratovice - Kostelec nad Labem - Všetaty		
	646	Holubice - Kralupy n. Vlt. - Roudnice n. Lab.		
	668	Všetaty - Byšice - Mšeno		
	691	Mělník - Liběchov - Vidim		
	692	Liběchov - Dolní Zimoř - Kokořín		
	747	Mělník - Byšice - Kropáčova Vrutice, Kojovice		
Denní výkony	<b>Typ dne</b>	<b>Km</b>	<b>Typ dne</b>	<b>Km</b>
	Pracovní den	7 596	Sobota	1 755
	Prázdniny	7 227	Neděle	1 755
Vozy (ranní špička PD)	<b>Typ vozu</b>	<b>Počet vozů</b>	<b>Typ vozu</b>	<b>Počet vozů</b>
	Minibus	0	Midibus	6
	Standardní	25	Třiosý (15 m)	0
	Kloubový	0		

V průběhu platnosti závazku může dojít k následujícím změnám ve výkonech a počtu nasazených vozidel:

- 1) Na lince 467 může být zaveden víkendový provoz v celé délce trasy. To může vyvolat nárůst výkonů až o 56 000 linkových km/rok a nárůst vypravení vozidla SdN až o 1 v sobotu a 1 v neděli.
- 2) V návaznosti na dokončení přeložky silnice I/16 u obce Jizerní Vtelnno dojde ke změně trasy linky 467. Kilometrické výkony narostou až o 2 300 linkových km/rok bez dopadu na počet vypravovaných vozidel. Předpokládaný termín realizace v roce 2026.
- 3) V návaznosti na dokončení bytové výstavby v Mělníku v lokalitě Na Brabčově může z důvodu zvýšené poptávky cestujících dojít k prodloužení spojů linky 474 až do této lokality. Kilometrické výkony narostou až o 5 000 linkových km/rok bez dopadu na počet vypravovaných vozidel.
- 4) V případě zvýšení poptávky cestujících může dojít k úpravě vedení linky 474 v Mělníku se zajištěním do lokality u koupaliště. Kilometrické výkony narostou až o 8 200 linkových km/rok bez dopadu na počet vypravovaných vozidel.

5) V návaznosti na zvýšení přepravní poptávky může v průběhu závazku dojít ke zkrácení intervalu v úseku Mělník - Kostelec nad Labem v dopoledním sedle na 60 minut a k posílení v úseku Neratovice - Kostelec nad Labem. Kilometrické výkony narostou až o 30 250 linkových km/rok bez dopadu na počet vypravovaných vozidel.

6) V případě požadavku obcí může v průběhu závazku dojít k posílení v úseku Mělník - Kralupy nad Vltavou ve večerním období. Kilometrické výkony narostou až o 41 000 linkových km/rok bez dopadu na počet vypravovaných vozidel.

7) V případě požadavku obcí může v průběhu závazku dojít k posílení v úseku Mělník - Kostelec nad Labem ve večerním období a o víkendech. Kilometrické výkony narostou až o 26 000 linkových km/rok v pracovní dny bez dopadu na počet vypravovaných vozidel. O víkendech narostou až o 10 000 linkových km/rok a vypravení o jedno standardní vozidlo.

### 3.3.29 D1 Příbramsko

Dopravce	ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s.r.o.			
Města s MHD	Praha – plná integrace v systému PID Příbram - začlenění systému MHD do PID proběhne 10. 12. 2023, v rámci města budou platit na linkách MHD jízdní doklady vyhlášené městem Příbram			
Hlavní přestupní uzly BUS x BUS	<b>Zastávka BUS</b> Dobříš,náměstí; Příbram,,Jiráskovy sady; Příbram,sídl.II.poliklinika; Březnice,,aut.st.; Blatná,žel.st.; Nečín; Drevníky; Hříměždice,Vestec; Rožmitál p.Tř.,aut.st.			
Přestupní uzly BUS x VLAK	<b>Zastávka BUS</b>	<b>Stanice / zastávka VLAK</b>		
	Blatná,žel.st.	Blatná		
	Dobříš,žel.st.	Dobříš		
	Praha,Smíchovské nádraží	Praha-Smíchov		
	Příbram,aut.st.	Příbram		
	Příbram,Dolejší Obora	Příbram		
	Příbram,Školní III.poliklinika	Příbram sídliště		
Linky	<b>Linka</b>	<b>Trasa</b>		
	392	Praha,Smíchovské nádraží - Příbram,aut.nádr.		
	393	Praha,Smíchovské nádraží - Příbram,Břez.Hory,rozc.Zdaboř		
	395	Praha,Smíchovské nádraží - Příbram,Břez.Hory,rozc.Zdaboř		
	482	Strakonice - Blatná - Příbram		
	507	Příbram - Dobříš		
	514	Dobříš - Drevníky - Županovice		
	515	Příbram - Nečín - Borotice		
	520	Dobříš - Nečín - Kamýk nad Vltavou		
	521	Příbram - Rožmitál pod Třemšínem - Věšín		
	522	Rožmitál pod Třemšínem - Hvoždany		
Denní výkony	<b>Typ dne</b>	<b>Km</b>	<b>Typ dne</b>	<b>Km</b>
	Pracovní den	14 895	Sobota	5 620
	Prázdniny	13 239	Neděle	5 620
Vozy (ranní špička PD)	<b>Typ vozu</b>	<b>Počet vozů</b>	<b>Typ vozu</b>	<b>Počet vozů</b>
	Minibus	0	Midibus	0

Standardní	8	Třiosý (15 m)	31
Kloubový	0		

V průběhu platnosti závazku může dojít k následujícím změnám ve výkonech a počtu nasazených vozidel:

- 1) Z důvodu zvyšující se víkendové poptávky se předpokládá zkrácení intervalu na lince 395 v době cca 7 - 20 hod. ze 30 na 20 minut. Kilometrické výkony narostou až o 149 000 linkových km/rok, vypravení se zvýší o 3 vozy.
- 2) Z důvodu zlepšení dopravní obsluhy a spojení významných cílů v rámci Středočeského kraje s hlavním městem se předpokládá zavedení noční linky v trase Praha - Mníšek p.B. - Dobříš - Příbram. Kilometrické výkony se předpokládají až 95 000 linkových km/rok bez dopadu na vypravení.
- 3) Pro zlepšení dopravní obsluhy mohou být vybrané spoje linek 393 a 395 prodlouženy o úsek Příbram, Drkolnov, Podbrdská - Příbram, Břez. Hory, rozc. Zdaboř s předpokládaným nárůstem výkonů až 8 600 linkových km/rok bez dopadu na vypravení.
- 4) V případě nedostatečné kapacity odstavných ploch v konečné zastávce na území hl. m. Prahy může být objednavatelem nařízeno odstavování na náhradních plochách. Manipulační přejezdy na tyto plochy a zpět budou dle aktuální potřeby zapracovány do VJŘ a hrazeny CDDV v souladu se Smlouvou. Objem těchto výkonů může dosáhnout max. 10% z objednávaných výkonů na území hl. m. Prahy a nebude generovat vypravení vozů navíc.
- 5) V průběhu závazku může dojít k úpravě provozu linky 393 a nárůstu až o 13 000 linkových km/rok bez dopadu na vypravení.
- 6) V průběhu závazku může dojít k omezení provozu linky 392 až o 50 000 linkových km/rok s poklesem vypravení o 1 Sd vůz v pracovní den.
- 7) V průběhu závazku může dojít k omezení provozu linky 507 až o 262 000 linkových km/rok s poklesem vypravení o 2 Sd vozy v pracovní den a o 1 Sd vůz v sobotu a v neděli.

### 3.3.30 D2 Sedlčansko

Dopravce	ZDAR, a.s.	
Města s MHD	Benešov - doprava zdarma, IDSK zajišťuje na základě smlouvy s městem přípravu dat a propagaci linek MHD Praha – plná integrace v systému PID Příbram - začlenění systému MHD do PID proběhne 10. 12. 2023, v rámci města budou platit na linkách MHD jízdní doklady vyhlášené městem Příbram	
Hlavní přestupní uzly BUS x BUS	<b>Zastávka BUS</b> Sedlčany, aut. st.; Sedlec-Prčice, nám.; Kamýk nad Vltavou; Drásov, Skalka; Příbram, aut. nádr.; Příbram, Jiráskovy sady; Milín; Neveklov; Benešov, Terminál; Osečany; Petrovice; Solenice; Krásná Hora n. Vlt.; Tábor, aut. nádr., Milevsko, aut. st.	
Přestupní uzly BUS x VLAK	<b>Zastávka BUS</b>	<b>Stanice / zastávka VLAK</b>
	Benešov, Terminál	Benešov
	Kosova Hora, žel. st.	Kosova Hora
	Měchenice, rozc. k žel. st.	Měchenice
	Mirovice, rozc. k žel. st.	Mirovice
	Praha, Smíchovské nádraží	Praha-Smíchov
	Příbram, aut. nádr.	Příbram
	Příbram, Školní III. poliklinika	Příbram sídliště
	Sedlčany, aut. st.	Sedlčany

Linky	Tábor, aut. nádr.	Tábor		
	Votice,žel.st.	Votice		
	<b>Linka</b>	<b>Trasa</b>		
	360	Praha,Smíchovské nádraží - Sedlčany,aut.st.		
	392	Praha,Smíchovské nádraží - Příbram,aut.nádr.		
	407	Praha,Smíchovské nádraží - Písek,aut.nádr.		
	419	Příbram - Solenice - Milevsko		
	420	Dobříš - Krásná Hora nad Vltavou - Milevsko		
	450	Dobříš - Sedlčany - Milevsko		
	454	Tábor - Sedlec-Prčice - Sedlčany		
	486	Sedlčany - Křepeň - Osečany		
	488	Příbram - Mirovice - Písek		
	500	Příbram - Krásná Hora nad Vltavou - Petrovice		
	510	Příbram - Smolotely		
	513	Sedlčany - Jesenice - Sedlec-Prčice		
	516	Sedlčany - Dublovice		
	518	Sedlčany - Prosenická Lhota - Křečovice		
	519	Sedlčany - Votice		
	520	Dobříš - Nečín - Kamýk nad Vltavou		
	530	Příbram - Kamýk nad Vltavou		
	549	Sedlčany - Krásná Hora nad Vltavou - Klučnice		
	551	Sedlčany - Kamýk nad Vltavou - Krásná Hora nad Vltavou		
	552	Sedlčany - Kamýk nad Vltavou		
	559	Sedlčany - Nechvalice - Sedlec-Prčice		
	754	Benešov - Sedlčany – Příbram		
Denní výkony	<b>Typ dne</b>	<b>Km</b>	<b>Typ dne</b>	<b>Km</b>
	Pracovní den	10 708	Sobota	3 863
	Prázdniny	10 708	Neděle	3 863
Vozy (ranní špička PD)	<b>Typ vozu</b>	<b>Počet vozů</b>	<b>Typ vozu</b>	<b>Počet vozů</b>
	Minibus	0	Midibus	0
	Standardní	38	Třiosý (15 m)	0
	Kloubový	0		

V průběhu platnosti závazku může dojít k následujícím změnám ve výkonech a počtu nasazených vozidel:

1) V případě nedostatečné kapacity odstavných ploch v konečné zastávce na území hl. m. Prahy může být objednavatelem nařízeno odstavování na náhradních plochách. Manipulační přejezdy na tyto plochy a zpět budou dle aktuální potřeby zapracovány do VJŘ a hrazeny postupem dle této smlouvy (jako CDDV). Objem těchto výkonů může dosáhnout max. 10% z objednávaných výkonů na území hl. m. Prahy a nebude generovat vypravení vozů navíc.

2) V průběhu závazku může dojít z důvodu rozšíření integrované dopravy k posílení provozu na lince 407 v celé trase Praha, Smíchovské nádr. - Písek, aut. nádr. Nárůst výkonů může být až 150 000 linkových km/rok s nárůstem o 2 vypravené standardní vozy v PD a o 1 vypravený standardní vůz v SoNe.

3) V průběhu závazku může dojít z důvodu rozšíření integrované dopravy k zavedení linky 408 v trase Praha, Smíchovské nádr. - Strakonice, aut. nádr. Nárůst výkonů může být až 520 000 linkových km/rok s nárůstem o 4 vypravené standardní vozy v PD a o 1 vypravený standardní vůz v SoNe.

4) V průběhu závazku může dojít z důvodu zvýšení atraktivity dopravní obslužnosti k zavedení večerního páru spojů celotýdenně na lince 754 v celé trase Benešov, Terminál - Příbram, aut. nádr. Nárůst výkonů může být až 50 000 linkových km/rok bez dopadu na počet vypravovaných vozů.

5) Vozy pořízené v odkupech (3x Md) budou nasazeny pouze na určená pořadí 519/1, 519/2 a 551/12 a po uplynutí doby jejich vyřazení nahrazeny vozy SdN.

6) Vozy Sd pořízené v odkupech, které nesplňují bezbariérovost, mohou být nasazeny na jakékoli pořadí (ostatní pořadí budou garantována jako nízkopodlažní, bude stanoveno v závazném jízdním řádu po dohodě s dopravcem) a po uplynutí doby jejich životnosti stanovené ve Standardu kvality PID nahrazeny vozy SdN.

### 3.3.31 D3 Vlašimsko

Dopravce	ČSAD Benešov s.r.o.	
Města s MHD	Benešov - doprava zdarma, IDSK zajišťuje na základě smlouvy s městem přípravu dat a propagaci linek MHD Praha – plná integrace v systému PID Vlašim - není integrována do PID, o začlenění budou vedena jednání s městem	
Hlavní přestupní uzly BUS x BUS	<b>Zastávka BUS</b> Praha,Roztyly; Benešov, Terminál; Vlašim,žel.st.; Čechtice; Pelhřimov,aut.nádr.; Dolní Kralovice; Načeradec; Louňovice pod Blaníkem; Mladá Vožice,aut.st.; Tábor,aut.nádr.; Trhový Štěpánov,nám.; Tehov,Kostelík; Ledec nad Sázavou,Husovo nám.	
Přestupní uzly BUS x VLAK	<b>Zastávka BUS</b>	<b>Stanice / zastávka VLAK</b>
	Benešov, Terminál	Benešov u Prahy
	Pacov,žel.st.	Pacov
	Postupice,žel.st.	Postupice
	Struhařov,žel.zast.	Struhařov
	Tábor,aut.nádr.	Tábor
	Vlastějovice	Vlastějovice
	Vlašim,Domašín,žel.zast	Domašín
	Vlašim,Znosim	Znosim
	Vlašim,žel.st.	Vlašim
	Zruč nad Sázavou,Sázavan	Zruč nad Sázavou zastávka
Linky	<b>Linka</b>	<b>Trasa</b>
	406	Praha - Vlašim - Pelhřimov
	453	Tábor - Ratibořské Hory - Mladá Vožice - Vlašim
	455	Tábor - Hlasivo - Mladá Vožice - Postupice - Benešov
	458	Mladá Vožice - Načeradec - Vlašim
	758	Benešov - Postupice - Vlašim
	776	Zruč nad Sázavou - Vlastějovice - Zruč nad Sázavou
	840	Vlašim - Vlašim,Nesperská Lhota
	841	Benešov - Načeradec,Zdiměřice
	842	Vlašim - Borovnice - Studený - Dolní Kralovice

	843	Vlašim - Křivsoudov - Čechtice		
	844	Vlašim - Trhový Štěpánov - Snět		
	845	Zruč nad Sázavou - Dolní Kralovice - Ježov		
	846	Čechtice/Dolní Kralovice - Ledec nad Sázavou		
	847	Čechtice - Čechtice,Staré Práchněany - Čáslavsko		
	848	Vlašim - Pravonín - Načeradec		
	849	Vlašim - Zdislavice - Miřetice - Čechtice - Načeradec		
	850	Čechtice - Humpolec		
	854	Vlašim - Načeradec - Lukavec - Pacov		
Denní výkony	<b>Typ dne</b>	<b>Km</b>	<b>Typ dne</b>	<b>Km</b>
	Pracovní den	8 886	Sobota	2 629
	Prázdniny	8 886	Neděle	2 935
Vozy (ranní špička PD)	<b>Typ vozu</b>	<b>Počet vozů</b>	<b>Typ vozu</b>	<b>Počet vozů</b>
	Minibus	1	Midibus	0
	Standardní	24	Třiosý (15 m)	7
	Kloubový	0		

V průběhu platnosti závazku může dojít k následujícím změnám ve výkonech a počtu nasazených vozidel:

- 1) Na lince 406 může v průběhu závazku dojít úpravě trasy a spojů v souvislosti se zavedením linky VDV 750 (Pelhřimov - Loket u Čechtice - Praha). Na lince může dojít ke zkrácení spojů do trasy Roztyly - Čechtice. Kilometrické výkony mohou být poníženy až o 17 900 linkových km/rok. Bez nárůstu či úbytku vozidel.
- 2) Na linkách 842 a 846 může v průběhu závazku dojít k úpravě časových poloh spojů v souvislosti s garantovanými návaznostmi na linku VDV 750, které budou realizovány v přestupním uzlu Loket u Čechtice, motorest. Bez předpokládaného nárůstu kilometrů a vozů.
- 3) V rámci reorganizace vedení linek obsluhujících město Vlašim může dojít k převedení výkonů linek 840, 842, 843 a 844 do této oblasti. Předpokládaný objem km výkonů těchto linek je až 83 000 linkových km/rok, vypravení vozidel může narůst až o 2 standardní autobusy (bez předpokládaného data realizace).
- 4) V rámci obecné reorganizace vedení linek obsluhujících Čestlice může dojít ke změnám výkonů linky 406. Kilometrické výkony mohou být navýšeny až o 4 000 linkových km/rok. Bez nárůstu či úbytku vozidel.
- 5) V souvislosti s obecnou reorganizací železniční dopravy a případného obnovení dopravní obsluhy na trati do Trhového Štěpánova může dojít ke změnám výkonů linky 844. Na lince může dojít ke zkrácení spojů do trasy Trhový Štěpánov - Dolní Kralovice - Snět. Kilometrické výkony mohou být poníženy až o 12 600 linkových km/rok. Bez nárůstu či úbytku vozidel.
- 6) V rámci reorganizace vedení linek 453 a 455 může dojít k ponížení kilometrických výkonů o 140 700 linkových km/rok. Možný je úbytek 2 vozidel v pracovní dny.
- 7) V případě nedostatečné kapacity odstavných ploch v konečné zastávce na území hl. m. Prahy může být objednavatelem nařízeno odstavování na náhradních plochách. Manipulační přejezdy na tyto plochy a zpět budou dle aktuální potřeby zapracovány do VJŘ a hrazeny postupem dle této smlouvy (jako CDDV). Objem těchto výkonů může dosáhnout max. 10% z objednávaných výkonů na území hl. m. Prahy a nebude generovat vypravení vozů navíc.

## 3.3.32 D4 Říčansko

Dopravce	ČSAD POLKOST, spol. s r.o.			
Města s MHD	Praha – plná integrace v systému PID Říčany - doprava zdarma, ROPID zajišťuje přípravu dat a propagaci linek MHD			
Hlavní přestupní uzly BUS x BUS	<b>Zastávka BUS</b> Strančice, žel.st.; Mukařov; Ondřejov, Turkovice; Ondřejov, náměstí; Velké Popovice, Todice			
Přestupní uzly BUS x VLAK	<b>Zastávka BUS</b>	<b>Stanice / zastávka VLAK</b>		
	Praha, Nádraží Uhřetěves	Praha-Uhřetěves		
	Říčany, Radošovice, Haškova	Říčany		
	Říčany, nádraží	Říčany		
	Strančice, žel.st.	Strančice		
Linky	<b>Linka</b>	<b>Trasa</b>		
	325	Praha, Nádraží Uhřetěves - Čestlice, aquapark		
	328	Praha, Opatov - Modletice, Doubravice		
	357	Praha, Opatov - Čestlice - Nupaky, školka		
	363	Praha, Opatov - Velké Popovice, Todice		
	385	Praha, Opatov - Zvánovice		
	428	Říčany - Jesenice		
	461	Strančice - Velké Popovice - Kamenice		
	462	Strančice - Kunice, Všešimý		
	469	Strančice - Říčany		
	489	Strančice - Mnichovice - Struhařov - Klokočná - Mukařov - Louňovice		
	490	Strančice - Ondřejov - Stříbrná Skalice		
	494	Strančice - Tehov - Říčany		
	582	Strančice - Tehov - Světice - Říčany		
	653	Ondřejov - Kaliště, Poddubí		
	685	Strančice - Mnichovice - Zvánovice - Černé Voděrady		
	761	Kamenice, Všedobrovice - Velké Popovice		
Denní výkony	<b>Typ dne</b>	<b>Km</b>	<b>Typ dne</b>	<b>Km</b>
	Pracovní den	7 768	Sobota	2 609
	Prázdniny	7 768	Neděle	2 609
Vozy (ranní špička PD)	<b>Typ vozu</b>	<b>Počet vozů</b>	<b>Typ vozu</b>	<b>Počet vozů</b>
	Minibus	1	Midibus	0
	Standardní	35	Třiosý (15 m)	0
	Kloubový	0		

V průběhu platnosti závazku může dojít k následujícím změnám ve výkonech a počtu nasazených vozidel:

1) Pokračování výstavby, rozvoj průmyslových parků a logistických center v okolí Průhonic, Čestlic a Nupak může vyvolat potřebu zkrácení intervalu na linkách 328, 357, 363 nebo 385 v úsecích Praha - Průhonice, Praha - Čestlice, Praha - Nupaky příp. Praha - Herink v pracovních dnech i víkendech. Dle potřeby se předpokládá nárůst na všech linkách, nebo na různé kombinaci uvedených linek celkově až o 6 standardních



vozidel v pracovních dnech, o víkendu až o 3 standardní vozidla. Celkový možný nárůst výkonů se předpokládá až o 615000 linkových km/rok.

2) Nárůst počtu cestujících přepravovaných linkou 428 v relaci Jesenice - Říčany může vyvolat potřebu doplnění spojů v nevytíženějším období dopravních špiček. Kilometrické výkony mohou narůst až o 48500 linkových km/rok a vypravení až o dvě standardní vozidla.

3) Navyšování počtu žáků přepravovaných linkou 761 z Řepčic a Lojovic (části Velkých Popovic) do škol ve Velkých Popovicích a dále na přestup na linky 363 a 461 může vyvolat potřebu zajištění nových školních spojů ve dnech školního vyučování. Kilometrické výkony se mohou navýšit až o 26550 linkových km/rok a vypravení až o jedno vozidlo kategorie MnN.

4) V průběhu závazku může dojít k omezení provozu na linkách 328, 357, 363 nebo 385 až o 49000 linkových km/rok (prázdninové omezení).

5) V průběhu závazku může dojít k úpravě tras, nebo optimalizaci spojů a oběhů na linkách 328, 357, 363 nebo 385 v úsecích Praha - Průhonice nebo Praha - Čestlice, nebo Praha - Nupaky. Přetrasování může způsobit pokles až o 49000 linkových km/rok.

6) Z důvodu zlepšení dopravní obslužnosti obsluhovaného území a zavedení víkendového provozu (výstavba rodinných domů, rekreační oblast) může být nárůst na lince 653 až o 14550 linkových km/rok bez dopadu na vypravovaný počet autobusů.

7) Z důvodu zlepšení dopravní obslužnosti obsluhovaného území (rozšiřování bytové výstavby a rodinných domů, rekreační oblast) může být nárůst na lince 489 až o 42300 linkových km/rok s dopadem na počet vypravovaných vozů o 1 více.

8) Z důvodu zlepšení dopravní obslužnosti obsluhovaného území (rozšiřování bytové výstavby a rodinných domů, výstavba ZŠ v Ondřejově, rekreační oblast) může být nárůst na lince 490 až o 70250 linkových km/rok s dopadem na počet vypravovaných vozů o 1 více.

9) Z důvodu zlepšení dopravní obslužnosti obsluhovaného území (požadavek města Říčany, rozšiřování bytové výstavby a rodinných domů v celé oblasti, rekreační oblast) může být nárůst na lince 494 až o 36100 linkových km/rok bez dopadu na počet vypravovaných autobusů.

10) Z důvodu zlepšení dopravní obslužnosti obsluhovaného území (požadavek města Říčany, rozšiřování bytové výstavby a rodinných domů v celé oblasti, rekreační oblast) může být nárůst na lince 582 až o 25600 linkových km/rok bez dopadu na počet vypravovaných autobusů.

11) Z důvodu zlepšení dopravní obslužnosti obsluhovaného území (rozšiřování výstavby rodinných domů, rekreační oblast) může být nárůst na lince 685 až o 24700 linkových km/rok s dopadem na počet vypravovaných vozů o 1 více.

12) S předpokladem vybudování nového obratiště v obci Petříkov a s rostoucí výstavbou v Nebřenicích se počítá s prodloužením spojů linky 363 z obratiště v Chomutovicích do Petříkova. Předpokládaný nárůst výkonů je cca až o 55000 linkových km/rok a navýšení počtu vozidel do výpravy až o 1-2 standardní vozidla. V případě prodloužení celé linky až do Velkých Popovic se počítá s nárůstem výkonů cca až o 75000 linkových km/rok a navýšení počtu vozidel do výpravy až o 2 standardní vozidla.

13) V návaznosti na změny časových poloh vlaků na trati 221 (Praha - Strančice - Benešov u Prahy) může v průběhu závazku dojít k navýšení km výkonů linek 461,462,469 z důvodu navýšení manipulačních přejezdů nebo vyrovnávacích spojů až o 40690 linkových km /rok a nárůst až o 1 vozidlo kategorie SdN.

14) V případě nedostatečné kapacity odstavných ploch v konečné zastávce na území hl. m. Prahy může být objednavatelem nařízeno odstavování na náhradních plochách. Manipulační přejezdy na tyto plochy a zpět budou dle aktuální potřeby zapracovány do VJŘ a hrazeny CDDV v souladu se Smlouvou. Objem těchto výkonů může dosáhnout max. 10% z objednaných výkonů na území hl. m. Prahy a nebude generovat vypravení vozů navíc.

15) Vozidlo Sd pořízené v odkupech, které nesplňuje bezbariérovost, bude nasazeno na pořadí, které bude stanoveno v Závazném jízdním řádu po dohodě s dopravcem (ostatní pořadí budou garantována jako

nízkopodlažní) a po uplynutí doby jeho životnosti stanovené ve Standardu kvality PID nahrazeno vozidlem typu SdN.

### 3.3.33 D5 Zdibsko

Dopravce	ČSAD Střední Čechy a.s.			
Města s MHD	Kralupy nad Vltavou - systém samostatné MHD zanikl s integrací oblasti Mělnicka v roce 2016, linky byly nahrazeny regionálními linkami PID Neratovice - systém samostatné MHD zanikl s integrací oblasti Mělnicka v roce 2015, linky byly nahrazeny regionálními linkami PID, v rámci města platí jízdní doklad vyhlášený městem Neratovice Odolena Voda - v rámci města platí jízdní doklad vyhlášený městem Odolena Voda Praha – plná integrace v systému PID			
Hlavní přestupní uzly BUS x BUS	<b>Zastávka BUS</b> Kralupy nad Vltavou, žel.st; Obříství, Štěpánský most; Odolena Voda,Závod			
Přestupní uzly BUS x VLAK	<b>Zastávka BUS</b>	<b>Stanice / zastávka VLAK</b>		
	Husinec,Řež, záv.	Řež		
	Kojetice,žel.st.	Kojetice u Prahy		
	Kralupy n.Vlt.žel.st.	Kralupy nad Vltavou		
	Neratovice,žel.st.	Neratovice		
	Zlonín	ÚZlonín		
	Úžice	Úžice		
Linky	<b>Linka</b>	<b>Trasa</b>		
	368	Praha,Ládví - Předboj		
	371	Praha,Kobylisy - Klecany,Klecánky/Husinec,Řež,Závod		
	374	Praha,Kobylisy - Odolena Voda,Závod		
	470	Mělník - Chlumín - Kralupy nad Vltavou		
	473	Neratovice - Zálezlice - Kralupy nad Vltavou		
	479	Neratovice,Korycany - Veliká Ves - Neratovice		
	656	Hovorčovice - Zlonín - Hovorčovice		
	658	Neratovice - Veliká Ves - Odolena Voda		
	663	Kralupy nad Vltavou - Odolena Voda - Újezdec		
Denní výkony	<b>Typ dne</b>	<b>Km</b>	<b>Typ dne</b>	<b>Km</b>
	Pracovní den	5 496	Sobota	2 079
	Prázdniny	5 052	Neděle	2 079
Vozy (ranní špička PD)	<b>Typ vozu</b>	<b>Počet vozů</b>	<b>Typ vozu</b>	<b>Počet vozů</b>
	Minibus	0	Midibus	0
	Standardní	23	Tříosý (15 m)	0
	Kloubový	3		

V průběhu platnosti závazku může dojít k následujícím změnám ve výkonech a počtu nasazených vozidel:

1) V souvislosti s rozvojem obcí Bašť a Předboj může dojít k posílení provozu linky 368 pro zajištění dostatečné dopravní obsluhy. Kilometrické výkony narostou až o 82000 linkových km/rok, nárůst počtu vozidel až o 2 standardní vozy.

2) V souvislosti s rozvojem obcí v oblasti Klecan může dojít k posílení provozu nasazením kloubových vozidel na další pořadí. Kilometrické výkony poklesnou pro standardní vozy a naopak narostou pro kloubové vozy až o 87000 linkových km/rok, nárůst počtu vozidel až o 2 kloubové vozy kompenzován poklesem vypravení standardních vozů.

3) V souvislosti s rozvojem oblasti Veltrus a Odolena Vody může dojít k posílení provozu linek 470, 473, a 663. Kilometrické výkony narostou až o 131000 linkových km/rok, nárůst počtu vozidel až o 2 standardní vozy.

4) V souvislosti s rozvojem oblasti Neratovic může dojít k posílení provozu linek 479 a 658. Kilometrické výkony narostou až o 80000 linkových km/rok, nárůst počtu vozidel až o 1 standardní vůz.

5) V souvislosti se zahájením provozu na tramvajové trati do Zdib dojde k optimalizaci dopravních výkonů v celé oblasti. Kilometrické výkony narostou až o 1066750 linkových km/rok, nárůst počtu vozidel až o 15 standardních vozů. (Ex 370,372,373)

6) V průběhu závazku může dojít k rozvázání spolupráce se soukromým investorem, který hradí část provozu linky 663. Pokles výkonů může být až o 68000 linkových km/rok, pokles počtu vypravených vozidel až o 1 standardní vůz.

7) V případě nedostatečné kapacity odstavných ploch v konečné zastávce na území hl. m. Prahy může být objednavatelem nařízeno odstavování na náhradních plochách. Manipulační přejezdy na tyto plochy a zpět budou dle aktuální potřeby zapracovány do VJŘ a hrazeny CDDV v souladu se Smlouvou. Objem těchto výkonů může dosáhnout max. 10% z objednávaných výkonů na území hl. m. Prahy a nebude generovat vypravení vozů navíc.

### 3.3.34 D6 Úvalsko

Dopravce	ČSAD Střední Čechy a.s.	
Města s MHD	Praha – plná integrace v systému PID Říčany - doprava zdarma, ROPID zajišťuje přípravu dat a propagaci linek MHD	
Hlavní přestupní uzly BUS x BUS	<b>Zastávka BUS</b> Mochovej; Nehvizdy; Poděbrady,žel.st.; Říčany,Radošovice,Haškova ; Říčany,náměstí; Sadská; Sibřina; Starý Vestec; Šestajovice,Za Stodolami; Úvaly,žel.st.	
Přestupní uzly BUS x VLAK	<b>Zastávka BUS</b>	<b>Stanice / zastávka VLAK</b>
	Libice nad Cidlinou,žel.st.	Libice nad Cidlinou
	Poděbrady,žel.st.	Poděbrady
	Praha,Nádraží Horní Počernice	Praha-Horní Počernice
	Praha,Nádraží Klánovice	Praha-Klánovice
	Praha,Nádraží Klánovice-sever	Praha-Klánovice
	Říčany,Radošovice,Haškova	Říčany
	Říčany,nádraží	Říčany
	Sadská	Sadská
	Úvaly,žel.st.	Úvaly
	Zeleneč	Zeleneč
	Zeleneč,Bezručova	Zeleneč
Linky	<b>Linka</b>	<b>Trasa</b>
	303	Praha,Černý Most - Křenice
	343	Praha,Nádraží Klánovice-sever - Nehvizdy,škola
	344	Praha,Černý Most - Horoušany,u rybníka

	353	Praha,Černý Most - Svémyslce/Horoušany,Horoušánky,U Tří svatých		
	354	Praha,Černý Most - Nehvizdy,Mochovská		
	398	Praha,Černý Most - Poděbrady,žel.st. - Kolín,PZKO-TOYOTA		
	423	Jirny - Úvaly - Škvorec - Doubravčice		
	484	Úvaly - Horoušany - Úvaly		
	677	Úvaly - Vyšehořovice - Nehvizdy		
	686	Úvaly - Říčany		
	765	Sibřina - Říčany		
Denní výkony	<b>Typ dne</b>	<b>Km</b>	<b>Typ dne</b>	<b>Km</b>
	Pracovní den	8 794	Sobota	2 852
	Prázdniny	8 794	Neděle	2 800
Vozy (ranní špička PD)	<b>Typ vozu</b>	<b>Počet vozů</b>	<b>Typ vozu</b>	<b>Počet vozů</b>
	Minibus	0	Midibus	0
	Standardní	29	Třiosý (15 m)	0
	Kloubový	10		

V průběhu platnosti závazku může dojít k následujícím změnám ve výkonech a počtu nasazených vozidel:

1) V souvislosti s případnou změnou vedení linky 376 (svazek číslo 20) v úseku Praha,Letňany - Svémyslce je možné zkrácení linky 353 pouze do úseku Praha,Černý Most - Zeleneč,Obora. Kilometrické výkony na lince 353 poklesnou až o 11500 linkových km/rok.

2) Jízdní řád linky 354 je do značné míry závislý na požadavcích firem, které mají provozovny v logistické zóně Jirny. Z tohoto důvodu může dojít v průběhu závazku k výraznějšímu ponížení nebo navýšení objednávek. V případě ponížení může jít až o 95000 kilometrů ročně, v případě navýšení pak až o 38000 kilometrů ročně.

3) U linky 398 může dojít v průběhu závazku ke zkrácení intervalu v odpolední špičce pracovních dnů na 15 minut. Tato úprava by znamenala nárůst výkonů až o 102000 linkových km/rok. Dále může dojít u linky 398 ke zkrácení intervalu o víkendech v úseku Praha,Černý Most - Mochov na 60 min. Tato úprava by znamenala nárůst výkonů až o 26000 linkových km/rok. Posílení provozu linky 398 o víkendů však bude do značné míry kompenzováno omezením víkendového provozu linky 354, která vede v podobné trase.

4) Z důvodu zvažovaného posílení obslužnosti v Úvalech (svazková škola) a v obci Doubravčice může dojít k navýšení počtu spojů u linky 423, popř. 484. Kilometrické výkony se na linkách 423, 484 mohou navýšit až o 102000 linkových km/rok a nárůst vypravení až o 1 vozidlo kategorie SdN.

5) U linky 686 může dojít k dodatečnému zkrácení intervalů, zejména v ranní a odpolední špičce pracovního dne. Kilometrické výkony se na lince 686 navýší až o 90000 linkových km/rok a nárůst vypravení až o 1 vozidlo kategorie SdN.

6) V návaznosti na změny časových poloh vlaků na tratích 011 (Praha - Kolín) a 221 (Praha - Benešov u Prahy) může v průběhu závazku dojít k navýšení km výkonů linek 303,423,484,686,765 z důvodu navýšení manipulačních přejezdů nebo vyrovnávacích spojů až o 50300 linkových km/rok a nárůst až o 1 vozidlo kategorie SdN.

7) V případě nedostatečné kapacity odstavných ploch v konečné zastávce na území hl. m. Prahy může být objednavatelem nařízeno odstavování na náhradních plochách. Manipulační přejezdy na tyto plochy a zpět budou dle aktuální potřeby zapracovány do VJŘ a hrazeny CDDV v souladu se Smlouvou. Objem těchto výkonů může dosáhnout max. 10% z objednávaných výkonů na území hl. m. Prahy a nebude generovat vypravení vozů navíc.

### 3.3.35 D7 Dolnobřežansko

Dopravce	UMBRELLA CITY LINES s.r.o.			
Města s MHD	Praha – plná integrace v systému PID			
Hlavní přestupní uzly BUS x BUS	<b>Zastávka BUS</b> Dolní Břežany, obecní úřad; Dolní Břežany, náměstí; Zvole			
Přestupní uzly BUS x VLAK	<b>Zastávka BUS</b>	<b>Stanice / zastávka VLAK</b>		
	Praha, Kačerov	Praha-Kačerov		
	Praha, Nádraží Modřany	Praha-Modřany zastávka		
	Vrané n.Vlt., Žel.st.	Vrané nad Vltavou		
Linky	<b>Linka</b>	<b>Trasa</b>		
	333	Praha, Kačerov - Březová-Oleško, Oleško		
	341	Praha, Obchodní náměstí - Jílové u Prahy, Náměstí		
	445	Březová-Oleško - Vrané nad Vltavou - Jílové u Prahy		
	762	Dolní Břežany - Jesenice		
	960	Praha, Obchodní náměstí - Zlatníky-Hodkovice, Na Drahách		
Denní výkony	<b>Typ dne</b>	<b>Km</b>	<b>Typ dne</b>	<b>Km</b>
	Pracovní den	4 631	Sobota	1 939
	Prázdniny	4 631	Neděle	1 939
Vozy (ranní špička PD)	<b>Typ vozu</b>	<b>Počet vozů</b>	<b>Typ vozu</b>	<b>Počet vozů</b>
	Minibus	0	Midibus	3
	Standardní	15	Třiosý (15 m)	0
	Kloubový	4		

V průběhu platnosti závazku může dojít k následujícím změnám ve výkonech a počtu nasazených vozidel:

1) Zprovoznění linky metra D v úseku Pankrác - Nové Dvory může vyvolat zkrácení trasy linky 333 do zastávky Nové Dvory, které může znamenat pokles km výkonů až o 232120 km ročně a pokles vozidel do výpravy až o 3 standardní vozidla. Předpokládaný termín realizace prosinec 2028.

2) Pokračování výstavby v obci Dolní Břežany a navýšení počtu obyvatel, nebo počtu dopravovaných cestujících do rozrůstající se oblasti technologických parků může vyvolat potřebu zkrácení intervalu na lince 333 v úseku Dolní Břežany - Praha, Kačerov ve špičkách pracovních dnů. Ráno z 10 až na 5 minut a odpoledne z 15 až na 10 minut, o víkendech v přepravně zatíženějších obdobích může nastat posílení z 30 až na 15 minut. V pracovních dnech se celkově předpokládá nárůst až o 3 kloubová vozidla, o víkendu až o 1 kloubové vozidlo. Celkový nárůst výkonů se předpokládá až o 140150 linkových km/rok.

3) Pokračování výstavby v části obce Zvole - Nová Zvole a navýšení počtu obyvatel může vyvolat potřebu zkrácení intervalu na lince 333 v úseku Zvole, Nová Zvole - Praha, Kačerov ve špičkách pracovních dnů. Ráno z 10 až na 5 minut a odpoledne z 15 až na 10 minut, o víkendech v přepravně zatíženějších obdobích může nastat posílení z 30 až na 15 minut. V pracovních dnech se celkově předpokládá nárůst až o 3 kloubová vozidla, o víkendu až o 2 kloubová vozidla. Celkový nárůst výkonů se předpokládá až o 210860 linkových km/rok.

4) Pokračování výstavby v obci Březová-Oleško a navýšení počtu obyvatel může vyvolat potřebu zkrácení intervalu na lince 333 v úseku Březová-Oleško - Praha, Kačerov ve špičkách pracovních dnů. Ráno z 20 až na 10 minut a odpoledne z 30 až na 15 minut, o víkendech v přepravně zatíženějších obdobích může nastat posílení z 120 až na 60 minut. V pracovních dnech se celkově předpokládá nárůst až o 3 kloubová vozidla, o víkendu až o 2 kloubová vozidla. Celkový nárůst výkonů se předpokládá až o 248150 linkových km/rok.

5) Navyšování počtu žáků dopravovaných linkou 445 do škol ve Vraném nad Vltavou z Březového-Oleška, nebo z Okrouhla přes Zvole do Vraného nad Vltavou, nebo s přestupem na linku 333 do Dolních Břežan může vyvolat potřebu zajištění nových školních spojů na lince 445 ve dnech školního vyučování. Kilometrické výkony narostou až o 32768 linkových km/rok a vypravení až o 2 vozidla kategorie MdN.

