

Plán dopravní obslužnosti Středočeského kraje pro období 2026 – 2030

Dokument plní roli dopravního plánu dotčených obcí Středočeského kraje



idsk integrovaná doprava
středočeského kraje

Středočeský kraj

Obsah

1	Základní informace o Středočeském kraji	5
1.1	Přehled základních charakteristik Středočeského kraje	5
1.2	Demografický vývoj	5
1.2.1	Analýza historických dat	6
1.2.2	Předpokládaný vývoj	8
1.3	Ekonomické charakteristiky kraje	11
1.3.1	Historický vývoj a shrnutí současného stavu	11
1.3.2	Předpokládaný vývoj	12
1.4	Dopravní charakteristiky Středočeského kraje	12
1.4.1	Veřejná doprava	12
1.4.2	Individuální doprava	13
1.4.3	Základní porovnání veřejné a individuální dopravy	14
1.5	Sociálně vyloučené lokality a jejich dopravní obslužnost	15
1.6	Dopravní chudoba	17
2	Nabídka a poptávka ve veřejné dopravě	18
2.1	Železniční doprava	18
2.1.1	Celkový počet přepravených cestujících v PID	18
2.1.2	Počet přepravených cestujících na hranici Prahy a Středočeského kraje	19
2.1.3	Výše kompenzace z provozu železniční dopravy	22
2.1.4	Seznam linek zařazených v systému PID	23
2.2	Autobusová doprava	25
2.3	SWOT analýza – výchozí stav pro období 2026 -2030	27
3	Doprava, koncepce a infrastruktura	27
3.1	Návaznost zásad projektování a standardů na přijaté dokumenty	27
3.1.1	Plán udržitelné mobility Prahy a okolí	27
3.1.2	Strategie rozvoje územního obvodu Středočeského kraje na období 2019–2024, s výhledem do 2030	28
3.1.3	Koncepce veřejné dopravy 2020–2025, s výhledem do roku 2030	29
3.1.4	Koncepční plán optimalizace silniční infrastruktury Středočeského kraje v období let 2023-2042	29
3.1.5	Technická studie potenciálu rozvoje systému VHD v PMO	30
3.1.6	Program rozvoje cestovního ruchu Středočeského kraje na léta 2024-2030	30
3.1.7	Koncepce rozvoje cyklistiky ve Středočeském kraji na období 2024 - 2030	30
3.2	Projektování a objednávka železniční dopravy	30
3.2.1	Omezující faktory pro současnou nabídku železniční dopravy ve Středočeském kraji ...	30
3.2.2	Provozní koncepty	32
3.2.3	Rekreační doprava	50
3.2.4	Lokální tratě	51
3.2.5	Vozidla	53
3.3	Projektování a objednávka autobusové dopravy	57
3.3.1	Výběrová řízení na nové autobusové dopravce pro období 2024–2034	57
3.3.2	Přehled provozních souborů od prosince 2024	60
3.3.3	Mezikrajská spolupráce	107
3.3.4	Nástup všemi dveřmi	109
3.3.5	Aplikace Směrnice EP 2019/1161	109
4	Rozvoj infrastruktury	109
4.1	Železniční doprava	109
4.2	Autobusová doprava	111
4.3	Technická studie potenciálu rozvoje systému VHD v PMO	111
4.3.1	Část analytická – dopravní model a prognóza dopravy	112
4.3.2	Část návrhová – definice a posouzení potenciálu rozvoje VHD v PMO	112
4.4	Záchytná parkoviště P+R ve Středočeském kraji	113
4.4.1	Strategická záchytná parkoviště	115
4.4.2	Místní záchytná parkoviště	116

4.4.3	Provozní koncept	117
4.4.4	Bezpečná úložiště kol B+R	118
5	Ekonomika provozu, tarif a smlouvy	118
5.1	Smluvní zajištění a kompenzace	118
5.1.1	Veřejná linková doprava	118
5.1.2	Osobní železniční doprava	121
5.1.3	Mezikrajské smlouvy	121
5.1.4	Standardy dopravní obslužnosti	122
5.2	Tarifní systém dopravní obslužnosti	123
5.2.1	PID	123
5.2.2	Místní tarify MHD platné v souběhu s Tarifem PID	124
5.2.3	Železniční dopravci	124
5.3	Tarifní integrace	125
5.3.1	Aktualizace tarifního uspořádání a mezikrajské relace	125
5.3.2	Dělba tržeb (clearing)	126
5.4	Výhled financování dopravní obslužnosti	126
6	Informační a odbavovací systémy	128
6.1	Popis současného stavu	128
6.1.1	Standardy kvality	128
6.1.2	MOS	129
6.1.3	Zákaznická centra MOS	129
6.2	Aktualizace stávajících systémů a platebních metod	129
6.3	Koordinační dispečink a sledování dopravního výkonu	130
6.3.1	Sledování dopravního výkonu a návazných spojů	130
6.3.2	Dispečerské řízení	131
6.3.3	Rozvoj dispečinku	131
6.4	Technologické zázemí pro rozvoj Mobility as a Service	131
6.5	Chytré zastávky	132
6.6	Další připravované projekty	132
6.6.1	Systém automatického počítání cestujících ve vozidlech (APC)	132
6.6.2	2IDS	132
6.6.3	3IDS	132
6.6.4	Koncept odbavení vlaky 2029	132
6.6.5	Samoobslužné terminály MHD Kutná Hora	132
6.6.6	Integrace MHD do PID Lítačky	132
6.6.7	Revizorské kamery	133
7	Zastávkový informační systém	133
7.1	Označníky	133
7.2	Podoba informačního systému	133
7.3	Zastávková péče	134
7.4	Výhled do budoucna	134
8	Organizační uspořádání	134
8.1	Současné uspořádání systémů v území	134
8.1.1	Linky komerční	134
8.1.2	Linky objednávané veřejnými institucemi a dotované z veřejných rozpočtů	135
8.2	Koordinace dálkové železniční dopravy	138
9	Projekty pro budoucnost	138
9.1	Současné a budoucí projekty na území Středočeského kraje	139
9.1.1	Poptávková doprava PID Haló	139
9.1.2	BEZBA	141
9.1.3	Plán udržitelné mobility Prahy a okolí	142
9.1.4	Zavedení trolejbusové dopravy ve Středočeském kraji	143
9.1.5	Vodíková mobilita	144
9.1.6	Vlakotramvaje, tramvaje na železniční síti a lehká kolejová vozidla	144
9.1.7	Vnitrozemská plavba (přivozy)	145
9.1.8	Napojení na metro D	145

9.1.9	Další připravované projekty	145
9.2	Evropské dotační nástroje	146
9.3	Systémové změny na železnici	146
9.3.1	Železniční uzel Praha a požadavky IDSK	146
9.3.2	Konverze napájecí soustavy železnice	147
9.3.3	Zabezpečovací systém ETCS	147

Seznam zkratk

BEMU	Battery Electric Multiple Unit – akutrolejová elektrická jednotka
B+R	Bike and Ride
ČD	České dráhy, a.s.
ČR	Česká republika
ČSÚ	Český statistický úřad
DP	Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s.
DÚK	Doprava Ústeckého kraje
EČV	Ekologicky čistá vozidla
ETSC	European Train Control System – Evropský vlakový zabezpečovač
EMU	Electric multiple unit – elektrická jednotka
EU	Evropská unie
HDP	Hrubý domácí produkt
Hl. m. Praha	Hlavní město Praha
hl. n.	Hlavní nádraží
IAD	Individuální automobilová doprava
IDOL	Integrovaná doprava Libereckého kraje
IDPK	Integrovaná doprava Plzeňského kraje
IDS	Integrovaný dopravní systém
IDSK	Integrovaná doprava Středočeského kraje
IREDO	Integrovaná regionální doprava Královéhradeckého a Pardubického kraje
IROP	Integrovaný regionální operační program
ITI	Integrovaná teritoriální investice
JKORD	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
KÚSK	Krajský úřad Středočeského kraje
MaaS	Mobility as a Service
MD ČR	Ministerstvo dopravy České republiky
MHD	Městská hromadná doprava
MOS	Multikanálový odbavovací systém
OD KÚSK	Odbor dopravy Krajského úřadu Středočeského kraje
OV M KÚSK	Odbor veřejné mobility Krajského úřadu Středočeského kraje
OSN	Organizace spojených národů
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
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
Sd@N	Třínápravový nízkopodlažní autobus délky 14 – 17 m
SdN	Standardní nízkopodlažní autobus délky 11 – 14 m
SČK	Středočeský kraj
SID	Středočeská integrovaná doprava

SŽ	Správa železnic
VHD	Veřejná hromadná doprava
vlkm	Vlakový kilometr
vozkkm	Vozový kilometr
Žst	Železniční stanice
ŽUP	Železniční uzel Praha

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 také 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 2023 bylo na území kraje 1 144 obcí, nejvíce z nich bylo soustředěno v okresech Mladá Boleslav a Příbram.

Ve Středočeském kraji se nachází celkem 86 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 administrativní a hospodářským 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 mnohdy neodpovídá současným požadavkům na kvalitu přepravy ani samotné 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 (červen 2025)

Indikátor	Hodnota
Rozloha	10 929 km ²
Počet obyvatel	1 466 215
Průměrná hrubá mzda	52 381 Kč (II.Q. 2025)
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 žilo ke konci roku 2024 celkem 1 466 215 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 51,3 %, 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 39,4 % 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. Ve Středočeském kraji se rodilo více dětí, než kolik zde umíralo osob v letech 2006 až 2019. Od roku 2020 je však situace obrácená a růst počtu obyvatel kraje jde výhradně na vrub migrace. Stále je zde však nejnižší průměrný věk obyvatel ze všech regionů České republiky. I přes toto prvenství dochází ve Středočeském kraji ke zvyšování průměrného věku 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 **Tabulce 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 2024 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 **Tabulce 1.2**, se od roku 2005 do roku 2024 zvýšil o více než čtvrtinu, konkrétně o 26,6 %.