6) Navyšování počtu žáků dopravovaných linkou 762 z Dolních Břežan a Zlatníků-Hodkovic do škol v Jesenici a do Dolních Břežan může vyvolat potřebu zajištění nových školních spojů ve dnech školního vyučování s upravenou trasou přes Zlatníky-Hodkovice i v odpoledních hodinách a zajištění do Dolních Břežan též v odpoledních hodinách. Kilometrické výkony narostou až o 30720 linkových km/rok a vypravení až o jedno standardní vozidlo.

7) Poptávka obyvatel Libře na cestování směr Jílové u Prahy může vyvolat potřebu zavedení těchto spojů na lince 341 v úseku Libeň - Jílové u Prahy o víkendech, která může vyvolat nárůst až o 1 standardní vozidlo, a celkový nárůst výkonů až o 15800 linkových km/rok.

8) V návaznosti na změny časových poloh vlaků na trati 210 (Praha – Vrané nad Vltavou – Čerčany – Dobříš) může v průběhu závazku dojít k navýšení km výkonů linky 445 z důvodu navýšení manipulačních přejezdů nebo vyrovnávacích spojů a zachování přestupních vazeb na linku 333 až o 35690 linkových km/rok a nárůst až o 2 vozidla kategorie MdN.

9) V průběhu závazku může dojít k omezení provozu linky 341 až o 30720 linkových km/rok.

10) Navýšení km výkonů v důsledku potřeby zkrácení intervalu na lince 960 v úseku Zlatníky-Hodkovice, Na Drahách - Praha v nočních hodinách denně. Předpoklad zavedení celonočního hodinového intervalu může vyvolat navýšení km výkonů až o 37128 km / ročně bez potřeby navyšovat počet vozidel do výpravy.

11) V průběhu závazku může dojít k omezení provozu linky 333 s poklesem vozidel do výpravy až o 4 vozidla, celkově až o 125800 linkových km/rok (prázdninové omezení).

12) V průběhu závazku může dojít k omezení provozu linky 341 s poklesem vozidel do výpravy až o 2 vozidla, celkově až o 62400 linkových km/rok (prázdninové omezení).

13) V případě nedostatečné kapacity odstavných ploch v konečné zastávce na území hl. m. Prahy může být objednavatelem nařízeno odstavování na náhradních plochách. Manipulační přejezdy na tyto plochy a zpět budou dle aktuální potřeby zapracovány do VJŘ a hrazeny CDDV v souladu se Smlouvou. Objem těchto výkonů může dosáhnout max. 10% z objednávaných výkonů na území hl. m. Prahy a nebude generovat vypravení vozů navíc.

### 3.3.36 D8 Kolínsko

Dopravce	ČSAD POLKOST, spol. s r.o.,	
Města s MHD	Kolín - doprava zdarma, bez smluvní spolupráce s IDSK nebo ROPID	
Hlavní přestupní uzly BUS x BUS	<b>Zastávka BUS</b> Uhlířské Janovice,nám.; Kolín,nádraží; Suchdol, Ždánice,U Jánů; Sázava,aut.st.; Kouřim, Zásmyky,nám.; Český Brod,žel.st.; Vlašim,aut.st.; Pečky,žel.st.; Poděbrady,žel.st.	
Přestupní uzly BUS x VLAK	<b>Zastávka BUS</b>	<b>Stanice / zastávka VLAK</b>
	Cerhenice	Cerhenice
	Cerhenice,Za Dráhou	Cerhenice
	Český Brod,žel.st.	Český Brod
	Drahobudice	Drahobudice
	Hlízov,u pomníku	Hlízov
	Kácov,žel.st.	Kácov
	Klučov,U mlýna	Klučov
	Kolín,místní dráha	Kolín místní nádraží

	Kolín,nádraží	Kolín		
	Kořenice	Kořenice		
	Kouřim,Žel.st	Kouřim		
	Nebovidy,Hluboký Důl	Hluboký Důl		
	Nová Ves I	Nová Ves u Kolína		
	Pečky,žel.st.	Pečky		
	Poděbrady,žel.st.	Poděbrady		
	Ratboř,žel.st	Ratboř		
	Rostoklaty,Žel.st.	Rostoklaty		
	Sázava,aut.st.	Sázava		
	Starý Kolín	Starý Kolín		
	Tatce,žel.zast.	Tatce		
	Uhlířské Janovice,Mitrov	Mitrov		
	Vavřinec, Chmeliště	Chmeliště		
	Vlašim,žel.st.	Vlašim		
Linky	<b>Linka</b>	<b>Trasa</b>		
	421	Kolín - Svojsice - Kouřim - Sázava		
	424	Kolín - Toušice - Kouřim - Žďánice		
	426	Pečky - Klučov,Skramníky - Český Brod - Tuklaty,Tlustovousy		
	460	Bečváry - Zásmyky - Plaňany - Vrbčany		
	487	Kolín - Uhlířské Janovice - Kácov - Vlašim		
	675	Kolín - Cerhenice - Pečky		
	678	Poděbrady - Cerhenice - Pečky		
	679	Poděbrady - Velim - Kolín		
	681	Kolín - Suchdol - Uhlířské Janovice – Petrovice II		
	702	Kolín - Nebovidy - Červené Pečky		
	707	Kolín - Starý Kolín - Nové Dvory		
	772	Uhlířské Janovice - Církvice - Uhlířské Janovice		
Denní výkony	<b>Typ dne</b>	<b>Km</b>	<b>Typ dne</b>	<b>Km</b>
	Pracovní den	6 592	Sobota	1 325
	Prázdniny	6 592	Neděle	1 357
Vozy (ranní špička PD)	<b>Typ vozu</b>	<b>Počet vozů</b>	<b>Typ vozu</b>	<b>Počet vozů</b>
	Minibus	0	Midibus	0
	Standardní	28	Třiosý (15 m)	0
	Kloubový	0		

V průběhu platnosti závazku může dojít k následujícím změnám ve výkonech a počtu nasazených vozidel:

1) Na lince 702 může dojít k poklesu výkonů až o 58 000 linkových km/rok v pracovní dny a nevypravení jednoho vozidla. O víkendech může dojít k poklesu výkonů až o 29 000 km/rok.

2) Na lince 707 může dojít k poklesu výkonů až o 36 000 linkových km/rok a nevypravení jednoho vozidla.

### 3.3.37 D9 Nymbursko

Dopravce	OAD Kolín	
Města s MHD	Kolín - doprava zdarma, bez smluvní spolupráce s IDSK nebo ROPID Mladá Boleslav – jednání o integraci do PID budou zahájena na konci roku 2023, předpokládaný termín začlenění do PID je prosinec 2024 Nymburk - systém samostatné MHD zanikl s integrací oblasti Nymburska v roce 2017, linky byly nahrazeny regionálními linkami, v rámci města platí jízdní doklad vyhlášený městem Nymburk	
Hlavní přestupní uzly BUS x BUS	<b>Zastávka BUS</b> Vlkava, náves; Luštěnice; Loučeň; Seletice; Sadská; Zásmyky; Kostomlaty nad Labem, žel. st.	
Přestupní uzly BUS x VLAK	<b>Zastávka BUS</b>	<b>Stanice / zastávka VLAK</b>
	Bečváry,žel.st.	Bečváry
	Čachovice,žel.st.	Čachovice
	Čáslav,žel.st.	Čáslav
	Čelákovice,žel. st.	Čelákovice
	Červené Pečky,žel.st.	Červené Pečky
	Dvory,Veleliby	Veleliby
	Hořátev,technologický park	Hořátev
	Jíkev,žel.zast.	Jíkev
	Kolomuty	Kolomuty
	Kostomlaty n. L.,žel. st.	Kostomlaty nad Labem
	Kořenice	Kořenice
	Kořenice, Chotouchov, žel.zast.	Chotoutov
	Kořenice,Pučery	Pučery
	Křinec,žel. st.	Křinec
	Kutná Hora,městské nádraží	Kutná Hora město
	Libice n.Cidl.,žel.st.	Libice nad Cidlinou
	Lysá n. L.,žel. st.	Lysá nad Labem
	Milovice,žel. st.	Milovice
	Mladá Boleslav,aut.st.	Mladá Boleslav město
	Nymburk,hl. n.	Nymburk hlavní nádraží
	Pečky,žel.st.	Pečky
	Poděbrady,žel.st.	Poděbrady
	Rožďalovice,žel.st.	Rožďalovice
	Řepov,hl.sil.	Řepov
	Sadská	Sadská
	Vavřinec, Chmeliště	Chmeliště
	Velký Osek,nádraží	Velký Osek
	Všejanya	Všejanya
Linky	<b>Linka</b>	<b>Trasa</b>



430	Lysá nad Labem - Milovice - Lipník			
432	Lysá nad Labem - Milovice - Mladá Boleslav			
433	Nymburk - Sadská - Pečky			
434	Nymburk - Straky - Milovice - Benátky nad Jizerou			
436	Nymburk - Vlkava - Lipník			
443	Nymburk - Sadská - Čelákovice			
480	Kostomlaty nad Labem - Lysá nad Labem			
493	Nymburk - Poděbrady			
497	Nymburk - Kostomlaty nad Labem - Milovice			
498	Poděbrady - Pečky			
499	Nymburk - Loučeň - Semčice - Mladá Boleslav			
673	Nymburk - Oskořínek - Křinec			
674	Nymburk - Netřebice - Křinec - Rožďalovice			
676	Nymburk - Loučeň - Seletice			
705	Poděbrady - Kolín - Kutná Hora - Čáslav			
706	Horní Kruty - Zásmuky - Kolín - Žíželice			
Denní výkony	<b>Typ dne</b>	<b>Km</b>	<b>Typ dne</b>	<b>Km</b>
	Pracovní den	11 766	Sobota	2 329
	Prázdniny	11 766	Neděle	2 400
Vozy (ranní špička PD)	<b>Typ vozu</b>	<b>Počet vozů</b>	<b>Typ vozu</b>	<b>Počet vozů</b>
	Minibus	0	Midibus	0
	Standardní	39	Třiosý (15 m)	0
	Kloubový	9		

V průběhu platnosti závazku může dojít k následujícím změnám ve výkonech a počtu nasazených vozidel:

- 1) V souvislosti s rozvíjející se zástavbou v Milovicích může dojít k prodloužení všech spojů linky 430 do zastávky Milovice, Balonka s předpokládaným nárůstem km výkonů až o 11000 linkových km/rok.
- 2) V návaznosti na předpokládanou výstavbu v okolí Mirakula v Milovicích a plánovanou výstavbu komunikace "Sluneční" a výstavbou nových zastávek může dojít k přetrasování linky 430 a 432 s předpokládaným nárůstem km výkonů až o 45000 linkových km/rok.
- 3) V návaznosti na předpokládanou výstavbu v Milovicích může dojít k prodloužení vybraných spojů linky 430 v rámci města, či zkrácení intervalu s předpokládaným nárůstem km výkonů až o 16000 linkových km/rok.
- 4) V souvislosti s dostavbou železničních staveb, které budou mít dopad na polohy jednotlivých časových poloh vlakových spojů v uzlových stanicích, lze předpokládat změnu jízdních řádů s možností navýšení potřeby 1 vozidla a 1 řidiče s výkonem cca 220 km/den, což představuje předpokládaný nárůst km výkonů až o 60000 km/rok.
- 5) V návaznosti na budoucí integraci MHD Kolín může dojít na lince 705 k úpravě trasování linky po města s předpokládaným navýšením výkonů až o 10 000 linkových km/rok.
- 6) V návaznosti na rostoucí poptávku v relaci Kolín - Kutná Hora na lince 705 může dojít k zavedení dvou párů spojů s předpokládaným navýšením výkonů až o 20 500 linkových km/rok.
- 7) V návaznosti na budoucí integraci MHD Kolín může dojít na lince 706 k úpravě trasování linky po města s předpokládaným navýšením výkonů až o 110 000 linkových km/rok.

### 3.3.38 Přímá zadání

S dalšími dopravci pak kraj uzavře nové smlouvy přímým zadáním (jen přímá zadání smluv malého rozsahu v souladu s § 18 a následujícími zákona č. 194/2010 Sb., v platném znění) pro následující oblasti.

Oblast	Dopravce	Oblast	Dopravce
P51	Dopravní podnik hl.m. Prahy, a.s.	P60	Autobusová doprava Kohout s.r.o
P52	ARRIVA CITY s.r.o.	P61	Lutan s.r.o.
P53	ČSAD Střední Čechy, a.s.	P62	COMETT PLUS, spol. s r.o.
P54	AD Střední Čechy a.s.	P63	EKOSERVIS TRANSPEED a.s.
P55	Kokořínský SOK s.r.o.	P64	Martin UHER, spol. s r.o.
P56	POHL Kladno spol. s r.o.	P65	VIP Bus Servis s.r.o.
P57	AUTODOPRAVA LAMER s.r.o.	P66	bude upřesněno v kooperaci s JIKORD
P58	Martin Uher Bus, s.r.o..	67	KAD BUS spol. s r.o.
P59	LEXTRANS BUS s.r.o.		

### 3.3.39 Mezikrajská spolupráce

S ohledem na geografickou polohu a vzájemnou spádovost regionů Středočeský kraj prohlubuje mezikrajskou spolupráci v rámci zajištění dopravní obslužnosti mezikrajskými linkami.

#### Integrace Čtyřmezí

Od 10. 12. 2023 byla realizována integrace veřejné linkové dopravy v oblasti tzv. Čtyřmezí, tj. oblasti na hranicích Středočeského, Karlovarského, Plzeňského a Ústeckého kraje. Linka 305 (Praha – Karlovy Vary) byla prodloužena z obce Lubenec dále do Karlovarského kraje až do města Karlovy Vary. S ohledem na nárůst mezikrajského významu linky došlo na území Středočeského kraje ke zrychlení linky – linka jede ze Zličína po dálnici D6 až do zastávky Stochov, Slovanka. Řada obcí ve Středočeském kraji navíc získala zcela nové dlouhodobě požadované spojení se soudními kraji. Na linku 305 ve vybrané časy navazuje řada dalších regionálních linek, např. v Hořovičkách na linku PID 760 pro spojení Praha – Podbořany a Rakovník – Karlovy Vary. Dále byly zavedeny garantované návaznosti v Lubenci s linkou DÚK 745 pro spojení Praha – Valeč a Žatec/Podbořany – Karlovy Vary. V Lubenci vznikla také možnost přestupu na linky IDPK 345 a IDOK 403. V Bochově linka navazuje na linku IDOK 409, díky čemuž vzniklo spojení Praha – Toužim. Další návaznosti jsou zavedené také v zastávkách Řevničov (linka 600), Nové Strašecí (linky 619,625) a Stochov, Slovanka (linka 618).

Vzhledem ke změně trasy linky 305 je linka v úseku Praha – Nové Strašecí koordinována s linkou 304, u které došlo k dílčímu posunu spojů. Dále byla zavedena zcela nová linka v trase Zličín – Velká Dobrá – Doksy – Kamenné Žehrovice – Tuchlovice – Stochov (nám.) – Rynholec – Nové Strašecí – Mšecké Žehrovice – Mšec. V úseku Velká Dobrá – Stochov tak linka plnohodnotně nahradila trasu linky 305, zároveň došlo k lepší koordinaci s linkou 365 (Stochov – Praha, Motol), která nově jede v intervalu cca 60 min. v období přepravních špiček, dopoledne a večer pak v intervalu cca 120 min. V oblasti Stochovska linka představuje velký význam pro požadované místní vazby. V úseku Stochov – Nové Strašecí částečně nahradila linku 590, jejíž vybrané spoje jsou ukončeny již v zastávce „Stochov,u dubu“ kvůli zamezení souběhu linek. Linka propojila Nové Strašecí a Mšec a vzniklo tak dlouho požadované přímé spojení těchto obcí. V souvislosti se zavedením linky do Mšce došlo k mírné redukci/zkrácení spojů na lince 586. Linka 586 je zároveň prodloužena o úsek Nové Strašecí – Řevničov, žel.st. – Řevničov a v tomto úseku nahrazuje linku 583, která byla zcela zrušena. Náhradu linky 583 zajišťuje linka 417 společně s prodlouženou linkou 586.

Společně s linkou 305 byla dále do Ústeckého kraje prodloužena linka 405, jejíž číselné označení se změnilo na 415 a jede v trase Praha – Žatec – Kadaň, nově obsluhuje např. Lány nebo Velkou Černoc a Měcholupy v Ústeckém kraji, naopak neobsluhuje zastávku Stochov, u dubu, kde jí plnohodnotně nahradila linka 420.

V oblasti Rakovnicka došlo z důvodu kapacitních problémů k posílení expresní linky 404 v úseku Praha – Rakovník, o víkendu pak k zavedení nového páru spojů Praha – Manětín, zároveň je linka nově koordinována s obnovenými vlakovými spoji na železniční trati Rakovník – Kralovice. V oblasti Rakovnicka byly dále realizovány dílčí úpravy na linkách 560, 561, 561, 575, 577, 581, 584, 625, 628, 711, 760 a lince IDPK 321. Linka 564 byla zrušena a nahrazena vlakovou linkou S57 a linkou 561, dále byla zrušena linka 585, jejíž spoje byly převedeny na linku 584.

### **Plzeňský kraj**

Současná mezikrajská linka 523 v trase Plzeň – Rožmitál p. Tř. je nově od 10. 12. 2023 v úseku Spálené Poříčí – Rožmitál p. Tř. zaintegrována do PID. Na území Středočeského kraje, kde jsou všechny zastávky v tarifním pásmu 8, linka obsluhuje také obec Věšín. Do tarifního pásma 9 byly zařazeny zastávky na území Plzeňského kraje v obcích Míšov, Borovno a Spálené Poříčí. Na lince je v tomto úseku provozováno 7 párů spojů v pracovní dny a 4 páry spojů o víkendech. Dopravcem je ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY.

V průběhu roku 2024 je na vybraných mezikrajských železničních a autobusových spojující Středočeský a Plzeňský kraj připravováno dokončení, resp. vzájemné rozšíření uznávání tarifů PID a IDPK. Jedná se o v současné době projednávaný soubor opatření, který umožní plnohodnotné tarifní odbavení na společných mezikrajských železničních a autobusových regionálních linkách v oblasti Hořovicka a Rakovnicka. Z hlediska dopravní obsluhy bude prověřeno nové propojení linek PID 521 a IDPK 523 nebo rozšíření a garance vzájemných návazností těchto linek a zlepšení napojení obce Chříč na Rakovník. V rámci železniční dopravy se připravuje i uznávání jízdních dokladů PID na rychlíkové lince R16 v úseku Rokycany – Hořovice.

Všechna konkrétní řešení a jejich realizace budou vycházet z jednání pracovní skupiny mezi organizátory IDSK a POVED.

### **Navrhovaná dopravní opatření od prosince 2024**

Od prosince 2024 je připravována integrace linky 690405 (v provozu od 12/2023 v trase Praha – Mladá Boleslav/Městec Králové – Jičín – Jilemnice – Vrchlabí – Špindlerův Mlýn/Pec pod Sněžkou) do systému PID, ovšem pouze varianta trasy přes Mladou Boleslav. Linka je dnes provozována v IDS IREDO a IDOL. Spoje budou doplněny stávající linkou 412. Jízdní řád se bude odvíjet od stávajícího jízdního řádu linky 169226 s rozšířením provozu na okrajích pracovního dne a o víkendech. Dále budou časové polohy spojů více respektovat proklady spojů mezi Prahou a Mladou Boleslaví. PID bude zaveden ve stejném rozsahu jako na lince 412. Rozšíření tarifů IDOL a IREDO bude předmětem jednání.

V budoucnu je možné uvažovat o začlenění dnešní komerční linky 690250 (Pec p. Sněžkou - Janské Lázně – Trutnov - Dvůr Králové n.L. - Poděbrady - Praha) dopravce Arriva autobusy do systému PID (PID v úseku Praha – Nový Bydžov; IREDO v úseku Městec Králové - Pec p. Sněžkou, „aut.st platí již v současnosti).

Dále je navrhováno posílení a prodloužení linky 407 do trasy Praha, Smíchovské nádr. – Písek – Protivín – Vodňany – Bavorov – Prachatice, a to formou integrací současných spojů dopravce ČSAD AUTOBUSY České Budějovice. Ve spolupráci s Jihočeským krajem je dále připravováno zavedení nové linky PID v trase Praha, Smíchovské nádr. – Strakonice – Volyně – Vimperk, kdy by se opět jednalo o integraci současných spojů dopravce ČSAD AUTOBUSY České Budějovice. Ve spolupráci s Plzeňským krajem je plánováno zavedení nové linky 416 v trase Praha, Smíchovské nádraží – Horažďovice – Sušice – Kašperské Hory. Zajištění obsluhy těchto linek může být řešeno s ohledem na provozní efektivitu formou přímého zadání vybranému dopravci a smluvně podchyceno v souladu se smluvním zajištěním dopravní obslužnosti v Plzeňském a Jihočeském kraji. Zahájení provozu této linky je součástí jednání pracovní skupiny mezi IDSK a POVED o mezikrajské spolupráci.

Od prosince 2024 se předpokládá v Jihočeském kraji spuštění nového integrovaného dopravního systému, v rámci něhož je ve spolupráci s organizací JIKORD plánována tarifní integrace PID do Tábora na linkách 401, 453, 454 a 455. Dále je prověřována úprava na lince 451 s prodloužením trasy o úsek Borotín – Tábor a zkrácení linky 401 o úsek Třeboň/Jindřichův Hradec – Tábor.

V rámci rozvoje spolupráce s Ústeckým krajem bude prověřována možnost optimalizace linkového vedení v oblasti Velvarska a Slánska, která si klade za cíl propojit současné linky dvou integrovaných systémů pro nová mezikrajská spojení. Konkrétně se jedná o relace Chomutov – Praha, Kladno – Litoměřice a Roudnice n. L. – Slaný s koordinací provozu příslušných regionálních linek z důvodů návazností na mezikrajské linky.

### Vysočina

V rámci jednání s krajem Vysočina o zajištění mezikrajské dopravní obslužnosti a optimalizaci linek VDV v kraji Vysočina je v současné době v rámci obecné opce kvantifikované v oblasti D3 projednávána možnost úpravy vedení linky 406 do Pacova a zrušení linky 850.

### 3.3.40 Integrace MHD Příbram do systému PID

Od 10. 12. 2023 je autobusech MHD Příbram nově možné využít veškeré jízdní doklady dle Tarifu PID, i nadále zde platí stávající jízdní doklady dle Tarifu MHD Příbram. Na regionálních linkách PID po území města Příbram je také nově platit jízdní doklady dle Tarifu MHD Příbram.

Na linkách 482, 517, 754 neplatí bezplatná přeprava ani jízdní doklady MHD Příbram nahrané na čipové kartě a nelze pro úhradu jízdného použít elektronickou peněženku. Na těchto linkách je možné zakoupit u řidiče dle místního tarifu MHD Příbram pouze nepřestupní papírový jízdní doklad MHD (18 Kč resp. 9 Kč) placený v hotovosti či platební (bankovní) kartou. Na ostatních linkách PID bezplatná přeprava MHD Příbram platí, ale pouze na území města Příbram.

Organizace tras a jízdních řádů MHD je nadále v kompetenci města. Dochází ke změně označení linek v rámci číselné řady linek PID.

Linka 501

- Šachetní – Milínská – Jiráskovy sady – Dubno,učiliště – Bytíz,věžnice

Linka 502

- Brod,obec – Zdaboř – II.poliklinika – Svatá Hora

Linka 503

- Svatá Hora – Milínská – Zdaboř – Drkolnov – Březové Hory – Aut.nádr. – Svatá Hora

Linka 505

- Orlov – Aut.nádr. – II.poliklinika – Lazec – Kozičín

Linka 506

- Zavržice – Zdaboř – Fialka – II.poliklinika – Aut.nádr. – Koperníkova – Svatá Hora areál

Linka 507

- Jiráskovy sady – Sázky – Zdaboř – II.poliklinika – Aut.nádr. – Kovohutě – Lhota u Příbramě,točna

Linka 508

- Svatá Hora – Aut.nádr. – Březové Hory – Drkolnov – Zdaboř – Milínská – Svatá Hora

Linka 565

- Jiráskovy sady – Sázky – Jesenice

Obce Háje a Dubenec a místní část Příbram-Bytíz jsou nově obsluhovány pouze regionálními linkami PID, především linkou 517. Obslužnost zastávky Bytíz, věznice je zajištěna nově vybranými spoji linky 501.

Obec Dubno je nově obsluhována pouze regionálními linkami PID, především linkou 395.

Místní části Příbram-Jerusalem a Příbram-Jesenice jsou obsluhovány především regionální linkou 500 a vybranými spoji městské linky 565.

Do místní části Příbram-Sázky bude kromě regionální linky 500 zajíždět městská linka 565 a vybranými spoji také linky 501 a 507.

V obslužnosti obcí Lhota u Příbramě a Podlesí a místních částí Příbram-Brod a Příbram-Zavržice nedochází k žádným změnám.

### Regionální autobusové linky

Nebyly realizovány žádné zásadní změny v trasách a jízdních řádech linek. Z důvodu optimalizace provozu regionální a městské hromadné dopravy na území města Příbram, která umožnila sjednocení tarifní nabídky pro cestující, byly provedeny pouze k dílčí úpravě:

Linka 517

- zkrácení do zastávky Příbram, aut. nádr. (ranní školní spoj i nadále veden do zastávky Příbram, III. poliklinika)

Linka 531

- do zastávky Příbram, Zdaboř, Žežická spoje vedeny pouze o víkendech a v pracovní dny pouze vybrané spoje, v pracovní dny ve špičkách jsou spoje zkráceny do zastávky Příbram, archiv a v ostatních obdobích do zastávky Příbram, aut. nádr.

### 3.3.41 Rozšíření zastávek na znamení

Všechny zastávky v okrese Benešov a dále ve městech Čáslav, Kralupy nad Vltavou, Kutná Hora a Slaný byly od 10. 12. 2023 sjednoceny do režimu na znamení.

Tento způsob úspěšně funguje v okolních evropských zemích i jiných integrovaných systémech v Česku a přináší zvýšení plynulosti a rychlosti dopravy a také zlepšení tepelné pohody ve vozidlech veřejné dopravy. V případě výstupu cestující pouze stiskne tlačítko ve vozidle. Znamení se tak dává pouze při výstupu pomocí tlačítka, při nástupu stačí stát viditelně na zastávce.

K zařazení všech zastávek na svém katastru přistoupily v přechozích obdobích následující lokality:

- od 1. 9. 2022 město Říčany
- od 5. 3. 2023 města Benešov, Milovice a Lysá nad Labem
- od 11. 6. 2023 města Vlašim a Votice

Na jaře 2024 se předpokládá sjednocení režimu pro všechny autobusové zastávky v okrese Rakovník a Nymburk a následně v druhé polovině roku pro všechny zbyvajících autobusové zastávky ve Středočeském kraji.

### 3.3.42 Aplikace Směrnice EK 1161/2019 O podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel (EČV)

V přípravě se nachází projekt náhrady nynějších příměstských a regionálních autobusových linek 375, 377, 446, 453, 455, 517, 688 a 801 (linka 801 smluvně od 1. 4. 2025). Z přepravního hlediska nedojde ke změnám, neboť se předpokládá, že EČV pojedou v trasách současných autobusových linek. Jednotlivé projekty jsou rozděleny dle typu pohonu a znamenají pilotní projekty, které mají poskytnout data pro cílové většinové řešení v rámci Středočeského kraje.

**Linka 375** – ve spolupráci s hl. m. Prahou probíhají projekční práce na přípravě zavedení provozu parciálních trolejbusů

**Linka 377** – o pohonu není definitivně rozhodnuto

**Linky 453, 455** – ve spolupráci s Jihočeským krajem, Sdružením měst a obcí Tábořska (SMOT) a dopravcem COMETT PLUS Tábor probíhá příprava zavedení provozu elektrobusů

**Linky 446, 517, 688** – ve spolupráci s ČEZ a dopravcem Martin Uher BUS probíhá příprava zavedení provozu autobusů na vodíkový pohon

**Linka 801** – na základě žádosti města Kutná Hora proběhne nabídkové řízení na dopravce, dobíjecí infrastrukturu poskytne město Kutná Hora

Všechny smlouvy s dopravci na období 1. 12. 2024 – 30. 11. 2034 obsahují možnost požadovat ze strany objednatele obnovu vozového parku EČV.

### 3.3.43 Systém automatického počítání cestujících ve vozidlech (APC)

Součástí zadávací dokumentace, resp. nových smluv s dopravci na období 1. 12. 2024 – 30. 11. 2034 je požadavek objednatelů dopravy na instalaci technologie automatického počítání cestujících do vozidel v

rozsahu 30% vybavených vozidel na každou oblast. Čidla pro sčítání jsou anonymní, přičemž získaná data budou sloužit pro objednatele dopravní obslužnosti v rámci plánování nabídky dle skutečných potřeb cestujících.

### 3.3.44 Infrastruktura a legislativa – autobusová nádraží, zastávky a obratiště

Přinejmenším v rámci projektování nové dopravní infrastruktury je nutno posílit roli organizátorů. V současné době je na libovůli investorů/zhotovitelů, zda vyzvou k připomínkování svých projektů právě jednotlivé organizátory. Stále totiž chybí zákonná úprava, která by označila organizátora veřejné dopravy zřízeného dle zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících) jako „dotčený orgán“, jestliže se jedná o úpravu nebo přípravu infrastruktury pojižděné veřejnou dopravou (drážní, silniční, vodní). Dochází tak situacím, kdy jsou některé projekty připravovány tak, že neodpovídají zcela legitimním požadavkům organizátorů. Nevhodně nastavenou přípravou tak vznikají projekty, které jsou v praxi jen velmi obtížně využitelné, případně jejich využití působí některé komplikace či generují vícenáklady z provozu veřejné dopravy. Je tedy zcela na místě, aby organizátoři iniciovali úpravu příslušné legislativy a zabránili tak zbytečným vícenákladům vynakládaných z veřejných rozpočtů.

## 3.4 Záchytná parkoviště P+R ve Středočeském kraji

Intenzita silniční dopravy, zejména v relacích do hlavního města Prahy, neustále roste, pozemní komunikace nepostačují svojí kapacitou, tvoří se kolony a silniční doprava kolabuje. Tento nepříznivý stav se navíc prohlubuje nedostatkem parkovacích míst v Praze a postupným zaváděním regulačních opatření ve formě zón placeného stání, tzv. modrých zón. Automobily přijíždějící do Prahy jsou tak postupně vytlačovány a jejich uživatelé si logicky hledají plochy k parkování u přestupních uzlů na veřejnou hromadnou dopravu na vnitřním okraji Prahy a ve Středočeském kraji (zejména u železničních stanic a zastávek). Tam ale mnohdy chybí oficiální a dostatečně kapacitní záchytné parkoviště P+R splňující svými technickými parametry patřičné normy.

Důsledkem tohoto nedostatku je stav, kdy uživatelé osobních aut parkují svá vozidla „živelně“ na plochách, které k tomu nejsou určeny. Středočeské obce se tak obdobně jako Praha potýkají s tím, že v blízkosti přestupního bodu na veřejnou hromadnou dopravu jsou auty zabírány plochy k parkování v ulicích rezidenčních čtvrtí, kde způsobují nepříjemné externality místním obyvatelům (např. hluk, emise, vliv na bezpečnost apod.). Zároveň také zaplněním těchto míst brání v parkování místním obyvatelům. Dochází také k nelegálnímu parkování na zelených plochách. V některých lokalitách se dočasně řeší situace zřízením zpevněné šterkové plochy, která ovšem není z dlouhodobého hlediska přijatelná. V rámci rozvoje „udržitelné“ mobility je výstavba sítě záchytných parkovišť P+R nezbytná.

Koncepci rozvoje systému záchytných parkovišť P+R dlouhodobě řeší Odbor dopravy Krajského úřadu Středočeského kraje (OD KÚSK). V letech 2014-2015 postupně vznikl pracovní dokument „Požadavky na železniční dopravní infrastrukturu“, ve kterém byly vytipovány lokality vhodné k realizaci záchytných parkovišť P+R. Tyto lokality byly rozděleny do 3 základních priorit podle významu a vychází se z něj dodnes. Poprvé byl tento seznam lokalit oficiálně schválen při příležitosti společného setkání výborů pro dopravu Středočeského kraje a Hlavního města Prahy dne 14. května 2015, kde byl odsouhlasen a doporučen k dalšímu řešení. Tímto usnesením bylo rozhodnuto, že je potřeba tyto lokality pro stavbu záchytných parkovišť P+R průběžně sledovat a směřovat do nich podporu. Tento seznam se stal též součástí (předchozího) Plánu dopravní obslužnosti Středočeského kraje pro období 2016 – 2020 (schválen usnesením Rady kraje č. 007-30/2016/RK ze dne 5. 9. 2016), který se stal veřejně dostupným dokumentem. Na základě výše uvedeného podkladového materiálu započalo jednání s obcemi, následně též se Správou

železnic, s.o. (tehdy Správa železniční dopravní cesty, s.o.) a Českými drahami, a.s., o postupné přípravě a realizaci záchytných parkovišť P+R.

V roce 2017 byla na základě seznamu prioritních lokalit vhodných k výstavbě záchytných parkovišť P+R i na základě nově zjištěných lokalit (mimo stanovené priority kraje), kde probíhala individuálně příprava ze strany dotčených obcí, detailně prověřena situace v celkem 107 lokalitách. Celkový přehled situace v jednotlivých lokalitách, včetně stavu přípravy a realizace projektů byl předložen Radě kraje dne 7. 9. 2017, která tuto informaci vzala na vědomí svým usnesením č. 036-32/2017/RK. Součástí výše uvedeného materiálu byl i seznam vybraných 20 lokalit, o kterých vedl OD KÚSK evidenci, že dotčené obce mají zájem o výstavbu záchytného parkoviště P+R, ale z hlediska svých finančních a personálních kapacit nebyly schopny projekt zahájit. V rámci spolupráce Středočeského kraje a Prahy na společném dopravním systému se nabídla pražská příspěvková organizace ROPID, která pro tento seznam lokalit a na své náklady nechala zpracovat studii na podporu a urychlení přípravy projektu pro dotčené obce. Studie měla za cíl navrhnout přesné umístění a podobu záchytných parkovišť P+R v předem určených 20 lokalitách, včetně prověření majetkoprávních vztahů a případných kolizí s inženýrskými sítěmi. Tato studie poskytla velké části obcí potřebný prvotní impulz k tomu, aby se projekty začaly připravovat. Dalším významným krokem k podpoře rozvoje záchytných parkovišť P+R bylo nastavení dotačního programu IROP a jeho nástroje ITI pro Pražskou metropolitní oblast, kam bylo na základě dostupných podkladů alokováno dostatečné množství finančních prostředků na realizaci těchto staveb, a to za velmi příznivých podmínek, které umožňovaly získat až 90 % dotace na ustatelné náklady projektu. Tabulka níže uvádí parkoviště P+R, která se již podařilo realizovat.

**Tabulka 3.1: Přehled realizovaných parkovišť P+R**

Obec (+lokality)	Kapacita míst	Obec (+lokality)	Kapacita míst
Kolín	104	Černošice-Mokropsy	90
Lysá nad Labem	156	Český Brod (před stanicí)	40
Milovice	53	Český Brod (vedle stanice)	60
Nymburk	65	Český Brod (Klučovská)	150
Beroun	185	Český Brod (místa pro motocykly)	15
Dobřichovice (rozšíření)	111	Chýně-jih	9
Mělník (autobusové nádraží)	83	Libčice nad Vltavou	60
Mirošovice	71	Příbram (před stanicí)	23
Olbramovice	50	Příbram (poblíž stanice)	65
Řevnice	112	Příbram (Čechovská)	65
Mnichovice	37	Pečky	78
Sázava-Černé Budy	38	Rostoklaty	20
		<b>Celkem</b>	<b>1740</b>

Celkem tato parkoviště poskytují 1740 míst a ve všech případech byly investorem jednotlivé obce; ve většině případů byla výstavba podpořena z evropských dotačních programů (ROP / IROP / ITI). Seznam prioritních lokalit P+R se stal i základem pro vznik opatření v rámci Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí (viz kapitulu 7.1.2). Seznam celkem 97 lokalit obsahuje všechny velikosti parkovišť a nerozlišuje (nestanovuje) subjekt odpovědný za jejich přípravu a realizaci – kromě obcí jako dosavadního typického investora může jít také o kraj nebo správce infrastruktury. Právě ke krajské iniciativě se váže následující kapitola.”



### 3.4.1 Strategická záchytná parkoviště

V roce 2018 vznikl projektový záměr „Výstavba krajských záchytných parkovišť P+R“, které mají vytvořit síť nadřazených kapacitních parkovišť P+R v klíčových lokalitách, umístěných na radiálních trasách ve směru do Prahy. Při lokalizaci hrály roli intenzity automobilové dopravy na radiálních příjezdech do Prahy (a jejich spolehlivost/přetížení), možnost zajištění snadného přístupu z radiální komunikace k nejbližšímu uzlu veřejné dopravy a parametry jeho obsluhy vůči Praze (jízdní doba a počet spojů ve špičce). Výsledkem jsou lokality převážně u železničních stanic, ale i u autobusových přestupních uzlů či u plánovaných tramvajových tratí, které tyto vstupní požadavky dokázaly naplnit.

V návaznosti na tento projektový záměr zadal Středočeský kraj v zastoupení IDSK v roce 2019 zpracování územně-technické studie na prověření 11 lokalit. V průběhu zpracování studie docházelo ke změnám, postupně jak probíhalo projednání a prověřování jednotlivých lokalit. Přehledová tabulka níže dokumentuje stav po dokončení studie (v 7/2020), z níž nakonec vzešlo 10 lokalit (při prověřování lokality v Mělníku u vlakového nádraží nedošlo k dohodě s Českými drahami, a.s. ohledně prodeje dostatečně velkého pozemku pro stavbu parkoviště).

V některých lokalitách je příprava stavby řešena variantně, tzn. jak v podobě pozemního parkoviště, tak i parkovacích domů. Podle toho se cílová kapacita krajských parkovišť P+R pohybuje mezi 2,7 a 3,3 tisíce míst, tedy zhruba na stejné úrovni, jako je kapacita současných parkovišť P+R na území hlavního města Prahy.

Tabulka níže obsahuje též lokality pro strategická P+R, které jsou součástí přípravy jiného projektu či pod jiným subjektem, než je Středočeský kraj. V roce 2021 vznikl Odbor veřejné mobility na Krajském úřadě Středočeského kraje, Odbor má mimo jiné v gesci přípravu a realizaci krajských záchytných parkovišť. Projektové záměry lokalit Olbramovice, Úvaly a Zdiby byly schváleny Radou Středočeského kraje a přidány do sítě krajských záchytných parkovišť v roce 2021. Další takovou lokalitou je obec Sedlec kde vznikne parkovací dům v rámci stavby tramvajové trati Praha – Zdiby a to včetně přestupního terminálu. A v neposlední řadě se jedná o lokalitu Roztoky, kterou Správa železnic, s.o. iniciativně od kraje převzala a řeší ji jako pilotní projekt výstavby parkovacího domu P+R v rámci modernizace stanice.

V případě velkokapacitních parkovišť s kapacitou v řádu stovek, v budoucnu případně i tisíců parkovacích míst, nelze opomenout skutečnost, že ve špičkových obdobích je na některých relacích stávající kapacita železniční dopravy z pohledu objemu cestujících prakticky vyčerpána. Paralelně s problematikou velkokapacitních záchytných parkovišť je tak nutno řešit navýšení přepravní kapacity ať již formou kapacitnějších železničních vozidel (pravděpodobně vyžadujících svou délkou stavební úpravu délky železničních nástupišť) či zkrácením intervalů dotčených linek.

**Tabulka 3.2: Přehled strategických parkovišť P+R**

Lokalita	Silnice	Dopravní mód	Obsluha	Špičkový interval	Provedení	Kapacita
Zeleneč – Mstětice	D10, D11	Vlak	S2, S22	30 min	Parkovací dům	320 míst
Tuklaty	I/12	Vlak	S1, S7	15 min	Parkovací dům	230 míst
Rudná	D5	Vlak, bus	S6, S65, 307, 311, 380, 384	30 min vlak 10 min bus	Pozemní parkoviště	407míst
Čerčany – Pyšely	I/3	Vlak	S9	30 min	Pozemní parkoviště	240 míst
Dubeneč – Skalka	D4	Bus	393, 395	10 min	Pozemní parkoviště	114 míst



Lokalita	Silnice	Dopravní mód	Obsluha	Špičkový interval	Provedení	Kapacita
Světlava	D1	Vlak	S9	15 min	Pozemní parkoviště	159 míst
Brandýs nad Labem – Stará Boleslav	D10	Bus	379	15 min	Pozemní parkoviště Parkovací dům	200 míst 350 míst
Měšice	I/9	Vlak	S3	30 min	Parkovací dům	276 míst
Poříčany	D11	Vlak	S1	30 min	Parkovací dům	350 míst
Hostivice	D6	Vlak	R45, S5, S65	20 min	Parkovací dům	480 míst
Olbramovice	I/3	Vlak	S9	30 min	Pozemní parkoviště	151 míst
Zdiby	D8, I/9, II/608, (D0)	Tram	Tram	4 min	Parkovací dům	420 míst
Úvaly	I/12	Vlak	S7, S1	15 min	Pozemní parkoviště	237 míst
Roztoky	II/242, III/2421	Vlak	S4 S49	30min 30min	Parkovací dům	Není určeno
Rostoklaty	I/12		S1, S7	15 min	Pozemní parkoviště	200 – 250 míst

Zdroj: ÚTS záchytných parkovišť P+R na území Středočeského kraje (07/2020) a Odbor dopravy Středočeského kraje

Cílem Středočeského kraje je z vlastní investorské činnosti realizovat kapacitní parkoviště v dopravně strategických lokalitách, které svým významem převyšují možnosti obce, kde je parkoviště umístěno, a zároveň budou sloužit uživatelům dojíždějícím z větších vzdáleností. Investorem parkovišť bude Středočeský kraj prostřednictvím Krajské správy a údržby silnic Středočeského kraje, p.o.

Všechny Lokality, s výjimkou lokality Dubenec – Skalka a Olbramovice jsou navrženy na spolufinancování z programu ITI pro Pražskou metropolitní oblast, kde se předpokládá výše dotace až 70 %. Pro parkoviště Dubenec-Skalka se, stejně jako v případě lokality Olbramovice, předpokládá využití celorepublikového dotačního programu IROP.

### 3.4.2 Místní záchytná parkoviště

Mimo nadřazenou síť tzv. strategických záchytných parkovišť P+R se počítá i se vznikem dalších parkovišť typu P+R ze strany obcí, což představují stavby v rámci okresních měst či stavby malých parkovišť v menších obcích. Kromě obcí mohou tato parkoviště budovat i jiné subjekty, např. Správa železnic v rámci projektů modernizací železničních tratí.

Tabulka níže udává přehled lokalit mimo sledovaná krajská parkoviště P+R, které eviduje Odbor veřejné mobility Krajského úřadu Středočeského kraje na základě informací od obcí a Správy železnic, s.o., které jsou v současné době ve stádiu přípravy či realizace. V časovém horizontu tohoto plánu do roku 2025 lze tedy očekávat jejich dokončení.

**Tabulka 3.3: Přehled místních parkovišť P+R na území kraje ve stádiu přípravy**

Lokalita/obec	Investor	Stav projektu	Kapacita
Benešov	Obec	Zrealizováno	182 míst
Čelákovice (rozšíření)	Obec	V realizaci	97 míst
Úvaly	Obec	Projekt nahrazen krajským záměrem	400 míst
Beroun (rozšíření)	Obec	Zrealizováno	138 míst
Jeneč	Správa železnic	Připravuje se v rámci projektu modernizace trati Praha - Kladno.	50 míst

Lokalita/obec	Investor	Stav projektu	Kapacita
Jinočany	Obec	V přípravě. Zpracována studie od Prahy. Aktuálně pozastaveno - problém s přejezdem Správy železnic	60 míst
Kladno	Obec	V přípravě. Součástí projektu dopravního terminálu (autobusového nádraží).	130 míst
Kralupy nad Vltavou (rozšíření)	Obec	Zrealizováno	353 míst
Malé Přítočno (nyní Unhošť)	Správa železnic	Připravuje se v rámci projektu modernizace trati Praha - Kladno.	200 míst
Mělník	Obec	U vlakového nádraží zrealizována parkovací plocha. Při modernizaci autobusového nádraží vzniklo P+R, B+R i K+R. Pro P+R u vlaku zpracována studie od Prahy.	50 míst
Rudná	Obec	Zrealizováno. Zpracována studie od Prahy. Lokalita přímo u vlakového nádraží	40 míst
Říčany	Obec	V přípravě	115 míst
Brandýs nad Labem	Obec	Zrealizováno. Parkovací dům.	315 míst
Byšice	Obec	Zrealizováno. Zpracována studie od Prahy.	32 míst
Cerhenice	Obec	Zrealizováno.	70 míst
Český Brod	Obec	Zrealizováno. Prostor nákladního nádraží.	50 míst
Hovorčovice	Obec	V přípravě. Zpracována studie od Prahy.	14 míst
Mnichovice	Obec	Zrealizováno.	37 míst
Neratovice	Obec	V přípravě	34 míst
Pečky	Obec	Zrealizováno.	78 míst
Vrané nad Vltavou	Obec	Zrealizováno.	12 míst
Dolní Břežany	Obec	Zrealizováno. Parkovací dům.	200 míst
Nový Knín	Obec	V přípravě	23 míst

Zdroj: Odbor dopravy Středočeského kraje

### 3.4.3 Provozní koncept

Středočeský kraj v roce 2020 souběžně s investiční přípravou „krajských“ záchytných parkovišť P+R rozběhl záměr sestavení provozního konceptu P+R v Praze a Středočeském kraji. Cílem tohoto konceptu je navržení jednotného systému P+R tak, aby byl uživatelsky příjemný a přehledný pro své potenciální uživatele. V rámci této koncepce dojde ke kategorizaci a standardizaci jednotlivých parkovišť P+R, od čehož se budou odvíjet následující parametry:

- kapacita záchytného parkoviště P+R;
- technický standard vybavenosti a zabezpečení;
- jednotný informační systém založený na detekci obsazenosti parkovišť;
- jednotný tarif, odstupňovaný podle kategorií;
- platební (a výhledově i rezervační) systém, s možností propojení s multikanálovým odbavovacím systémem;
- stanovení provozovatele parkoviště P+R;
- finanční model v souvislosti s investičními a provozními náklady.

U středočeských krajských parkovišť P+R se předpokládá jednotný standard provedení. Z hlediska technického standardu vybavenosti a zabezpečení se předpokládá uzavřený systém – tzn. u pozemních parkovišť oplocení a vjezd/výjezd se závorou, osvětlení a kamerový systém s možností napojení na místně příslušnou městskou policii. Parkoviště budou obsahovat též speciální vyhrazená parkovací místa, a to pro invalidy (vychází z platné legislativy), dále pro

osoby doprovázející dítě v kočárku, dobíjecí místa pro elektromobily, vyhrazená místa pro motocykly a pro krátkodobé stání (zpravidla do 15 minut) – tzv. K+R. Tam, kde nebude zajištěno jinak, např. samostatným projektem obce, bude jako součást záchytného parkoviště zřízeno i místo pro ukládání jízdních kol – tzv. B+R.

Z pohledu informačního systému bude každé parkoviště vybaveno systémem detekce obsazenosti s následnou distribucí dat (OpenData) na webové stránky, mobilní aplikace (včetně aplikací 3. stran) a naváděcí dopravní značení. Důležitou součástí bude provázanost informačního systému se sítí parkovišť P+R v Praze pro účely efektivního plánování ze strany cílových uživatelů.

Tarifní politika se bude odvíjet zejména podle významu dané lokality a měla by být motivační tak, aby automobilisté svou cestu automobilem do Prahy co nejvíce zkrátili a nechávali svá vozidla i mimo centra středočeských měst, tzn. ideálně na krajských záchytných parkovištích P+R, která jsou záměrně primárně navrhována na okrajích mimo centra měst. Placení parkovného se předpokládá standardně přes bezobslužný platební terminál s možností propojení s multikanálovým odbavovacím systémem, tzn. provázanost s čipovými kartami užívanými v systému veřejné dopravy (možnost jednotlivých plateb, příp. i nákup předplatného apod.). Zvažuje se též instalace tzv. „chytrých“ kamer pro účely automatizované detekce automobilů přes registrační značky vozidel a tím urychlení odbavení u vjezdové/výjezdové závory. Též se zvažují možnosti zavedení funkce rezervace parkovacího místa přes mobilní aplikaci.

Z hlediska provozovatele, je v současné době systém nastaven tak, že správu a údržbu parkovišť má na starosti KSÚS, správu a údržbu dat v rámci parkovišť a službu dispečinku v režimu 24/7 bude mít na starost IDSK. Obě příspěvkové organizace budou pro tyto účely mít od Středočeského kraje přidělené v rozpočtu finanční prostředky na zajištění pokrytí všech činností s tím spojených. Lze předpokládat zajištění některých služeb prostřednictvím outsourcingu.

#### 3.4.4 Lodní doprava (přivozy)

Dopravní systém ve Středočeském kraji doplňuje také lodní doprava v podobě přivozů. V lokalitách, kde chybí infrastruktura pozemní dopravy k překonání vodního toku, přivozy vhodně doplňují dopravní síť, v některých případech ve vazbě na veřejnou dopravu. Například v případě obce Oseček navíc přivoz spojuje dvě části obce rozdělené právě vodním tokem. Tím přivozy přispívají ke zvýšení mobility obyvatel, ale např. propojením cyklistických tras a turistických cest slouží také k rozvoji turistického ruchu. Tyto přivozy financují převážně jednotlivé obce, některé z nich i s výrazným příspěvkem Středočeského kraje v podobě jednoleté účelové dotace bez zpětné kontroly. V současnosti je ve Středočeském kraji provozováno cca 10 přivozů. IDSK je v případě zájmu a personálního zajištění připravena začít připravovat ve spolupráci s příslušnými obcemi „integrační projekty“, které by umožnily zahrnout tyto přivozy do integrovaného dopravního systému PID tak, aby se celková využitelnost a atraktivita těchto přivozů pozvedla (v současnosti nejsou Středočeským krajem dotované přivozy ani dohledatelné ve vyhledávacích spojení, mají rozdílné a mnohdy nejasné tarifní a smluvní podmínky, atp.).

## 4 Ekonomika provozu, tarif a smlouvy

### 4.1 Smluvní zajištění a kompenzace

#### 4.1.1 Veřejná linková doprava

Středočeský kraj má v současné době uzavřeny smlouvy s 28 dopravci na zajištění služeb ve veřejné linkové dopravě v rámci systému Pražské integrované dopravy (PID) a jednu smlouvu v rámci neintegrované pravidelné dopravy (PAD).

Prakticky všechny ujeté kilometry ve výši více než 79 milionu km připadají v roce 2023 na systém PID.

Všechny dopravní výkony v roce 2023 objednává kraj, ve spolupráci se sousedními kraji.

Středočeský kraj v roce 2023 vyplatí na kompenzacích dopravcům zhruba 2,095 miliardy Kč, z toho 99,5% připadá na linky v systému PID.

Největší počet kilometrů v kraji ujede společnost ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s.r.o. (24 % celkového výkonu), následovaná společností ČSAD Střední Čechy (12 %) a ČSAD MHD Kladno (10 %).

Jednotkové ceny kompenzace se významně liší podle charakteru provozovaných linek: od 9,61 Kč/km u dopravce Kateřina Kulhánková – EXPRESCAR až po 48,71 Kč/km u dopravce Lextrans, s.r.o. Průměrná výše kompenzace je 26,45 Kč/km. Důvodem těchto rozdílů jsou zejména nikoli však výlučně kapacitní požadavky na vozidla (Midi, SD, KB...), zajištění přepravních špiček samostatnými turnusy, kdy tyto oběhy vozidel jsou v sedlech kvůli snížení poptávky nevyužity, rozdílné tržby dle spádových oblastí (spádové oblasti do Prahy generují významně vyšší tržby než oblasti s řidším osídlením a rozptýlenými cíli) apod.

**Tabulka 4.1: Přehled uzavřených smluv s dopravci veřejné linkové dopravy – Středočeský kraj**

Doprovce	Systém	Začátek smlouvy	Konec smlouvy	Dopravní výkon km (2023)	Kompenzace Kč/km (2023)
About me s.r.o.	PID	01/09/2021	30/11/2024	429 982	31,42
ARRIVA autobusy a.s.	PID	02/12/2009	30/11/2024	3 274 129	34,92
ARRIVA CITY s.r.o.	PID	02/12/2009	30/11/2024	6 172 936	21,14
ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s.r.o.	PID	02/12/2009	30/11/2024	19 077 166	26,80
AUTOBUSOVÁ DOPRAVA KOHOUT s.r.o.	PID	01/12/2019	30/11/2024	69 952	42,11
AUTODOPRAVA LAMER s.r.o.	PID	26/08/2017	30/11/2024	503 582	27,64
BusLine LK s.r.o.	PAD	02/12/2009	30/11/2024	662 532	18,57
COMETT PLUS s.r.o.	PID	01/12/2019	30/11/2024	539 802	33,64
ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s.	PID	01/12/2019	30/11/2024	65 542	19,75
ČSAD Benešov, s.r.o.	PID	02/12/2009	30/11/2024	5 950 807	30,74
ČSAD Česká Lípa a.s.	PID	02/12/2009	30/11/2024	1 914 894	27,29
ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o.	PID	10/04/2021	30/11/2024	407 131	25,97
ČSAD MHD Kladno	PID	02/12/2009	30/11/2024	7 741 060	26,20
ČSAD Polkost, spol. s r.o.	PID	02/12/2009	30/11/2024	3 047 653	20,08

Dopravce	System	Začátek smlouvy	Konec smlouvy	Dopravní výkon km (2023)	Kompenzace Kč/km (2023)
ČSAD Slaný s.r.o.	PID	02/12/2009	30/11/2024	2 290 100	32,29
ČSAD Střední Čechy, a.s.	PID	02/12/2009	30/11/2024	9 735 116	22,20
Dopravní podnik hl.m.Prahy, a.s.	PID	02/12/2009	30/11/2024	1 714 234	20,13
ICOM transport a.s.	PID	01/12/2019	30/11/2024	49 225	14,66
KAD BUS spol. s r.o.	PID	01/02/2023	30/11/2024	87 540	19,98
Kateřina Kulhánková - EXPRESCAR	PID	26/08/2017	30/11/2024	489 536	9,61
Kokořínský SOK s.r.o.	PID	01/12/2019	30/11/2024	257 974	31,59
LEXTRANS BUS s.r.o.	PID	01/12/2019	30/11/2024	173 509	48,71
Lutan s.r.o.	PID	01/03/2020	30/11/2024	548 143	36,28
Martin Uher, spol. s r.o.	PID	02/12/2009	30/11/2024	1 794 171	11,89
Okresní autobusová doprava Kolín s.r.o.	PID	02/12/2009	30/11/2024	7 066 720	34,28
POHL Kladno spol. s r.o.	PID	26/08/2017	30/11/2024	512 495	16,17
STENBUS s.r.o.	PID	01/02/2020	30/11/2024	709 877	25,69
Transdev Střední Čechy s.r.o.	PID	02/12/2009	30/11/2024	3 622 249	25,12
VALENTA BUS s.r.o.	PID	01/11/2019	30/11/2024	467 379	37,71

Zdroj: IDSK

Všechny smlouvy jsou platné do 30. 11. 2024. Uzavřeny však byly podle odlišných podmínek:

Smlouvy uzavřené v roce 2009 se řídí zákonem č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě

Smlouvy uzavřené od roku 2017 do současnosti se řídí zákonem č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících

Kraj dopravcům z důvodu rostoucí poptávky po veřejných službách a rozvoje integrace nařídil pořízení kapacitních autobusů (KB, SD+(15M)). Smlouvy z roku 2009 byly podrobeny analýze vložených investic. Středočeský kraj prodloužil (dle ustanovení čl. 4 odst. 4 nařízení č. 1370/2007, podle první aliny) se stávajícími autobusovými dopravci smlouvy bez soutěže o pět let až do roku 2024 na základě doložených realizovaných významných investic dopravců (nová vozidla nad rámec přirozené obnovy a odbavovací systém MOS). S dalšími dopravci pak kraj uzavřel nové smlouvy přímým zadáním (jen přímá zadání smluv malého rozsahu v souladu s § 18 a následujícími zákona č. 194/2010 Sb., v platném znění).

V roce 2020 začal Středočeský kraj s přípravou zadávacího řízení na služby poskytované v desetiletém období, aby od 1. 12. 2024 vyjely určené linky vzešlé z otevřené soutěže. V průběhu roku 2023 byly vyhlášeny výsledky výběrového řízení a podepsány smlouvy s vítěznými dopravci. Celkově se jednalo o 35 oblastí, z toho 24 oblastí se soutěžilo ve spolupráci s Hlavním městem Prahou z důvodu vzájemného propojení linek do oběhů vozidel a obsluhy území hlavního města. Systém smluv nově přejde z dosavadního režimu „netto“ na režim „brutto“, kde sice tržby budou kompletně rizikem kraje jako objednatel, avšak kraj získá lepší kontrolu nad finančními toky v integrovaném dopravním systému.

Pro dalších cca 15 oblastí bude využito přímé zadání v souvislosti s ustanovením Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 čl. 5 a odstavce 4., respektive s ustanovením § 18 Zákona č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů.

Všechny informace ohledně rozdělení oblastí mezi nově vysoutěžené dopravce jsou podrobně popsány v kapitole: „**Výběrová řízení na nové autobusové dopravce pro období 2024 – 2034**“.

V rámci příprav zadávacího řízení na veřejné zakázky v oblasti veřejné linkové dopravy byly posouzeny dopady Směrnice o čistých vozidlech (viz kapitola 3.1.4.). S ohledem na definici jednotlivých kategorií vozidel, na které se bude vztahovat povinnost naplnit od 2. srpna 2021 kvóty provozování čistých vozidel pod smlouvou o závazku veřejné služby bylo shledáno, že potřeby Středočeského kraje v typu užívaných vozidel a jejich standardu kvality nepodléhají v drtivé většině příslušným ustanovením Směrnice o nutném počtu bezemisních a nízkoemisních vozidlech. V případě některých typů vozidel byli osloveni jejich výrobci s dotazem, zda jsou požadované typy vozidel homologovány v příslušných kategoriích pro regionální dopravu, na níž se předmětná Směrnice nevztahuje. Na základě získaných informací bylo konstatováno, že v první fázi zavádění této Směrnice do právního řádu ČR se plnění uvedených kvót na Středočeský kraj nevztahuje a zadávací řízení tak může probíhat podle stávajících požadavků na vozidlový park dopravců.

#### 4.1.2 Osobní železniční doprava

V železniční dopravě poskytují své služby tři dopravci na základě smluv uzavřených podle zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících. Všechny vlaky objednané Středočeským krajem jsou provozovány v systému PID. Dále je součástí systému PID dopravce Die Länderbahn CZ, s.r.o. zajišťující dopravu západní části Rakovnicka, který je objednávaný Ústeckým krajem na základě smlouvy o mezikrajské spolupráci. Tento dopravce je zároveň objednávaný prostřednictvím Libereckého kraje na lince L4 v oblasti Mladoboleslava. V systému PID působí i dopravci Leo Express Tenders s. r. o. (objednávaný Pardubickým krajem) a RegioJet a.s. v rámci rychlíkové linky R23 objednávané Ministerstvem dopravy ČR.

**Tabulka 4.2: Přehled uzavřených smluv s dopravci osobní železniční dopravy**

Doprovce	Začátek smlouvy	Konec smlouvy	Dopravní výkon km (2023)	Kompenzace Kč/km (2023)
České dráhy a.s.	15/12/2019	08/12/2029	14 544 874	160,69
Arriva vlaky, a.s.	11/12/2022	11/12/2027	22 951	144,29
KŽC Doprava	30/03/2018	31/12/2027	50 712	209,48

Zdroj: IDSK

Smlouva s majoritním dopravcem České dráhy byla uzavřena na deset let. Smlouva je provedena v režimu netto, avšak obsahuje mechanismus, který umožní přeměnu smlouvy do brutto režimu. Součástí smlouvy je také obměna a rekonstrukce vozového parku (především elektrických jednotek řady 471 či motorových vozů řady 810 a 814). Ve smlouvě je již uvažováno s obměnou vozového parku na linkách Rakovník – Beroun, Beroun – Rudná u Prahy – Praha a Beroun – Lochovice, kde se počítá s nasazením nových motorových jednotek řady 847 od Polského výrobce PESA. Ve Středočeském kraji jsou nasazovány postupně od podzimu 2023 a celkově jich zde má jezdit 10 kusů. V prosinci 2024 zároveň dojde k dodání 22 kusů nových elektrických jednotek EMU240, které budou zajišťovat provoz z Prahy do Kralup nad Vltavou a dále do Ústí nad Labem a taktéž z Prahy do Kolína v rámci spěšných vlaků.

#### 4.1.3 Mezikrajské smlouvy

Přesah smluvního zajištění dopravní obslužnosti přes administrativní hranice krajů je řešen formou veřejnoprávních smluv, jejichž přehled je uveden v tabulce níže.



V případě nové objednávky bude Středočeský kraj postupovat v souladu s uzavřenou smlouvou s dopravcem ČD ve shodě s dotčenými sousedními kraji a v souladu s právními předpisy a také platnými termíny určenými legislativou ve vazbě na ukončení možnosti přímého zadání v roce 2023 a požadavek na přidělování výkonů pouze formou nabídkových řízení.

V roce 2023 jsou mezikrajské smlouvy na zajištění veřejné linkové i drážní dopravy uzavřeny se všemi sousedními kraji. V rámci projektu Čtyřmezí byla v prosinci 2023 nově zavedena mezikrajská linka PID č. 305 Praha – Karlovy Vary, díky které se nově uzavřela mezikrajská smlouva na zajištění veřejné linkové dopravy právě mezi Středočeským a Karlovarským krajem.

**Tabulka 4.3: Přehled smluv uzavřených s ostatními kraji**

Kraj	Druh dopravy	Typ smlouvy	Platná od
Jihočeský	autobusy	původní	1.1.2019
Jihočeský	vlaky	původní	1.1.2020
Karlovarský	autobusy	nová	1. 1. 2024
Královehradecký	autobusy	původní	1.1.2017
Královehradecký	vlaky	nová	12.12.2021
Liberecký	vlaky	nová	12.12.2021
Liberecký	autobusy	původní	9.12.2018
Pardubický	vlaky	nová	15.12.2019
Pardubický	autobusy	nová	30. 6. 2022
Plzeňský	vlaky a autobusy	původní	1.1.2019
Ústecký	vlaky	nová	15.12.2019
Ústecký	autobusy	nová	12.12.2021
Vysočina	vlaky	nová	15.12.2019
Vysočina	autobusy	nová	1.4.2022

Poznámka: rozdíly mezi původní a novou smlouvou jsou tyto:

- Původní smlouva byla koncipována bez jakýchkoliv příloh
- Ze Smlouvy nebylo jasné, co je potřeba měnit formou Dodatků a co jen prostým schválením nové objednávky
- Původní smlouvy měly kvartální vyúčtování, nové mají roční s měsíčními zálohovými platbami a ročním doúčtováním
- V původních smlouvách na vlakovou dopravu chyběly odstavce řešící obchodní informace podléhající nezveřejňování
- Původní Smlouvy neměly jasné definování, co kdo schvaluje a v jakých orgánech kraje
- Původní Smlouvy neměly zahrnutý možnost otevírání trhu jiným dopravcům a tím i závazky z toho plynoucí
- U nových smluv, v případě změny některé z příloh, postačí změna přílohy, což je jednodušší k odsouhlasení
- Nové smlouvy jsou rozděleny na vlakové a linkové, protože některá specifika je lepší řešit zvlášť (každý druh dopravy má např. jiný výchozí finanční model, jiné principy rozúčtování a zúčtování)

#### 4.1.4 Smlouvy s obcemi

Od 1. 1. 2022 byly zavedeny Standardy dopravní obslužnosti, v jejichž rámci došlo jak ke změně metodiky spolufinancování dopravní obslužnosti ze strany obcí, tak i ke sjednocení dosavadního smluvního zajištění, nutnému mj. ke zdárnému dokončení výběrových řízení na nové autobusové dopravce. Ke konci roku 2021 bylo vypovězeno 473 smluv mezi obcemi a jednotlivými objednateli veřejné dopravy (viz. tab. č. 4.4.). Zároveň byla v polovině roku 2022 završena integrace veřejné dopravy na celém území Středočeského kraje, čímž byla objednávka

dopravní obslužnosti soustředěna výlučně pod krajského organizátora veřejné dopravy. Obce, resp. svazky obcí v případě odmítnutí objednávky veřejné dopravy ze strany Středočeského kraje mohou na základě splnění všech legislativních úkonů objednat samostatně nebo po dohodě se sousedním krajem dopravní obslužnost. Tato situace nastala od 10. 12. 2023 na trati Rakovník – Kralovice, kdy sdružení obcí ODORAK zajistilo ve spolupráci s Plzeňským krajem obnovení provozu na této železniční trati bez účasti Středočeského kraje.

**Tab. 4.4: Přehled smluv ukončených k 31. 12. 2021**

Typ smlouvy	Počet ukončených smluv
Ropid - obce	367
Ropid – dobrovolné svazky obcí	2
IDSK - obce	104
<b>Celkem</b>	<b>473</b>

V návaznosti na to byly v průběhu roků 2022 a 2023 uzavírány nové smlouvy mezi obcemi a IDSK, p.o. Přehled o počtu uzavřených smluv a výši příspěvků obcí poskytuje tab. č. 4.5. Z 1 144 obcí Středočeského kraje se k 1. 9. 2023 podílí na spolufinancování systému veřejné dopravy 947 obcí. Na zbývající skupinu obcí se spolufinancování dopravní obslužnosti nevztahuje, jelikož její rozsah nepřekračuje krajem definovanou hranici dopravní obslužnosti, kterou zajišťuje na základě požadavků, které mu ukládá legislativa.

**Tab. 4.5: Přehled uzavřených smluv na zajišťování a financování dopravní obslužnosti k 1. 9. 2023**

Stav smlouvy	Počet obcí	Celkový příspěvek v Kč (2023)
<b>Smlouvy z roku 2022</b>	<b>897</b>	<b>278 252 646</b>
z toho schválených dodatků od obcí	649	165 703 583
z toho čeká na schválení ze strany obcí	248	112 549 063
odečet přeplatků z roku 2022	273	-12 043 534
<b>Nové smlouvy schválené v roce 2023</b>	<b>50</b>	<b>15 117 359</b>
z toho schváleno	28	5 282 495
z toho projednáno	17	9 502 884
z toho čeká na schválení ze strany obcí	5	331 980
<b>Celkem očekávaný příjem od obcí 2023</b>	<b>947</b>	<b>281 326 471</b>

## 4.2 Tarifní systém dopravní obslužnosti

Na území Středočeského kraje funguje několik tarifních systémů:

Tarif Pražské integrované dopravy (PID) viz <https://pid.cz/tarifni-pojmy/>

Tarif jednotlivých dopravců pravidelné autobusové dopravy (PAD)

Tarif MHD ve středočeských městech

Tarif železničních dopravců



O tarifech PID, MHD a železničních dopravců se zmiňují podrobněji následující kapitoly. Tarif SID zanikl s integrací Tarifu PID po celém území Středočeského kraje. Tarif PAD postupně zaniká v rámci integrace do tarifu PID.

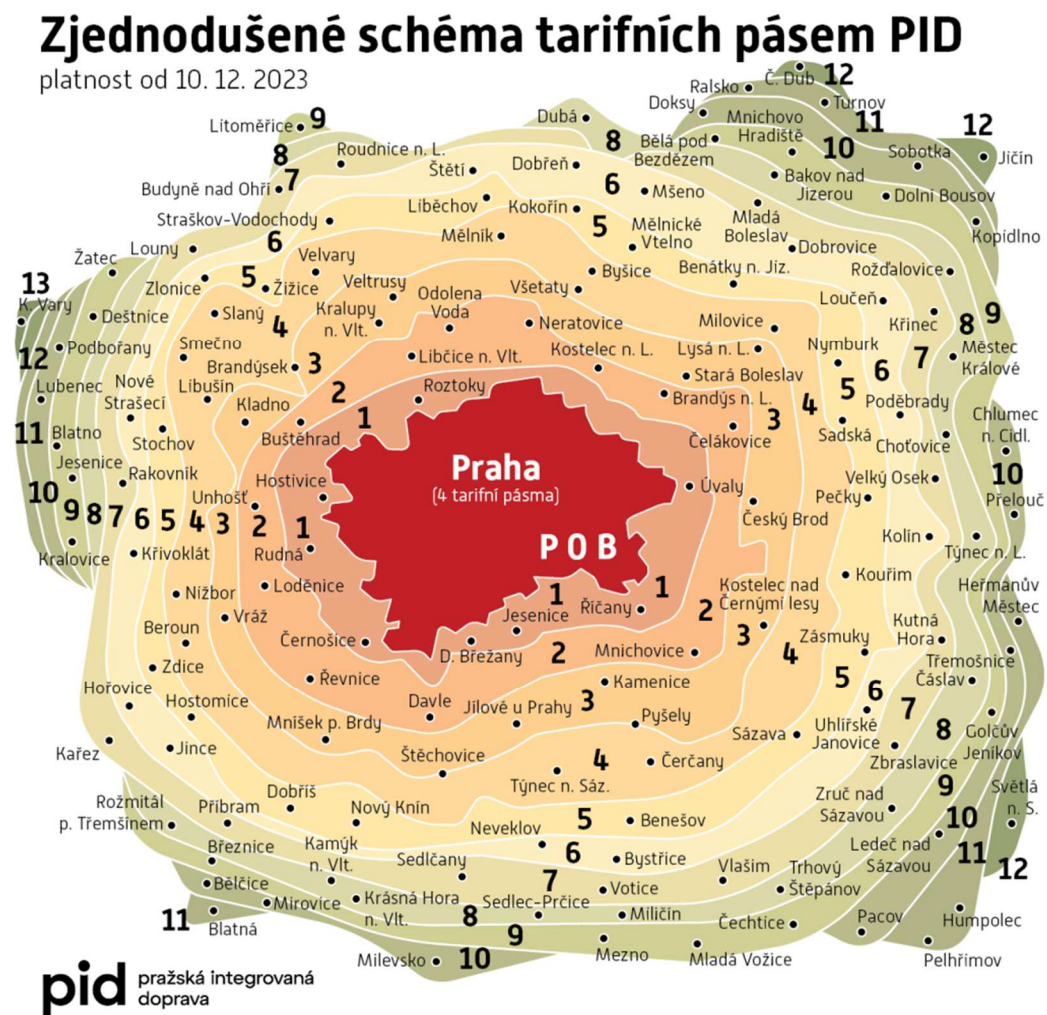
#### 4.2.1 PID

Tarif PID je pásmově časový tarifní systém (jsou vymezena jednotlivá tarifní pásma), který řeší nejen radiální (přímou) dopravu ze spádového území hl. m. Prahy, ale i do spádových měst na území Středočeského kraje. Území Prahy se počítá jako 4 tarifní pásma P+0+B (pásma P je dvojitě). Území Středočeského kraje je rozděleno do pásem 1 až 10, tarifní pásma 11 – 13 jsou na území sousedních krajů. Podrobný popis tarifních pásem PID je uveden na <https://pid.cz/tarifni-pojmy/tarifni-pasma-pid/>.

Plné znění tarifu PID, včetně všech cen je uvedeno na [www.pid.cz](http://www.pid.cz). Aktuální ceny jízdného PID jsou i cenami maximálními.

Rozdělení území na pásma je vidět na obrázku níže.

Obrázek 4.1: Zjednodušené schéma tarifních pásem PID



Zdroj: <https://pid.cz/tarifni-pojmy/tarifni-pasma-pid/>

Integrovaný systém PIDá Prahu a celé území Středočeského kraje s přesahy do sousedních krajů. Počet vyjíždějících cestujících do Prahy trvale narůstá. Systém PID je velmi úzce koordinován a integrován s MHD v Praze, tento způsob řešení veřejné dopravy je založen na linkách s relativně hustou sítí zastávek, pravidelné celotýdenní intervalové dopravě. Přestože dominantní poptávka v rámci PID směřuje do Prahy, systém PID zohledňuje i místní vazby a návaznosti do regionálních center v rámci Středočeského kraje. Tarifní přesahy PID do sousedních krajů, stejně jako tarifní přesahy sousedních tarifů na území Středočeského kraje jsou vzhledem k jejich odlišnostem řešeny samostatně v rámci přístupových smluv mezi oběma kraji. Tyto přístupové smlouvy řeší ekonomické a technické parametry vzájemných přesahů se zaměřením na dělbu tržeb, ekonomické vyúčtování, technické vybavení vozidel, dispečerské řízení, správu jízdních řádů atd.

#### 4.2.2 SID

V roce 2013 bylo rozhodnuto o sloučení Středočeské integrované dopravy a Pražské integrované dopravy, to bylo uskutečněno postupným rozšiřováním PID na úkor SID, které bylo započato v roce 2017 a završeno k 12. červnu 2022, kdy Středočeská integrovaná doprava definitivně zanikla. V systému SID byla pro platbu využívána čipová karta Mifare. Sloužila jako elektronická peněženka či časový kupon. Clearing probíhá mezi jednotlivými dopravci přes clearingové centrum SVT. Se zánikem systému SID skončila platnost časových kuponů, elektronická peněženka zůstala v provozu. Podpora čipových karet je zajištěna ze strany Středočeského kraje do 1.12.2024, poté SIDové karty nebudou ze strany Středočeského kraje podporovány. Pokud zůstanou u některého dopravce zachovány, veškerá podpora těchto karet (dělba tržeb, vzájemné uznávání, nabíjení,.) je na daném dopravci a vzájemných dohodách.

#### 4.2.3 Tarify MHD ve středočeských městech

Kromě veřejné dopravy meziměstského charakteru je na území Středočeského kraje několik měst s vlastním systémem MHD.

Místní tarify MHD platné v souběhu s Tarifem PID

Kromě Tarifu PID je zde také v platnosti Tarif MHD na katastrálním území města. Jedná se o následující města - Kutná Hora, Odolena Voda, Neratovice, Mělník, Beroun a Králův Dvůr, Nymburk, Benešov, Příbram (prosinec 2023).

Ve Středočeském kraji jsou rovněž města, kde neplatí tarif PID, platí zde pouze tarif MHD, jedná se o města Kolín, Mladá Boleslav, Kladno.

Tarify MHD měst zapojených v systému PID jsou uvedeny v příloze č.5 tarifu PID uvedeného na [www.pid.cz](http://www.pid.cz). Aktuální ceny jízdního místních MHD jsou i cenami maximálními.

Snahou Středočeského kraje je zapojení všech měst s MHD do systému PID.

#### 4.2.4 Železniční dopravci

Železniční doprava je v rámci území Středočeského kraje integrována do tarifu PID a zároveň platí i tarify dopravců a tarif SJT. Způsob odbavení a tarifní podmínky jsou pro každého dopravce popsány v Tarifem PID, který zahrnuje tyto společnosti:

České dráhy, a.s. (Tarif TR 10)

ARRIVA Vlaky s. r. o.

Die Länderbahn CZ s.r.o. (Ústecký, Liberecký a Plzeňský kraj)

Leo Express Tenders s. r. o. (Pardubický kraj)

KŽC Doprava, s. r. o. (lokální dopravce)

RegioJet a.s.

### 4.3 Tarifní integrace

Společný integrovaný dopravní systém Prahy a Středočeského kraje počínaje 12. červnem 2022 pokrývá celé území Středočeského kraje. Díky integraci posledních dvou oblastí na Příbramsku a Kutnohorsku se již podařilo zapojit všechny příměstské regionální autobusové linky do systému PID, který zahrnuje veškeré vlakové a autobusové spoje včetně MHD v Praze a ve většině středočeských měst. Systém PID už také zasahuje i do sousedních krajů, pokrývá území o rozloze 13 tisíc km čtverečních a obsluhuje více než 3 miliony obyvatel v téměř 1 300 městech a obcích.

Po sérii integračních projektů, díky kterým se systém PID postupně rozšířil na celé území Středočeského kraje, se v červnu 2022 připojilo 22 dalších autobusových linek na Břežnicku, Krásnohorskou a Čáslavsku. Tarif PID se ke stejnému datu rozšířil také do dalších měst a obcí Jihočeského kraje a Kraje Vysočina.

Území Středočeského kraje a přilehlých oblastí je rozděleno na 13 tarifních pásem, ve kterých je možné použít širokou škálu jednorázových i dlouhodobých předplatních jízdenek. Ty je možné si pořídit pomocí mobilní aplikace PID Lítačka, přes e-shop Lítačky nebo na jednom z prodejních míst. Jednorázové jízdenky je možné zakoupit také přímo ve vlacích (u vybraných dopravců) i autobusech včetně možnosti platby bankovní kartou.

Nad fungováním 29 dopravců, kteří se řídí jednotnými standardy kvality PID, bdí 24 hodin denně koordinační dispečink, který hlídá provoz, řeší mimořádné události a zajišťuje předepsané návaznosti. O aktuálním provozu i novinkách informuje telefonická infolinka, cestující najdou veškeré informace na webových stránkách [www.pid.cz](http://www.pid.cz) nebo a sociálních sítích Facebook, Twitter a Instagram. Informace o aktuálních jízdních řádech jsou doplněny on-line mapou poloh vozidel a taktéž informacemi o případných zpožděních jednotlivých spojů, které se díky otevřeným datům propisují i do dalších aplikací třetích stran. Organizátory systému PID jsou pražská organizace ROPID a středočeská IDSK.

Vývoj počtu linek, cestujících, vozokilometrů a výše kompenzací v rámci systémů PID, SID a PAD, na kterých se odráží i postupná integrace území jsou uvedeny v kapitolách 2.2.1.1 a 2.2.1.2

Železniční doprava je plně integrována, přičemž dopravci uznávají tarif PID a zároveň platí i tarify dopravců.

#### 4.3.1 Aktualizace tarifního uspořádání a mezikrajské relace

##### 4.3.1.1 Tarifní uspořádání

Tarif PID je nyní nastaven jako pásmový tarif, viz kapitola 0. Žádná z provedených studií nepotvrdila a nenavrhlala jiné, výhodnější řešení tarifního uspořádání PID ve Středočeském kraji. V tuto chvíli se nepřipravuje žádná systémová změna v tarifním uspořádání PID, pouze probíhají konzultace s dodavateli chytrých řešení pro doplnění tarifu, resp. odbavení cestujících, mj. i ve vazbě na prověřovanou možnost otevření všech dveří v regionální autobusové dopravě.

#### 4.3.1.2 Mezikrajské relace

V současnosti je Středočeský kraj v režimu PID jediný kraj s pásmovým tarifem, proto na hranicích mezi kraji připadá v úvahu lomený tarif, nebo tzv. překryv. Překryv – jedná se o stanovené území v blízkosti hranice krajů (je definováno geograficky), kde platí oba tarify současně a cestující má dle předem stanovených pravidel možnost si vybrat, na který tarif bude cestovat. Lomený tarif je využíván pro cesty nad rámec překryvu. Požadavky pro odbavení v mezikrajském tarifu, požadavky na periferie ve voze a jejich chování v hraniční zastávce IDSK zasílá dotčeným dopravcům a dodavatelům technologií.

#### 4.3.2 Dělbá tržeb (clearing)

Dokončení integrace zbývajících území Středočeského kraje vyvolává potřebu navržení parametrů zúčtování tržeb společného integrovaného systému Prahy a Středočeského kraje. Postupy zúčtování však stále odpovídají době jeho vzniku a pokrytí pouze hlavního města Prahy a okresů Praha-východ a Praha-západ.