Tabulka 1.2: Vývoj počtu obyvatel ve Středočeském kraji

Rok	Počet obyvatel celkem	Průměrný věk	Index stáří
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
2020	1 385 141	41,4	104,4
2021	1 386 299	41,5	105,3
2022	1 439 391	41,5	105,3
2023	1 455 940	41,8	106,3
2024	1 466 215	41,8	

Zdroj: ČSÚ

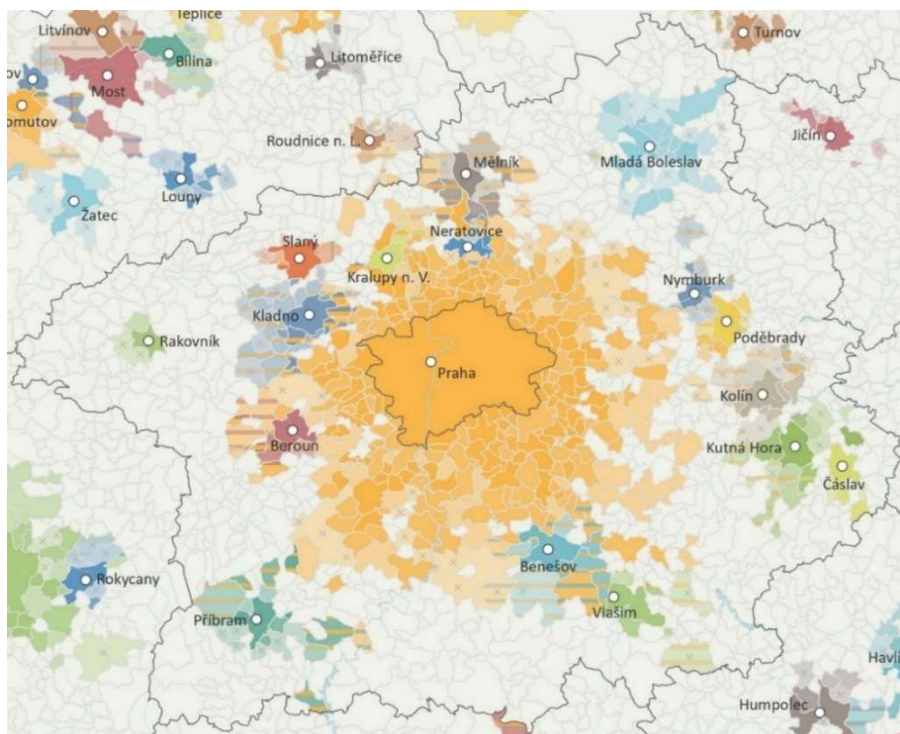
Mezi lety 2002 a 2022 počet obyvatel Středočeského kraje vzrostl o 311 tis. osob, což představuje nárůst o 28 %. Počet obyvatel celé ČR se v tomto období zvýšil pouze o 6 %. Zhruba 2/3 salda migrace dlouhodobě pochází z ostatních regionů ČR a cca 1/3 ze zahraničí. Migrace ze zahraničí kolísala v souvislosti s ekonomickým cyklem, výrazně ji však od roku 2022 ovlivnila válka na Ukrajině.

Je také zcela zřejmé, že výrazný růst počtu obyvatel kraje se projevuje především v suburbanizačním prstenci okolo Prahy, který se „vysouvá“ chapadlovitě podél hlavních železničních a silničních koridorů

dál do Středočeského kraje, zatímco okrajové oblasti a oblasti mezi centry ekonomického výkonu počtem obyvatel stagnují či dokonce klesají.

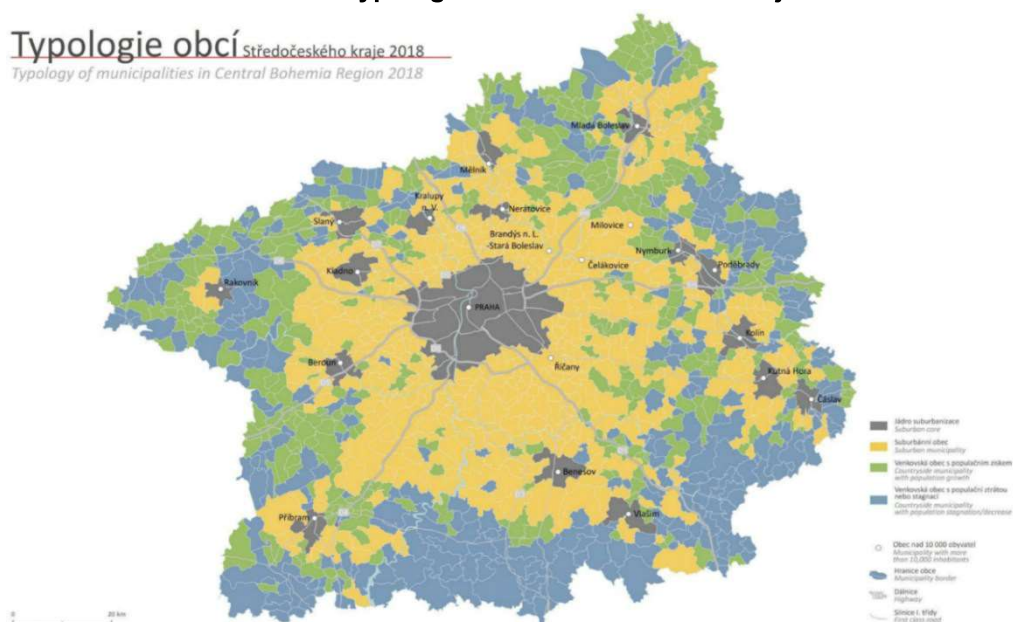
Lze tak říct, že v rámci jednoho kraje pozorujeme dvě zcela protichůdné tendence: oblasti rozvoje kde stoupá počet obyvatel a zvyšuje se ekonomický výkon a pak oblasti, kde je vývoj buď výrazně pomalejší nebo dokonce obrácený.

Obrázek 1.1: Zóny residenční suburbanizace v obcích Česka 2016



Zdroj: Demografická studie, Středočeský kraj (2024). Demografie Morava

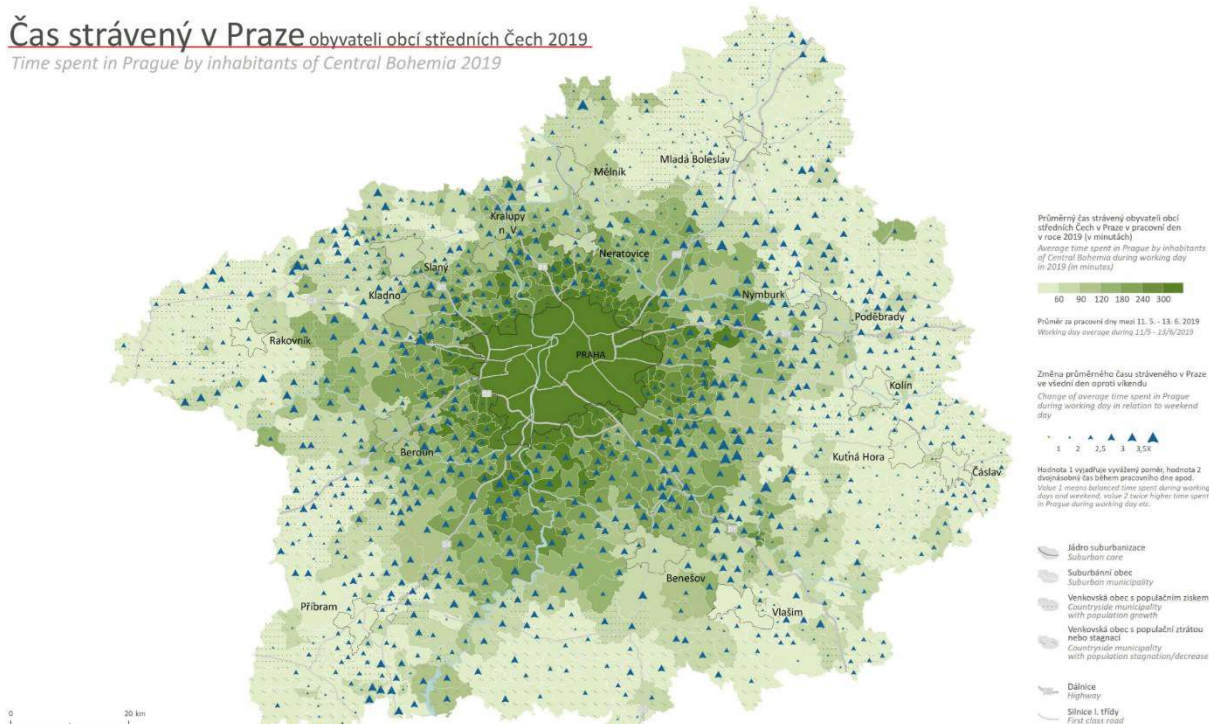
Obrázek 1.2: Typologie obcí Středočeského kraje 2018



Zdroj: Urbánní a regionální laboratoř, Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Univerzita Karlova, Přírodovědecká fakulta

Obrázek 1.3: Čas strávený v Praze obyvateli obcí středních Čech 2019

Čas strávený v Praze obyvateli obcí středních Čech 2019
Time spent in Prague by inhabitants of Central Bohemia 2019



Zdroj: Urbánní a regionální laboratoř, Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Univerzita Karlova, Přírodovědecká fakulta

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 2080, která byla vydána na konci roku 2024. Pro účely tohoto dokumentu byl analyzován predikovaný vývoj do roku 2035, který je také z hlediska pravděpodobnosti jeho reálného uskutečnění nejreálnější.

Dle uvedené prognózy bude mít Středočeský kraj k začátku roku 2035 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 dle prognózy zaznamená pokles, nicméně dle prognózy vydané v roce 2019 měl tento ukazatel vrcholu dosáhnout v roce 2022 na hodnotě 250 912, přičemž ve skutečnosti do roku 2024 stále rostl až na hodnotu 256 263, což bylo způsobeno vyšší migrací, než předpokládala prognóza.

Výše popsany 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+
2024 (reálné údaje)	1 455 940	256 263	927 230	272 447
2025	1 463 957	251 863	936 750	275 344
2026	1 464 591	245 873	940 926	277 792
2027	1 464 706	240 467	943 767	280 473
2028	1 464 343	235 305	945 615	283 422
2029	1 473 167	231 971	952 771	288 425
2030	1 481 865	228 194	959 558	294 112
2031	1 490 521	224 585	967 146	298 790
2032	1 499 032	220 809	975 385	302 838

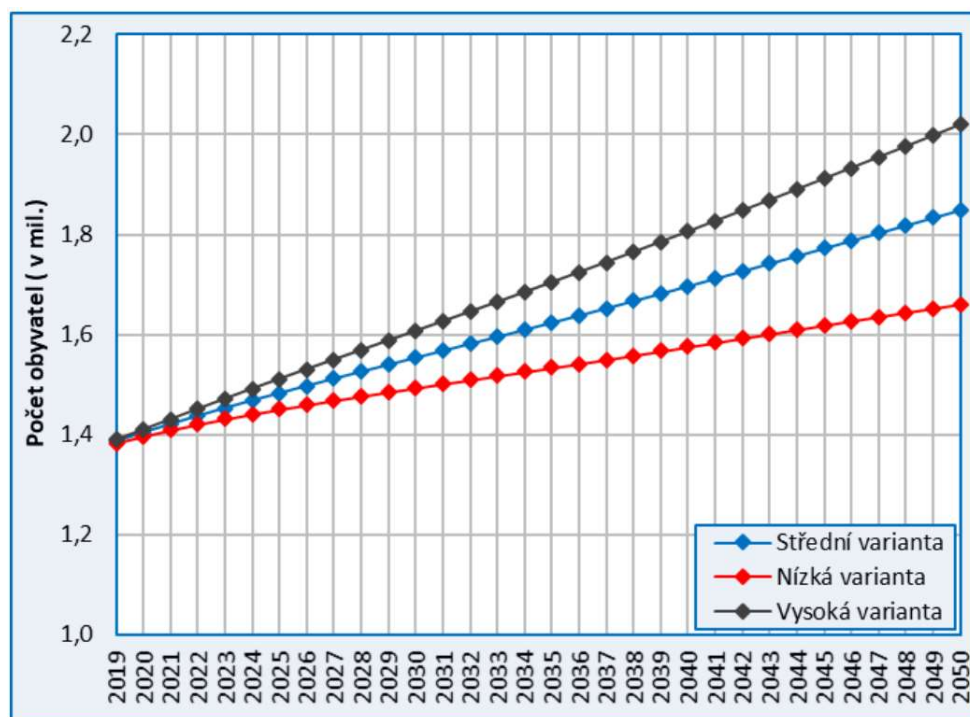
Rok	Počet obyvatel celkem	V tom ve věku: 0-14	15-64	65+
2033	1 507 478	216 641	983 893	306 943
2034	1 515 935	213 147	991 778	311 010
2035	1 524 476	209 885	998 682	315 909

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 projeví ve zvýšené poptávce po veřejné dopravě.