Současný stav zúčtování tržeb PID

- Data o tržbách jsou poskytnuta dopravci tak, že neprobíhá strojové zpracování dat a nezanedbatelné množství dat se kontroluje ručně
- Pro zúčtování tržeb jsou podklady od všech dopravců PID zpracovány ROPIDem a následně tržby na základě konstant pro dělbu tržeb rozděleny v SAP DPP
- Rozúčtování tržeb na mezikrajských linkách, na kterých jsou vydávány jízdní doklady PID a druhého IDS, probíhá ve vybraných případech v zúčtovacím centru ČSAD SVT
- Statické výstupní sestavy jsou k dispozici pouze v MS Excel 1x měsíčně

Aktuální nastavení postupů zúčtování je nevyhovující zejména z následujících důvodů:

- v systému nedochází ke sběru detailních informací (dat) z odbavovacích systémů dopravců, jejichž součástí by byly nejen informace o prodeji jízdních dokladů u jednotlivých dopravců, ale i o použití elektronických podob jízdních dokladů u jednotlivých dopravců;
- dopravci poskytují objednateli pouze souhrnná data o tržbách – tj. neprobíhá strojové zpracování dat o prodeji jízdních dokladů a jejich odbavení u jednotlivých dopravců a nezanedbatelné množství dat se kontroluje ručně;
- v systému rovněž nedochází ke sběru detailních informací o použití papírových přestupních jízdních dokladů (prodáných v předprodeji, či automatu). Informace nejsou ani o použití papírových předplatných časových kuponů;
- současné nastavení neumožňuje prodej časového jízdného dalšími dopravci v plném rozsahu, takže nelze zavést plnohodnotnou prodejní síť na území Středočeského kraje, a to včetně uvažovaného projektu instalace místního automatizovaného prodejního kanálu (multifunkční/prodejní automaty); uvažováno je rovněž o rozšíření prodejních míst IDSK.
- v rámci PID díky stávajícímu stavu zpracování dat neprobíhá křížová kontrola porovnávající data z odbavení elektronických jízdních dokladů v odbavovacích zařízeních jednotlivých dopravců s daty o prodeji těchto dokladů, která umožní nejen kontrolu, že dopravci posílají informaci o všech prodaných elektronických jízdních dokladech, ale i kontrolu případného prolomení elektronického prodejního kanálu (např. e-shopu);
- základním pilířem postavení objednatelů je i stanovení principů rozúčtování tržeb, a poněvadž již v roce 2022 bylo zahájeno výběrové řízení na provozování veřejné linkové dopravy v celém Středočeském kraji, není vhodné, aby klíčové systémové činnosti

zajišťoval pouze jeden z dopravců včetně výhradního postavení prodejce časových předplatních kuponů s platností pro všechny dopravce.

V rámci dosud fungující Středočeské integrované dopravy je systém automatizované (strojové) kontroly a clearingů tržeb provozován. Hlavní principy clearingů SID budou převzaty také do plánovaného clearingů PID, jenž zabezpečí sofistikovanou kontrolu dat přijímaných z prodejních a odbavovacích zařízení, následně zúčtování tržeb pomocí koeficientů (stanovených organizátory), a automatizovanou tvorbu výstupních sestav pro finanční vyrovnání mezi dopravci. Výhodou nového řešení bude oproti stávající situaci v PID nezávislost na jednom z dopravců systému, tzn. nově bude možné po změně Tarifní smlouvy pověřit prodejem časového jízdného také další dopravce PID, čímž bude zajištěna rovnoměrná distribuce vzniklých tržeb napříč celým systémem. Návazně na výše uvedenou situaci byly navrženy základní parametry nového zúčtovacího centra, jež umožní také úpravy postupů zúčtování tak, aby byly naplněny potřeby Středočeského kraje. Ve spolupráci s ROPID bude na začátku roku 2024 na základě navržených parametrů zahájen vývoj nového společného zúčtovacího centra.

#### 4.4 Valorizace tarifu PID

Aby byla zajištěna finanční udržitelnost integrovaného dopravního systému v závislosti na ekonomickém vývoji je třeba nastavit pravidla valorizace tarifu PID. V plánu je tvorba systému, který bude automaticky nastavovat růst cen a zamezí se tak tvorbě prostředí, ve kterém by docházelo ke skokovému zdražování. Valorizační mechanismus je navržen IDSK následovně: každé dva roky proběhne vyhodnocení kumulované inflace od posledního zdražení (dle ČSÚ a zároveň nákladová inflace v dopravním sektoru) a pokud tato inflace překročí 5 %, bude přistoupeno k ekvivalentnímu zvýšení jízdného. V rámci Plánu mobility pro Prahu a okolí (P+) se této problematice věnuje opatření Zjednodušení a valorizace tarifu společného IDS. Ceny jízdného pro jednotlivou jízdu musí navazovat na ceny v hl. m. Praze, tak aby byl zachován princip společných jízdních dokladů.



## 5 Informační a odbavovací systémy

### 5.1 Popis současného stavu

Na území kraje se nalézá několik systémů veřejné dopravy a v každém systému probíhá odbavení cestujícího jinak a pomocí jiných technologií. Vzhledem k dokončení integrace zbývajících území Středočeského kraje do systému PID v roce 2021 budou do tohoto Dopravního plánu zahrnuty pouze údaje o informačních a odbavovacích systémech fungujících v rámci jednotné integrované dopravy pro Prahu a Středočeský kraj (PID).

Informování a odbavení cestujících se odehrává dle tarifu PID, standardů kvality dopravy PID a pomocí Multikanálového odbavovacího systému (MOS).

#### 5.1.1 Standardy kvality

Standardy kvality PID jsou dokumenty, které si kladou za cíl zvýšení kvality poskytované služby a atraktivity veřejné dopravy v systému Pražské integrované dopravy skrze jednoznačně definované požadavky organizátora Pražské integrované dopravy směrem k dopravcům. Pro jednotlivé druhy dopravy jsou určeny samostatné standardy.

V roce 2018 začaly organizace ROPID a IDSK společně připravovat aktualizaci standardů kvality pro autobusovou a vlakovou dopravu s platností pro období 2019-2028. V rámci nových standardů se podařilo dobře nastavit jednotná pravidla pro vozidla, do budoucna je potřeba nastavit pevnější sjednocení pravidel také pro zastávky ve Středočeském kraji.

V rámci standardů kvality PID je v oblasti informačních a odbavovacích systémů řešena bezbariérovost v podobě výbavy pro osoby se smyslovým postižením zraku, kdy každé vozidlo PID musí být vybaveno prvky pro osoby se smyslovým postižením zraku.

Pro mezikrajské linky jsou definovány mezikrajské standardy PID platné pro dopravce objednávané sousedními kraji, jejichž autobusy zajíždí do PID a je v nich platný tarif PID.

#### 5.1.2 MOS

Původní systém odbavení v rámci PID byl tvořen spíše s přihlédnutím na městskou hromadnou dopravu a nedostatečně podporoval rozvoj integrace v kraji (např. nutnost nahrát časový kupon na kartu na prodejní přepážce či prostřednictvím validátorů, které jsou spíše na území hlavního města).

Přínosem nového multikanálového odbavovacího systému (MOS) je tak vytvoření otevřeného moderního jednotného odbavovacího systému, který nabízí mnoho možností nákupu jízdních dokladů pro cestující a zjednodušení tarifních podmínek pro organizátora dopravy.

Systém založený na Account Based Ticketing architektuře pracuje primárně s uživatelskými účty. Prostřednictvím účtů uživatelé čerpají dopravní nebo jiné služby nezávisle na identifikátoru (nosiči), který si pro tyto účely zvolí. MOS tedy zabezpečuje správu uživatelských účtů, identifikátorů jízdních dokladů a evidenci elektronických jízdních dokladů včetně jejich vzájemných vazeb s centralizovanou architekturou.

V rámci systému MOS vznikly tyto funkcionality:

E-shop pro nákup a správu jízdních dokladů bez nutnosti návštěvy kontaktního místa

Mobilní aplikace pro nákup jednotlivých jízdenek a předplatních časových kuponů (PID Lítačka)

Využití dalších nosičů jízdenek (platební karty, mobilní aplikace, InKarta)

Zákaznická centra MOS

### 5.1.3 Zákaznická centra MOS

V březnu roku 2020 byl spuštěn pilotní projekt zákaznických center MOS. Kontaktní místa byla zřízena ve městech Benešov, Nymburk, Kralupy nad Vltavou, Kolín, Beroun, Rakovník, Příbram, Vlašim, Mladá Boleslav, Kutná Hora, Čáslav, Hořovice a Lysá nad Labem. Plánuje se další propagace a zpřístupnění služeb pro zřízení a administraci PID Lítačky formou mobilních kontaktních míst.

Zákaznické centrum poskytuje kompletní rozsah služeb spojených s:

- expresním výdejem čipové karty Lítačka,
- prodej časového jízdného PID prostřednictvím vlastního prodejního SW MOS,
- administrační služby spojené s personalizací účtu MOS apod.,
- registrací nového identifikátoru do systému.

## 5.2 Aktualizace stávajících systémů a platebních metod

V rámci odbavovacích systémů se jedná o aktualizaci a další rozvoj v těchto oblastech:

E-shop MOS: nová verze byla spuštěna v roce 2022,

Mobilní aplikace PID Lítačka

- od roku 2024 bude spuštěn nový engine pro vyhledávání spojení s více mody dopravy (projekt MaaS)
- proběhlo nasazení v roce 2022 zajištění plateb za parkování a rezervace parkovacích míst (zóny, P+R, později i soukromá parkoviště),
- integrace služeb elektromobility (platba za dobíjení elektromobilu, dobíjecí místa zatím v plánu v Praze)

Územní integrace MOS

- v současnosti systém funguje v Praze a Středočeském kraji s částečným přesahem do Ústeckého kraje
- v roce 2022 byl systém rozšíření do Libereckého kraje (IDOL)
- do budoucna se počítá s integrací dalších krajů

Prodejní kanály

- rozšíření zákaznických center MOS do dalších lokalit, nejbližší plán počítá v roce 2024 se 2 nově otevřenými místy a zároveň se prověřuje možnost obsluhou mobilním kontaktním místem,
- 
- preference jsou směřovány na elektronické jízdné, snaha eliminovat papírové jízdenky.

## 5.3 Koordinační dispečink a sledování dopravního výkonu

Koordinační dispečink PID, jehož vznik je datován k roku 2012, je společným pracovištěm organizací ROPID a IDSK. Sídlo je na detašovaném pracovišti na autobusovém terminálu „Letňany“ v Praze 9.

Hlavním úkolem je monitorování provozu v rámci celého systému PID, komunikace s dispečery jednotlivých dopravců, kontrola dodržování návazností a jejich operativní změny, operativní řízení provozu při mimořádnostech, koordinace provozu napříč dopravci i trakcemi.

V dispečerské místnosti má své pracoviště i pracovník Odboru marketinku (infodispečer), který informuje cestující o mimořádnostech v provozu, a to na internetových stránkách, sociálních sítích i telefonicky.

Pro činnost dispečinku je užívána kromě dalších zejména aplikace a webové rozhraní MPVNet, která zabezpečuje v podstatné míře automatizaci procesů.

### 5.3.1 Sledování dopravního výkonu a návazných spojů

Na dispečinku je monitorován provoz vozidel, přičemž data je možné prezentovat v mapových podkladech a různých sestavách. Systém hlídá dodržování garantovaných návazností mezi autobusy a autobusu na vlak. Řidičům zasílá do vozidel informace o návazných spojích a případné odchylce od jízdního řádu.

Návaznosti vlaku na autobus jsou v řešení, a to ve spolupráci Správy železnic a železničních dopravců (pokyn k čekání vydává výpravčím, resp., strojvedoucím na základě potvrzeného požadavku dispečer Správy železnic, resp. železničního dopravce, v žádném případě nelze z bezpečnostních důvodů zasílat pokyn z dispečinku PID napřímo ke strojvedoucímu).

### 5.3.2 Dispečerské řízení

Při anomáliích a provozních mimořádnostech dispečer zasahuje aktivně do řízení provozu (odklony, vyčkávání nad rámec čekací doby, rozvázání přípoje, vysílání vozidla operativní zálohy u dopravců, kde je toto domluveno).

S využitím dispečerských vozidel funguje dispečerské řízení v terénu (mimořádné události, asistence při výlukových činnostech, kontrola návazností atd.). Dále probíhá kontrola povolenek a kázně na vybraných autobusových terminálech v Praze a definovaných zónách placeného stání pro BUS v Praze (primárně zaměstnanci ROPID).

Probíhá i administrativní činnost spočívající v pravidelném vyhodnocování pravidelnosti provozu, generování sestav se sankčními záležitostmi i sestav s vlivem na Standardy kvality PID (výpadky spojů, nedodržení kapacity, nízkopodlažnost, stáří vozidel atd.), což je podkladem nejen pro další složky obou organizací.

Veškerá hlasová komunikace s dispečinkem je monitorována a na určitou dobu archivována pro řešení případných sporů a nedorozumění.

### 5.3.3 Rozvoj dispečinku

Během července 2020 byl zahájen nepřetržitý provoz Koordinačního dispečinku PID (původně rozsah celotýdně 5–21 h) a zároveň došlo k posílení pracovníků ve směně na pracovišti, v terénu a na dispečerských stanovištích (Černý Most, Zličín).

Dále byl v roce 2020 na pracovišti zprovozněn MKS (Městský kamerový systém). Sledování kamerových záznamů v reálném čase na území hlavního města Prahy umožňuje další kontrolu přestupů, monitorování provozu a situací při dopravních nehodách. Kamerový systém by bylo vhodné rozšířit i na území celého zájmového území, tj. v rámci Středočeského kraje (doposud je možné sledovat jen velmi málo vhodně umístěných veřejných kamer).

Dále by bylo vhodné v rámci celého IDS umožnit hlasovou komunikaci v relaci dispečer – řidič vozu, a to alespoň v autobusové dopravě. V současnosti probíhá komunikace s řidičem autobusu



pouze prostřednictvím dispečera dopravce, zasíláním textových zpráv na odbavovací zařízení ve vozidle, nebo telefonováním zpravidla na soukromé telefony řidičů, pokud je dispečerům známé telefonní číslo. Aktivní hlasová komunikace by umožňovala operativnější řešení problémů.

#### 5.4 Technologické zázemí pro rozvoj Mobility as a Service

V rámci systému „mobilita jako služba“ (MaaS) mají mít uživatelé možnost na jednom místě vyhledat, rezervovat a zaplatit služby různých poskytovatelů mobility (veřejná doprava, sdílená auta a kola, taxislužby, autopůjčovny, provozovatelé parkovišť).

Klíčovou rolí v systému MaaS hraje organizátor systému MaaS (organizátor mobility), který prostřednictvím obchodních dohod, které uzavírá jak s provozovateli systému veřejné dopravy, tak i se soukromými provozovateli služeb mobility, zajišťuje kapacitu služeb mobility, kterou následně nabízí a prodává uživatelům.

Původní záměr stavěl IDSK do role organizátora mobility. Projekt, který definoval požadavky, pravomoci a technické řešení projektu byl kvůli případným potížím při čerpání dotací z programů ITI zastaven.

V současnosti se koncept MaaS bude rozvíjet především v rámci systému MOS, kde se bude řešit provázání VHD, parkování a alternativních způsobů dopravy.

#### 5.5 Chytré zastávky

Od roku 2022 se připravuje společný projekt Krajského úřadu Středočeského kraje a Integrované dopravy Středočeského kraje, p.o. „Chytré zastávky – modernizace zastávkového informačního systému na území Středočeského kraje v oblasti telematiky v rámci dotačního nástroje Integrované teritoriální investice (ITI) pro Pražskou metropolitní oblast (PMO)“.

Ve spolupráci s obcemi v PMO budou na vytipovaných zastávkách do konstrukce označků instalovány informační panely s technologií E-Paper, které budou poskytovat informace ohledně odjezdů spojů, aktuálního zpoždění apod.. Zahájení realizace se předpokládá v polovině roku 2024 a bude probíhat do roku 2027 (s možností prodloužení do roku 2029). Cílem projektu je dosažení vyššího informačního komfortu pro cestující (přehled navazujících spojů, aktuálního zpoždění a dalších potřebných informací) a vyšší atraktivitu veřejné dopravy v rámci Pražské integrované dopravy.

## 6 Organizační uspořádání

### 6.1 Současné uspořádání systémů v území

Na území Středočeského kraje jsou provozovány linky veřejné dopravy, které můžeme rozdělit na základě jejich charakteru na:

Linky komerční

Linky objednávané veřejnými institucemi a dotované z veřejných rozpočtů

Tyto typy linek jsou dále rozebrány v následujících podkapitolách.

#### 6.1.1 Linky komerční

Komerční linky jsou provozovány jednotlivými dopravci za účelem dosažení zisku a bez nároku na kompenzaci prokazatelné ztráty z jejich provozování. Na území Středočeského kraje jsou takto provozovány jak linky autobusové dopravy, tak linky dopravy železniční. Z hlediska plánu dopravní obslužnosti kraje nejsou tyto linky příliš podstatné, protože nejsou dotovány z krajského ani z jiných veřejných rozpočtů. Při případné integraci komerčních linek do závazku v rámci integrovaného dopravního systému je nutné posoudit jejich charakter, potenciální ztráty na tržbách v případě jejich neintegrování a další ekonomické a smluvní aspekty.

#### 6.1.2 Linky objednávané veřejnými institucemi a dotované z veřejných rozpočtů

Linky dotované z veřejných rozpočtů se rozlišují dle svého charakteru a objednatele, což jsou zejména:

Ministerstvo dopravy ČR

Středočeský kraj

Města ve Středočeském kraji

- Kraje

Rozsah dopravy realizované na základě objednávky těchto subjektů je specifikován v následujících podkapitolách.

##### 6.1.2.1 Ministerstvo dopravy ČR

Ministerstvo objednává linky dálkové železniční dopravy. Na území Středočeského kraje jsou na tomto principu provozovány následující rychlíkové linky:

Linka R9 Praha – Kolín – Havlíčkův Brod – Brno

Linka R10 Praha – Nymburk – Hradec Králové – Trutnov

Linka R16 Praha – Beroun – Plzeň – Klatovy

Linka R17 Praha – Tábor – Veselí nad Lužnicí – České Budějovice / České Velenice

Linka R18 Praha – Kolín – Pardubice – Olomouc – Luhačovice

Linka R19 Praha – Kolín – Pardubice – Brno

Linka R20 Praha – Ústí nad Labem – Děčín

Linka R21 Praha – Mladá Boleslav – Turnov

Linka R22 Kolín – Mladá Boleslav – Česká Lípa – Rumburk

Linka R23 Kolín – Nymburk – Ústí nad Labem

Linka R24 Praha – Kladno – Rakovník

Linka R26 Praha – Beroun – Příbram – Písek – České Budějovice

Návrhové požadavky Středočeského kraje na tyto železniční linky jsou uvedeny v kapitole 0.

### 6.1.2.2 Středočeský kraj

Linky provozované na základě objednávky Integrované dopravy Středočeského kraje, příspěvkové organizace, zastupující od 1. 4. 2017 ve věci objednávky dopravní obslužnosti Středočeský kraj, jsou detailně specifikovány v kapitole 3.2 a v kapitole 3. 3. tohoto dokumentu.

### 6.1.2.3 Města ležící na území Středočeského kraje

Řada měst na území Středočeského kraje objednává v rámci dopravní obslužnosti svého území spoje městské hromadné dopravy. Některé z těchto místních dopravních systémů jsou rovněž zahrnuty do systému PID. Města s vlastním systémem městské hromadné dopravy na území kraje uvádí Tabulka 6.1.

**Tabulka 6.1: Města s vlastní MHD na území Středočeského kraje**

Obec	Obec
Benešov	Mladá Boleslav
Kolín	Příbram
Kladno	Vlašim
	Říčany

### 6.1.2.4 Kraje

**tučně zvýrazněné číslice** = číselné označení linky PID

#### Jihočeský kraj

Jihočeský kraj objednává na základě uzavřené mezikrajské smlouvy, přístupové smlouvy a objednávky dopravních výkonů následující linky na území Středočeského kraje, které jsou zařazeny v tarifu PID a v části trasy také v tarifu Jihočeského kraje:

- **380482** Strakonice - Blatná – Příbram (dopravce ČSAD AUTOBUSY České Budějovice)
- **390453** Tábor - Ratibořské Hory - Mladá Vožice – Vlašim (dopravce BusLine jižní Čechy)
- **390454** Tábor - Sedlec-Prčice - Sedlčany (dopravce BusLine jižní Čechy)
- **390455** Tábor - Hlasivo - Mladá Vožice - Postupice – Benešov (dopravce BusLine jižní Čechy)
- **390458** Mladá Vožice - Načeradec – Vlašim (dopravce BusLine jižní Čechy)

Na následující lince neplatí tarif PID:

- 390458 Mladá Vožice - Načeradec – Vlašim (dopravce BusLine jižní Čechy)

#### Kraj Vysočina

Kraj Vysočina objednává na základě uzavřené mezikrajské smlouvy, přístupové smlouvy a objednávky dopravních výkonů následující linky na území Středočeského kraje, které jsou zařazeny v tarifu VDV:

- 350130 Pelhřimov - Košetice - Křešín – Lukavec (dopravce ICOM Transport)
- 350760 Pacov - Lukavec – Křešín (dopravce ICOM Transport)

- 350820 Pacov - Hořepník - Košetice - Dunice – Hořice (dopravce ICOM Transport)
- 600640 Ledec n.Sáz. - Kožlí, Bohumilice - Locket u Čechtice, Bezděkov (dopravce ARRIVA autobusy)
- 760440 Jihlava - Pelhřimov – Čechtice (dopravce ICOM Transport)

### Královehradecký kraj

Královehradecký kraj objednává na základě uzavřené mezikrajské smlouvy, přístupové smlouvy a objednávky dopravních výkonů následující linky na území Středočeského kraje, které jsou zařazeny v tarifu PID a v části trasy také v tarifu IREDO:

- 631723 Kopidlno - Libáň - Březno - Mladá Boleslav (dopravce BusLine KHK)
- 631735 Kopidlno - Libáň - Dolní Bousov (dopravce BusLine KHK)
- 611853 Nový Bydžov – Městec Králové (dopravce BusLine KHK)

Na následujících linkách neplatí tarif PID:

- 611152 Chlumecko n.Cidl. - Převýšov - Lovčice - Lužec n.Cidl. - Nový Bydžov (dopravce BusLine KHK)
- 611154 Nový Bydžov - Smidary - Žlunice - Kozojedy – Kopidlno (dopravce BusLine KHK)
- 631516 Jičín - Vršce - Kopidlno - Chroustov / Budčevy, Nečas (dopravce BusLine KHK)

### Liberecký kraj

Liberecký kraj objednává na základě uzavřené mezikrajské smlouvy, přístupové smlouvy a objednávky dopravních výkonů následující linky na území Středočeského kraje, které jsou zařazeny v tarifu PID a v části trasy také v tarifu IDOL:

- L4 Mladá Boleslav - Bakov nad Jizerou - Staré Splavy (- Česká Lípa - Rumburk)
- 102345 Praha, Černý Most - Mladá Boleslav - Hodkovice nad Mohelkou – Liberec (dopravce ČSAD Liberec)
- 500400 Cvikov / Rumburk - Varnsdorf - Nový Bor - Česká Lípa - Mělník - Praha
- 500410 Jablonná v Podj. - Mimoň - Doksy - Dubá - Mělník - Praha (dopravce ČSAD Liberec)
- 500427 Mimoň - Ralsko - Mnichovo Hradiště - Mladá Boleslav (dopravce ČSAD Liberec)
- 670700 Harrachov - Tanvald - Železný Brod - Turnov – Praha (dopravce BusLine LK)
- 670720 Rokytnice n.J.-Vysoké n.J.-Semily-Železný Brod-Turnov-Ml.Boleslav-Praha (dopravce BusLine LK)
- 540721 Český Dub - Všelibice, Vrtky - Mnichovo Hradiště (dopravce ČSAD Liberec)
- 540722 Český Dub - Hlavice - Mnichovo Hradiště (dopravce ČSAD Liberec)
- 670730 Vítkovice, Horní Mísečky - Jilemnice - Semily - Turnov – Praha (dopravce BusLine LK)

Na následujících linkách neplatí tarif PID:

- 500250 Česká Lípa - Doksy - Bezděz - Bělá pod Bezdězem (dopravce ČSAD Liberec)
- 500267 Mimoň - Plouznice - Ralsko, Kuřivody - Bělá pod Bezdězem (dopravce ČSAD Liberec)
- 500450 Nový Bor - Česká Lípa - Doksy - Mladá Boleslav (dopravce ČSAD Liberec)
- 501267 Mimoň - Plouznice - Ralsko, Kuřivody - Bělá pod Bezdězem (dopravce COMPAG CZ)
- 530750 Tanvald - Smržovka - Jablonec n.Nisou - Mladá Boleslav (dopravce BusLine LK)
- 670355 Turnov - Všeň - Loukovec, Hubálov / Vyskeř (dopravce BusLine LK)

- 670363 Turnov - Sychrov - Vlastibořice - Kobyly – Sezemice (dopravce BusLine LK)
- 670364 Turnov - Přepeře - Příšovice - Svijany - Loukovec, Hubálov (dopravce BusLine LK)
- 670365 Turnov - Žďár – Sobotka (dopravce BusLine LK, neplatí PID)

### **Pardubický kraj**

Pardubický kraj objednává na základě uzavřené mezikrajské smlouvy, přístupové smlouvy a objednávky dopravních výkonů následující linku na území Středočeského kraje, které jsou zařazeny v tarifu PID a v části trasy také v tarifu IREDO:

- 620710 Chrudim – Heřmanův Městec – Čáslav (dopravce ARRIVA autobusy)

Na následující lince neplatí tarif PID:

- 650625 Přelouč - Jankovice - Semtěš - Podhořany u Ronova - Lipoltice – Přelouč (dopravce UMBRELLA Coach & Buses, neplatí PID)

### **Plzeňský kraj**

Plzeňský kraj objednává na základě uzavřené mezikrajské smlouvy, přístupové smlouvy a objednávky dopravních výkonů následující linky na území Středočeského kraje, které jsou zařazeny v tarifu PID a v části trasy také v tarifu IDPK:

- **S57** Rakovník - Žlutice
- **S58** Rakovník - Kralovice u Rakovníka (od 1. pololetí 2024)
- 440321 Plzeň - Kralovice - Čistá - Rakovník (dopravce ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY)
- 440523 Plzeň - Spálené Poříčí - Rožmitál pod Třemšínem (dopravce ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY)

Na následující lince neplatí tarif PID:

- 562766 Podbořany - Kryry - Jesenice – Kralovice (dopravce DSÚK)

### **Ústecký kraj**

Ústecký kraj objednává na základě uzavřené mezikrajské smlouvy, přístupové smlouvy a objednávky dopravních výkonů následující linky na území Středočeského kraje, které jsou zařazeny v tarifu PID a v části trasy také v tarifu DÚK:

- 104415 Praha – Žatec – Kadaň (dopravce UMBRELLA CITY LINES)
- 552650 Litoměřice - Mšené-lázně - Slaný (dopravce DSÚK)
- 562711 Louny - Ročov – Rakovník (dopravce DSÚK)

Na následujících linkách neplatí tarif PID:

- 552635 Ústěk - Hoštka - Štětí - Roudnice n. L. (dopravce DSÚK)
- 552680 Roudnice n. L. - Račíněves - Horní Beřkovice (dopravce DSÚK)
- 562741 Žatec - Kounov – Pnětluky (dopravce DSÚK)

- 562766 Podbořany - Kryry - Jesenice – Kralovice (dopravce DSÚK)

## Koordinace dálkové železniční dopravy

Jak již bylo uvedeno, železniční linky dálkové dopravy jsou na území Středočeského kraje objednávány a financovány Ministerstvem dopravy ČR. Ze strany Středočeského kraje jsou na tyto linky vzneseny požadavky, které jsou specifikovány v této kapitole. Ty jsou jednak koncepčního charakteru, jednak coby požadavky na jednotlivé konkrétní linky, jež jsou definovány zejména těmito parametry:

Linkový interval

Zastavovací koncepce

Konstrukční poloha

### Koncepční požadavky na linky dálkové železniční dopravy

Provozní koncept regionální dopravy je sestavován primárně tak, aby návaznosti byly tvořeny na vlaky dálkové dopravy v objednávce MDČR, které jsou integrovány do systému PID (zpravidla pouze vlaky druhého přepravního segmentu).

Na tratích s dvousegmentovou dálkovou dopravou Středočeský kraj považuje za vhodné v denních obdobích s nižší poptávkou, kdy bývají vynechávány některé systémové spoje dálkové dopravy, preferovat provoz linky druhého (rychlíkového) přepravního segmentu nad provozem prvního (expresního) přepravního segmentu, pokud to není dáno dosažením systémových návazností.

Tarifní integrace vlaků prvního přepravního segmentu v relaci Praha – Kolín (s ohledem na stávající vysokou nabídku vlaků nepředpokládáme výrazné přepřehování vlivem integrace).

## Koordinace objednávky regionální dopravy

Objednávka dopravní obslužnosti na území Středočeského kraje je IDSK koordinována s partnery ROPID a obcemi Středočeského kraje (část obcí vystupuje přímo v roli objednatele). Klíč pro vymezení dopravní obslužnosti hrazené ze strany Středočeského kraje však nebyl dosud zaveden, což způsobuje nerovnosti mezi finančními příspěvky obcí na dopravní obslužnost.

Cílový stav, ke kterému je nutné směřovat i vzhledem k soutěžím na dopravní obslužnost linkovou autobusovou dopravou, je následující: Středočeský kraj přijme tzv. Standardy dopravní obslužnosti, jež budou podkladem pro výpočet příspěvku obcí na spoje nad rámec objednávky zajišťované Středočeským krajem, a zároveň bude objednávka dopravní obslužnosti přenesena z obcí na Středočeský kraj pomocí horizontální spolupráce tak, aby došlo k sjednocení objednávky dopravní obslužnosti výhradně objednateli na úrovni krajů. Tento cílový stav zajistí spravedlivý přístup obcí k nadstandardní dopravní obslužnosti a zároveň zásadně zjednoduší objednávku a s tím spojenou administrativní zátěž.

## 7 Projekty pro budoucnost

### 7.1 Současné a budoucí projekty na území Středočeského kraje

#### 7.1.1 „Bezba doprava“

Služba známá pod značkou „**Bezba doprava**“ je doprava na objednání pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace z Prahy a Středočeského kraje. Bezba doprava navazuje na službu mikrobuseů na objednání, která byla provozována na území hlavního města Prahy od roku 2009 dvěma dopravci s vlastními dispečinky. Od 1. 1. 2022 došlo k vytvoření centrálního dispečinku, sjednocení pod značku Bezba doprava a vysoutěžení nových dopravců. Byla také rozšířena oblast fungování služby o vybrané obce ve Středočeském kraji (zóna podobná 1. vnějšímu tarifnímu pásmu PID). Systém Bezba dopravy vystupuje nezávisle na systému PID – kromě vlastního dispečinku má také vlastní tarif a vlastní podmínky služby. Základními podmínkami pro využití služby je **vlastnictví průkazu ZTP nebo ZTP/P a trvalé bydliště na území Prahy nebo Středočeského kraje**. Pro účely fungování Bezba dopravy je rozdělena Česká republika do několika zón:

P – hl. m. Praha

Z – zóna tvořena vybranými obcemi Středočeského kraje

S – ostatní obce na území Středočeského kraje

X – ostatní obce mimo hl. m. Prahu a Středočeský kraj

		Možnost využití služby na území			
		P	Z	S	X
Trvalé bydliště zákazníka	P	✓	✓	✗	✗
	Z	✓	✓	✗	✗
	S	✓	✗	✗	✗
	X	✗	✗	✗	✗

Služba je k dispozici v režimu 24/7. V současné době je k dispozici 35 vozidel v různých časových slotech (nejčastěji 6-18 hod.):

10x kategorie S – osobní vozidlo

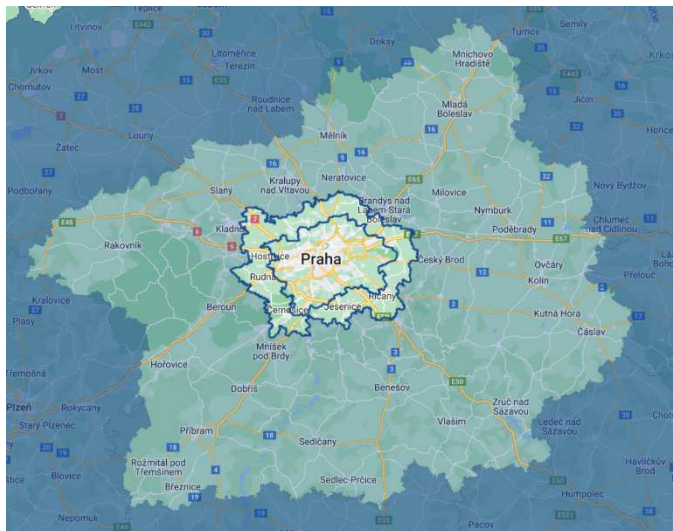
15x kategorie M – dodávkové vozidlo M1

10x kategorie L – dodávkové vozidlo M2 (nad 3,5 tuny a řidičské oprávnění C)

V roce 2023 služba přepravila 88 273 osob (průměrně 326 přepravených osob za pracovní den). Registrovaných zákazníků bylo ke konci roku 2 527, což byl nárůst o 627 oproti konci roku 2022. Poptávka po službě je větší než nabídka kapacit – průměrně bylo ke konci roku 16,8 neuspokojených jízd za pracovní den. Největší nabídka kapacit je v čase 6:00 až 18:00. V ranní špičce (přibližně 6:30 až 8:00) a v odpolední špičce (přibližně 14:00 až 17:00) je služba vytěžována zejména pravidelnými svozy do/ze stacionářů a do/ze zaměstnání. V sedle je uspokojována poptávka zejména po jízdách zdravotní péči a na nákupy. Podíl zákazníků

s trvalým bydlištěm ve Středočeském kraji byl na celkových výkonech ve všech dosavadních obdobích menší než 20%.

Od léta 2024 bylo schváleno hlavním městem Prahou navýšení počtu vozidel na 43. Do budoucna je vhodné z pohledu Středočeského kraje uvažovat zejména o využití **synergií**, které mohou nastat v případě úspěšné realizace pilotního projektu **poptávkové dopravy** (kapitola 7.1.2.).



### 7.1.2 Poptávková doprava

Poptávková doprava (nebo také „**veřejná doprava na zavolání**“) je koncept, který umožňuje **alternativní** způsob zajištění dopravní obslužnosti vybrané oblasti veřejnou hromadnou dopravou. V zahraničí je tento koncept známý jako „demand responsive transport“ nebo „transport on demand“. Poptávková doprava nepracuje s fixními trasami, jízdními řády nebo zastávkami. Umožňuje zcela **dynamickou tvorbu tras**, které jsou vytvořeny na míru cestujícím podle jejich poptávky (**virtuální zastávky**). V celém konceptu hrají zásadní roli **technologie**. Ty mají na starosti zpracování poptávek od cestujících a jejich přeměnu v konkrétní optimalizované trasy, a to vše v reálném čase.

Poptávková doprava má potenciál zatraktivnit veřejnou dopravu díky odstranění některých nedokonalostí klasické veřejné dopravy, čímž se více přiblíží zákazníkovi samotnému. Jedním z efektů zavedení poptávkové dopravy může být **zvýšení počtu cestujících na úkor využívání osobních aut**. V méně hustě obydlených částech kraje může poptávková doprava vést k úspoře financí. V neposlední řadě může, při využívání nízkokapacitních vozidel ve variantě obsazení 8+1, **ušetřit počet řidičů s řidičským oprávněním D**, kterých je na trhu práce dlouhodobý nedostatek.

Na konci roku 2023 byly zahájeny kroky k rozvoji myšlenky poptávkové dopravy v systému Pražské integrované dopravy. Byla provedena detailní rešerše legislativy, ze které vyplývají konkrétní části legislativy, které jsou problematické pro zavedení plně dynamického konceptu poptávkové dopravy v rámci závazku veřejné služby. Bude připravena rámcová představa o změnách legislativy. Na těchto základech bude IDSK dále komunikovat problematiku s Ministerstvem dopravy za cílem prosazení příslušných legislativních změn.

Dále také bylo přikročeno k přípravě **pilotního projektu** v mezích aktuálně platné, poptávkovou dopravu značně omezující legislativy s cílem co nejvíce se přiblížit parametrům zamýšleného budoucího, plně dynamického provozu. Pro pilotní projekt byla vybrána oblast v okolí Českého Brodu, kde bude realizován **večerní provoz** poptávkové dopravy nízkokapacitními vozy, který



bude doplňovat současnou nabídku spojů, která končí již kolem 20. hodiny v pracovních dnech. Hlavní funkcí poptávkové dopravy v rámci tohoto pilotního projektu bude **navázání na vlaky linky S1 z Prahy a zajištění návazné dopravy do obcí v okolí Českého Brodu** (s dostupností do 15 minut). K dispozici budou dvě vozidla flexibilně reagující na aktuální poptávku.

Hlavní cíle pilotního projektu jsou:

získání reálných zkušeností pro relevantní připomínkování připravovaných změn příslušných legislativních norem;

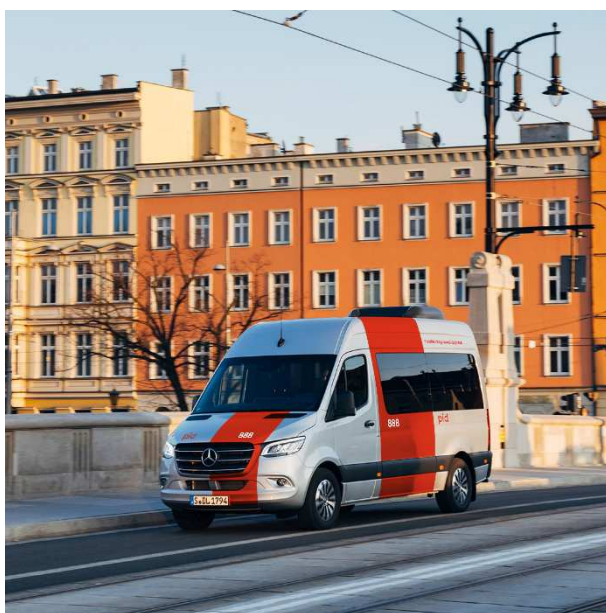
sběr informací o reálných potřebách a reakcích cestujících;

sběr informací o provozně-ekonomických parametrech pro vyhodnocení ekonomické udržitelnosti systému v případě trvalého provozu;

testování nastavení parametrů systému (zejména s ohledem na integraci do stávajícího systému PID);

vyzkoušení technologií a položení základu pro případný „plně dynamický“ provoz (po úspěšné změně příslušných legislativních norem).

Pro účely pilotního projektu bude připraveno softwarové vybavení zajišťující provoz dle nastavených parametrů s maximální mírou autonomie. Základem systému bude tzv. „dohledová aplikace“, která bude vyvíjena i s výhledem na budoucí změnu legislativy a zavedení plně dynamického konceptu poptávkové dopravy, bude-li legislativně schválen. „Dohledová aplikace“ bude schraňovat poptávky, ze kterých bude pomocí pokročilých algoritmů tvořit trasy, které budou pro účely pilotního projektu prozatím omezeny tak, aby vyhovovaly platné legislativě (omezení odjezdových časů a variant tras). Příjem poptávek bude umožněn dvěma způsoby, přičemž oba bude zajišťovat primárně tzv. „virtuální asistent“ (voicebot a chatbot).



### 7.1.3 Plán udržitelné mobility Prahy a okolí

Návrhová část Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí obsahuje konkrétní opatření, která je potřeba vykonat do roku 2030, aby došlo k naplnění cílů této strategické koncepce (viz 3.1.1). Tvorba opatření probíhala tak, že se nejprve na základě důkladné analýzy, včetně komunikace s veřejností, vytvořil zásobník opatření (souhrn všech 414 námětů za cca 340 mld. Kč) a z něho se následně vybírala opatření do užšího výběru, který představuje 244 opatření za cca 113 mld.

Kč (v součtu za všechny investory). Z toho má 100 opatření za 48,3 mld. Kč charakter pouze udržující současný stav (kategorie Standard) a 144 opatření za 64,8 mld. Kč představuje rozvojové projekty (kategorie Rozvoj). Veškerá opatření jsou veřejně dostupná ke zhlédnutí v tzv. Zásobníku opatření na odkazu <http://zasobnik.poladprahu.cz/action/>

Akční plán pro období 2019-2023 je prováděcím dokumentem plánu. Umožňuje koordinovat přípravu a realizaci opatření v potřebném detailu. Naplňování Akčního plánu je průběžně sledováno a aktualizováno v Pracovní skupině, která pokračuje ve své činnosti i po schválení výchozího Plánu mobility. Akční plán vyčísluje celkové investiční, roční provozní náklady a také příjmy na jednotlivá opatření, včetně nákladů partnerských subjektů jako je například ŘSD a Správa železnic. Na hlavní město Prahu připadá investiční nárok ve výši 61,3 mld. Kč a pro Středočeský kraj, včetně středočeských obcí, cca 1,7 mld. Kč (po odečtu očekávaných finančních prostředků z příslušných dotačních titulů pro období pěti let 2019–2023).