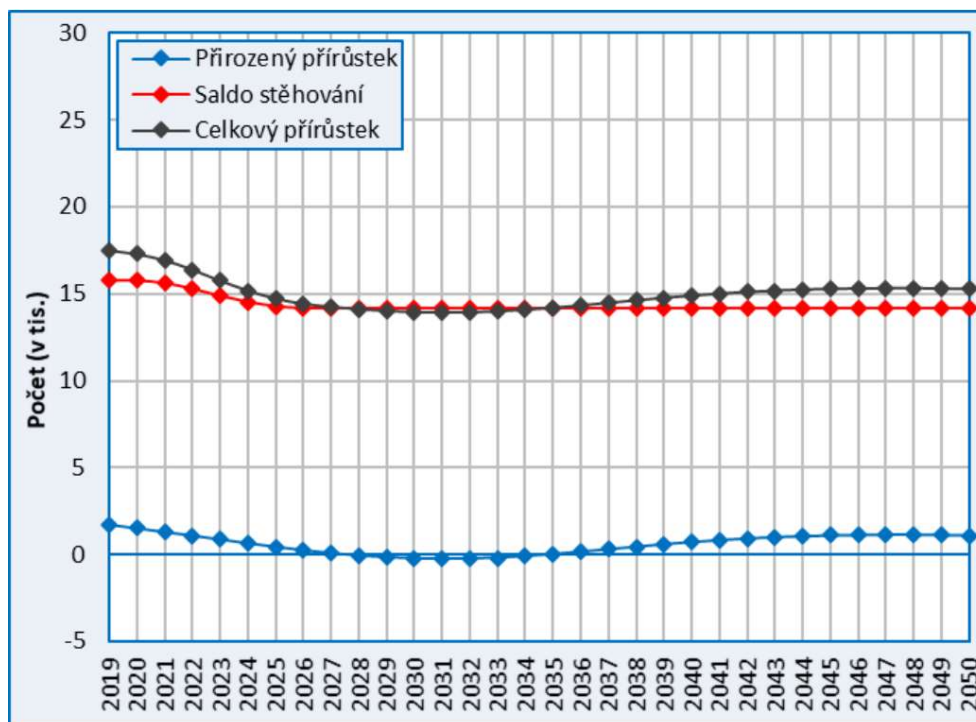
Prognózou vývoje obyvatelstva Středočeského kraje pro období 2019–2050 se zabývala Technologická agentura České republiky (TAČR). Výstupem prognózy je, že populační růst Středočeského kraje je prakticky jistý. Tento růst bude součástí pokračující koncentrace obyvatelstva republiky do metropolitní oblasti. Podle prognostických výstupů TAČR by populační velikost obou krajů tvořících tuto oblast měla v období do roku 2050 dohromady vzrůst reálně o více než dvě pětiny výchozího stavu. Přitom růst počtu obyvatel Hl. m. Prahy by měl být zhruba o pětinu dynamičtější v porovnání s růstem početního stavu obyvatelstva Středočeského kraje. Tento růst bude z větší části založen na externích zdrojích, především na stěhování obyvatelstva z jiných krajů republiky.

Obrázek 1.4: Očekávaný vývoj celkového počtu obyvatel do roku 2050



Zdroj: TA ČR

V budoucnu bude ve Středočeském kraji v důsledku stárnutí jeho obyvatel narůstat počet zemřelých, nicméně s výjimkou relativně krátkého období kolem roku 2030 by počet narozených měl být vždy o několik set dětí vyšší než počet zemřelých. Nebude to však přirozená změna, která by zajistila očekávanou dynamiku růstu početního stavu obyvatelstva kraje. Ta bude téměř výhradně záviset na pozitivní migrační bilanci území.

Obrázek 1.5: Očekávaná bilance obyvatelstva

Zdroj: TA ČR

Prognóza vývoje Demografické studie 2024

Do budoucna je očekáván i nadále silný populační růst z důvodu migrace, ovšem nižší než dosud (o cca 20 %). Hlavním důvodem tohoto poklesu je snížení celkového počtu mladých lidí, tedy skupiny obyvatel, která se stěhuje v nejvyšší míře. Ve Středočeském kraji jejich počet vzroste, ale v ostatních částech republiky jejich počet dlouhodobě klesne. Zároveň se předpokládá, že určitá část osob, které sem přesídlily v souvislosti s válkou na Ukrajině, se z kraje odstěhuje.

Vývoj v jednotlivých lokalitách bude záviset na intenzitě budoucí výstavby, vnitřní potřebě bytů, atraktivitě jednotlivých lokalit, infrastruktury a velkých dopravních stavbách. Pro každou z 28 lokalit byly stanoveny individuální parametry vývoje.

Dle Demografické studie z února 2024 (zpracovatel Demografie Morava) lze lokality Středočeského kraje rozdělit do čtyř skupin dle budoucích trendů:

Lokality v blízkosti s Prahy (+ Beroun, Lysá nad Labem a další) – saldo migrace zde výrazně klesne, ale nadále bude na relativně vysoké úrovni. V těchto lokalitách v minulosti probíhal živelný rozvoj. Díky tomu v blízké době vzroste počet mladistvých, což povede k nárůstu vnitřní potřeby bytů. Zároveň zde očekáváme spíše pokles či stagnaci výstavby (s výjimkou lokalit Hostivice, Státnice, Zeleneč, Roztoky). Za poklesem výstavby stojí především nedostatečná infrastrukturní vybavenost (nedostatek vody, ČOV, výskyt azbestu...) a regulační zásahy obcí v reakci na živelnou výstavbu v minulých obdobích.

Lokality s velkým rozvojovým potenciálem (např. Kladno, Milovice, Nymburk, Český Brod, Benešov, oblast okolo Kralup nad Vltavou) – v minulosti zde probíhal spíše mírný rozvoj, ale lokality mají potenciál růstu. V případě Kladna se postupně mění image postindustriálního města a zkapacitnění a zrychlení vlakového spojení s Prahou může vnímání města dále výrazně zlepšit. Českému Brodu, Nymburku a Benešovu pomůže dobré dopravní napojení na Prahu (především vlakové) a postupný posun suburbanizace do větší vzdálenosti od Prahy.

Lokality se středně intenzivním rozvojem – jedná se o většinu lokalit v kraji ve střední vzdálenosti od Prahy či okolo Mladé Boleslavi. Bude zde dostatek bytů po zemřelých, ale lokality nejsou tak atraktivní, aby se všechny volné byty automaticky obsadily.

Lokality na periferii (např. Vlašim, Votice, Příbram, Rakovník) – v těchto lokalitách je patrné, že bytová výstavba slouží především k uspokojení potřeb místních obyvatel a suburbanizace Prahy sem zasahuje spíše omezeně. Saldo migrace bude v těchto lokalitách i nadále mírně kladné, ale celkový počet obyvatel zde z důvodu nárůstu počtu zemřelých klesne. Díky dálnici D3 očekáváme vyšší migraci do lokalit Voticka a Sedlčanska. Vliv migrace spíše oslabí populační úbytek. Lze zároveň očekávat, že tyto lokality budou sloužit pro druhé bydlení.

Celkový počet obyvatel Středočeského kraje se bude i nadále zvyšovat, ale již nižším tempem, než tomu bylo dosud. Dle střední varianty prognózy zde bude v roce 2050 žít 1,66 mil. obyvatel, což představuje nárůst o 15 %. Absolutně největší nárůst počtu obyvatel očekáváme v oblastech Brandýs nad Labem-Stará Boleslav (+38 tis.), Říčany (+30 tis.) a Hostivice + Roztoky (+26 tis.). Relativně největší nárůst pak očekáváme v lokalitě Český Brod (+44 %). Pokles počtu obyvatel předpokládáme naopak v lokalitách Příbram, dále Rakovník, Vlašim a Sedlčany. V lokalitách Čáslav a Kutná Hora očekáváme nulový přírůstek. V ostatních lokalitách očekáváme pokračující růst na úrovni 7-20 %.

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 nejvýkonnějším 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 **Tabulce 1.4**.

Tabulka 1.4: Vývoj HDP Středočeského kraje

	2019	2020	2021	2022	2023
Vývoj HDP ve srovnatelných cenách (předchozí rok = 100)	108,0	91,6	103,3	105,6	101,4
Hrubý domácí produkt celkem (mil. Kč)	720 988	693 829	745 899	833 853	906 322
Hrubý domácí produkt na 1 obyvatele (Kč)	526 230	502 743	540 504	584 179	624 886

Zdroj: ČSÚ

Mezi nejvýznamnější průmyslové 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. Přičiněním silného průmyslového zázemí kraje, rozvinutým službám, úzkému propojení s Prahou a dobrým stavem ekonomiky v posledních letech se hodnoty nezaměstnanosti držely na nízkých číslech. Ukazatel obecné míry nezaměstnanosti je prezentován v **Tabulce 1.5**.

Tabulka 1.5: Obecná míra nezaměstnanosti Středočeského kraje

	2021	2022	2023	2024	2025
Obecná míra nezaměstnanosti (%)	2,98	3,23	3,17	3,36	3,8

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 (4,7 % v roce 2024) a na okresu Praha-východ, který se pravidelně umísťuje na opačném konci tabulky (1,5 % v roce 2024).

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 obecné zvyšování mobility obyvatelstva. To klade zpětně vyšší nároky na systém veřejné dopravy, u kterého je kýžena konkurenceschopnost s dopravou individuální.

1.3.2 Předpokládaný vývoj

Od ekonomické krize, která postupně zasáhla svět počínaje rokem 2008, až do roku 2019 včetně, 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. Od roku 2023 však tržby z přepravy cestujících opět rostou jednak z důvodu opakovaného zdražení jízdného a současně ze zvyšujícího se počtu přepravených cestujících. Rovněž dochází od roku 2023 k velkým investicím do vozového parku jak u drážní, tak i veřejné linkové osobní dopravy, což se projevuje na neustále rostoucích výdajích kraje. Vzhledem k vysoké nákladové základně tvoří celkové nárůsty výdajů kraje především indexace nákladů smluv o veřejných službách a pak rostoucí výše odpisů u drážních vozidel, což se projevuje v ceně dopravního výkonu dopravce.