Akční plán přiřazuje odpovědnosti za implementaci jednotlivých opatření, tj. prostřednictvím jmenování tzv. nositele opatření, který je odpovědný za přípravu či realizaci jemu určených opatření. Nejpočetněji zastoupeným nositelem je Dopravní podnik hl. m. Prahy, následovaný Technickou správou komunikací hl. m. Prahy. Jelikož je řešené území plánu zaměřeno na Pražskou metropolitní oblast, je velká část opatření navržena též na území Středočeského kraje. U některých opatření je Středočeský kraj přímo nositelem, resp. investorem, prostřednictvím Odboru dopravy Krajského úřadu Středočeského kraje (OD KÚSK), nebo svých příspěvkových organizací Krajská správa a údržba silnic (KSÚS) a Integrovaná doprava Středočeského kraje (IDSK).

#### **OD KÚSK je nositelem 6 opatření:**

Bezpečnostní úpravy železničních přejezdů na území Středočeského kraje;  
Provozní koncept P+R v Praze a Středočeském kraji;  
Rozvoj P+R v prioritní oblasti 1 Středočeského kraje;  
Rozvoj P+R v prioritní oblasti 2 Středočeského kraje;  
Rozvoj P+R v prioritní oblasti 3 Středočeského kraje;  
Rozvoj P+R mimo prioritní oblasti Středočeského kraje.

Celkové investiční náklady těchto opatření činí 2,9 mld. Kč, kde ovšem nutné podotknout, že velkou část těchto investiční nákladů by měly nést samotné obce, protože se to týká výstavby P+R parkovišť. Do této částky už jsou započítané dotace ve výši předpokládané v roce 2019. Opatření generují též provozní náklady, které jsou ve výši 33,8 mil. Kč/rok. Na druhou stranu provoz záchytných parkovišť díky plánu částečného zpoplatnění přivádí též provozní příjmy v hodnotě 9,9 mil. Kč/rok. Nutno dodat, že veškeré částky jsou pouze orientační a mohou se v době realizace opatření změnit.

#### **KSÚS je nositelem 4 opatření:**

Tramvajová trať Vozovna Kobylisy – Zdiby;  
Přeložka silnice II/240 a II/101 (aglomerační okruh);  
Cyklistická propojení Prahy a Středočeského kraje;  
Napojení křižovatky Beranka - Klánovická spojka.

Celková výše investičních nákladů na tato opatření je 6,3 mld. Kč, kde ovšem u stavby tramvajové trati bude spolufinancování ze strany Hlavního města Prahy ve výši 855 mil. Kč. Náklady pro Středočeský kraj na realizaci těchto opatření by tedy měly být 5,5 mld. Kč. Opatření Přeložka silnice II/240 a II/101 uvádí pro Středočeský kraj provozní náklady na údržbu a opravy ve výši 20 mil. Kč/rok.

**IDSK je nositelem 15 opatření:**

Plná integrace VHD Středočeského kraje;  
Koncepte preference VHD ve Středočeském kraji;  
Preference na SSZ v SČK – řadiče a dopravní řešení;  
Preference na SSZ v SČK – vozidla;  
Stabilizace záměrů TT do Středočeského kraje;  
Posílení návazných autobusových linek na železnici;  
Koordinace návrhů preference VHD ve Středočeském kraji;  
Program na realizaci prostorových preferenčních opatření SČK;  
Nasazení velkokapacitních autobusů v příměstské dopravě;  
Výběrová řízení na autobusové dopravce;  
Zastávkový informační systém Středočeský kraj;  
Automaty na jízdenky (na území Středočeského kraje);  
Jednotný organizátor IDS Prahy a Středočeského kraje;  
Zavedení vrstvy spěšných vlaků v PID;  
Kompetence organizátora IDS v investicích.

Celková výše investičních nákladů na tato opatření je 842 mil. Kč, kde ovšem 600 mil. Kč by měla být spolufinancována z rozpočtu Hlavního města Prahy. Pro Středočeský kraj tak představuje výše investic 242 mil. Kč. U těchto typů opatření jsou kromě investičních nákladů také výrazné provozní náklady, částečně kompenzované provozními příjmy. Jedná se zejména o provozní opatření, typu integrace veřejné hromadné dopravy, provoz jednotného organizátora Prahy a Středočeského kraje, zavedení nových vlakových linek, velkokapacitních autobusů atd. Celkové provozní náklady jsou 861 mil. Kč/rok, kde 625 mil. Kč/rok by připadlo Středočeskému kraji. Provozní příjmy jsou generovány opatřením Jednotný organizátor IDS Prahy a Středočeského kraje, kde jsou 98 mil. Kč/rok v rozdělení 50% Praha a 50% Středočeský kraj. Vzniku Jednotného organizátora však musí předcházet zpracování úvodní studie, která pojmenuje možné varianty řešení a identifikuje problematická místa a rizika, následována prováděcím projektem, jenž definuje podrobně veškeré transformační aspekty jeho vzniku včetně change managementu a podrobného harmonogramu realizace

**Ostatní opatření s dopadem na Středočeský kraj**

Součástí SUMP jsou navržena i taková opatření, která mají přímý vliv na Středočeský kraj, ale nositelem a investorem jsou jiné organizace, buďto státu prostřednictvím ŘSD a Správy železnic, nebo Prahy prostřednictvím ROPID a Operátora ICT (OICT). Jedná se např. o tato opatření:

Železniční spojení Praha – letiště – Kladno (Správa železnic);  
RS – Rychlá spojení (Správa železnic);  
Železniční spojení Praha – Mladá Boleslav – Liberec (Správa železnic);  
Zkapacitnění trati Praha – Kolín (Správa železnic);  
Elektrizace dalších železničních tratí (Správa železnic);  
Pražský okruh (D0), 511 (Běchovice – D1) - (ŘSD);  
Přeložka silnice I/12 Běchovice – Úvaly (ŘSD);  
Dálnice D3 – středočeská část (ŘSD);  
Intermodální plánovač trasy (OICT);  
Aplikace PID lítačka (OICT);

Jednotný systém odbavení cestujících v PID – MOS (OICT);  
Jednotný informační systém hl. m. Prahy s přesahem do PID (ROPID);  
Průjezdny model železničních linek (ROPID);  
Zjednodušení a valorizace tarifu společného IDS (ROPID);  
Jednotný vzhled vozidel PID (ROPID).

#### 7.1.4 Zavedení trolejbusové dopravy ve Středočeském kraji

V návaznosti na naplňování mezinárodních dohod, ke kterým se Česká republika zavázala, a které požadují postupné snižování emisní zátěže, se společnost IDSK intenzivně zabývá možným rozvojem trolejbusové dopravy ve Středočeském kraji v návaznosti na kroky činěné hlavním městem Prahou.

V souvislosti s naplňováním strategických cílů snižování emisí CO<sub>2</sub> z dopravy (zejména Klimatický závazek HMP z června 2019), zvyšování energetické účinnosti a rovněž v návaznosti na připravovanou legislativu v oblasti obnovy vozového parku autobusů bezemisními vozidly (novelizované Nařízení 2009/33/EU Clean Vehicles Directive) připravil Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s. (DPP) ve spolupráci s hlavním městem „**Koncepci využití alternativních paliv v podmínkách DPP**“, která nastiňuje strategickou vizi v oblasti elektrifikace autobusové dopravy v Praze. Na základě provedených pilotních a ověřovacích projektů je předpokládána postupná elektrifikace autobusové dopravy zejména prostřednictvím elektrobusů (systém statického nabíjení) a bateriových trolejbusů (systém dynamického nabíjení).

V návaznosti na připravované rozvojové projekty DPP (v první fázi elektrifikace linek 119 a 140) je výhledově počítáno s rozvojem systému dynamického nabíjení na další linky. Mimo jiné se jedná o linky v severovýchodní části Prahy (oblast Letňany, Kbely, Čakovice) a v dlouhodobém výhledu rovněž o řešení pro tzv. východní autobusovou tangentu (svazek autobusových linek v úseku Kobylisy – Prosek – Vysočanská – Nádraží Libeň – Spojovací – Žižkov/Malešice/Skalka). Jedná se o páteřní a přepravně velmi exponované linky. Po dořešení problematické podjezdny výšky mostního objektu SŽ v Jandově ulici bude prověřena možnost realizace trolejového vedení v úseku Prosek – Vysočanská – Freyova – K Žižkovu – Spojovací – Českobrodská. Vzhledem ke snaze využít co nejvíce synergických efektů se předpokládá, že realizované trolejové vedení budou moci využívat i další linky ve společných úsecích, samozřejmě na základě jejich celkové energetické bilance a s ohledem na vhodný provozní koncept.

Na počátku roku 2020 byla dokončena ověřovací studie „**Rozvoj parciálních trolejbusů ve Středočeském kraji**“, která řeší částečnou elektrizaci stávajících kapacitních autobusových linek PID při zachování současných provozních parametrů. Studie se soustředí na přepravní směry severovýchodně od hl. m. Prahy, které byly vybrány s ohledem na možnou návaznost na již připravovanou trolejbusovou infrastrukturu v trase stávající městské autobusové linky č. 140, která je již v současnosti v části pojižděna parciálními trolejbusy linky č. 58.

Studie pracuje s tzv. parciálními trolejbusy, tedy vozidly s instalovanou baterií schopnými jízdy i bez napájení z trakčního trolejového vedení. Dobíjení vozidel bude probíhat především během jízdy a při obrátových pauzách v konečných stanicích. Na základě zkušeností nabytých ze zkušebního provozu elektrobusů i parciálních trolejbusů v podmínkách DP hl. m. Prahy i v jiných městech byl primární rozsah trolejí určen jako minimálně cca 50 % délky (resp. oběžné doby) linky. S ohledem na případná omezení možnosti realizace trolejového trakčního vedení byla základní hodnota potřebné délky troleje ve studii navýšena cca o dalších 15 až 30 %.

Závěry ověřovací studie jsou následující:

Pro další přípravu byla základě provedených analýz doporučena **linka 375** Praha,Českomoravská – Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, žel. stanice.

U **linky 377** (Praha,Letňany – Kostelec n. L.) se doporučuje možnost elektrifikace dále sledovat, podmínkou je zřízení dobíjecího stání v Kostelci nad Labem (resp. ukončení linky mimo památkovou zónu Kostelce). Výsledné řešení je podmíněno dalším jednáním s dotčenými obcemi.

Elektrifikace **linky 351** (Praha,Letňany – Neratovice) by byla reálná až v dlouhodobějším horizontu po zrušení nadzemních rozvodů v intravilánových částech dotčených obcí nebo s využitím baterií pro delší dojezd.

V rámci elektrifikace linek 140 (58), 375 a 377 je možno rovněž uvažovat o využití parciálních trolejbusů na stávajících autobusových linkách 302 a 378 a to bez výrazných investic do infrastruktury.

Další možné směry trolejbusových tratí jsou zatím ve stádiu úvah a prověřování. Nabízí se využít synergií s plánovanou sítí trolejbusových linek DPP nebo s možností napájení z měníren určených pro tramvaje. Jde především o tyto směry:

severozápad: **linky 316 a 356** (návaznost na trolejbusovou linku 131) a dále linky 300 a 322 (návaznost na trolejbusovou linku 119)

západ: **linky 301 a 352** (návaznost na připravovanou elektrifikaci linek MHD obsluhující Kukulovu ulici v Motole, především pak linku 174, která tvoří provozní celek s regionálními linkami

jih: **linky 332, 337 a 339** (návaznost na plánované prodloužení linky D metra do Depa Písnice a rozvoj parciálních trolejbusů v oblasti Prahy 4

Součástí provozu tramvajových a trolejbusových linek je také potřeba vyřešit problematiku legislativy. Jedná se zejména o stanovení speciálního drážního úřadu v rámci Krajského úřadu Středočeského kraje, resp. přenechání této činnosti Magistrátu hl. m. Prahy, stanovení správce infrastruktury (zda jím bude dopravce linky, KSÚS, DP hl. m. Prahy, apod.). Z pohledu dalších rozvojových projektů se jako nejvhodnější variantou jeví smluvní vztah mezi IDSK a DPP, a. s., který bude řešit jednotné provozování dráhy na území Středočeského kraje.

Další možný rozvoj trolejbusové dopravy v období po roce 2025 je možný prakticky ve všech směrech z Prahy, kde dochází k souběhu několika linek s krátkými intervaly. Otázka jejich projektové přípravy bude do značné míry ovlivněna realizací pilotních projektů uvedených výše.

V neposlední řadě se pak nabízí otázka ověřování využitelnosti dopravních prostředků veřejné dopravy na vodíkový pohon, jehož aplikace v praxi je dnes zatím stále především ve fázi testování a zkušebních provozů. Jeho využitelnost však může v budoucnu velmi prudce vzrůst, a proto je třeba zabývat se i touto problematikou a vytipovat a realizovat zkušební provoz na vhodných dopravních výkonech.

### 7.1.5 Vodíková mobilita

V rámci testování dalších forem bezemisní silniční veřejné dopravy připravuje Středočeský kraj pilotní projekt provozu 10 vodíkových autobusů v oblasti Mníšku pod Brdy ve spolupráci se společností ČEZ a dopravcem Martin Uher BUS s. r. o. na základě uzavřeného Memoranda o spolupráci a následně schválené Smlouvě o veřejných službách s dopravcem Martin Uher BUS s. r. o. a IDSK, p. o., která zastupuje Středočeský kraj na období 1. 12. 2024 – 30. 11. 2034.

Pilotní provoz bude z ca. 70 % financován z peněz Evropské unie a dopravce pořídí na základě výběrového řízení 10 vodíkových autobusů standardní 12 metrové délky, které budou provozovány na linkách 446, 517 a 688. Linky byly zvoleny záměrně s ohledem na kopcovitý terén, který prověří možnosti vodíku jako možného pohonu autobusů regionální dopravy.

Středočeský kraj v této souvislosti spolupracuje s Dopravním podnikem hl. m. Prahy, a. s. a získává informace ze zkušebního provozu na lince MHD 170.

Na základě získaných provozních informací, vývoje ceny vodíku a vodíkových autobusů bude rozhodnuto o dalším směřování celého projektu.

### 7.1.6 Vlakovtravaje, tramvaje na železniční síti a lehká kolejová vozidla

Z důvodu zvyšování atraktivity a kvality veřejné dopravy dochází k postupnému rozvoji projektu „Strategie Středočeského kraje na implementaci provozu lehkých kolejových vozidel, tramvajů a vlakovtravajů v systému PID“. Možnost zavedení systému tramvajů, vlakovtravajů či lehkých kolejových vozidel (LKV) na drážní infrastrukturu, tedy železniční a částečně i tramvajové, by měla přispět k zatraktivnění veřejné hromadné dopravy osob na vybraných regionálních železničních tratích, a to při současném předpokládaném zlevnění provozních i investičních nákladů. Díky nižším investičním nákladům, v porovnání s konvenční železniční sítí (mj. i s ohledem na postupnou implementaci nového, avšak nákladného systému zabezpečení železniční sítě v podobě systému ETCS), by tak mohlo dojít i k rozvoji kolejové infrastruktury, a tak ke zvýšení potenciálu tohoto módu dopravy (například přiblížením zastávek k místům poptávky, prodloužení sítě blíž k centrům měst a obcí, možnost využití přímých spojení bez přestupu, atp.) a to při nižším dopadu na státní či krajský rozpočet. Případná implementace musí být připravena ve dvou různých rovinách:

- 1) legislativní – včetně koncepčních návrhů konkrétních změn dotčených zákonů a norem
- 2) provozně-technické – řešící možnost implementace již ve zcela konkrétních oblastech kraje včetně možné provazby na městské aglomerace

### 7.1.7 Další připravované projekty

V rámci rozvoje bezemisní dopravy je v rámci nových smluv o veřejných službách s dopravci na období 1. 12. 2024 – 30. 11. 2034 umožněna aktivace opcí na postupnou obnovu vozového parku elektrobusů. V současné době je v této oblasti připravován ve spolupráci s Jihočeským krajem a Sdružením města a obcí Tábořska projekt elektrifikace provozu mezikrajských regionálních PID 453 a 455 Tábor – Mladá Vožice – Vlašim/Benešov. Na základě žádosti města Kutná Hora bude vypsáno nabídkové řízení na dopravce linky PID 801 Kutná Hora – Hlízov – Starý Kolín s požadavkem na pořízení elektrobusů.

Další projekty budou úzce koordinovány s Dopravním podnikem hl. m. Prahy, a. s. v rámci postupné elektrifikace městských a regionálních linek provozovaných tímto dopravcem.

Mezi další sledované projekty, které si kladou za cíl zkvalitnit veřejnou dopravu a snížit její ekologickou zátěž patří projekt „Vybavení světelných křižovatek vč. vozidel vybavením pro aktivní preferenci na území PMO“. Ten si klade za cíl vybavit křižovatky i vozidla veřejné dopravy v rámci Pražské metropolitní oblasti technickým zařízením, které umožní vozidlům veřejné dopravy co nejplynulejší průjezd přes jednotlivé světelné křižovatky. Tím dojde především k větší plynulosti veřejné dopravy a omezení případného zpoždění.



## 7.2 Možnosti využití evropských dotačních projektů a nástrojů (IROP, OPD, ITI)

Evropské dotační programy jsou významným zdrojem pro spolufinancování krajských investic. Je snahou kraje tyto nástroje využívat co nejvíce, přičemž v současné době je na investice na jeho území spojené s dopravní obslužností využíván zejména program Integrovaných teritoriálních investic (ITI).

V současné době se čeká na vyhlášení výzvy ITI, která byla plánována na srpen 2021, z důvodu krize spojené s rozšířením nemoci COVID-19 se posune patrně až na listopad 2021. Konkrétní parametry projektů aspirujících na spolufinancování prostřednictvím ITI a kritéria pro jejich výběr budou zřejmé až po vyhlášení výzvy. V tuto chvíli registruje oddělení dopravní obslužnosti na úřadu Středočeského kraje následující oblasti týkající se dopravní obslužnosti, kde by bylo možné spolufinancování prostřednictvím ITI využít:

Autobusová doprava – investice do vozového parku v souvislosti s Environmentální směrnicí EU 2019/1161

Telematika – technologické vybavení vozidel na středočeských autobusových linkách tak, aby mohla využívat preferenci na křižovatkách v Praze

Parkoviště P+R u železničních zastávek ve Středočeském kraji – ze seznamu připravovaných parkovišť P+R se počítá s výběrem 10 z nich pro spolufinancování prostřednictvím ITI, jedno parkoviště pak z programu IROP (možnost navýšení o další parkoviště s předpokládaným čerpáním dotací v rámci IROP je t. č. prověřována)

Cyklistická doprava – kraj má zpracovávána Koncepti rozvoje cyklistiky ve Středočeském kraji na období 2017–2023, ze které budou vybírány projekty pro ITI spolufinancování

Kolejová doprava – počítá se zejména s využitím spolufinancování ITI na tramvajové tratě, příkladem může být trať Kobyličky – Zdiby

Telematika – Multifunkční samoobslužné prodejní zařízení – projekt počítá s vybudováním sítě multifunkčních samoobslužných prodejních zařízení (jízdenkových automatů) v Pražské metropolitní oblasti s využitím spolufinancování z ITI.

Středočeský kraj počítá rovněž s realizací projektů v oblasti dopravy spolufinancovaných prostřednictvím Integrovaného regionálního operačního programu (IROP) pro období 2021–2027. V době zpracování plánu dopravní obslužnosti je však dle vyjádření odpovědných osob krajského úřadu předčasně identifikovat konkrétní projekty, které by měly být tímto způsobem spolufinancovány, a to z důvodu nevyjasněných podmínek IROPu a nejistého objemu disponibilních finančních prostředků kraje v následujících letech.

Pro spolufinancování dopravních investic na území Středočeského kraje je plánováno i využití Operačního programu Doprava (OPD) 2021–2027. Zatím je počítáno se třemi věcnými prioritami v rámci tohoto dotačního programu, čtvrtá priorita je pak vyhrazena pro technickou pomoc:

Priorita 1 – Evropská, celostátní a regionální mobilita v silniční a železniční dopravě

Priorita 2 – Celostátní a regionální mobilita v silniční dopravě

Priorita 3 – Udržitelná městská mobilita a alternativní paliva

Priorita 4 – Technická pomoc

## 7.3 Systémové změny na železnici

V období 2021–2025, pro které je koncipován tento dokument, i v následujícím výhledu po skončení tohoto období bude docházet k systémovým změnám provozu na železnici, které nebudou v gesci Středočeského kraje, ale dopravní obslužnost v regionu zásadním způsobem ovlivní. Jsou to zejména:

## Přestavba Železničního uzlu Praha

### Konverze napájecí soustavy železnice

### Zavedení zabezpečovací systému ETCS

S těmito plánovanými změnami bude nutné se vypořádat jak v rámci stávající úrovně dopravní obslužnosti, tak v případě rozvojových infrastrukturních opatření na železnici, která jsou popsána v kapitole 3.2.

#### 7.3.1 Železniční uzel Praha a požadavky IDSK

Železniční uzel Praha (ŽUP) je podrobně řešen ve Strategii rozvoje pražské metropolitní železnice, dokumentu, který schválili pražští radní v srpnu 2018. Jedná se o koncepční dokument, ve kterém jsou shrnuty představy Prahy o rozvoji železnice na území hlavního města.

Podoba Železničního uzlu Praha je klíčová nejen pro město samotné, ale rovněž pro Středočeský kraj, který Prahu geograficky obepíná, potažmo i okolní území České republiky. Z tohoto důvodu byly formulovány zásady a požadavky Integrované dopravy Středočeského kraje na tento dopravní uzel. Z tohoto pohledu je nezbytné, aby ŽUP splňoval následující:

Zajištění dostatečné kapacity pro stávající a zejména výhledový rozsah dopravy (komerční vlaky osobní dopravy, vlaky dálkové osobní dopravy objednávané MD ČR, vlaky regionální osobní dopravy, a to ve všech přepravních segmentech)

Umožnění konstrukce JŘ dle principů integrálního taktového jízdního řádu s jednotnou osou symetrie v minutě 00

Umožnění rozvoje diametrálních regionálních linek (vedených skrz centrum Prahy)

Umožnění rozvoje segmentu spěšných vlaků

Zajištění takové polohy stanic a zastávek na území Prahy, aby byl umožněn co nejkomfortnější přestup (zejména z hlediska přestupních dob a vzdáleností) na linky dálkové železniční dopravy a na linky MHD, zejména pak linky páteřní městské kolejové dopravy

Základním požadavkem na ŽUP je dále dosažení pevně ukotvených časových poloh linek v konstrukčních uzlových bodech (taktových uzlech ITJŘ) v definovaných místech ve Středočeském kraji, a to bez ohledu na rozsah a konstrukční polohy linek dálkové dopravy a čistě vnitroměstské železniční dopravy (funkční řešení musí být invariantní při různých variantách technického a technologického stavu železniční infrastruktury mezi ŽUP a konstrukčními body).

Příprava tak rozsáhlé investice, jakou je modernizace Železničního uzlu Praha, musí být koordinována se všemi dotčenými organizacemi včetně IDSK tak, aby byly realizovatelné veškeré relevantní požadavky na vlaky ve Středočeském kraji.

#### 7.3.2 Konverze napájecí soustavy železnice

Konverze stejnosměrné napájecí soustavy na napájecí soustavu střídavou je postupný proces, kterým bude železnice v severní části České republiky procházet. Sjednocení napájecí soustavy přinese provozní a technické výhody a zvýšení ekonomické efektivnosti provozu tratí, je však spojeno s nutností úprav jak železniční infrastruktury, tak vozidel.

#### 7.3.3 Zabezpečovací systém ETCS

Pro zavádění ETCS v České republice existuje ze strany Správy železnic ucelený implementační plán, který definuje postup a požadavky na implementaci. Kromě železniční infrastruktury bude nezbytné upravit i vozidla pro ETCS rovněž železniční vozidla.



System ETCS by měl obecně zvyšovat kapacitu tratí, to platí zejména pro tratě mimo železniční uzly. V uzlech může naopak docházet i ke snížení kapacity, což by mohl být i případ ŽUP.

V souvislosti s regionální dopravní obslužností ve Středočeském kraji bude ETCS nutné implementovat do vozidel, která tuto obslužnost zajišťují.

## A. Počet cestujících ve vlacích v Praze a Středočeském kraji

### Denní průměry za kampaň Říjen 2019

Linka	Úsek	Počet cestujících PD	Počet cestujících So	Počet cestujících Ne	Nejvytíženější úsek	Průměrná obsazenost v nejvytíženějším úseku	Průměrné vytížení %
S1	Praha Masarykovo n. (Praha hl.n.) - Kolín	21 250	12 683	11 321	Praha-Libeň - Praha Kyje	15 602	57
S2	Praha Masarykovo n. (Praha hl.n.) - Kolín	17 254	9 786	8 616	Praha-Hor. Počernice - Zeleneč	9 807	47
S3	Praha Masarykovo n. - Mladá Boleslav město (Mělník)	3 484	1 873	1 790	Praha-Vysočany – Praha-Satalice	2 034	37
S4-U4	Praha Masarykovo n. (Praha hl.n.) - Roudnice nad Labem	12 978	8 797	7 634	Praha-Sedlec – Praha-Podbaba	8 518	35
S5	Praha-Bubny Vltavská - Kladno Ostrovec	3 046	1 856	1 597	Praha-Ruzyně – Praha-Veleslavín	2 220	42
S6	Praha hl.n. - Beroun	3 298	2 119	1 734	Praha-Smíchov – Praha-Hlubočepy	2 764	41
S7	(Poříčany) Praha hl.n. - Beroun	32 947	17 033	17 535	Praha-Velká Chuchle – Praha-Smíchov	21 441	35
S8	Praha hl.n. - Čerčany	2 369	3 235	2 984	Praha-Modřany zast. – Praha-Komořany	2 049 (Sobota)	31
S9	Lysá nad Labem - Benešov u Prahy	35 905	18 217	16 277	Praha-Strašnice zast. – Praha-Hostivař	23 192	47
S10	Kolín - Týnec nad Labem	1 286	687	582	Kolín dílny - Starý Kolín	1 369	15
S11	Kouřim - Pečky	853	451	378	Pečky - Radím	755	38
S12	Poříčany - Nymburk hl.n.	1 587	1 055	752	Třebestovice - Sadská	975	17
S15	Kolín - Chlumeck nad Cidlinou	315	267	224	Velký Osek - Sáňy	282	15
S18	Sázava - Kolín	585	503	431	Hluboký Důl - Kolín místní n.	488	22
S20	Kolín - Havlíčkův Brod	2 593	2 072	1 550	Kolín - Hlízov	1 321 (Sobota)	43
S21	Nymburk - Jičín	1 020	706	577	Nymburk hl.n. - Velelily	619	26
S22	Praha Masarykovo n. (Praha hl.n.) - Milovice	11 180	6 495	4 762	Praha-Hor. Počernice - Zeleneč	7 638	48

Linka	Úsek	Počet cestujících PD	Počet cestujících So	Počet cestujících Ne	Nejvytíženější úsek	Průměrná obsazenost v nejvytíženějším úseku	Průměrné vytížení %
S23	Neratovice - Čelákovice	763	607	408	Lázně Toušeň - Čelákovice zast.	425	26
S24	Čelákovice - Mochov	27			Čelákovice - Mochov	2	4
S25	Nymburk hl.n. - Městec Králové	197	144	135	Křinec - Svídnice	126	12
S26	Městec Králové - Chlumeck nad Cidlinou	307	81	78	Lovčice obec - Chlumeck nad Cidlinou	274	20
S27	Čáslav - Třebošnice	512	424	352	Čáslav - Vrdu,Koudelov	431	28
S28	Kutná Hora hl.n. - Zruč nad Sázavou	1 803	1 870	1 617	Kutná Hora hl.n. - Kutná Hora-Sedlec	1 489 (Sobota)	48
S30	Turnov - Mladá Boleslav město	770	875	693	Turnov - Příšovice	514 (Sobota)	28
S31	(Mladá Boleslav město) Mladá Boleslav hl.n. - Nymburk hl.n.	1 147	1 051	951	Veleliby - Nymburk hl.n.	657	35
S32	Štětí - Lysá nad Labem	1 087	754	574	Mělník - Malý Újezd	638	13
S33	Mělník - Libošovice	1 619	1 621	1 387	Mladá Boleslav hl.n. - Mladá Boleslav město	748 (Sobota)	27
S35	Mladá Boleslav hl.n. - Dolní Bousov	27			Bakov nad Jizerou - Bakov nad Jizerou město	13	3
S40	Telce - Kralupy nad Vltavou	1 489	837	800	Kralupy nad Vltavou předm. - Kralupy nad Vltavou	955	28
S42	Kralupy nad Vltavou - Lužec nad Vltavou	298			Vraňany - Lužec nad Vltavou	166	13
S43	Kralupy nad Vltavou - Neratovice	548	320	344	Chvatěruby - Úžice	445	29
S44	Velvary - Kralupy nad Vltavou	676	407	358	Olovnice zast. - Kralupy nad Vltavou předm.	609	24
S45	Kladno - Kralupy nad Vltavou	1 671	896	728	Kladno - Kladno,město	1 130	25
S46	Zlonice - Straškov	18			Loucká - Straškov	15	7
S50	Rakovník - Kladno	792	766	727	Kladno, Rozdělov - Kladno	664	29
S51	Deštnice - Rakovník	59	87	116	Krupá - Lužná u Rakovníka	146 (Neděle)	24
S52	Rakovník - Domoušice	317	222	186	Rakovník - Chrástany	297	14
S53	Kralovice u Rakovníka - Rakovník	200	241	239	Lubná - Rakovník	229 (Neděle)	23
S54	Noutonice - Praha-Dejvice	283	150	138	Jeneč zast. - Hostivice	257	13

Linka	Úsek	Počet cestujících PD	Počet cestujících So	Počet cestujících Ne	Nejvytíženější úsek	Průměrná obsazenost v nejvytíženějším úseku	Průměrné vytížení %
S57	Blatno u Jesenice - Rakovník	834	361	334	Senomaty - Rakovník západ	636	36
Cyklohr.	Zlonice - Praha hl.n.		263	171	Hostivice - Hostivice Sadová	186 (Sobota)	27
S60	Písek - Beroun	537	557	521	Písek zast. - Písek Dobešice	402 (Sobota)	40
S65	Rudná u Prahy - Praha hl.n.	1 004	571	590	Hostivice Sadová - Praha Zličín	540	24
S66	Strakonice - Březnice	650	551	540	Strakonice - Řepice	272 (Neděle)	22
S67	Březnice - Rožmítal pod Třemšínem	77	40	52	Březnice - Zadní Poříčí	71	8
S70	Plzeň hl.n. - Beroun	2 317	1 454	1 095	Plzeň Doubravka - Ejovice	1 277	21
S75	Beroun - Rakovník západ	1 359	1 919	1 545	Beroun Závodí - Hýskov	1 281 (Sobota)	34
S76	Lochovice - Zadní Třeboň	554	582	618	Běleč - Zadní Třeboň	575 (Neděle)	35
S80	Čerčany - Ledeč n.Sázavou	1 725	1 782	1 422	Čerčany - Lštění	872 (Sobota)	40
S88	Praha hl.n. - Dobříš	1 652	1 823	1 207	Praha-Zbraslav - Dolní Břežany Jarov	1 241 (Sobota)	37
S90	Benešov u Prahy - Tábor	1 071	596	573	Benešov u Prahy - Bystřice u Benešova	540	16
S98	Sedlčany - Olbramovice	468	221	191	Vrchotovy Janovice - Olbramovice	372	23
S99	Benešov u Prahy - Trhový Štěpánov	920	658	585	Benešov u Prahy - Myslíč	688	39
R9	Praha-Smíchov - Havlíčkův Brod	6 893	5 148	6 026	Praha-Libeň - Kolín	5 216	56
R10	Praha hl.n. - Hradec Králové hl.n.	7 881	6 549	7 628	Praha-Libeň - Nymburk hl.n.	5 967	46
R16	Plzeň hl.n. - Praha hl.n.	6 974	7 901	7 319	Beroun - Praha-Smíchov	5 645 (Sobota)	80
R17	Praha hl.n. - České Budějovice	8 203	7 087	7 030	Praha-Vršovice - Benešov u Prahy	5 736	52
R18	Praha-Smíchov - Česká Třebová	6 202	5 384	6 274	Praha-Libeň - Kolín	5 727 (Neděle)	90
R19	Praha-Smíchov - Česká Třebová	6 151	4 550	5 661	Praha-Libeň - Kolín	4 136 (Neděle)	59
R20	Děčín hl.n. - Praha hl.n.	7 412	6 148	5 830	Kralupy nad Vltavou - Praha-Podbaba	5 031	59
R21	Turnov – Praha Masarykovo n.	1 337	1 546	2 357	Mladá Boleslav hl.n. - Všetaty	1 546 (Neděle)	58
R22	Jedlová - Kolín	1 410	1 626	2 181	Mladá Boleslav hl.n. - Nymburk hl.n.	1 113 (Neděle)	67

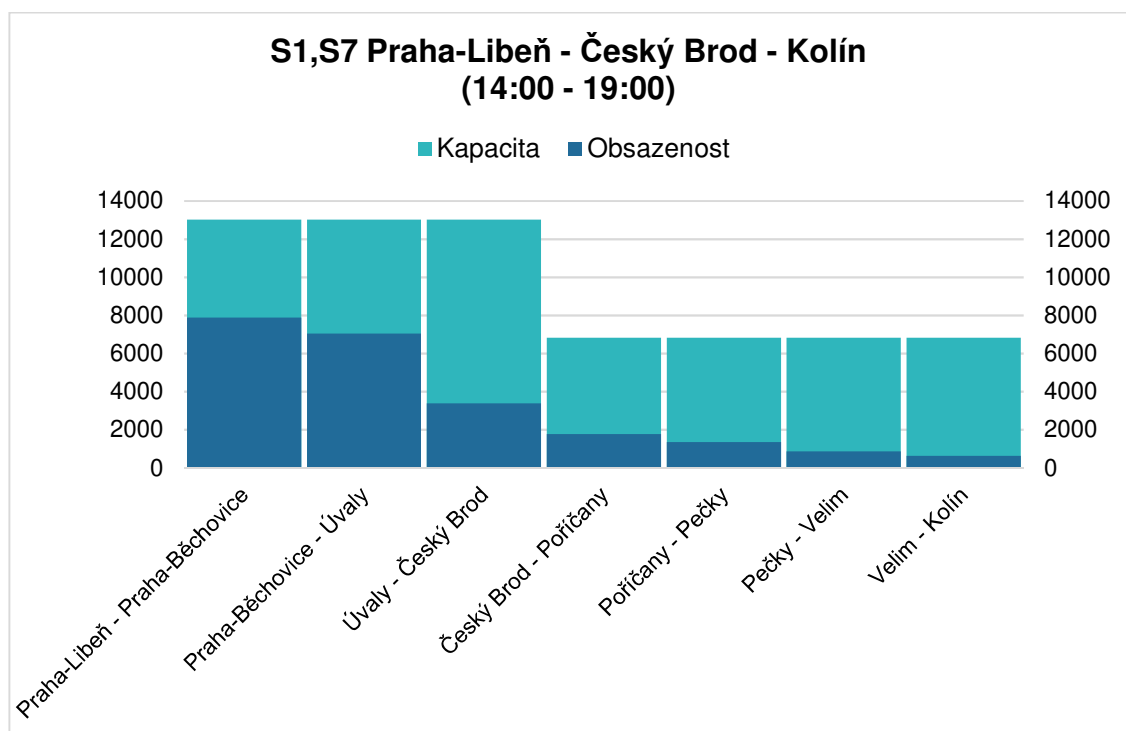
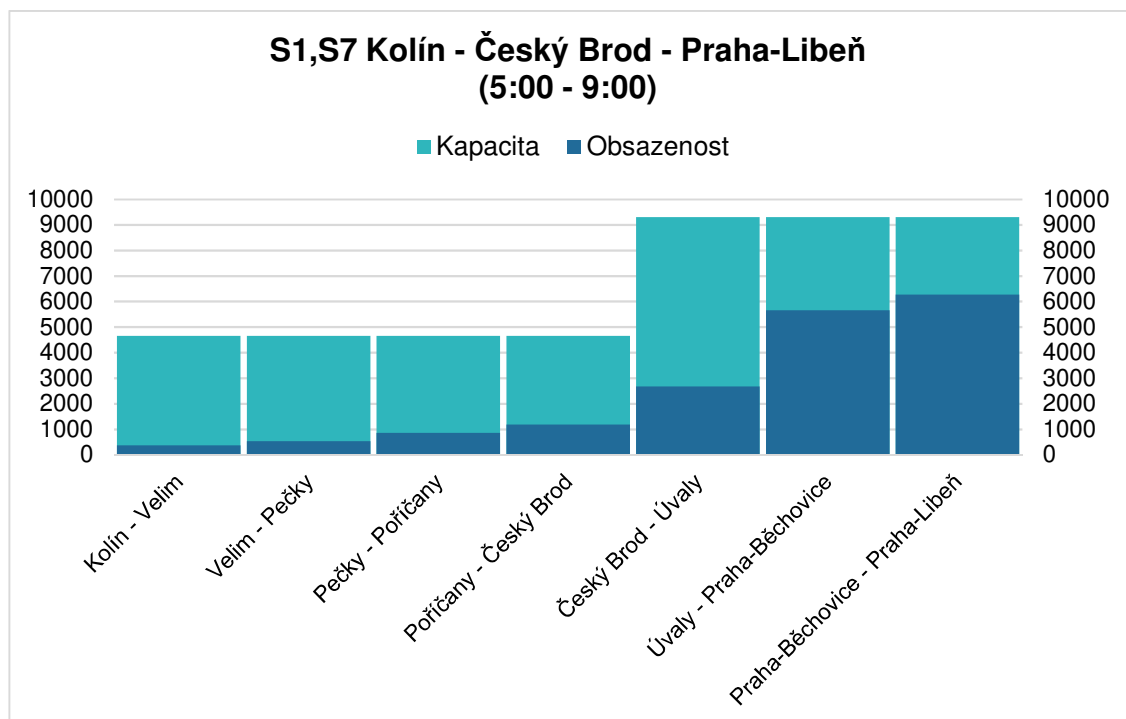
Linka	Úsek	Počet cestujících PD	Počet cestujících So	Počet cestujících Ne	Nejvytíženější úsek	Průměrná obsazenost v nejvytíženějším úseku	Průměrné vytížení %
R23	Ústí n.Labem západ - Kolín	3 098	2 520	2 278	Nymburk hl.n. - Poděbrady	1 233	35
R24	Rakovník - Praha-Bubny Vltavská	1 805	1 750	1 632	Hostivice - Praha-Veleslavín	1 429	41
R26	Písek - Praha hl.n.	652	617	732	Lochovice - Zdice	422 (Neděle)	27
R41	Praha hl.n. - Kutná Hora hl.n.	2 425			Praha-Libeň - Český Brod	2 125	54
R43	Praha Masarykovo n. - Mělník	499			Praha-Čakovice - Neratovice	394	53
R44	Kralupy nad Vltavou - Praha-Libeň	377			Libčice nad Vltavou - Praha-Podbaba	399	76
R45	Kladno-Ostrovec - Praha-Bubny Vltavská	2 865	1 304	945	Hostivice - Praha-Ruzyně	2 560	52
R49	Praha hl.n. - Benešov u Prahy	1 435	165*	47*	Praha-Strašnice zast. - Říčany	1 112	32
Ex1546	České Budějovice - Praha hl.n.	52	81	200	Benešov - Praha hl.n.	197 (Neděle)	76
Ex550	Praha hl.n. - Plzeň hl.n.	146		309	Praha-Smíchov - Hořovice	273 (Neděle)	55
R616- R617	Ústí n.Labem hl.n. - Praha hl.n.	179	207	204	Kralupy nad Vltavou - Praha-Holešovice	270 (Neděle)	58