Tabulka 1.6: Výhled krajského rozpočtu v oblasti dopravní obslužnosti (mil. Kč)

Druh dopravy	2025	2026	2027	2028	2029
Drážní	3 130,9	3 661,6	3 836,8	4 023,9	4 330,8
Autobusová	2 057,0	2 142,9	2 357,6	2 589,3	2 739,5
Přívozy	1,94	2,00	2,06	2,14	2,21

Údaje v **Tabulce 1.6** vycházejí z kontinuálního růstu objemu kompenzací v závislosti na objednávaných dopravních výkonech; možnosti rozpočtu kraje jsou ale omezené a je třeba hledat nové zdroje financování veřejné dopravy. V tabulce predikce finančních prostředků alokovaných na dopravní obslužnost kraje jsou započítány investice do vybavení vozidel ETCS a případná konverze trakční soustavy na území Středočeského kraje a případně Hlavního města Prahy, obnova vozového parku v drážní dopravě zahrnující např. 22 kusů vozidel řady 640, nebo nové motorové jednotky RegioFox a RS1, obnova vozového parku ve veřejné linkové dopravě v souvislosti s nově vysoutěženými autobusovými dopravci, nebo předpokládané rozvojové projekty jako je poptávková doprava a nasazení nových vodíkových a elektrických autobusů v souvislosti s postupnou dekarbonizací veřejné autobusové dopravy a zavedením ETS 2.

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 objednávanou Ministerstvem dopravy ČR. Z hlediska poptávky cestujících i z hlediska provozní provázanosti je železnice na území Středočeského kraje a Prahy jedním nedílným 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 **Tabulce 1.7**.

Tabulka 1.7: Hlavní příměstské tratě Středočeského kraje

Trat'	Související tabulky JŘ	Název	Linky S a R
011	001, 002, 230	Praha – Kolín	S1, S61, R9, R18, R19, R41
070	072	Praha – Všetaty – Mělník/Mladá Boleslav (-Turnov)	S3, S30, R21, R43
091	090	Praha-Hostivař – Kralupy nad Vltavou	S4, S49, R20, R44
120		Praha – Kladno – Rakovník	S5, S50, S54, R24, R45
171	170	Praha – Beroun	S7, R16
173	200	Praha – Rudná u Prahy – Beroun	S6, R26
210		Praha – Vrané nad Vltavou – Čerčany/Dobříš	S8, S88
221	220	Praha – Benešov u Prahy	S9, R17, R49
231+232		Praha – Lysá nad Labem – Milovice/Nymburk – Kolín	S2, S9, S22, R10, R22, R23, R42

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 vytiženost 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 mezikrajskou v některých případech 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 II. a III. třídy. V okolí hlavního města jsou velmi zatížené silnice I. třídy i silnice nižších tříd, kdy například silnice II/608, II/603, II/116 nebo II/101 vykazují větší zatíženost silniční dopravou než silnice I. třídy v jiných krajích. 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 2026–2030, významně ovlivní i veřejnou dopravu. To se projeví zejména následovně:

- Zprovoznění významných silničních staveb přinese 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 zatraktivní individuální dopravu a může dojít k dílčímu přesunu např. ze železniční dopravy na silnici

V letech 2026–2030, 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
- I/12 Běchovice – Úvaly, přeložka
- I/16 Mladá Boleslav – Martinovice, přeložka

- I/16 Jizerní Vtelno, přeložka; Bezno, obchvat; Mělnické Vtelno, obchvat
- I/18 Příbram, obchvat (část Bohutín – Brod); Křešice, přeložka
- I/38 Luštěnice – Újezd, přeložka; Malín – Kuchyňka, přeložka
- I/61 Kladno, obchvat

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 koncepčního Plánu optimalizace silniční infrastruktury Středočeského kraje v období 2023–2042 byly jako investice s předpokládaným pozitivním dopadem na rychlost a spolehlivost linkové autobusové dopravy vybrány následující stavby v přípravě:

- II/101 Brandýs nad Labem – přeložka; Úvaly – Jirny, Úvaly – Říčany, přeložka
- II/112 Benešov – SV obchvat
- II/114 - II/117 Hořovice, východní obchvat
- II/229 Rakovník, obchvat
- II/240 Velké Přílepy, přeložka; Kralupy nad Vltavou – obchvat
- II/245 Čelákovice, obchvat
- II/603 Jesenice, obchvat
- II/605 Jižní obchvat Berouna a Králova Dvora
- II/611 Nehvizdy, obchvat

Středočeský kraj zároveň podporuje multimodalitu a udržitelnou mobilitu, tak jak o těchto termínech hovoří strategické dokumenty státu, EU a OSN. S podporou multimodality a udržitelné mobility souvisí motivace k omezování IAD a přesunu cestujících do veřejné dopravy. Jednou z cest je výstavba záchytných parkovišť P+R, B+R a K+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.

Výše zmíněné projekty však vyžadují překonání mnoha především administrativních i finančních překážek, které brání jejich realizaci.

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. U individuální dopravy byl zvolen čas v pracovní den v ranní špičce zohledňující průměrné kongesce v daném čase.

Tabulka 1.8: Typické dojezdové časy veřejné a individuální dopravy

Zdroj	Cíl	Typický cestovní čas veřejnou dopravou	Typický cestovní čas individuální dopravou
Mladá Boleslav	Praha	60 min.	50 min.
Nymburk	Praha	50 min.	55 min.
Kolín	Praha	45 min.	80 min.
Benešov	Praha	40 min.	55 min.
Příbram	Praha	60 min.	55 min.
Kladno	Praha	45 min.	45 min.
Dobřichovice	Praha	30 min.	35 min.

Zdroj	Cíl	Typický cestovní čas veřejnou dopravou	Typický cestovní čas individuální dopravou
Mělník	Mladá Boleslav	60 min.	45 min.
Nymburk	Kolín	25 min.	30 min.
Sedlčany	Příbram	45 min.	30 min.
Beroun	Kladno	65 min.	30 min.

Zdroj: www.mapy.com

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 ve špičkách podstatně kratší než dopravou individuální nebo srovnatelný. Rovněž lokality obsluhované autobusovými linkami využívajícími dálnice jsou v porovnání s individuální dopravou relativně konkurenceschopné, pro ilustraci uveďme linky na trasách Praha – Příbram nebo Praha – Mladá Boleslav, přičemž vliv má také délka cesty osobním automobilem, resp. navazujícím metrem do centra Prahy. O poznání méně příznivá situace pro veřejnou dopravu je obvykle pro tangenciálních 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 více než dvojnásobně, jako je tomu například v případě spojení měst Beroun a Kladno.

Nicméně i tangenciální spojení doznalo v posledních letech dílčí zlepšení i v souvislosti s dokončenou integrací autobusové dopravy do systému PID a tím související optimalizací linkového vedení (např. linka 646 Mělník – Kralupy nad Vltavou). Z tohoto důvodu je potřeba věnovat maximální úsilí výstavbě a zásadní modernizaci především železniční dopravní sítě (elektrizace, zrychlení, odstranění rychlostních propadů), 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 (SŽ).

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 obtížněji dostupný 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.

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 (rok 2024)

Název obce (tučně jsou vyznačeny ORP)	Počet SVL, ve kterých žijí převážně příslušníci romské menšiny	Počet obyvatel v SVL	Z toho kvalifikovaný odhad počtu Romů
Bakov nad Jizerou	1	40	30
Beřovice	1	30	25
Boreč	1	70	60

Název obce (tučně jsou vyznačeny ORP)	Počet SVL, ve kterých žijí převážně příslušníci romské menšiny	Počet obyvatel v SVL	Z toho kvalifikovaný odhad počtu Romů
Čáslav	1	32	30
Hořovice	1	30	20
Choťánky	1	20	25
Kladno	7	1000	850
Klášter Hradiště nad Jizerou	1	30	20
Klobuky	1	30	26
Kolín	1	160	158
Kralupy nad Vltavou	3	174	160
Kutná Hora	4	260	250
Libčice nad Vltavou	1	40	35
Mělnické Vtelno	1	40	38
Mělník	3	100	98
Milovice	1	170	150
Mladá Boleslav	1	640	600
Neratovice	4	270	250
Nymburk	3	150	140
Postřizín	1	20	15
Příbram	6	600	550
Rožďalovice	1	20	15
Sadská	1	80	70
Slaný	6	470	450
Spomyšl	1	120	110
Třebestovice	1	50	40
Třebešice	1	80	70
Vrdy	2	40	30
Zlonice	1	200	180
Želenice	1	20	15

Zdroj: Středočeský kraj, Odbor sociálních věcí

Přibližně lokalizovat možný výskyt sociálně vyloučených lokalit lze i za pomoci dat o vyplácení příspěvku na živobytí. Pro Středočeský kraj je lokalizační kvocient domácností pobírajících tento příspěvek zobrazuje obrázek 1.6. 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.

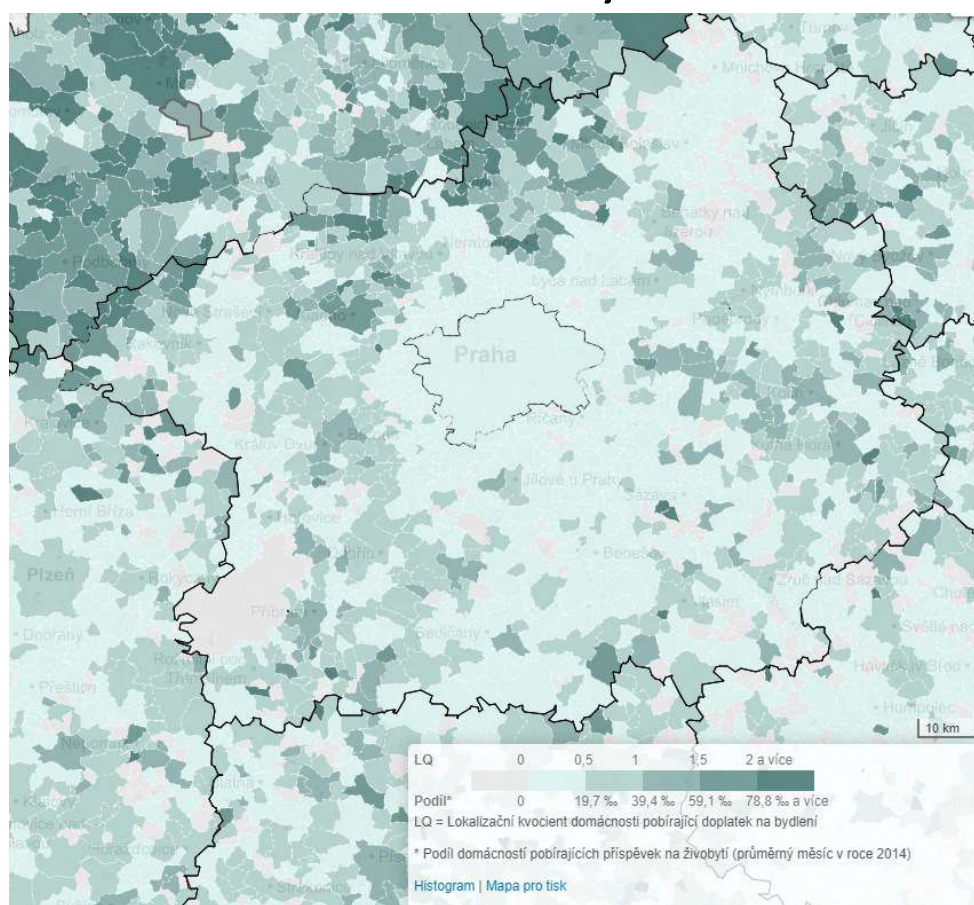
V návaznosti na zpracovaný plán dopravní obslužnosti a vyloučené lokality v něm identifikované je vhodné udělat samostatnou analýzu těchto jednotlivých lokalit. Ta by měla přinést informace o kvalitě dopravní obslužnosti v těchto lokalitách. Následná analýza přinese informace o tom, zda situaci v těchto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

1.6 Dopravní chudoba

Dopravní chudoba není jednoznačně definovaná, zejména vzhledem k dosud limitovanému pokrytí v odborné literatuře. Nejedná se pouze o horší finanční dostupnost dopravních možností, ale také o jejich nedostatečnou kapacitu, bariéry použití či časově příliš náročné spojení. Dopravní chudobou je tedy ohrožená domácnost, která buď na pokrytí svých dopravních potřeb dává velkou část svého rozpočtu (a musí se uskomnit jinde), nemůže naplnit všechny své dopravní potřeby anebo pro ni nejsou dostupné levnější či bezbariérové alternativy.