\*Neúplná data

Zdroj: IDSK

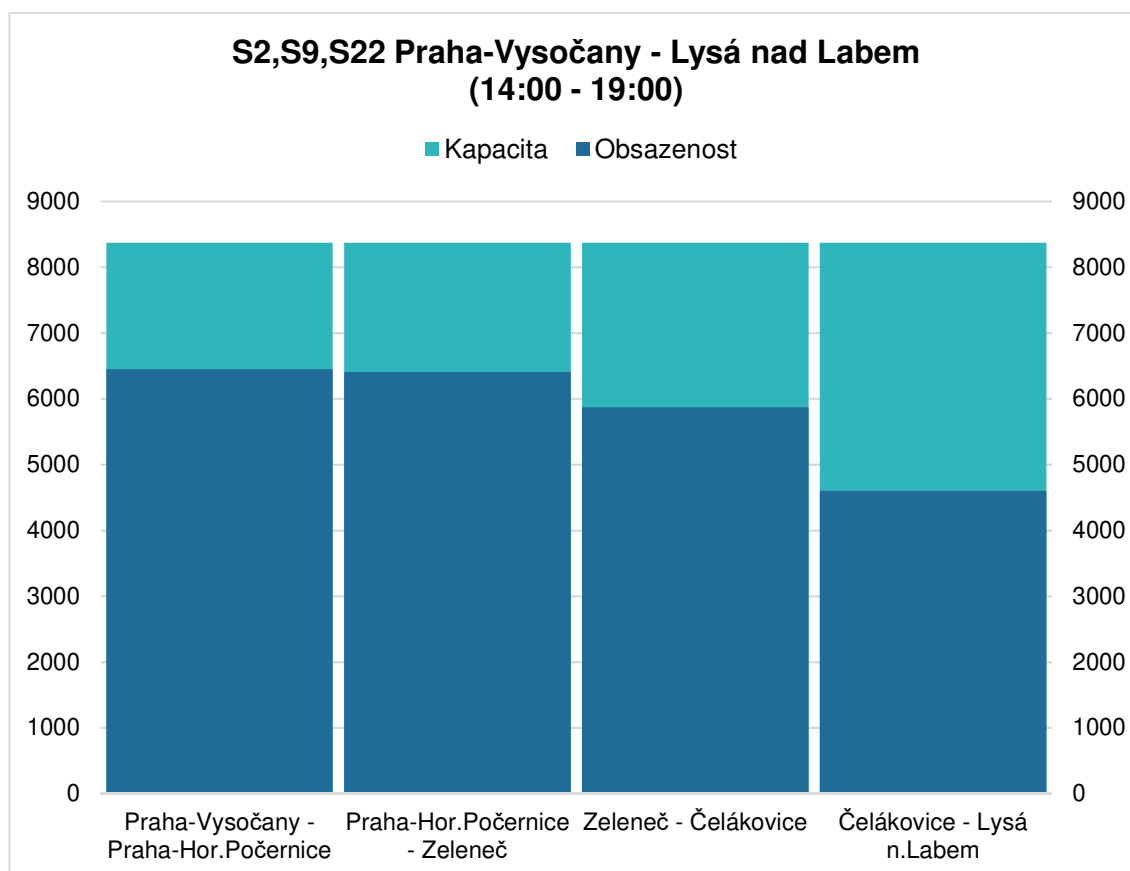
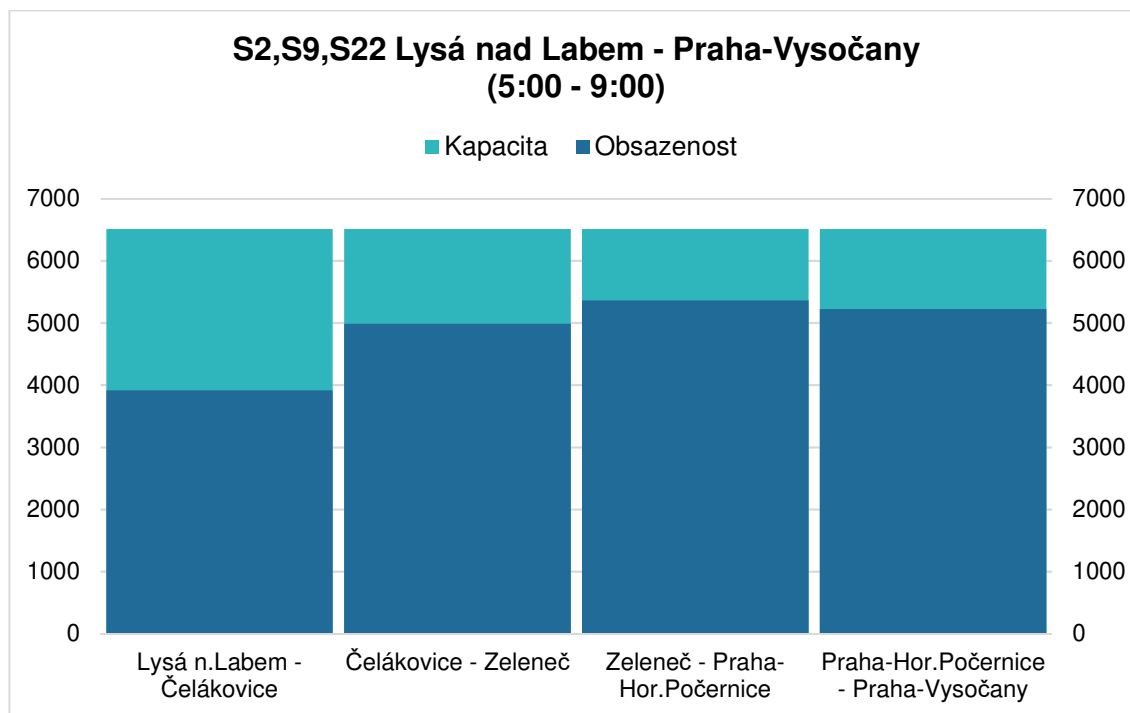
## B. Nabídka a poptávka železničních linek

S1+S7 Praha-Libeň – Český Brod – Kolín (kampaň říjen 2019)



Zdroj: IDSK

**S2+S9+S22 Praha-Vysočany – Lysá nad Labem (kampaň říjen 2019)**

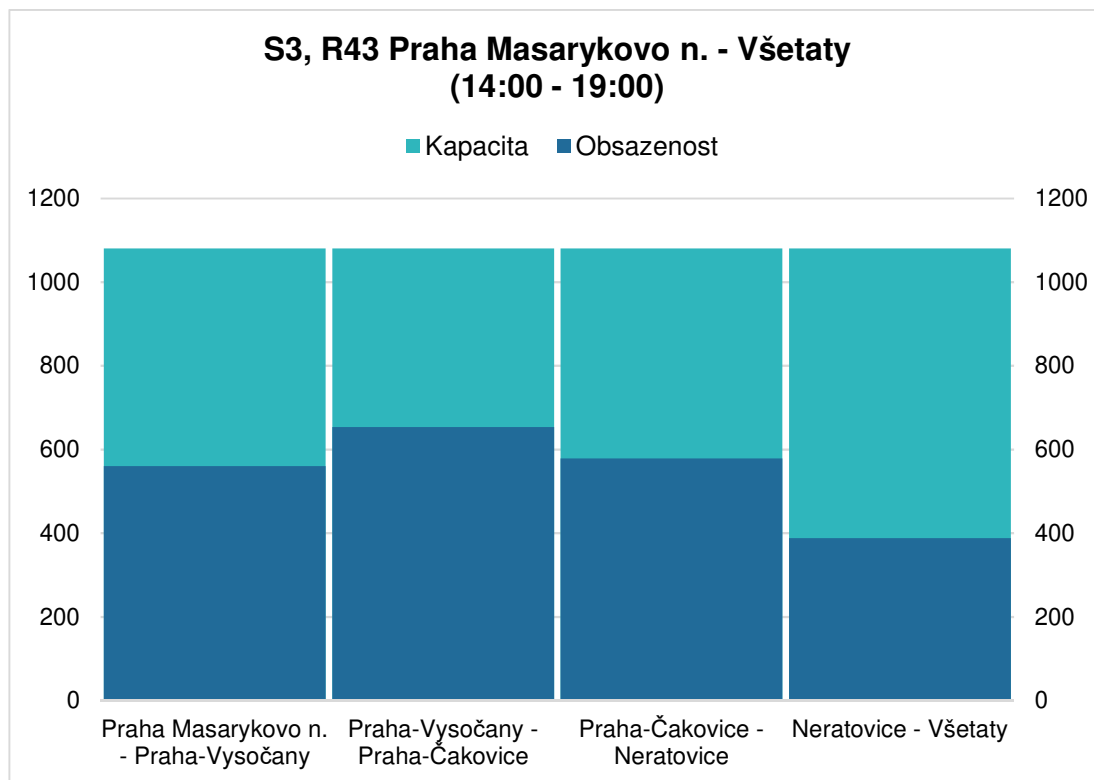
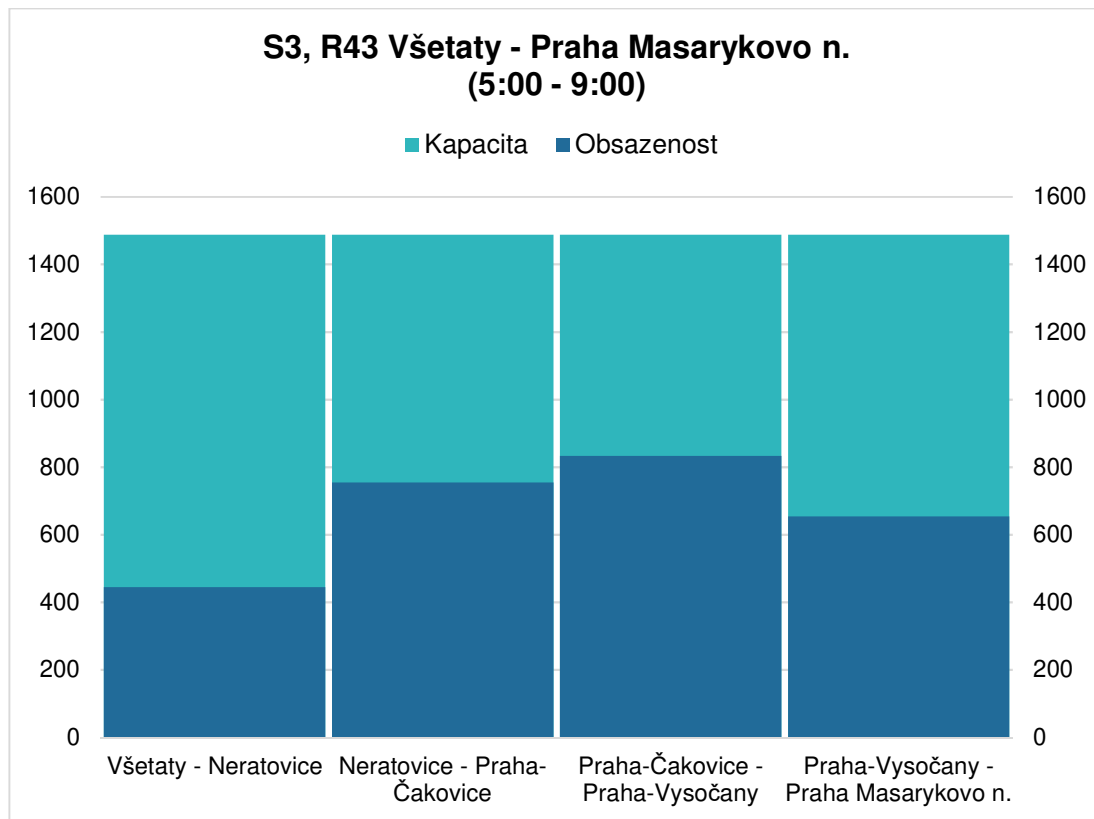


Zdroj: IDSK



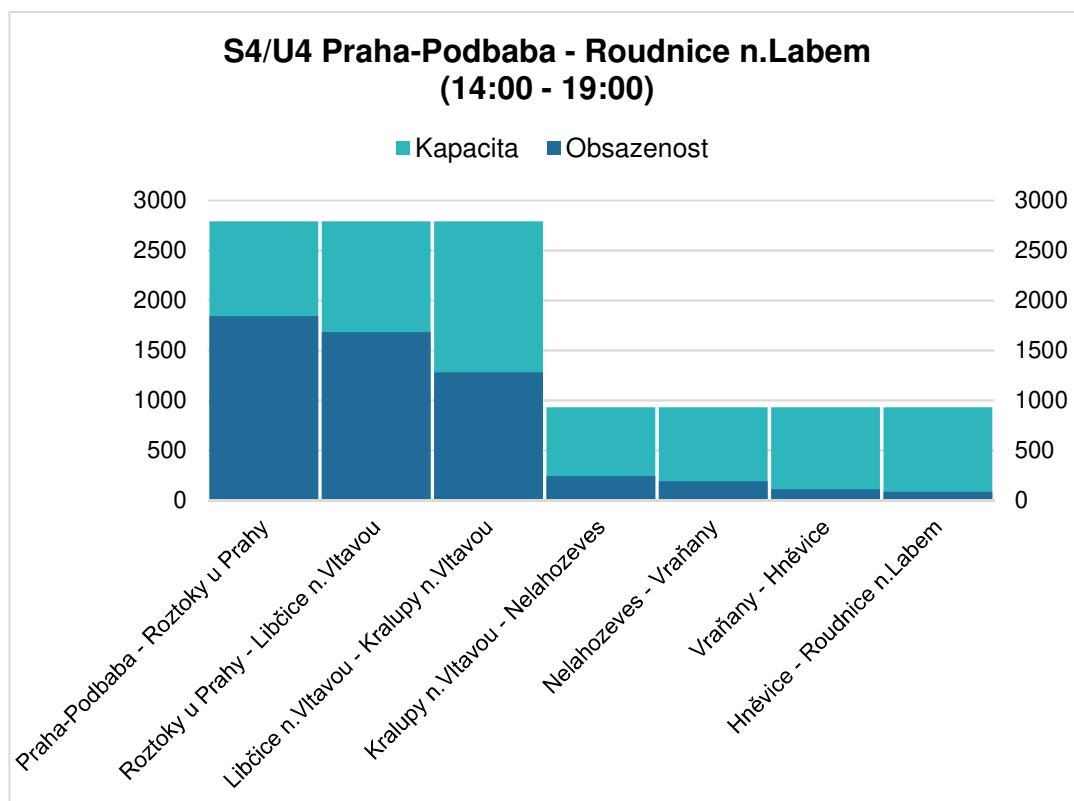
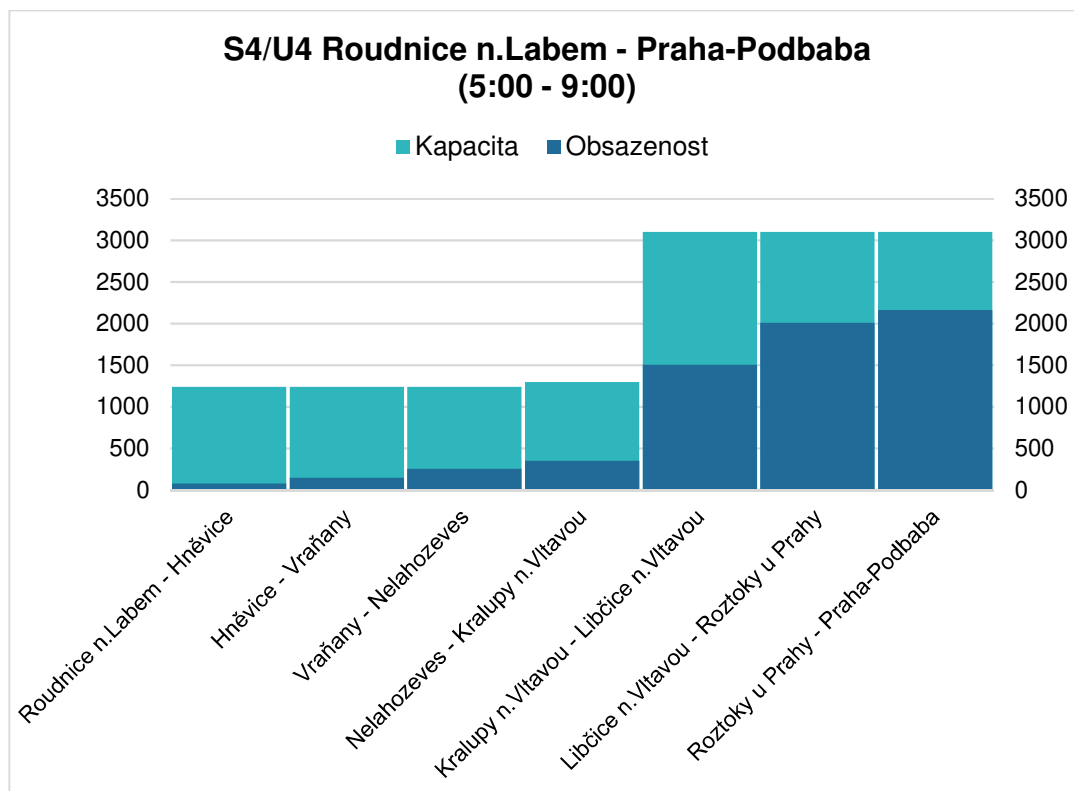
S3+R43

Praha Masarykovo n. – Neratovice – Všetaty (kampaň říjen 2019)



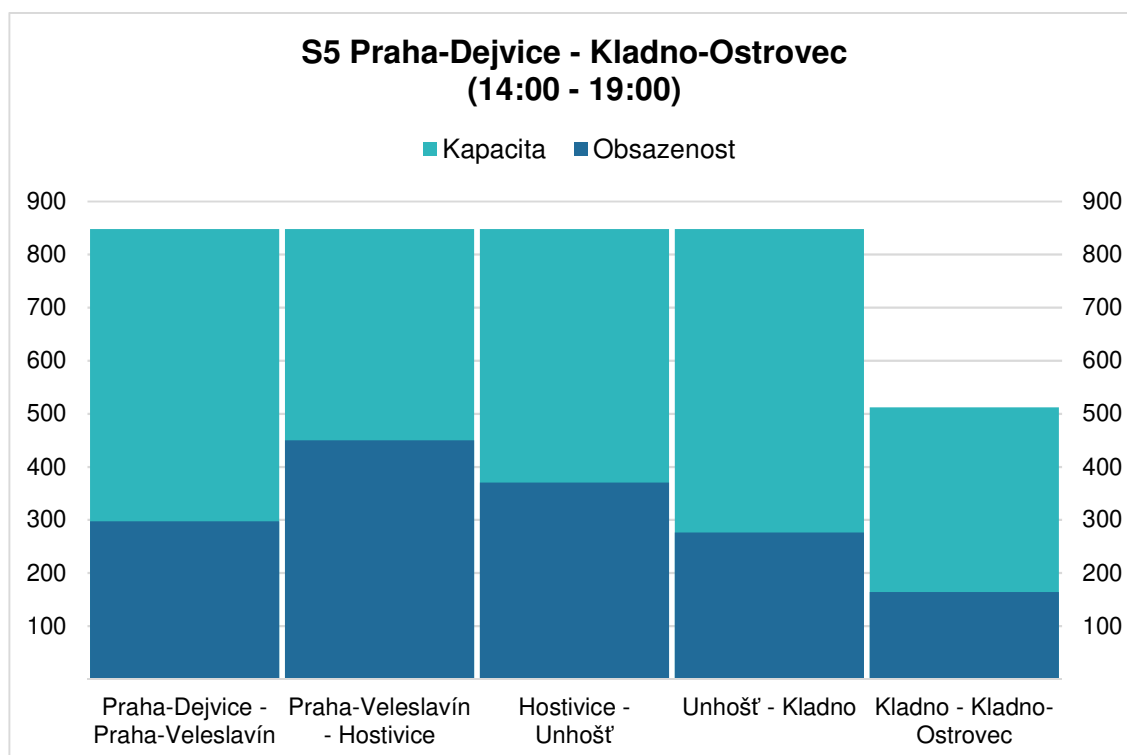
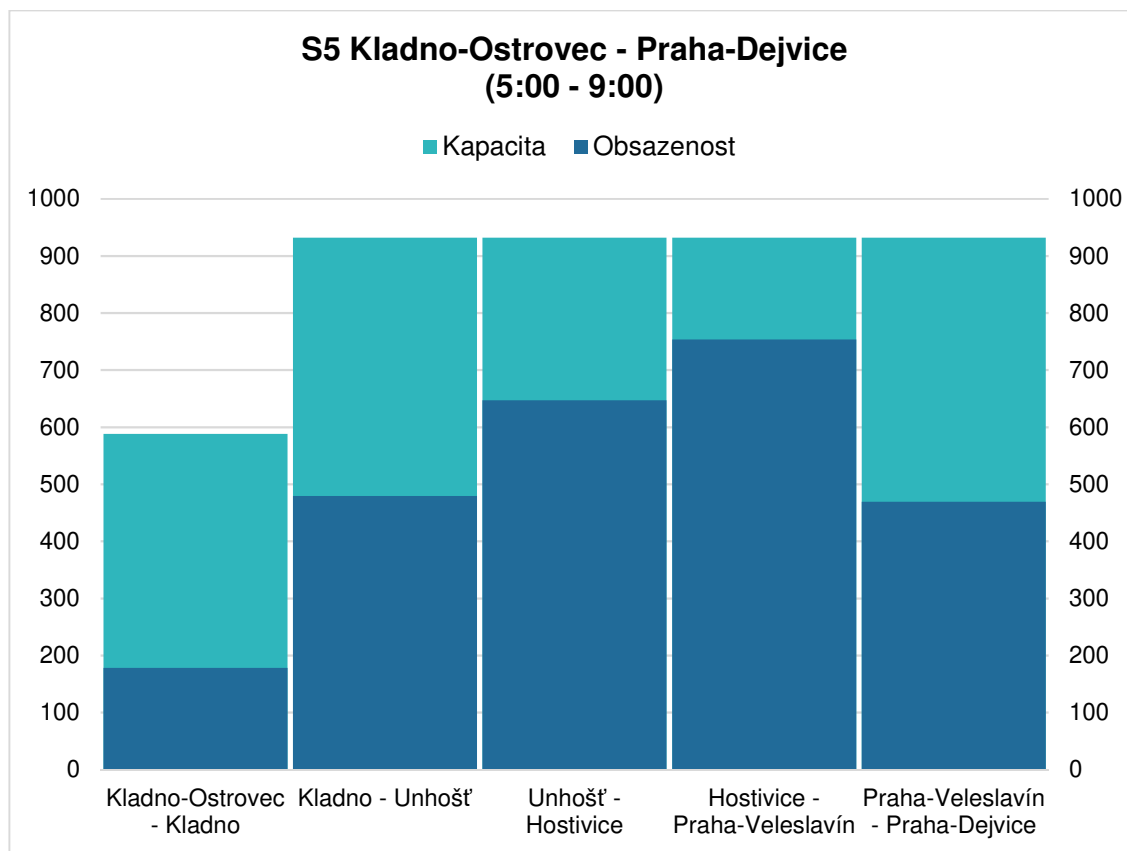
Zdroj: IDSK

**S4/U4 Praha-Podbaba – Roudnice nad Labem (kampaň říjen 2019)**



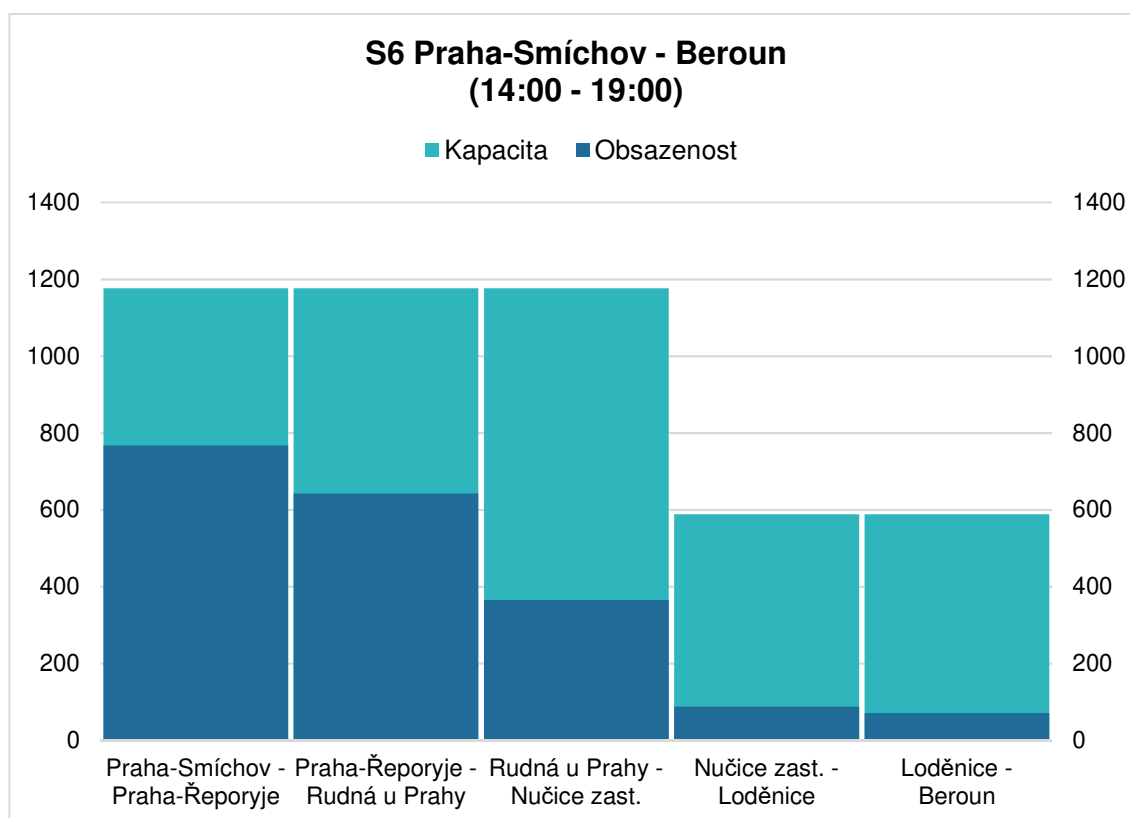
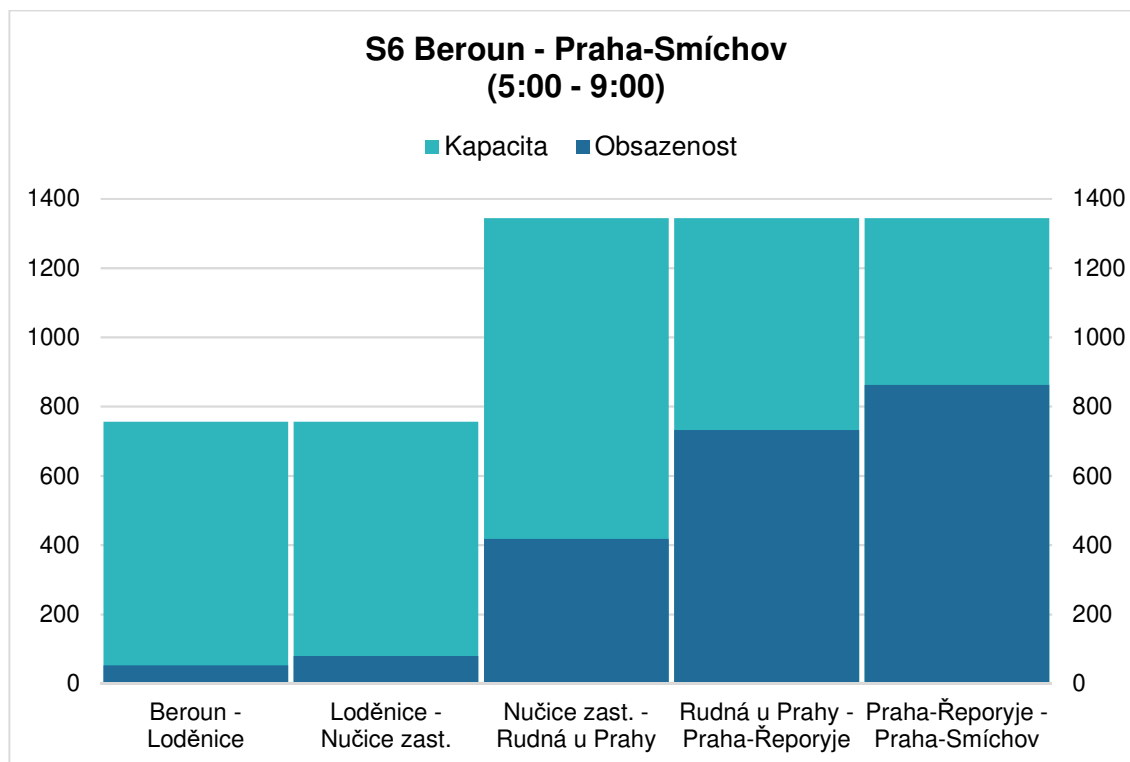
Zdroj: IDSK

**S5 Praha-Dejvice – Kladno-Ostrovec (kampaň říjen 2019)**



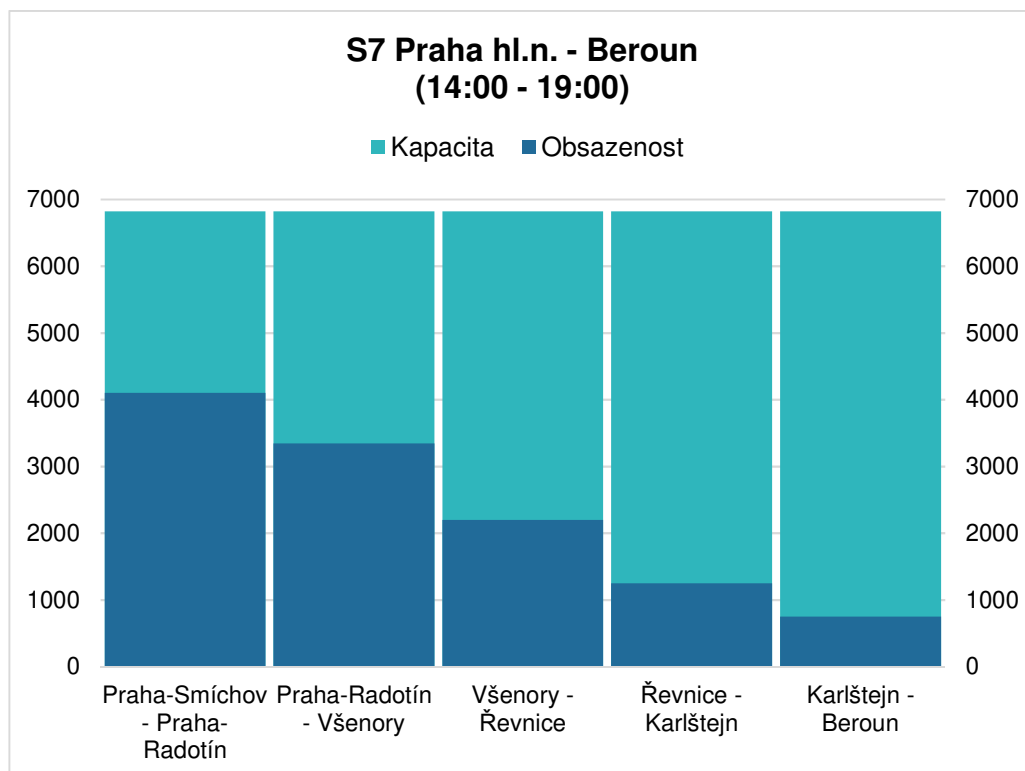
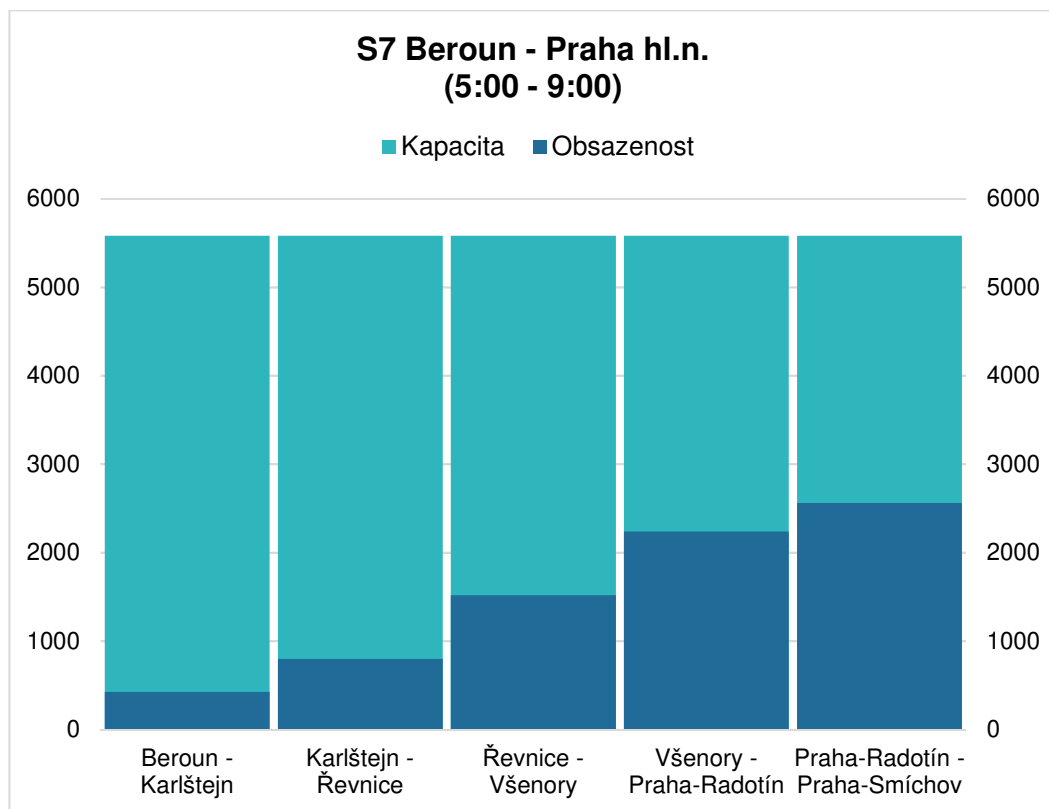
Zdroj: IDSK

**S6 Praha-Smíchov – Beroun (trať 173) (kampaň říjen 2019)**



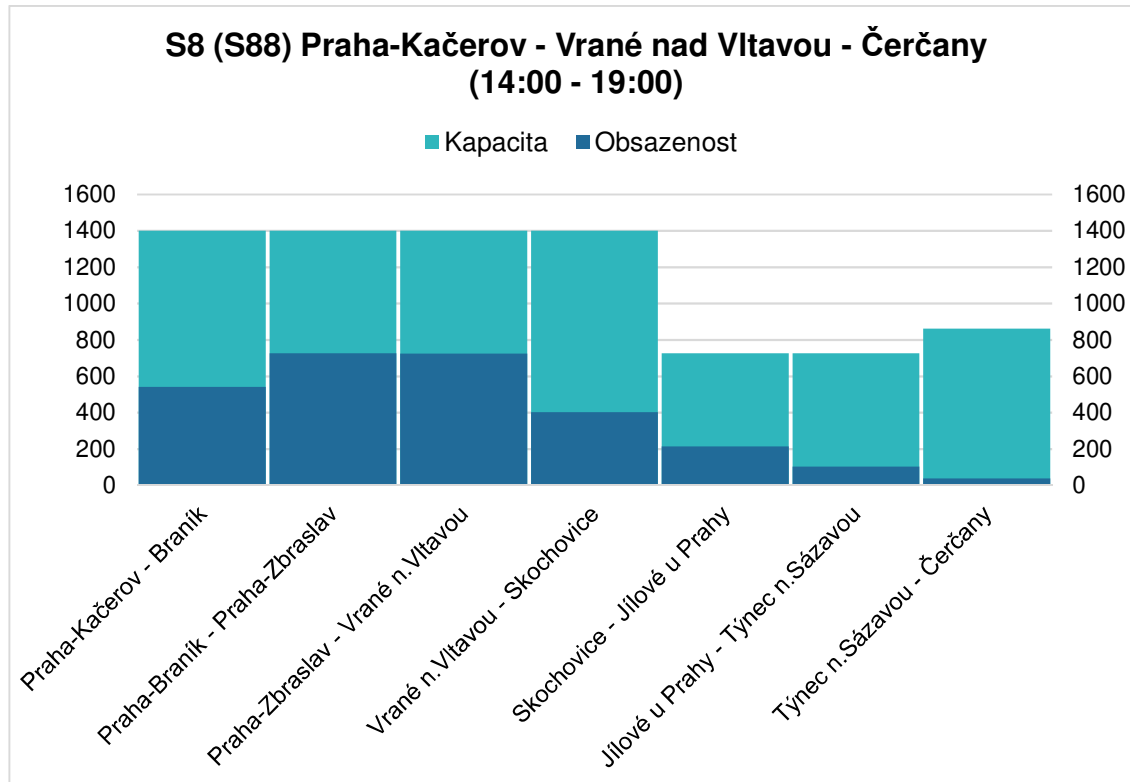
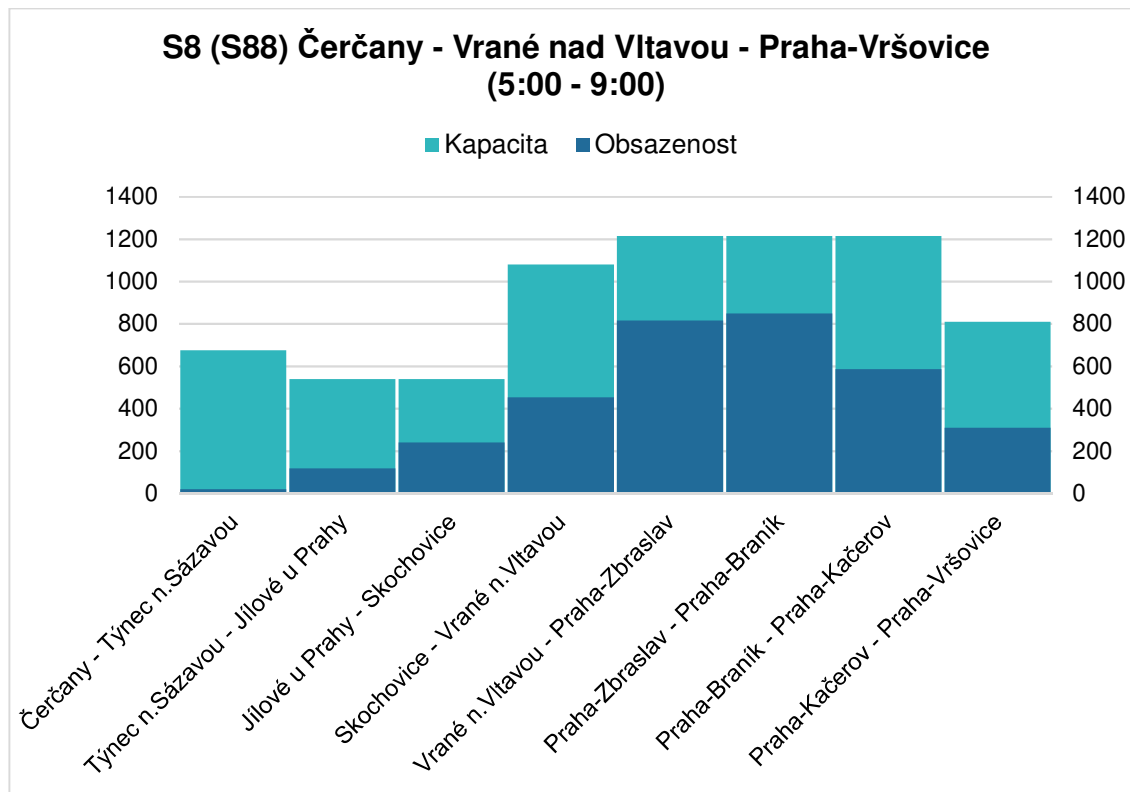
Zdroj: IDSK