Dle analýzy výzkumného institutu STEM jsou touto situací v Česku ohrožena v průměru 3 % domácností. Ve skupině 20 % nejchudších obyvatel se ale podíl ohrožených zvedá až na 10,6 %. Toto procento bude narůstat v případě, že se nebude situace komplexně řešit nebo se zdraží pohonné hmoty. To je očekávatelný scénář nejenom v důsledku zavedení systému ETS 2 (emisní povolenky), ale také kvůli inflaci a běžnému vývoji tržních cen.

Obrázek 1.6: Příspěvek na živobytí v roce 2014 – lokalizační kvocient na území Středočeského kraje



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

Analýza STEM dále ukazuje, že zejména domácnosti ve věku 30-44 let jsou nejvíce ohroženy skokovým nárůstem cen pohonných hmot, jelikož jsou relativně aktivnější než ostatní skupiny a zároveň nepobírají např. slevy na jízdné. Zároveň je největší pravděpodobnost zasažení dopravní chudobou v řídké osídlených oblastech, které zpravidla nemají hustou síť veřejné dopravy a jsou daleko od ostatních sídel.

Příčiny dopravní chudoby:

- řídké osídlení venkova
- nízká frekvence nebo absence spojů linkové dopravy na venkově nebo v malých městech

- vysoké náklady na dopravu (nemožnost pořízení auta nebo drahé jízdné)
- zdravotní nebo pohybová omezení (nevyhovující infrastruktura)

Možná řešení v rámci IDS:

- zavedení poptávkové dopravy
- rozšíření minibusových linek v méně zalidněných oblastech
- koordinace spádovosti škol, zdravotnických zařízení apod.
- zlepšení návazností vlak-bus-MHD (přestupní uzly) a koordinace JŘ
- zajištění „posledního kilometru“ (např. sdílená kola)
- bezbariérové zastávky, vozy a terminály
- pravidelné mapování dopravních potřeb (dotazníky nebo analýzy anonymizovaných dat)

2 Nabídka a poptávka ve veřejné dopravě

Systém integrované dopravy v Praze a okolí je v provozu již od roku 1992 a nabízí obyvatelům Prahy a od roku 2022 celého Středočeského kraje možnost cestovat na jeden jízdní doklad.

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 šesti částí, ve kterých jsou průzkumy pravidelně prováděny, obvykle s periodicitou 3 let.

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. Veřejná doprava kromě základní dopravní obslužnosti plní i významnou funkci z pohledu cestovního ruchu, hlavně o víkendech a o prázdninách je využívána turisty včetně cyklistů.

Všechny linky PID těží z integrace, která umožňuje cestování na jeden jízdní doklad všemi dopravními prostředky, které jsou zapojené do PID. Zájem o příměstskou železnici je silný díky kombinaci demografických změn a díky postupnému zkvalitňování železničních služeb, včetně modernějších vlaků.

2.1.1 Celkový počet přepravených cestujících v PID

V roce 2024 bylo přepravováno v pracovní dny v rámci PID v průměru přes 245 000 cestujících. 86 % cestujících cestovalo na páteřních linkách směřujících do Prahy (linky S1, S2, S3, S4, S5, S6, S7, S8, S9, S22, S49, S88, R9, R10, R16, R17, R18, R19, R20, R21, R24, R26, R41, R43, R44, R45 a R49). Vlaky v objednavce Středočeského kraje a Prahy na páteřních tratích (tzn. linky S1, S2, S3, S4, S5, S6, S7, S8, S9, S22, S49, S88, R41, R43, R44, R45 a R49) využilo v pracovní dny v průměru 164 000 cestujících (tzn. 67 % z celkového počtu přepravených cestujících ve vlacích integrovaných do PID, resp. 84 % cestujících, kteří v průměrný pracovní den cestovali osobním nebo spěšným vlakem v rámci systému PID).

Nejvytíženější linkou v pracovní den byla linka S9 (v průměrném pracovním dnu bylo přepravováno téměř 40 tis. os.), dále linky S7 (přes 30 tis. os./den) a S1 (přes 21 tis. os./den).

95 % cestujících přepravily vlaky dopravce České dráhy, 3 % dopravce ARRIVA vlaky. Podíl ostatních dopravců (RegioJet, Die Länderbahn Ústecký kraj, KŽC, Die Länderbahn Liberecký kraj a Leo Express Tenders) byl nižší než 1 %.

V roce 2024 bylo přepravováno ve vlacích zapojených do systému PID v sobotu v průměru 147 000 osob, v neděli v průměru přes 140 000 osob. Nejvytíženějšími linkami v sobotu a v neděli byly linky S9 (v průměrném víkendovém dnu cestovalo cca 18 tis. os./den), S1 a S7 (průměr cca 12 tis. os./den).

V průměru nad 2 tis. osob denně cestovalo v sobotu a v neděli ještě na linkách S2, S3, S4, S6, S8, S22 a S88. Podrobná čísla za jednotlivé linky pro pracovní dny, sobotu i neděli shrnuje tabulka v příloze A – Počet cestujících ve vlacích PID (Praha, Středočeský kraj, zaintegrované úseky v okolních krajích), 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)

Pro dvacet nejvýznamnějších linek byly zpracovány grafy nabízené kapacity a poptávky po přepravě (obsazenosti) ve špičkových obdobích (Příloha B). Znázorněné hodnoty představují součet denních průměrů obsazenosti za sčítání ze října 2024 (není-li z důvodu vyluky nebo chybných dat uvedeno jinak) za jednotlivé vlaky jedoucí v daném časovém období a v daném směru.

Tabulka 2.1: Linky pro zobrazení poměru obsazenosti a kapacity v Příloze B

Linka	Zachycený úsek
S1+S7	Praha Masarykovo nádraží/Praha hl. n. – Český Brod – Kolín
S2+S9+S22	Praha Masarykovo nádraží/Praha hl. n. – Lysá nad Labem – Milovice/Kolín
S3+R43	Praha hl. n. – Neratovice – Všetaty – Mělník/Mladá Boleslav
S4+U4+R44	Praha Masarykovo nádraží – Kralupy nad Vltavou – Roudnice nad Labem
S5	Praha-Dejvice – Kladno-Ostrovec
S6	Praha-Smíchov – Beroun (trať 173)
S7	Praha hl. n. – Karlštejn (trať 171)
S8	Praha hl. n. – Vrané nad Vltavou – Čerčany
S9	Praha hl. n. – Benešov u Prahy
S23	Čelákovice – Neratovice
S31	Nymburk – Mladá Boleslav
S40+U40	Kralupy nad Vltavou – Slaný – Louny
S43	Kralupy nad Vltavou – Neratovice
S44	Kralupy nad Vltavou – Velvary
S45	Kladno – Kladno-Ostrovec – Kralupy nad Vltavou
S75	Beroun – Rakovník
S88	Praha hl. n. – Vrané nad Vltavou – Dobříš
R41	Praha hl. n. – Český Brod – Kolín – Kutná Hora
R45	Praha-Dejvice – Hostivice – Kladno – Kladno-Ostrovec – Kladno-Dubí
R49	Praha-Vršovice – Benešov u Prahy – Mezno

Pro radiální linky grafy zachycují ranní špičku (období 5:00 – 9:00, 4 hodiny) ve směru do Prahy a odpolední špičku (období 14:00 – 19:00, 5 hodin) ve směru z Prahy. Pro tangenciální linky S31, S43, S45 a S75 jsou pro stejná časová období zachyceny oba směry.

Podle dat Ministerstva dopravy ČR („Ročenka dopravy 2023“) vede nejvíce mezikrajských cest ze Středočeského kraje po železnici do Prahy (přes 12 mil. ročně). V Praze má cílovou zastávku přes 88 % osob, která vyjedou ze Středočeského kraje do jiného regionu v ČR (Obrázek 2.1).

2.1.2 Počet přepravených cestujících na hranici Prahy a Středočeského kraje

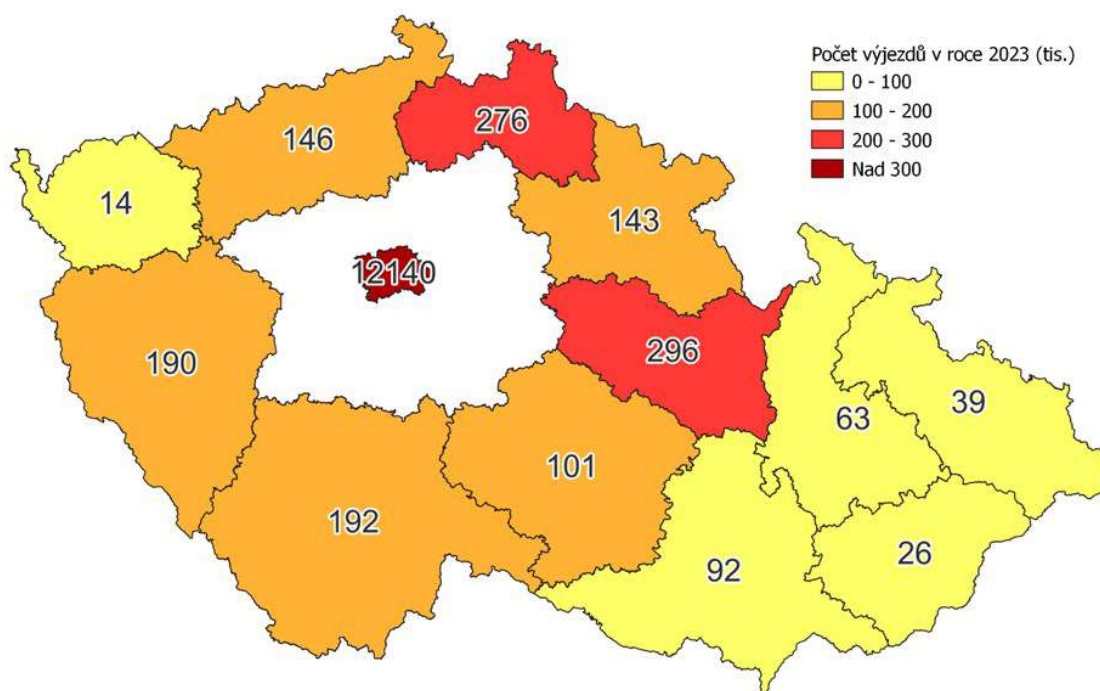
Mezi Středočeským krajem a Prahou cestuje podle údajů z „Průzkumu skladby jízdních dokladů na železničních tratích PID – 2024“ v průměrný pracovní den (Tabulka 2.1) téměř 128 000 osob. Nejvíce po trati 011 (téměř 35 tis. os./den, tzn. 27 % dojíždějících), trati 221 (přes 25 tis. os./den, tzn. 19 % dojíždějících) a 231 (téměř 18 tis. os./den, 14 % dojíždějících). Nejméně po trati 122 (v průměru cca 500 os./den, tzn. cca 0,4 % dojíždějících). Vysoká vytiženost vlaků na hlavních tratích je výsledkem kombinace více faktorů – krátkých intervalů, nasazování kapacitních vozidel, modernizace vozového parku a infrastruktury. Na straně druhé se jedná o vysoký počet obyvatel v tzv. pražském metropolitním regionu, přirozený růst počtu obyvatel, vysoké náklady na bydlení v Praze (a z toho vyplývající stěhování obyvatel do Středočeského kraje - železnice představuje jeden z klíčových prostředků pro

dopravu obyvatel do Prahy, zároveň představuje multiplikátor rozvoje nových lokalit) a nepříznivou dopravní situaci na komunikacích na příjezdech do Prahy a v Praze.