**S7 Praha-Smíchov – Beroun (trat' 171) (kampaň říjen 2019)**



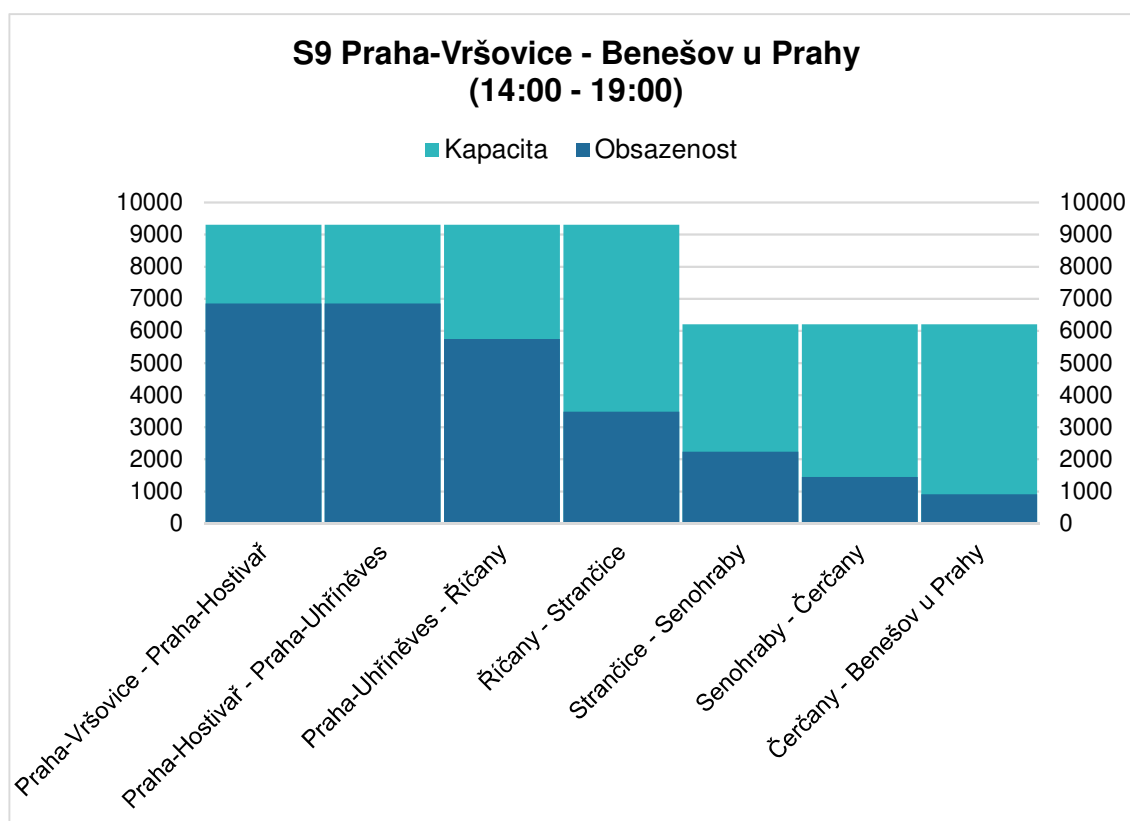
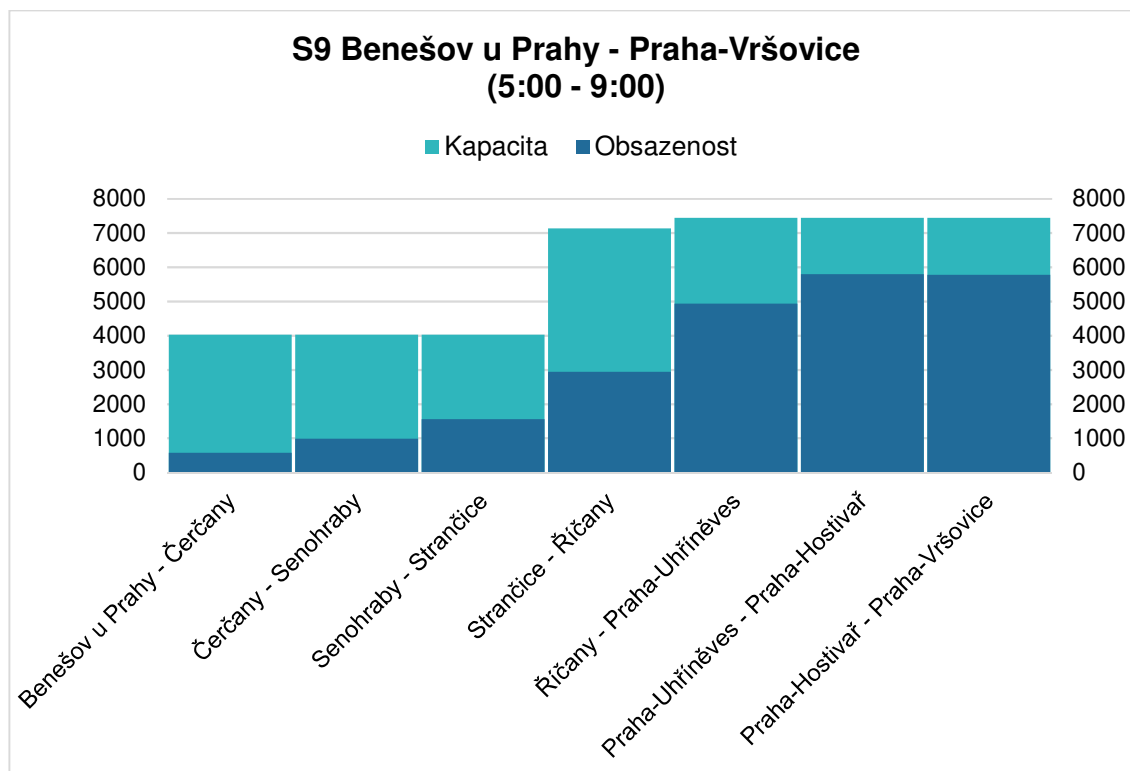
Zdroj: IDSK

**S8 Praha-Vršovice – Vrané nad Vltavou – Čerčany (společný úsek s linkou S88)**



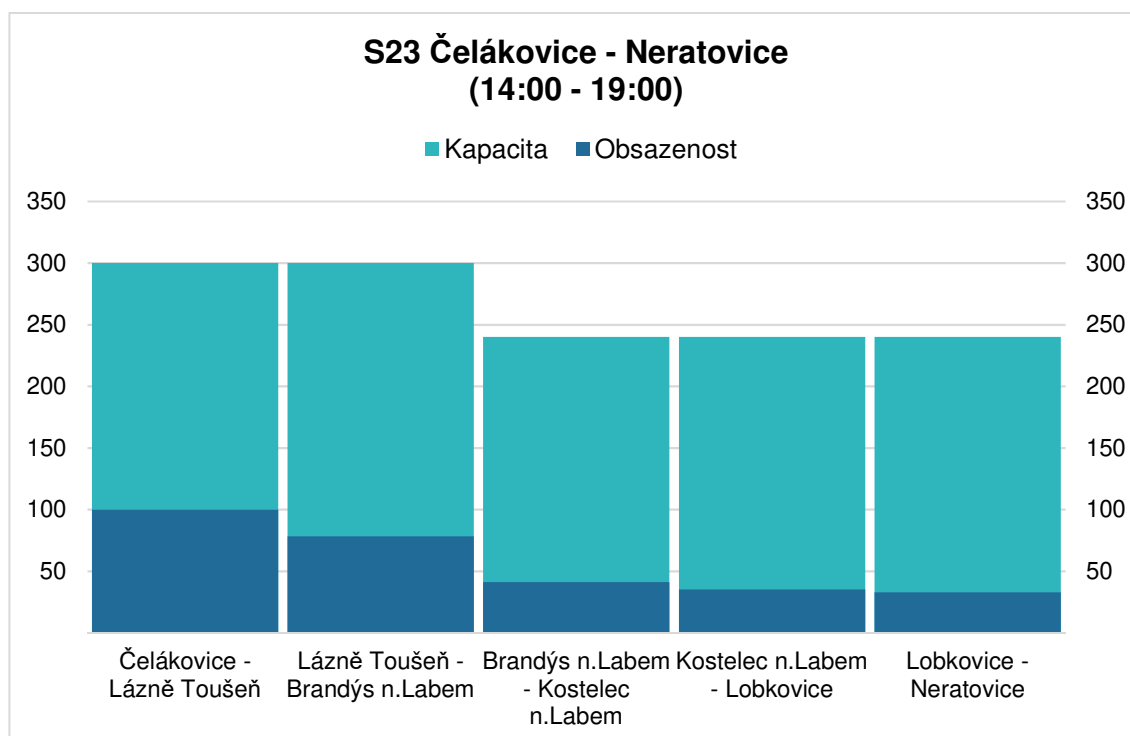
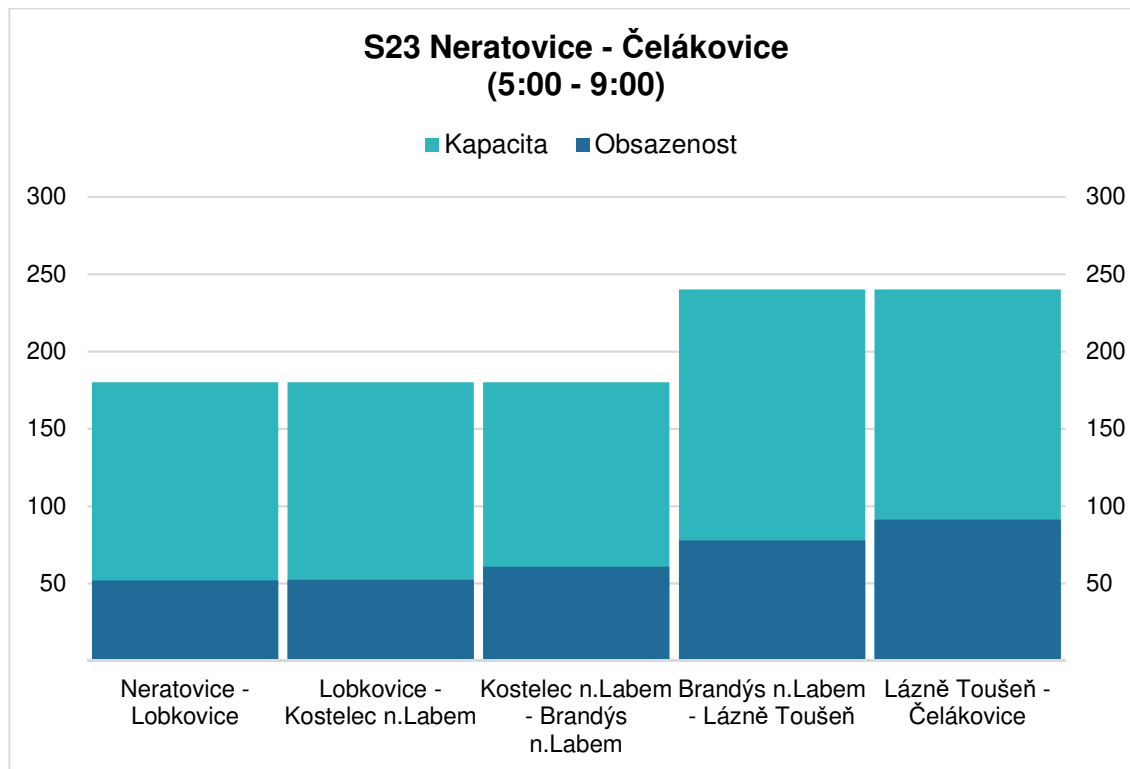
Zdroj: IDSK

**S9 Praha-Vršovice – Benešov u Prahy (kampaň říjen 2019)**



Zdroj: IDSK

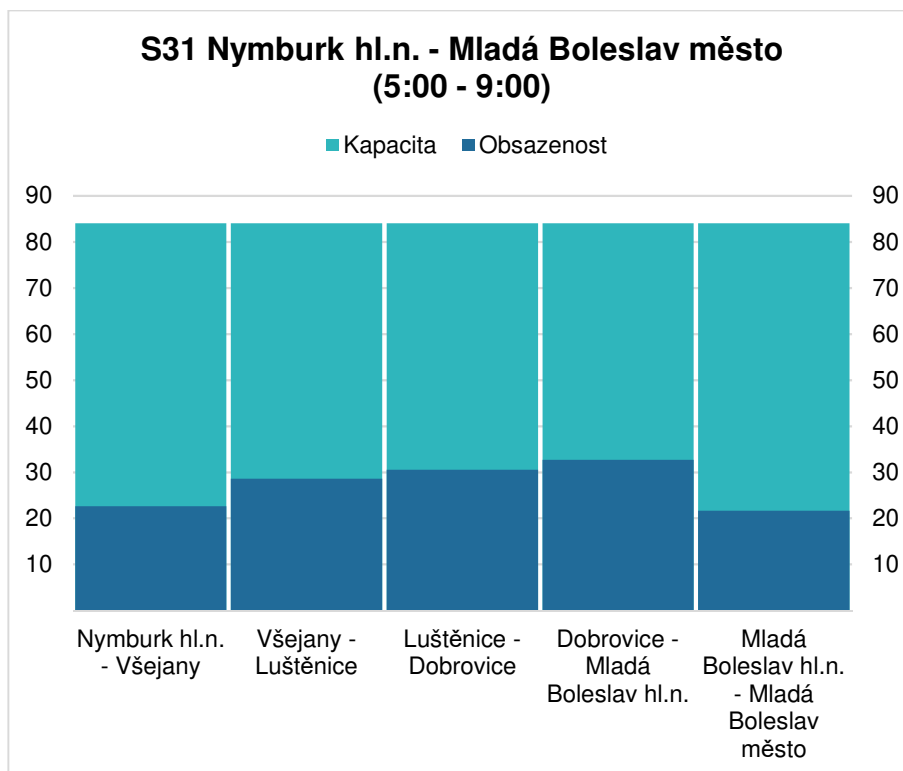
**S23 Čelákovice – Neratovice (kampaň říjen 2019)**



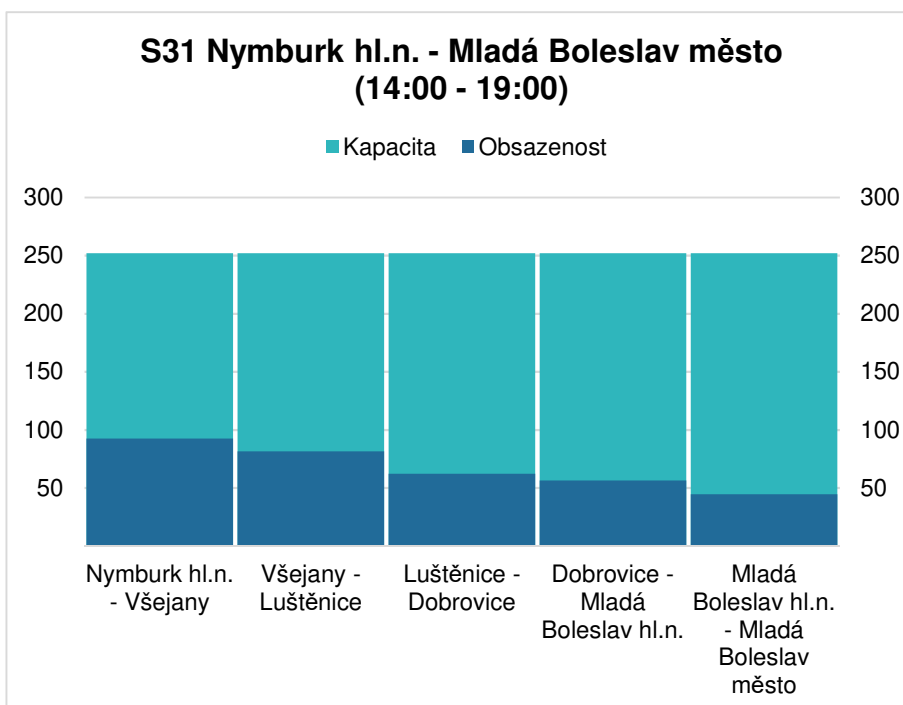
Zdroj: IDSK



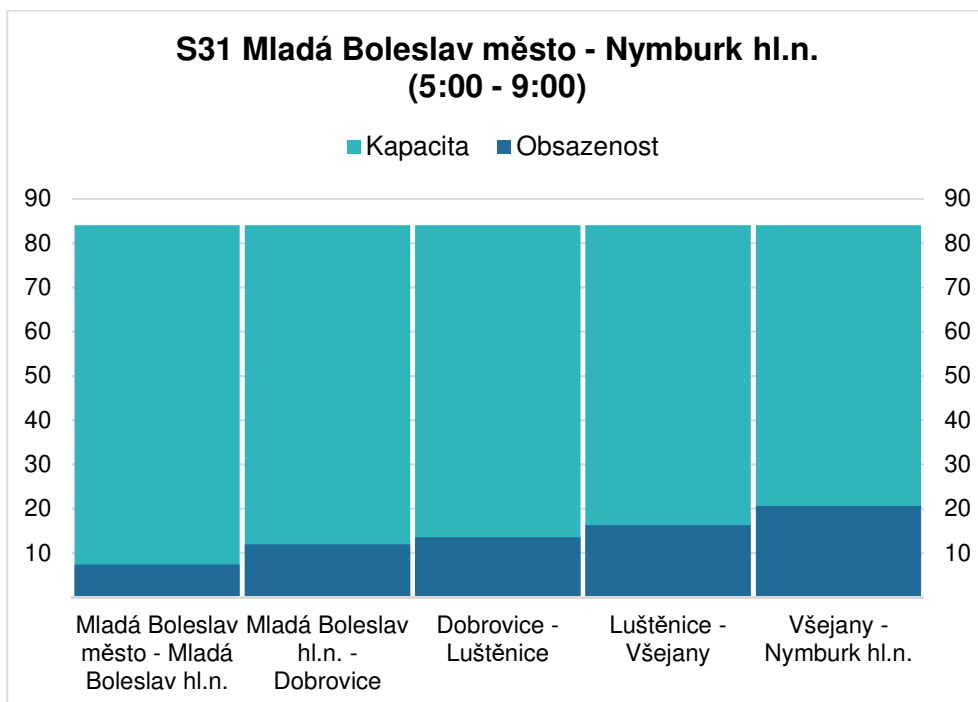
**S31 Nymburk – Mladá Boleslav (kampaň říjen 2019)**



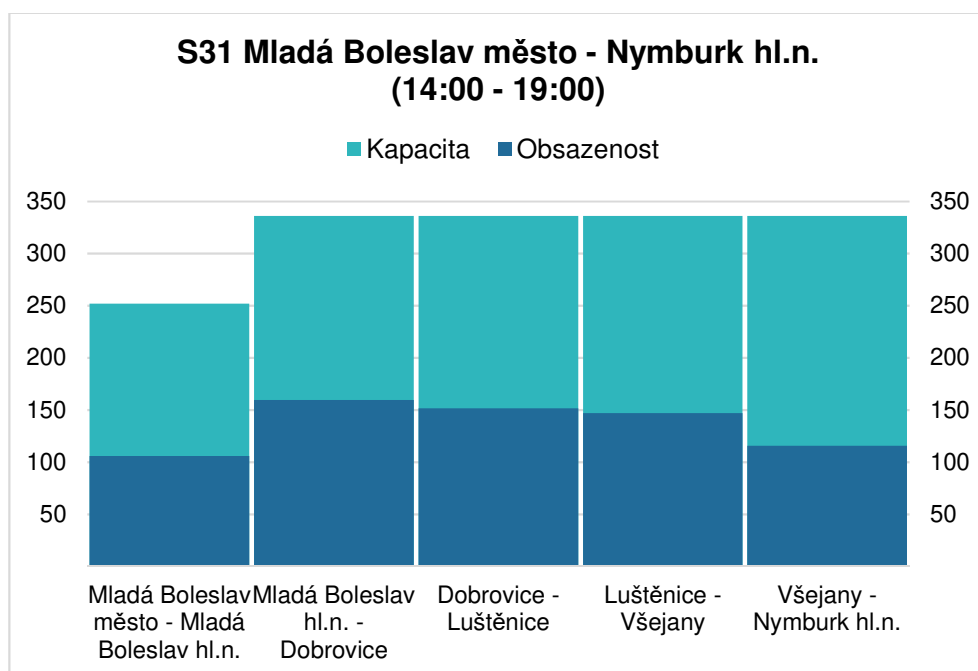
\*Neúplná data pro období 5:00 – 9:00



**S31 Nymburk – Mladá Boleslav (pokračování) (kampaň říjen 2019)**

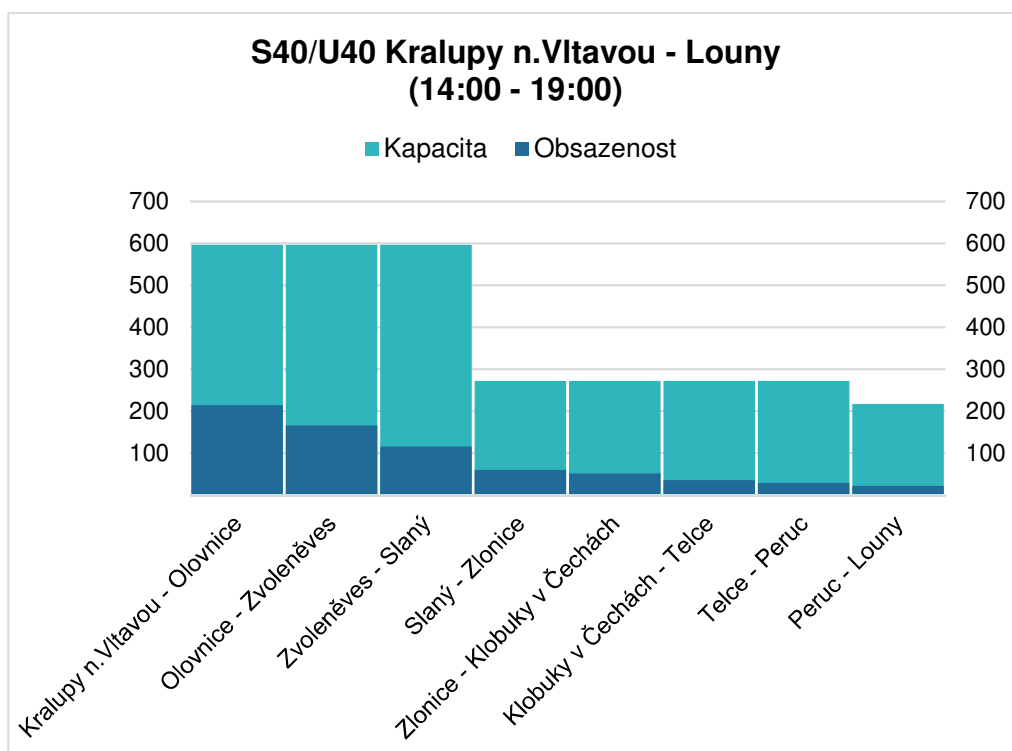
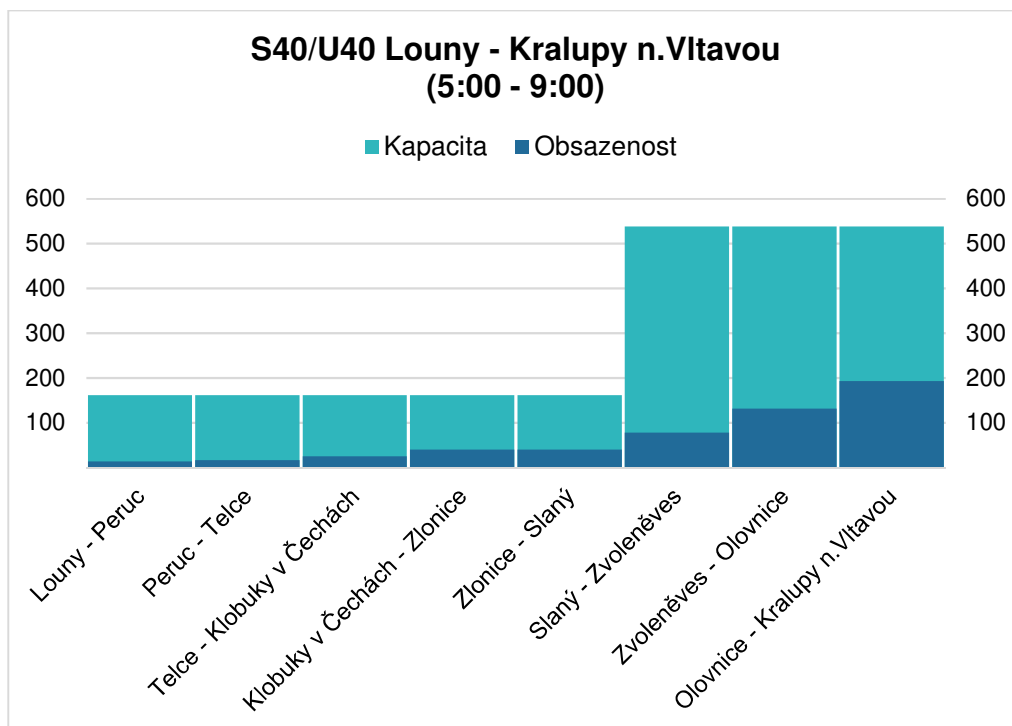


\*Neúplná data pro období 5:00 – 9:00



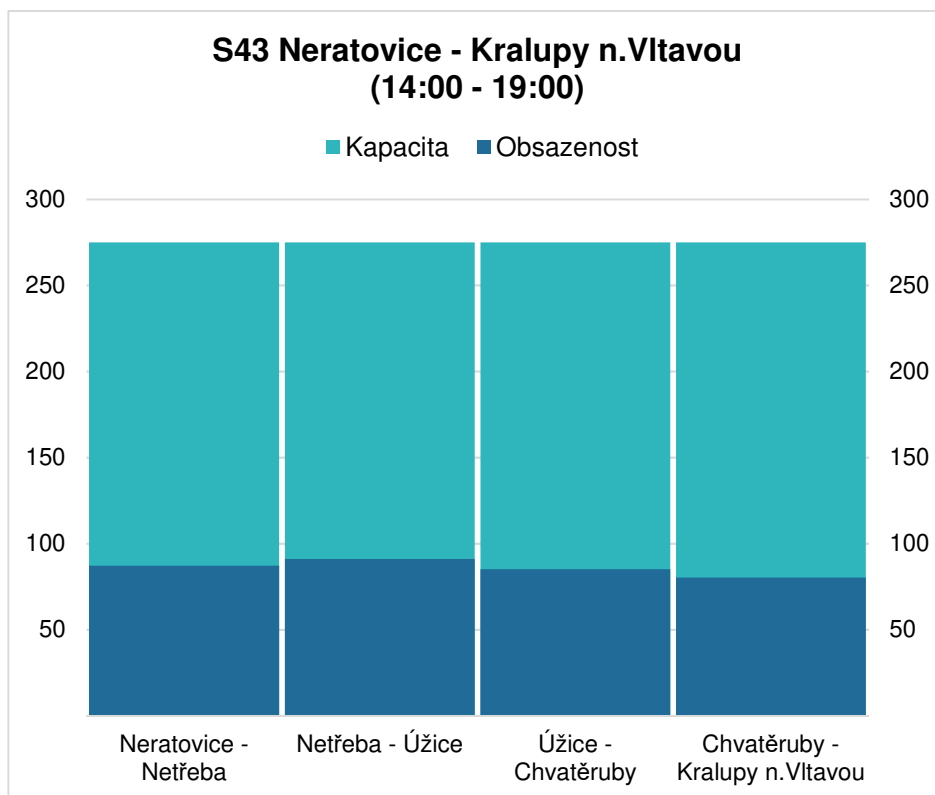
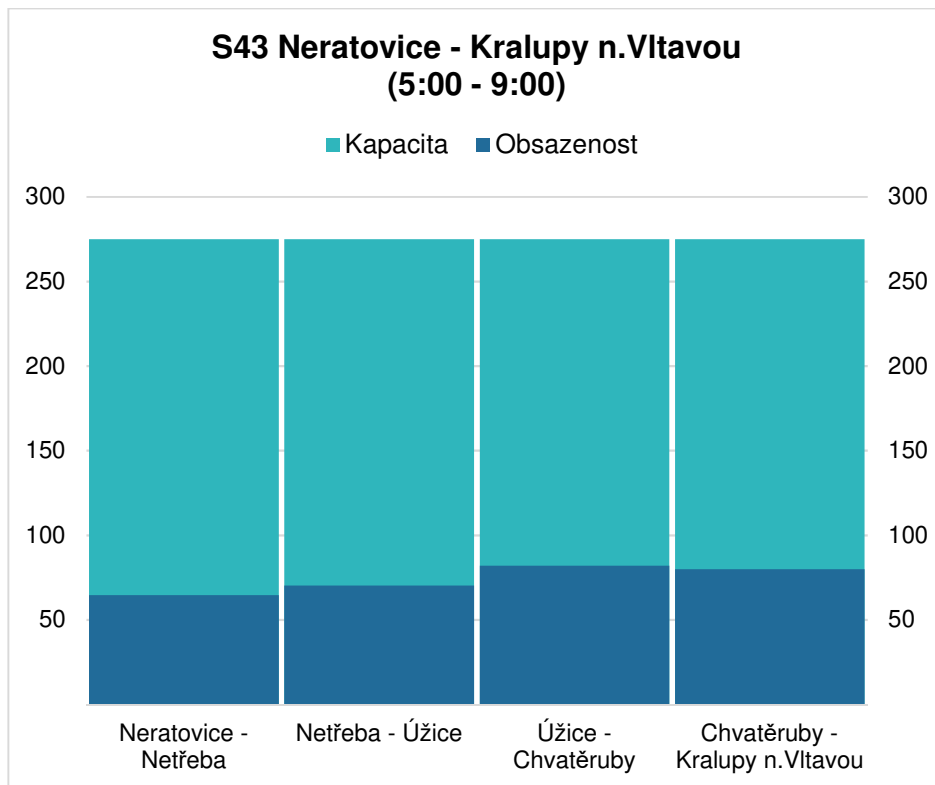
Zdroj: IDSK

**S40/U40 Kralupy nad Vltavou – Slaný – Telce – (Louny) (kampaň říjen 2019)**

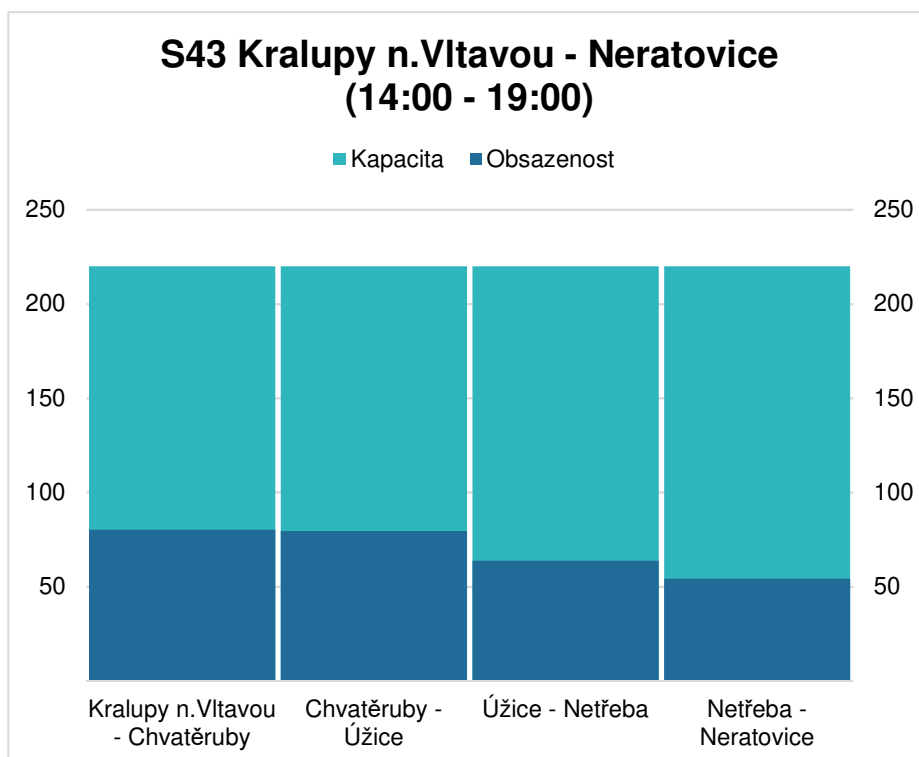
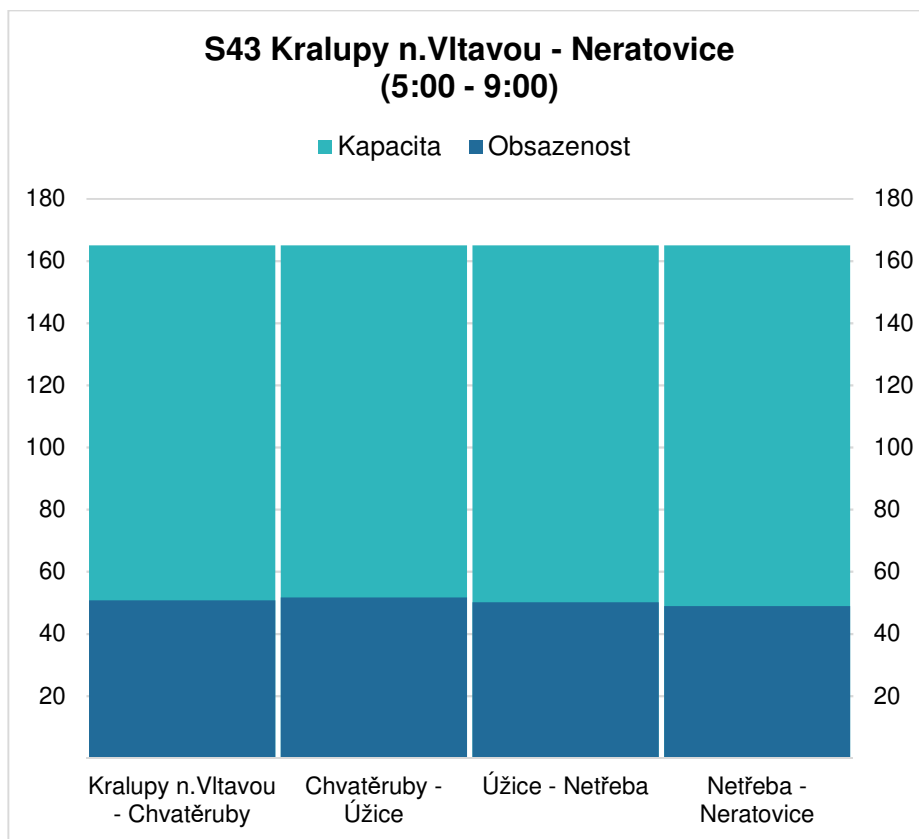


Zdroj: IDSK

**S43 Kralupy nad Vltavou – Neratovice (kampaň říjen 2019)**

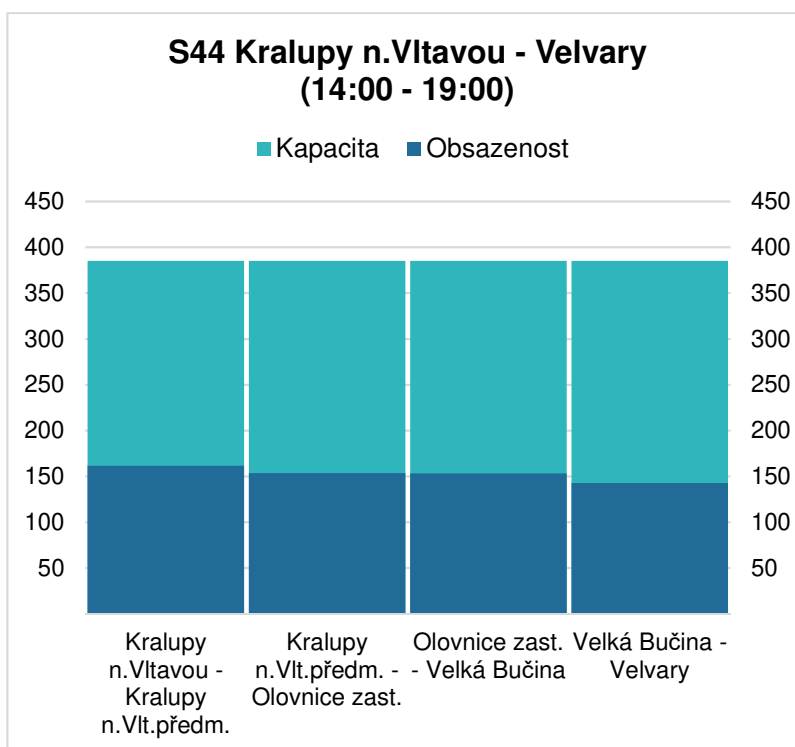
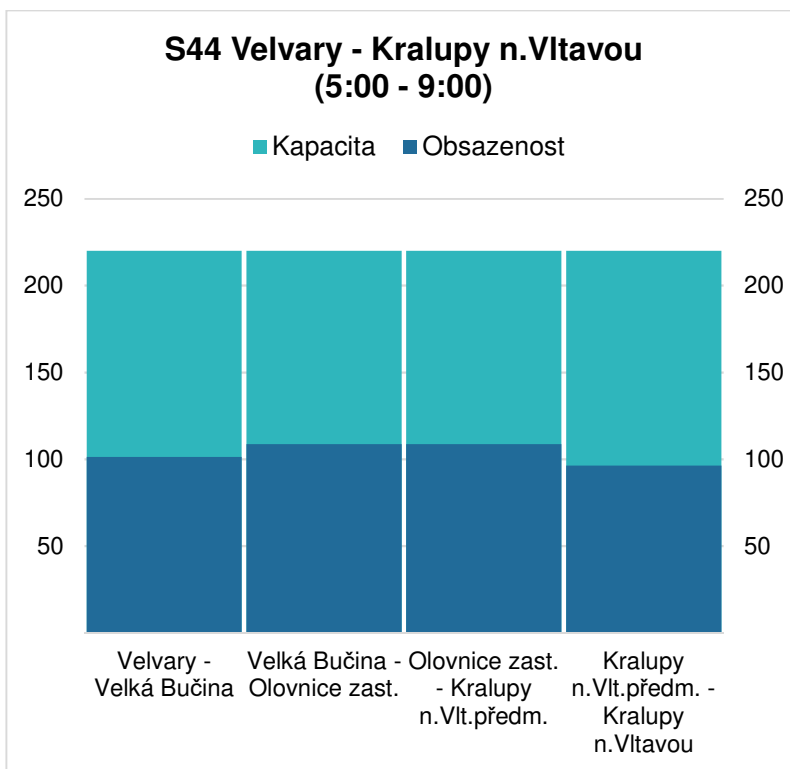


**S43 Kralupy nad Vltavou – Neratovice (pokračování) (kampaň říjen 2019)**



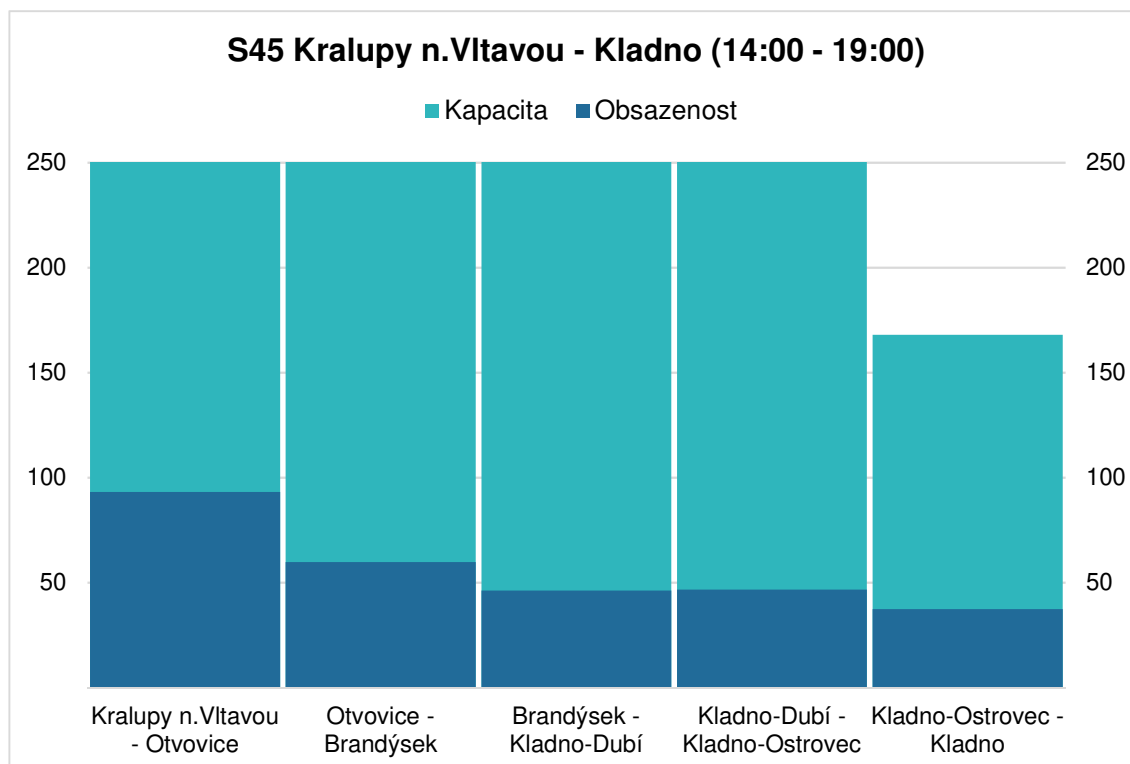
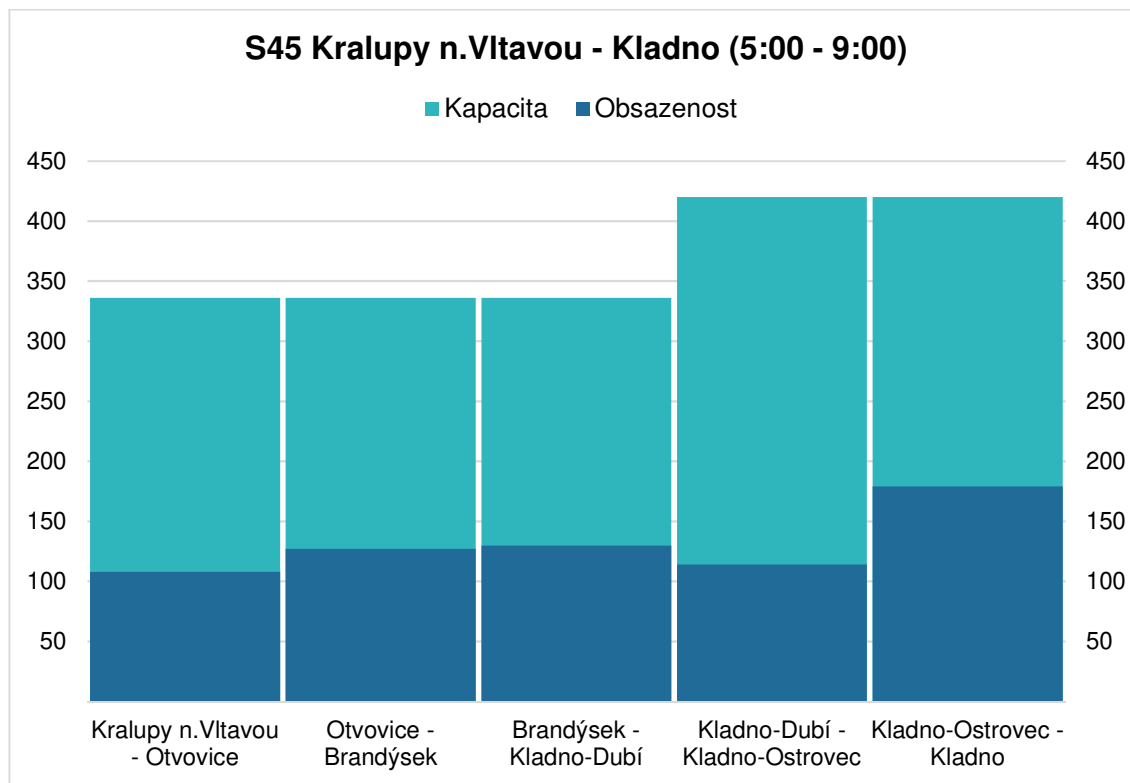
Zdroj: IDSK