Nejvyšší procentuální nárůst počtu přepravených cestujících ve vlacích na příjezdu do Prahy ze Středočeského kraje byl na trati 070, oproti roku 2019 vzrostl počet cestujících o 30 %. Je to dáno zejména růstem počtu přepravených osob v úseku mezi Prahou, Všetaty a Mělníkem a otevřením nových zastávek Neratovice-sídlíště (v roce 2020) a stanice Praha-Rajská zahrada (v roce 2023).

Na hlavních tratích na příjezdu do Prahy ze Středočeského kraje využívá vlakové spoje přibližně stejný počet cestujících jako v období před pandemií covid-19. Růst počtu přepravených cestujících je v některých případech již limitován kapacitou souprav. Je-li v soupravě v celé trase vlaku dostatek volných míst k sezení, počet cestujících může narůstat. Přesahuje-li však obsazenost soupravy pravidelně byť i v části trasy 85 %, je to v mnoha případech důvodem zastavení nárůstu počtu cestujících. Při kolísajících počtech cestujících v rámci dnů v týdnu nebo období roku pak nastávají situace, kdy v nejzatíženějších úsecích dojde nejen k vyčerpání volných míst k sezení, což cestující ve vlacích už vnímají jako snížení komfortu cestování veřejnou dopravou, ale v některých případech se všichni cestující ani do vlaku nevejdou – častěji pak při zpoždění vlaků, nedodrženém řazení souprav vlaků nebo při odřeknutí některého spoje. Tyto situace pak bohužel cestující otevřeně odrazují od využívání veřejné dopravy.

Obrázek 2.1: Počet výjezdů vlakem ze Středočeského kraje do ostatních krajů v roce 2023 (tis. ob.)



Zdroj dat: Ročenka dopravy 2023

Ve vlacích na nejvytíženějších tratích v nejzatíženějších úsecích cestuje v ranní špičce i přes 600 lidí (kapacita vlaku v řazení 2x ř. 471 je 620 míst k sezení). Nejobsazenějším je vlak na lince S9 s příjezdem do stanice Praha hl. n. v 7:35 (obrázek 2.2). Podle sčítání ČD jím běžně cestuje v nejzatíženějším úseku mezi 600 a 850 cestujícími. Spoje linky S9 přitom jezdí v nejvytíženějším úseku 4x za hodinu a jsou doplňovány spoji linky R49. Obsazenost ostatních vlaků linky S9 v nejzatíženějším úseku v časech příjezdu do stanice Praha hl. n. mezi cca 6:45 až 8:30 se pohybuje kolem 600 cestujících. S ohledem na infrastrukturu (omezená délka nástupišť i kapacity tratě) a vozový park není již v krátkodobém horizontu další posilování linky S9 možné. Kapacitní problémy tak částečně řeší vlaky linky R49 (kapacita souprav zde prozatím dostačuje i ve špičkách pracovního dne, a i díky tomu došlo k navýšení celkového využití linky R49 v pracovní dny na hranici Prahy a Středočeského kraje mezi roky 2019 a 2024 o 97 %. V této souvislosti je nutno připomenout, že došlo také ke změně počtu vlaků – v roce 2019

byly vedeny 4 páry vlaků/den a na hranici Prahy a Středočeského kraje v průměrný pracovní den bylo přepraveno celkem 1 111 os./den, v roce 2024 pak v 5 párech celkem 2 185 os./den).

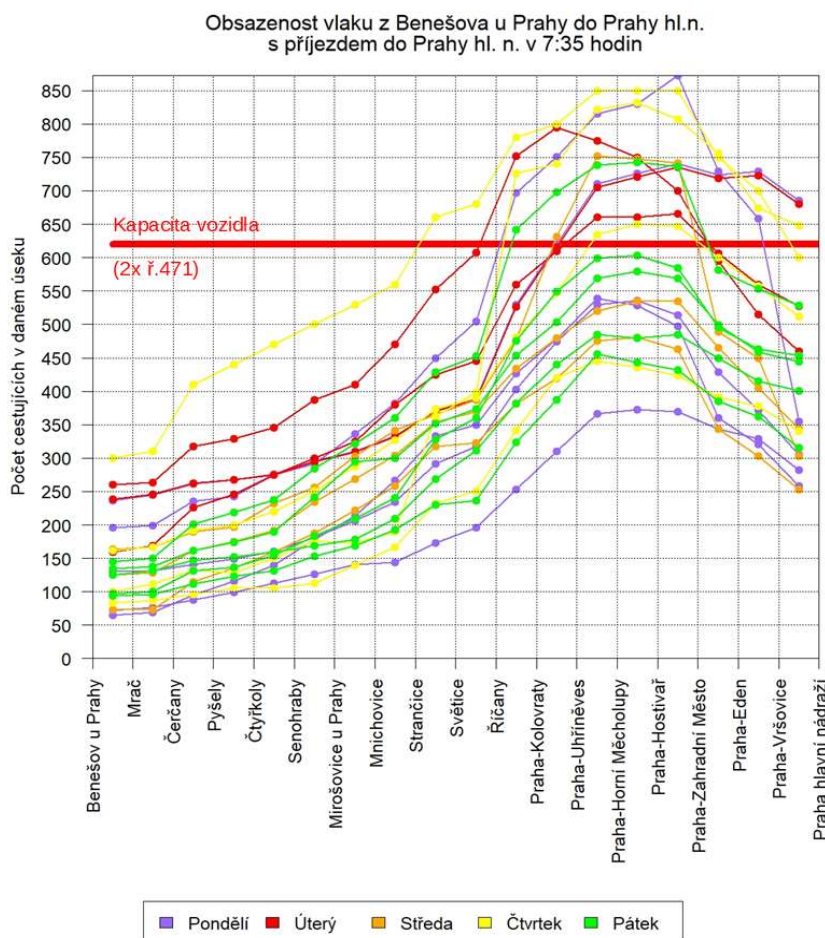
S ohledem na vysokou vytíženost vlaků ve špičce, kdy se již další cestující do vlaků nevejdou, postupně dochází k úpravám provozních konceptů na hlavních tratích tak, aby se alespoň částečně posílila kapacita regionálních vlaků. Proto došlo od prosince 2024 ke změnám na tratích 011 a 231. Na trati 011 byla kapacita v pracovní dny navýšena změnou konceptu vedení spěšných vlaků. Na trati 231 byly zavedeny spěšné vlaky. Je předpoklad, že se díky těmto úpravám procento přepravovaných osob na třech nejvytíženějších tratích (tzn. tratích č. 011, 221 a 231) v poměru k celkovému počtu přepravovaných osob na železnici ještě zvýší.

Negativně ovlivňují poptávku po železnici časté výluky související s modernizacemi tratí, či v souvislosti se špatným stavem infrastruktury (např. stav železničního mostu přes Vltavu v Praze – Výtoni). Je to patrné zejména na trati 171 (linka S7), kde oproti roku 2019 ubylo v průměrném pracovním dnu na hranici Prahy a Středočeského kraje téměř 14 % cestujících (tzn. úbytek cca 3 000 os./den) a na trati 120, kde kvůli výlukám v uzlu Kladno a zkrácení tras vlaků do žst. Praha-Dejvice, ubylo na hranici Prahy a Středočeského kraje v roce 2024 oproti roku 2019 v průměrném pracovním dnu 22 % cestujících (téměř 1 400 os./den).

Tabulka 2.2: Počty osob ve vlacích PID v pracovní dny na hranici Prahy

Číslo trati	Linky	2018	2019	2021	2022	2023	2024
011	S1, S7, R9, R10, R18, R19, R49	30 554	35 656	32 299	32 013	34 329	34 601
070	S3, R21, R43	3 395	2 914	3 200	2 235	3 606	3 816
090	S4, S41, R20, R44	16 103	14 729	14 019	14 739	16 558	16 576
120	S5, R24, R45	5 121	6 380	5 127	5 707	4 317	4 985
122	S65	76	551	500	530	449	502
171	S7	21 025	21 794	15 778	18 549	19 670	18 772
173	S6	2 156	2 324	2 278	2 321	2 614	2 991
210	S8, S88	2 521	2 662	2 265	2 708	2 117	2 865
221	S9, R49, R17	23 860	24 357	19 381	20 941	24 459	25 106
231	S2, S9, S22, R42	22 643	20 350	15 580	16 853	16 240	17 622
Celkem		127 454	131 717	110 427	116 596	124 359	127 836

Zdroj dat: Průzkum skladby jízdních dokladů na železničních tratích PID v letech 2018 - 2024

**Obrázek 2.2: Obsazenost opakovaně nejvytíženějšího Os vlaku v PID
(za období prosinec 2024 až březen 2025)**

Zdroj dat: České dráhy

2.1.3 Výše kompenzace z provozu železniční dopravy

Výše kompenzace prokazatelné ztráty z provozu železniční dopravy za roky 2017-2025 uvádí Tabulka 2.4.

V železniční dopravě se počet vlakokilometrů objednávaných krajem zvýšil o přibližně 6,5 %, v dopravě autobusové se dopravní výkony mezi lety 2017 a 2025 zvýšily zhruba o 27 %.

Tabulka 2.3: Rozsah objednávané regionální dopravy ve Středočeském kraji

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Železniční doprava (mil. vlkm)	16,2	16,2	15,8	15,6	15,7	16,3

Zdroj: IDSK

Mezi roky 2017 a 2025 došlo k nárůstu kompenzací v železniční dopravě placených Středočeským krajem o více než 165 % až na částku 3,19 mld. Kč v roce 2025 (předpoklad), přičemž dopravní výkon ve vlakokilometrech se za stejné období zvýšil o necelých 7 %. Tento nepoměr je způsobený především vysokou mírou inflace, která jen za roky 2021-2024 činila téměř 30 % a taktéž v souvislosti s modernizací vozového parku, ke které dochází především v posledních dvou letech uvedeného období.

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

	2020	2021	2022	2023	2024	2025*
Železniční doprava financovaná krajem (mil. Kč)	1 619,4	1 820,7	1 966,1	2 096,7	2 553,8	3 196,2
Železniční doprava financovaná MD ČR (mil. Kč)	507,5	521,3	537,9	558,4	642,7	711,5
Celkem (mil. Kč)	2 126,5	2 342,0	2 504,1	2 655,1	3 196,5	3 907,7
Kompenzace na jednotku výkonu (Kč/vlkm)	131,27	144,57	158,49	170,20	203,6	239,74

Zdroj: IDSK

*předpoklad

2.1.4 Seznam linek zařazených v systému PID

Tabulka 2.5. uvádí Seznam linek zařazených v systému PID.

Tabulka 2.5: Seznam linek zařazených v systému PID

Linka	Trať	Trasa	Objednavatel
S1	011	Praha – Český Brod – Poříčany – Pečky – Kolín	PHA + STČ
S2	232, 231	Praha – Čelákovice – Lysá nad Labem – Nymburk – Kolín	PHA + STČ
S3	070, 072	Praha – Neratovice – Všetaty – Mělník	PHA + STČ
S4	091, 090	Praha – Kralupy nad Vltavou – Vraňany – Hněvice	PHA + STČ
S5	120, 093	Praha – Hostivice – Kladno	PHA + STČ
S6	173	Praha – Rudná u Prahy – Beroun	PHA + STČ
S7	171	Praha – Beroun	PHA + STČ
S8	210	Praha – Vrané nad Vltavou – Čerčany	PHA + STČ
S9	232, 221	Milovice – Lysá nad Labem – Praha – Říčany – Strančice – Čerčany – Benešov u Prahy	PHA + STČ
S10	010	Kolín – Týnec nad Labem – Přelouč	PAK
S11	012	Pečky – Bošice – Kouřim	STČ
S12	060	Poříčany – Nymburk	STČ
S18	212, 014	Kolín – Bečváry – Ledečko – Sázava	STČ
S20	230	Kolín – Kutná Hora – Čáslav – Světlá nad Sázavou	STČ + VYS
S21	061	Nymburk – Křinec – Kopidlno – Jičín	STČ
S22	232	Praha – Lysá nad Labem – Milovice	STČ
S23	074	Čelákovice – Brandýs nad Labem – Neratovice	STČ
S27	236	Čáslav – Třemošnice	STČ
S28	235, 212	Kutná Hora – Zruč nad Sázavou	STČ
S30	070, 064	Všetaty – Mladá Boleslav	STČ
S31	062, 064	Nymburk – Mladá Boleslav	STČ
S32	072	Lysá nad Labem – Stará Boleslav – Všetaty – Mělník – Štětí	STČ + ULK
S33	076	Mělník – Mšeno – Mladá Boleslav	STČ
S34	071	Praha Masarykovo n. - Praha-Čakovice	PHA
S35	064, 070	Mladá Boleslav – Turnov	STČ + LBK
S36	064	Mladá Boleslav – Dolní Bousov – Mladějov v Čechách (- Lomnice nad Popelkou)	STČ
S40	110	Kralupy nad Vltavou – Podlešín – Slaný	STČ
S43	092	Neratovice – Kralupy nad Vltavou	STČ
S44	111	Kralupy nad Vltavou – Velvary	STČ
S45	093	Kladno – Kralupy nad Vltavou	STČ

Linka	Trať	Trasa	Objednatel
S49	091	Praha – Rožtoky u Prahy	PHA
S50	120, 161	Kladno – Lužná u Rakovníka – Rakovník	STČ
S54	120, 121, 110	Praha – Hostivice – Středokluky – Noutonice – Podlešín – Slaný	STČ
S57	161	Rakovník – Blatno u Jesenice – Žlutice	STČ + KVK
S58	162	Rakovník – Kralovice u Rakovníka	ULK *
S60	200, 203	Beroun – Zdice – Lochovice – Příbram – Březnice – Blatná (- Strakonice)	STČ + JHČ
S61	011	Praha – Úvaly	PHA
S65	122	Praha – Hostivice – Rudná u Prahy	PHA + STČ
S66	203	Březnice – Čimelice – Písek (- Protivín)	JHČ
S70	170	Beroun – Zdice – Rokycany (- Plzeň – Klatovy)	PLK
S75	174, 161	Beroun – Rakovník	STČ
S76	172	Zadní Třeboň – Lochovice	STČ
S80	212	Čerčany – Sázava – Ledečko – Zruč nad Sázavou	STČ
S82	212	Zruč nad Sázavou – Ledeč nad Sázavou – Světlá nad Sázavou	VYS
S88	210	Praha – Vrané nad Vltavou – Dobříš	STČ
S90	220	Olbramovice – Mezno (- Tábor)	STČ
S98	223	Benešov u Prahy – Olbramovice – Sedlčany	STČ
S99	222	Benešov u Prahy – Vlašim	STČ
R9	230, 250	Praha – Kolín – Kutná Hora – Čáslav – Světlá nad Sázavou (- Brno)	MD ČR
R10	231, 020, 032	Praha – Nymburk – Poděbrady – Chlumeck nad Cidlinou (- Hradec Králové – Trutnov)	MD ČR
R16	170	Praha – Beroun – Zdice – Hořovice – Kařez (- Rokycany – Plzeň – Klatovy)	MD ČR
R17	220	Praha – Benešov u Prahy – Olbramovice (- Tábor – České Budějovice/České Velenice)	MD ČR
R18	001, 330, 341	Praha – Kolín – Přelouč (- Pardubice – Olomouc – Luhačovice)	MD ČR
R19	002	Praha – Kolín – Přelouč (- Pardubice – Brno)	MD ČR
R20	090	Praha – Kralupy nad Vltavou – Roudnice nad Labem (- Ústí nad Labem – Děčín)	MD ČR
R21	070, 030, 035	Praha – Všetaty – Mladá Boleslav – Turnov (- Tanvald)	MD ČR
R22	231, 062, 080	Kolín – Nymburk – Mladá Boleslav – Staré Splavy - (Česká Lípa – Rumburk – Šluknov)	MD ČR
R23	231, 072	Kolín – Nymburk – Lysá nad Labem – Všetaty – Mělník – Štětí (- Ústí nad Labem)	MD ČR
R24	120	Praha – Kladno – Rakovník	MD ČR + STČ (spoje ČD)
R26	200	Praha – Beroun – Zdice – Příbram – Březnice – Čimelice – (Písek – České Budějovice)	MD ČR
R41	011, 230	Praha – Český Brod – Pečky – Kolín – Kutná Hora	PHA + STČ
R42	232, 231	Praha – Lysá nad Labem – Nymburk – Kolín	PHA + STČ
R43	070, 064	Praha – Všetaty – Mladá Boleslav	PHA + STČ
R44	091	Praha – Kralupy nad Vltavou	PHA + STČ
R45	120, 093	Praha – Hostivice – Kladno	PHA + STČ
R49	221	Praha – Čerčany – Benešov u Prahy – Olbramovice – Heřmaničky - (Tábor)	PHA + STČ
L4	064, 080, 081	Mladá Boleslav – Bakov nad Jizerou – Staré Splavy (- Česká Lípa – Rumburk)	LBK

Linka	Trat'	Trasa	Objednavatel
L34	041, 030	(Rovensko pod Troskami -) Turnov město – Turnov (- Liberec)	LBK
P2	170	Klatovy – Plzeň – Rokycany (- Hořovice – Beroun)	PLK
T1	122	Praha hl. n. - Praha-Zličín	PHA
T2	011, 060, 061	Praha – Nymburk – Jičín	PHA + STČ
T3	070, 072, 076	Praha – Neratovice – Mělník – Mšeno	PHA + STČ
T4	122, 121, 110	Praha – Středokluky – Slaný	PHA
T6	200, 203	Praha – Beroun – Příbram – Blatná	PHA + STČ
T7	171, 174	Praha – Beroun – Křivoklát – Rakovník	PHA + STČ
T8	210	Praha hl. n. - Vrané n. Vlt. - Jílové u P. - Týnec n. Sáz. - Čerčany	PHA + STČ
T9	204	Březnice – Rožmitál pod Třemšínem	STČ
T10	070, 080, 081, 084	Praha – Mladá Boleslav – Staré Splavy (- Česká Lípa – Svor – Mikulášovice)	PHA + STČ + LBK
T88	210	Praha hl. nádr. - Vrané nad Vltavou – Mníšek pod Brdy – Dobříš	PHA + STČ
U4	090	Hněvice – Roudnice nad Labem (- Ústí nad Labem)	ULK
U11	080, 114	Doksy – Staré Splavy - (Česká Lípa – Lovosice -) Louny – Louny město (- Postoloprty)	ULK + LBK
U12	126	(Osek – Most -) Louny – Louny město – Domoušice – Rakovník	ULK
U14	161, 124	Rakovník – Lužná u Rakovníka – Žatec (- Chomutov – Jirkov)	ULK
U21	096	Roudnice nad Labem – Straškov – Bříza obec	ULK
U22	095	Vraňany – Straškov – Bříza obec	ULK
U40	110	Slaný – Louny	ULK
U54	090	Hněvice – Roudnice nad Labem (- Ústí nad Labem – Děčín)	ULK
V5	041	(Hradec Králové – Jičín -) Turnov město – Turnov	HKK
V41	231, 020, 040	Kolín – Velký Osek – Chlumeck nad Cidlinou (- Nový Bydžov – Stará Paka – Trutnov)	HKK
V50	041	(Hradec Králové – Jičín -) Turnov město – Turnov	HKK
V51	028, 040, 046	Městec Králové – Chlumeck nad Cidlinou (- Nový Bydžov – Stará Paka – Lomnice nad Popelkou)	HKK

* v rámci mezikrajské smlouvy na provoz linek U12, U14 a S58

Legenda:

Hlavní město Praha	PHA	Ministerstvo dopravy České republiky	MD ČR
Jihočeský kraj	JHČ	Pardubický kraj	PAK
Karlovarský kraj	KVK	Plzeňský kraj	PLK
Kraj Vysočina	VYS	Středočeský kraj	STČ
Královéhradecký kraj	HKK	Ústecký kraj	ULK
Liberecký kraj	LBK		

2.2 Autobusová doprava

Autobusová doprava ve Středočeském kraji z hlediska počtu přepravených cestujících po propadu z pandemického roku 2020 roste. Nejprve byl analyzován vývoj dopravní nabídky, kterou představují dopravní výkony autobusové dopravy objednávané krajem v rámci PID (do roku 2022 také v rámci SID a PAD). Ty uvádí **Tabulka 2.6**. Za sledované období, došlo k výraznému zvýšení dopravního výkonu.

Tabulka 2.6: Rozsah objednávané regionální dopravy ve Středočeském kraji

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Autobusová doprava (mil. vzkm)	45,0	46,7	49,9	51,4	54,6	57,5	77,6	79,4	81,9

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. Od roku 2022, kdy byla dokončena integrace dopravy, tyto údaje však tyto hodnoty stagnují a to mj. i díky postupnému zvyšování finanční výtěžnosti linek.

Výše kompenzace prokazatelné ztráty z provozu autobusové dopravy na území Středočeského kraje pro období 2016–2024 vyčísľuje **Tabulka 2.7**.