**S44 Kralupy nad Vltavou – Velvary (kampaň říjen 2019)**

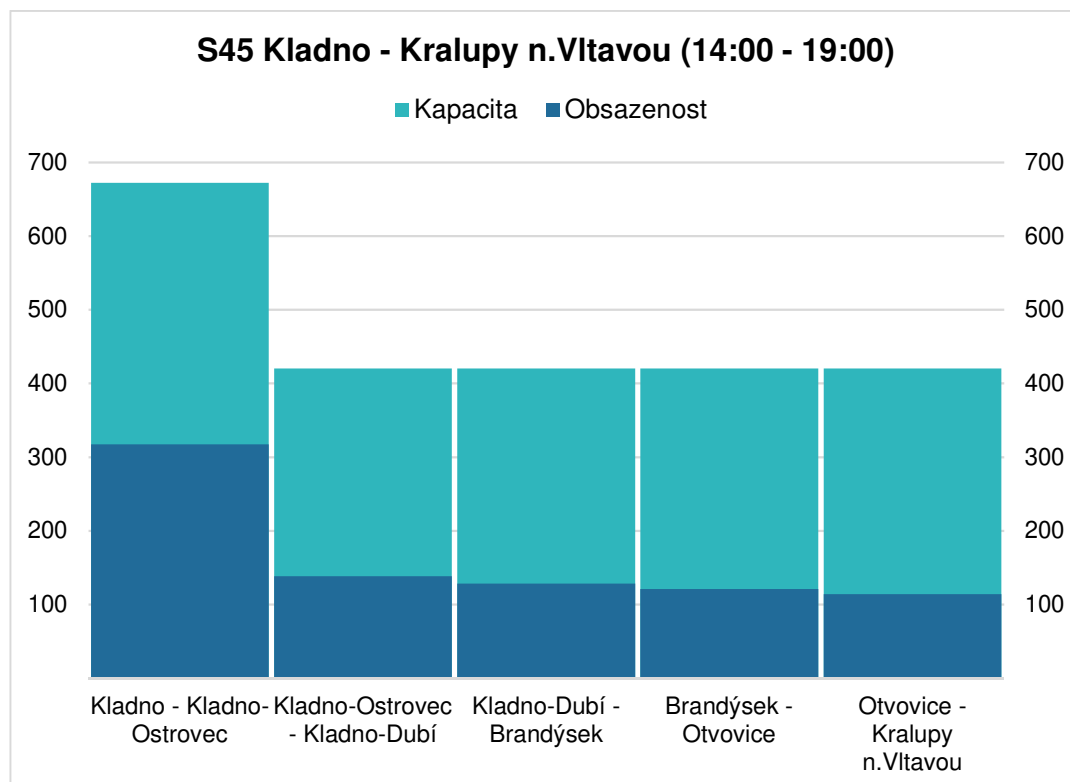
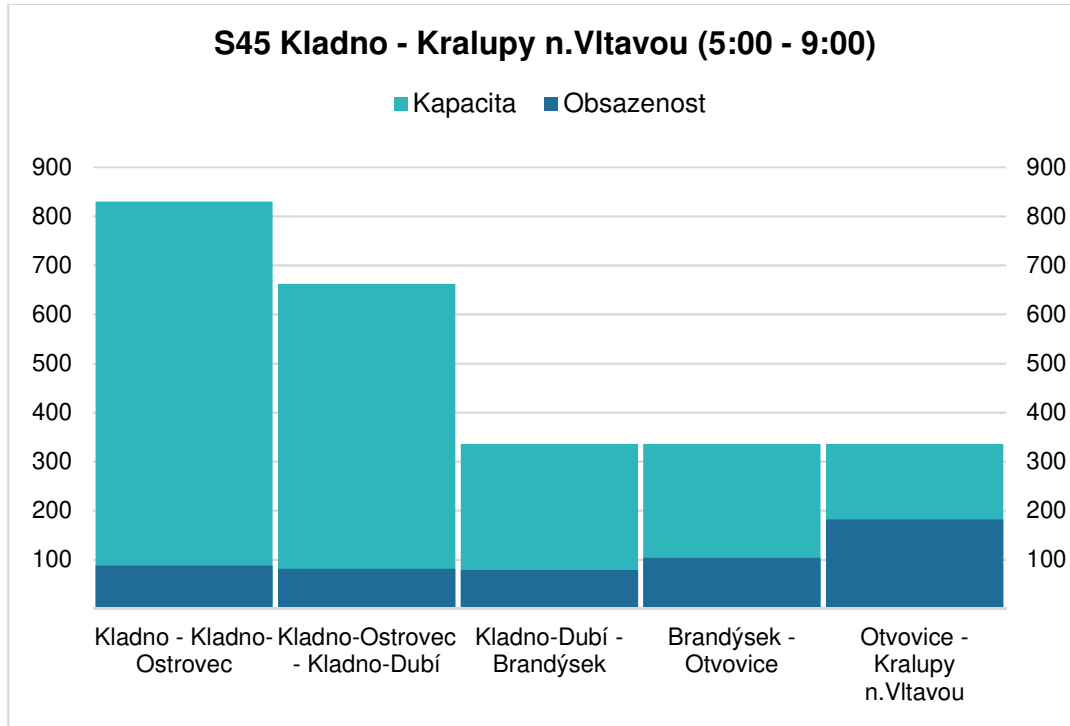


Zdroj: IDSK

**S45 Kladno – Kladno-Ostrovec – Kralupy nad Vltavou (kampaň říjen 2019)**



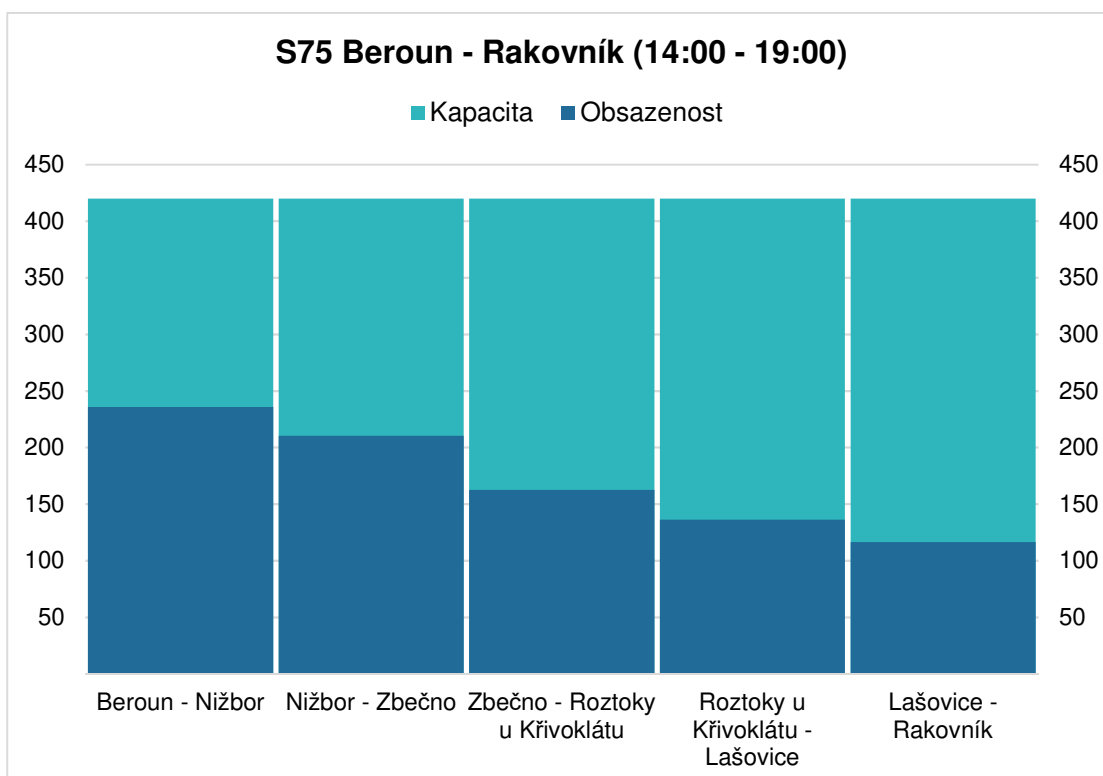
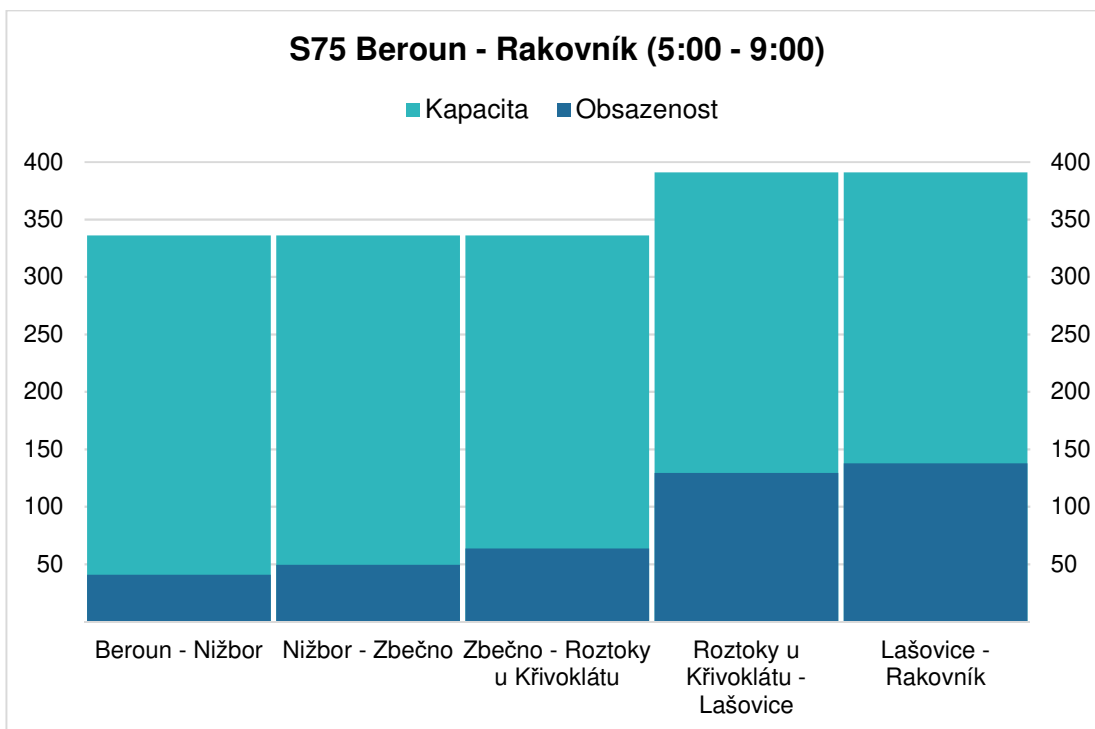
**S45 Kladno – Kladno-Ostrovec – Kralupy nad Vltavou (pokračování) (kampaň říjen 2019)**



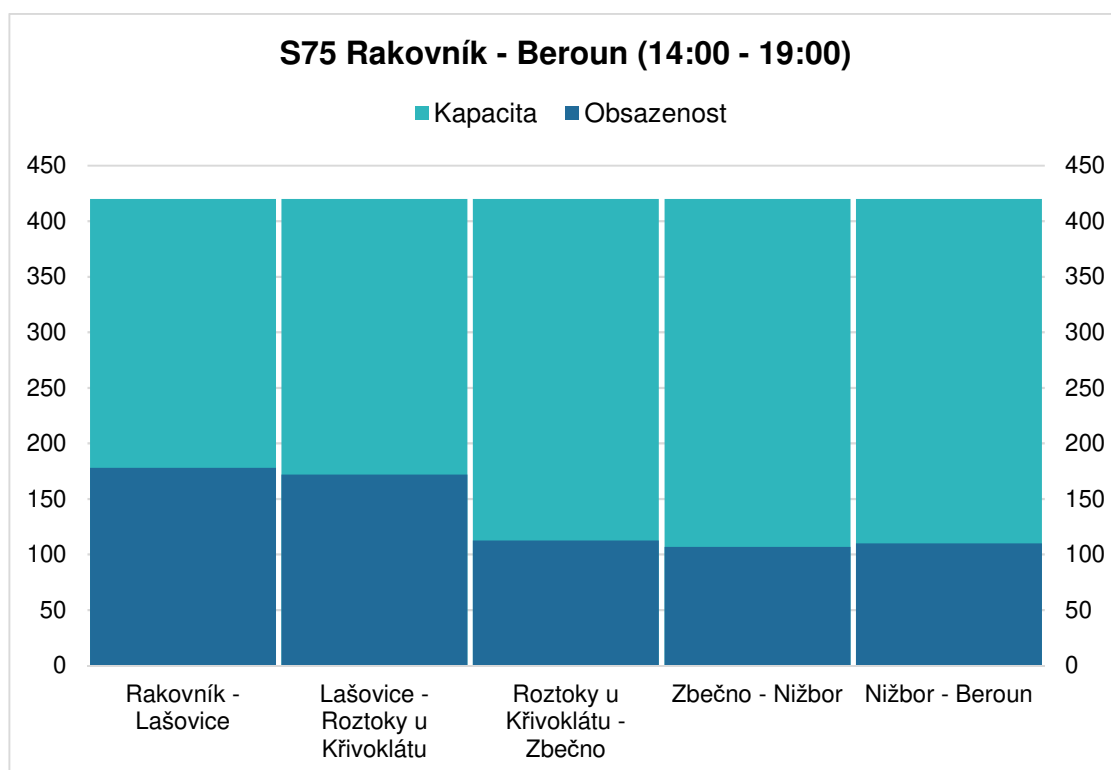
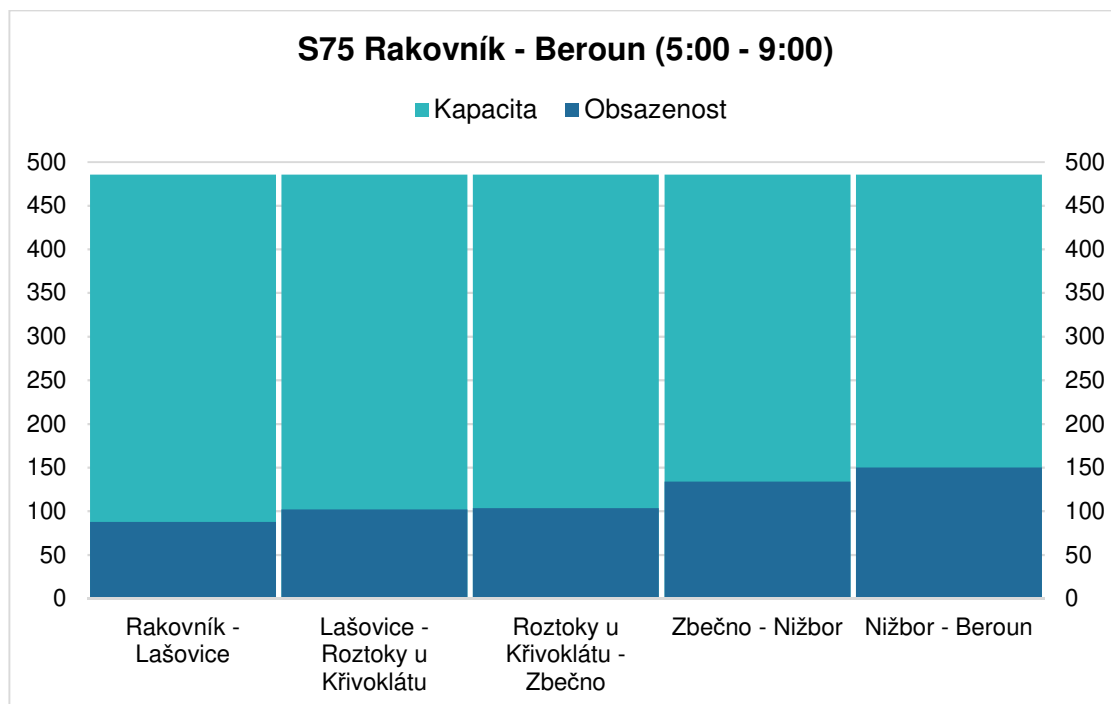
Zdroj: IDSK



**S75 Beroun – Rakovník (kampaň říjen 2019)**

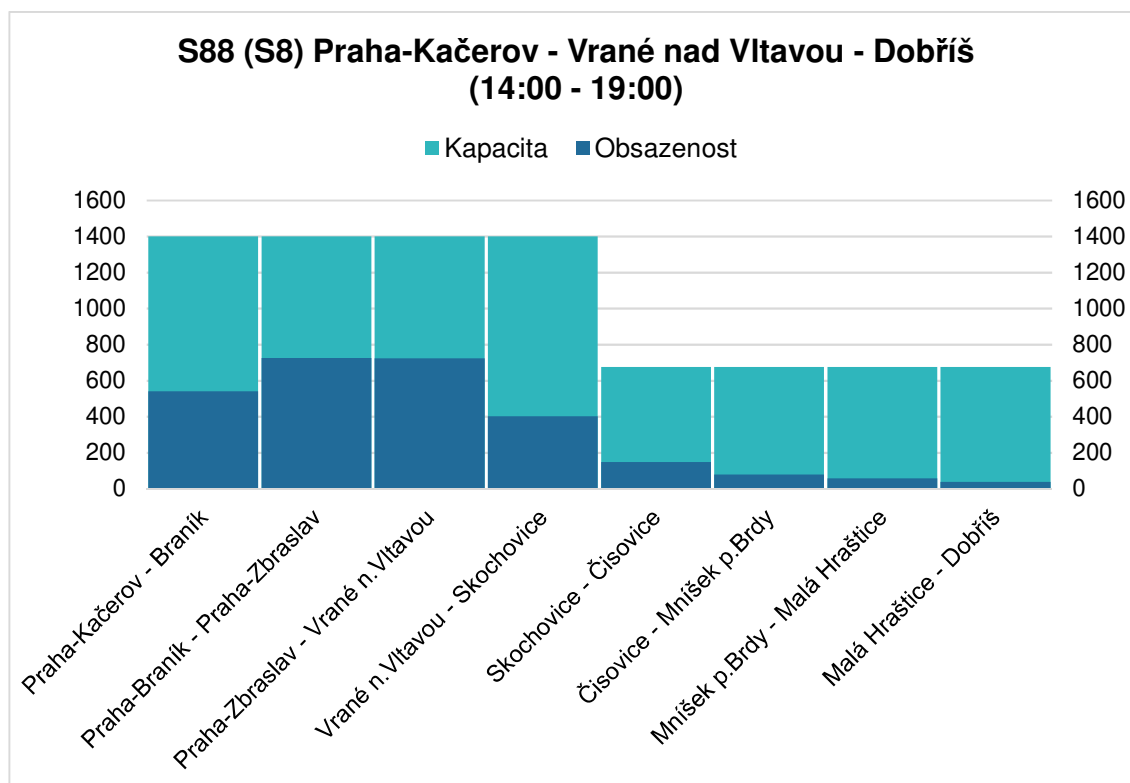
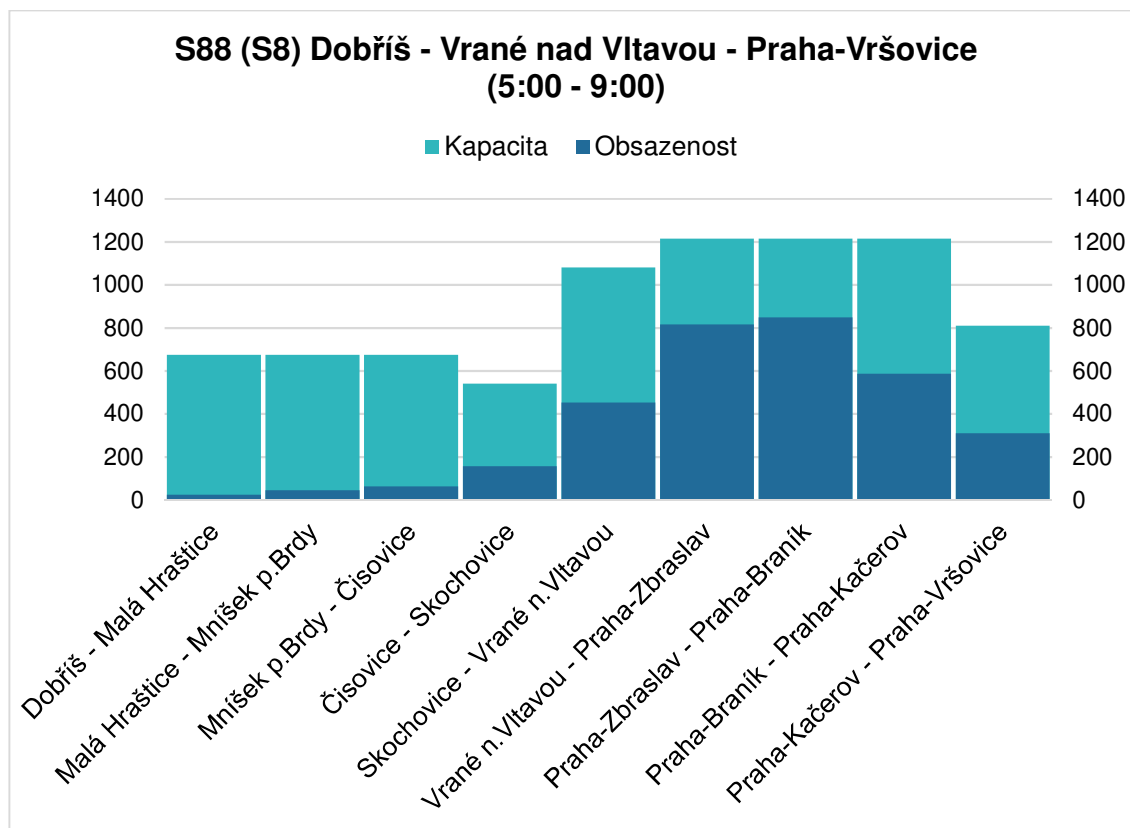


**S75 Beroun – Rakovník (pokračování) (kampaň říjen 2019)**



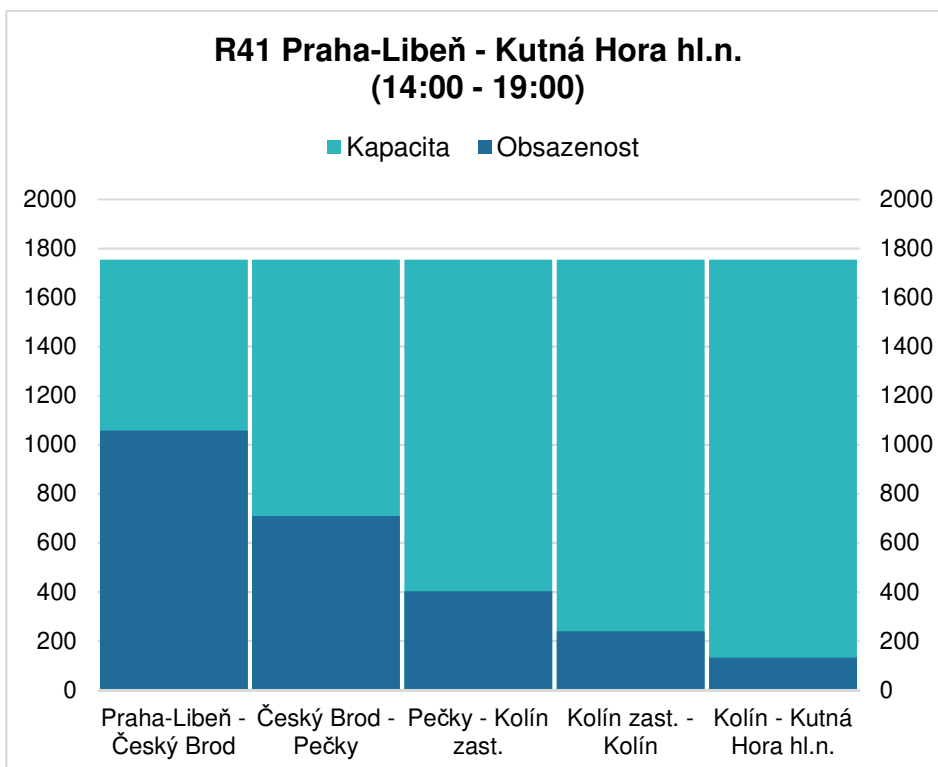
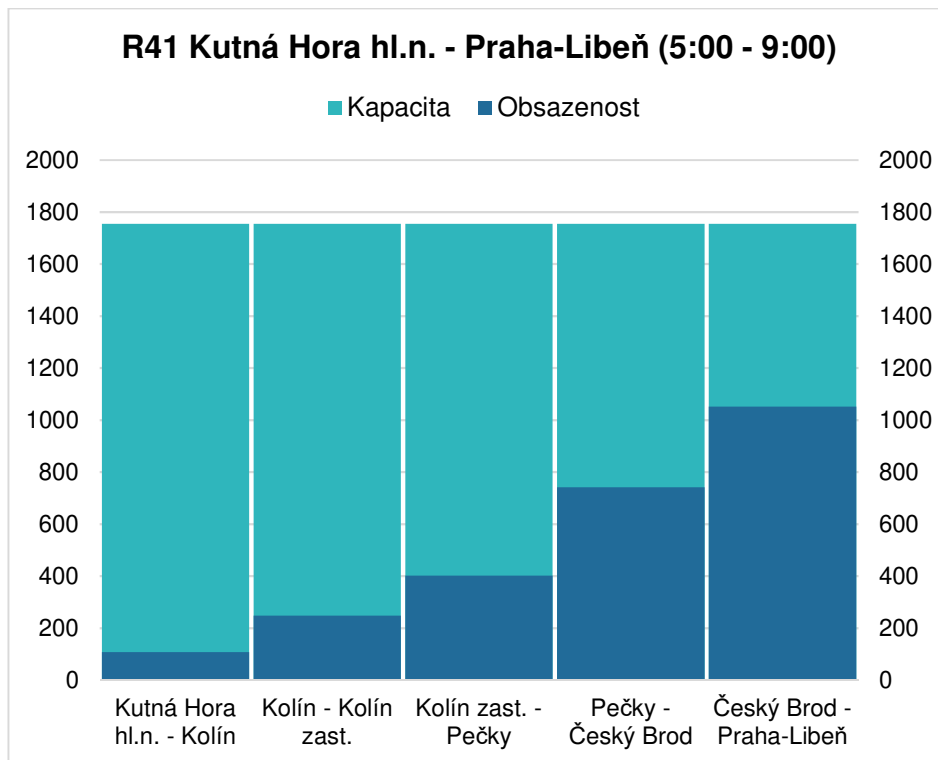
Zdroj: IDSK

**S88 Praha-Vršovice – Vrané nad Vltavou – Dobříš (společný úsek s linkou S8)**



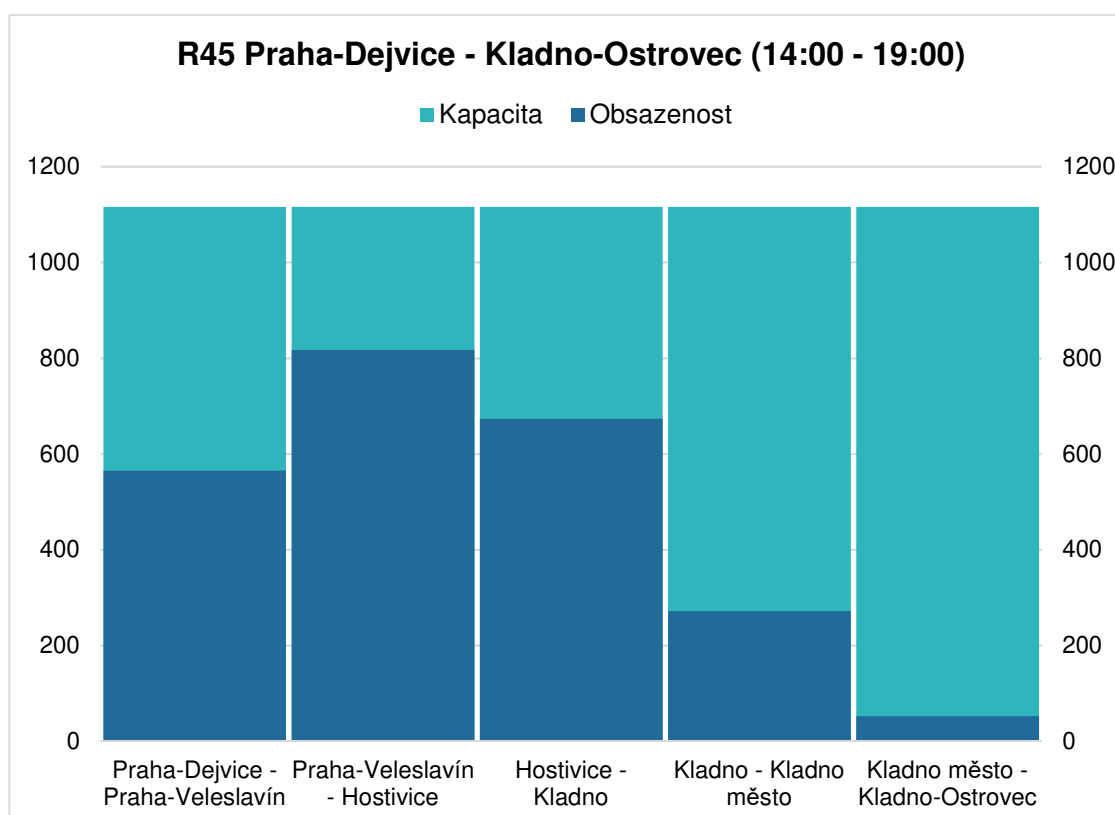
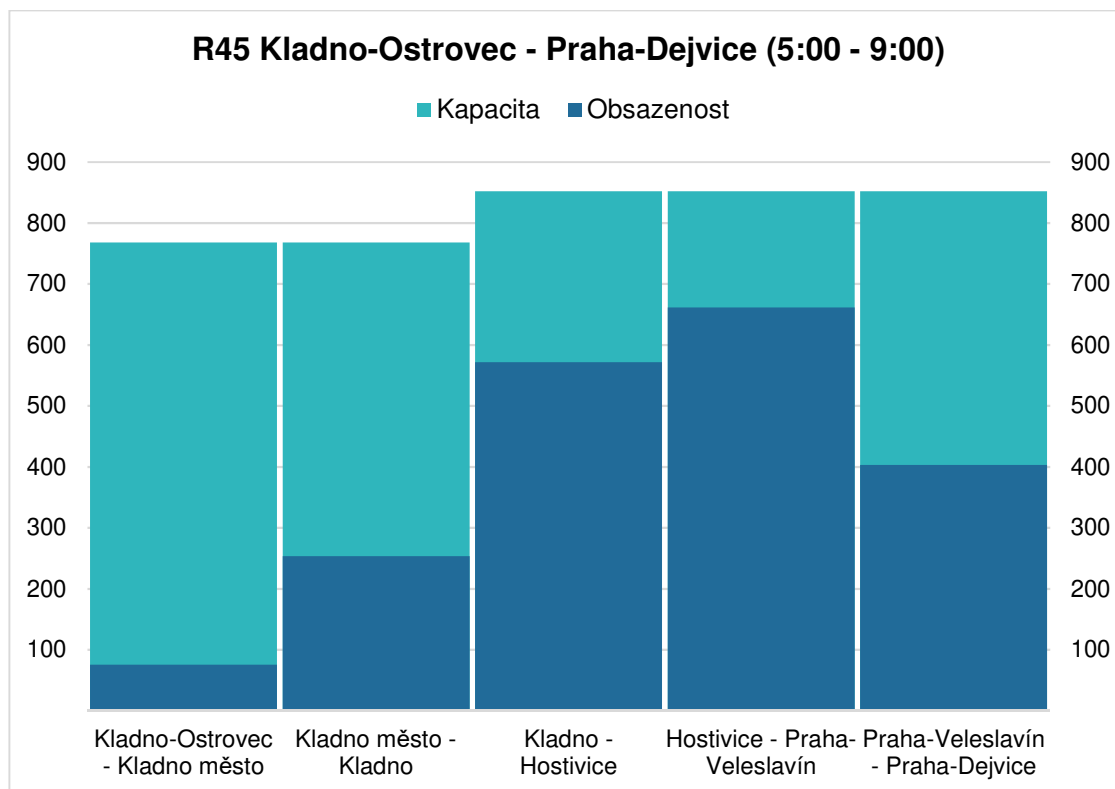
Zdroj: IDSK

**R41 Praha-Libeň – Český Brod – Pečky – Kolín – Kutná Hora (kampaň říjen 2019)**



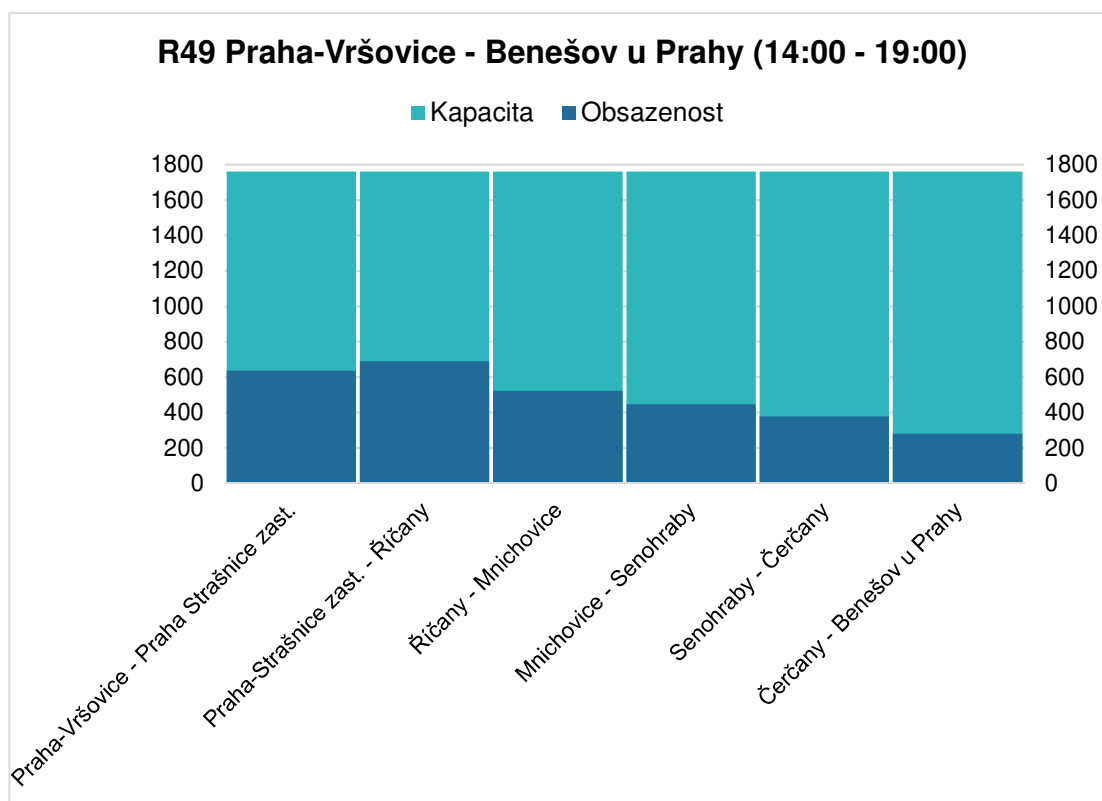
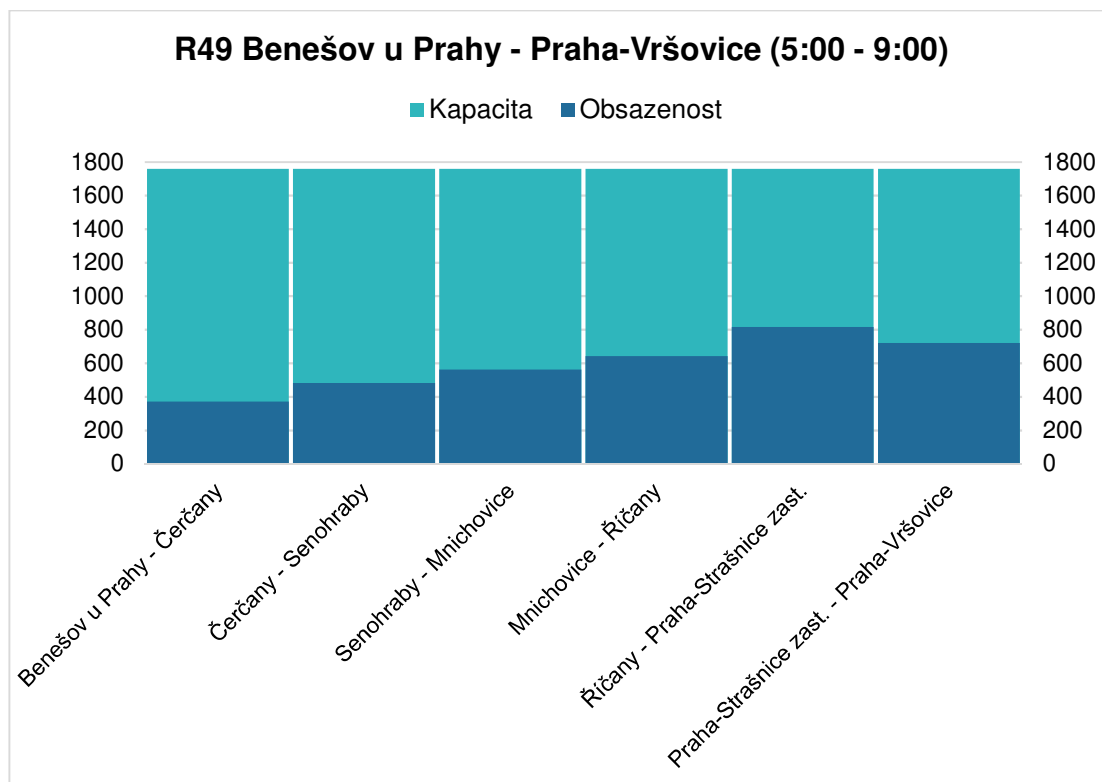
Zdroj: IDSK

**R45 Praha-Dejvice – Hostivice – Kladno – Kladno-Ostrovec (kampaň říjen 2019)**



Zdroj: IDSK

**R49 Praha-Vršovice – Benešov u Prahy (kampaň říjen 2019)**



Zdroj: IDSK