Tabulka 2.7: Výše kompenzace prokazatelné ztráty z provozu autobusové dopravy ve Středočeském kraji

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Autobusová doprava financovaná krajem (mil. Kč)	776,5	958	1 116	1 187	1 357	1 764	2 216	2 094	2 211
Kompenzace na jednotku výkonu (Kč/vzkm)	17,26	20,51	22,36	23,09	25,04	30,71	28,55	26,39	27,00

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 od roku 2022 celého Středočeského kraje možnost cestovat na jeden jízdní doklad.

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 šesti částí, ve kterých jsou průzkumy pravidelně prováděny, obvykle s periodicitou 3 let.

Souhrnné počty cestujících v časové řadě uvádí **Tabulka 2.8**.

Tabulka 2.8: Počty cestujících na linkách 3xx-8xx a 95x v pracovní den

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Vnitroměstské cesty (počet cestujících)	36 036	22 029	32 104	36 544	41 133	35 764
Profil hranice Prahy (počet cestujících)	109 034	66 652	98 606	111 295	126 244	133 700
Přepraveno cestujících za Prahou	215 859	132 254	197 595	206 361	257 855	300 001
Přepraveno cestujících celkem	251 895	154 282	229 699	242 905	298 988	335 765

Počty cestujících na příměstských autobusových linkách vykazují ve sledovaných letech nejprve pokles v souvislosti s pandemií COVID19 a následný strmý nárůst počtu cestujících zejména v ukazateli vyčísľujícím počet cestujících za Prahou. Počet cestujících na hranici Prahy roste také, ale ne tak výrazným tempem. V této souvislosti je třeba zdůraznit, že data do roku 2022 nejsou vzájemně plně porovnatelná, protože postupnou probíhající integrací se rozšiřovalo územní PID v rámci Středočeského kraje. V každém jednotlivém roce bylo tudíž území PID větší a do počtu cestujících PID jsou zahrnuti i ti, kteří původně cestovali v rámci SID/PAD.

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 2.9**.

Tabulka 2.9: Počet skutečně ujetých vzkm a výše kompenzace v autobusové dopravě PID na území Středočeského kraje

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Počet vzkm	25 452 573	34 742 155	47 078 644	75 388 389	78 715 814	81 167 942
Kompenzace (Kč)	560 121 702	835 369 642	1 432 725 889	2 146 103 200	2 082 398 232	2 197 370 154

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Kompenzace na jednotku výkonu (Kč/vzkm)	22,01	24,04	30,43	28,47	26,45	27,07

2.3 SWOT analýza – výchozí stav pro období 2026 -2030

Za účelem popisu současného stavu integrovaného dopravního systému na území Středočeského kraje byla vytvořena SWOT analýza, kterou prezentuje **Tabulka 2.10**.

Tabulka 2.10: SWOT analýza

Silné stránky	Slabé stránky
Plně integrovaná železniční i autobusová doprava v rámci Středočeského kraje vč. návazností Ekonomicky přijatelná výše jízdného pro všechny sociální skupiny Téměř všechny spoje jsou bezbariérové Hustota silniční i železniční sítě umožňující plošnou obsluhu území	Nedostatečná kapacita některých linek ve špičkových obdobích Většina regionálních železničních linek je zakončena v Praze, jen nepatrná část z nich Prahou projíždí a pokračuje dále do regionu
Příležitosti	Hrozby
Výstavba vysokorychlostních tratí a s tím související uvolnění kapacity tratí stávajících pro regionální dopravu Přesun cestujících z automobilové dopravy do dopravy veřejné motivovaný zlepšením služeb (zkrácení intervalů, výstavba P+R a B+R, Mobilita jako služba...) Rozšíření kapacity a úpravy vozového parku pro přepravu jízdních kol, kočárků a invalidních vozíků	Zvýšení tempa suburbanizace v Pražské aglomeraci a s tím významné zvýšení kapacitních nároků na systém veřejné dopravy Kongesce na silniční síti způsobující zpoždění páteřních autobusových linek Technologické změny v železniční dopravě (ETCS, konverze napájecí soustavy) a jejich financování Nedostatek vozidel v železniční dopravě (zejména na páteřních příměstských radiálních tratích) Zvýšení nákladů na dopravní obslužnost v souvislosti se Směrnicí EP 2019/1161 (více v kapitole 3.3.5)

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 veřejné mobility 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.

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 umožnilo hlavnímu městu i jeho okolí dlouhodobý růst kvality života, a přitom zbytečně nezatěžovalo životní prostředí a extrémně ani veřejné zdroje. Svým

přesahem do tzv. Pražské metropolitní oblasti se plán přímo dotýká zhruba 867 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 Praha.

Strategickými cíli plánu jsou:

- Zvýšení prostorové efektivity
- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti
- Zvýšení bezpečnosti
- Zvýšení finanční udržitelnosti
- Zlepšení lidského zdraví
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Plán byl schválen Zastupitelstvem hlavního města Prahy v květnu 2019. Nový Akční plán na období 2024–2026, který je prováděcím dokumentem platného Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí, byl schválen v červnu 2024. Akční plán tvoří seznam konkrétních opatření, která jsou závazná pro organizace hlavního města s působností v dopravě. Postupná realizace opatření přispívá k naplňování strategických cílů udržitelnosti dopravy. Informace o plánu jsou průběžně aktualizovány na webových stránkách <https://poladprahu.cz/>. Opatření s dopadem na Středočeský kraj jsou podrobně představena v kapitole 9.1.3.

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 úrovních, tak ve spolupráci se sousedními kraji

Cíl 4.1 mimo jiné konstatuje, že se kraj plánuje zaměřit na dostavby páteřních tras silniční i železniční sítě, konkrétně je zmiňován například Pražský okruh nebo železniční trať na Kladno. 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. Vyzdvížen 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. 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. Strategie navrhuje 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 Koncepce veřejné dopravy 2020–2025, s výhledem do roku 2030

Koncepce veřejné dopravy 2020-2025 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 objednávky veřejné dopravy
- zajištění podmínek pro interoperabilitu dopravního systému tak, aby veřejná doprava působila z hlediska cestujícího jako jeden celek

3.1.4 Koncepční plán optimalizace silniční infrastruktury Středočeského kraje v období let 2023-2042

Plán analyzuje problematiku správy silniční infrastruktury a jejího rozvoje a jaké to sebou nese finanční náklady. Dokument se zabývá opravami/rekonstrukcemi silnic II. a III. třídy a jejich mostů, běžnou údržbou a také výstavbou chybějící silniční sítě. Je zdůrazněno, že pro zachování a zvýšení komfortu přepravy, a hlavně optimalizace celé silniční sítě silnic II. a III. tříd ve Středočeském kraji je nutné provést ve vymezeném období finanční stabilizaci.

3.1.5 Technická studie potenciálu rozvoje systému VHD v PMO

Uvedenou studii vypsal Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, příspěvková organizace, zpracovatelem se stala společnost AFRY CZ a dokončena byla v roce 2025. Dílčí a končené výsledky studie byly konzultovány s IDSK (více v kapitole 4.3).

V roce 2025 probíhá příprava koncepčního materiálu Středočeského kraje s názvem „Doprava 2035“.

3.1.6 Program rozvoje cestovního ruchu Středočeského kraje na léta 2024-2030

Program je základním koncepčním dokumentem definujícím směr, cíle, nástroje a opatření rozvoje cestovního ruchu na území Středočeského kraje. Časové období 2024–2030 činí z Programu nástroj střednědobého plánovacího výhledu, přičemž však na úrovni vize je žádoucí stav a směr rozvoje cestovního ruchu definován dlouhodoběji.

Program se skládá ze tří částí: analytické, návrhové a implementační. V návrhové části jsou vytýčeny tři obecné cíle: 1. Zajistit a posílit účinnou organizační a finanční podporu pro rozvoj cestovního ruchu. 2. Zabezpečit efektivní marketing cestovního ruchu. 3. Zajistit infrastrukturu a dopravní obslužnost pro rozvoj cestovního ruchu. Nezbytnou infrastrukturou pro rozvoj cestovního ruchu jsou cyklostezky, pěší turistické značky a parkovací místa. Rozvoj nabídky veřejné dopravy pro účely cestovního ruchu se odvíjí od nově budovaných autobusových zastávek pro tyto potřeby a od nárůstu přepravních výkonů veřejné dopravy v nepracovní dny.

3.1.7 Koncepce rozvoje cyklistiky ve Středočeském kraji na období 2024 - 2030

Identifikuje cyklistiku jako vhodný způsob rychlého a efektivního pokrytí první nebo poslední míle mezi domovem nebo pracovištěm a zastávkou veřejné dopravy. To zlepšuje celkovou efektivitu cestování a zkracuje dobu potřebnou na přesun mezi různými místy. Aby mohla cyklistická doprava plnit roli plnohodnotného způsobu dopravy, je potřeba zajistit její integraci do systému Pražské integrované dopravy (PID), a to jak na úrovni Středočeského kraje, tak na úrovni Hlavního města Prahy. Koncepce integraci cyklistické dopravy do systému dopravní obslužnosti regionu stanoví v rámci priority C a pro její naplnění ukládá Odboru veřejné mobility ve spolupráci s DSO, městy, obcemi, IDSK a KSÚS realizaci opatření:

- C.1 Začleňování cyklistické dopravy do systému PID (využití PID Lítačky k hrazení parkování kol v chráněných úložištích atd.)
- C.2 Budování cyklistické infrastruktury podporující intermodální provázanost cyklistické dopravy s ostatními druhy dopravy v regionu (budování chráněných úložišť kol, a nabíjecích stanic pro elektrokola v klíčových dopravních uzlech)

Nadregionální cyklotrasy směřující k budoucím nebo současným terminálům VHD:

- NR23 – konečná trasy metra D Depo Písnice
- NR21 – konečná tramvajové trati Sedlec, Terminál
- NR14 – stanice metra B Zličín a Stodůlky
- NR22 – stanice metra C Letňany

Součástí těchto terminálů je potřeba zajištění kvalitních B+R.

3.2 Projektování a objednávka železniční dopravy

3.2.1 Omezující faktory pro současnou nabídku železniční dopravy ve Středočeském kraji

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

Speciální pozornost si zasluhují 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 přepřehování 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 nehomogenita 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 vozidlového 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 nehomogenitu jízdního řádu,
- umožňuje zefektivnit využití souprav z hlediska nabízené kapacity

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 poptávkou. Vlivem demografického vývoje a restrukturalizace regionálního hospodářství již řada tratí svým stavem a určením neodpovídá současným potřebám a požadavkům cestujících. Řada tratí disponuje stále 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 a smysluplnosti takové subvence u 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 peněz, které může Středočeský kraj s ohledem na diskriminační nastavení rozpočtového určení daní vynakládat na zajištění regionální obslužnosti železniční dopravou, musí být poté tyto peníze 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 i nadále 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 efektivy 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 Plzeňským krajem na trati Rakovník – Kralovice.

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

3.2.2 Provozní koncepty

Rozsah dopravy a popis aplikovaných modelů jízdních řádů v rámci objednávky železniční dopravy jsou v této kapitole specifikovány ve dvou časových horizontech, ke kterým se jednotlivé provozní koncepty vztahují:

- Krátkodobý výhled – do roku 2030, je ohraničen platností tohoto dokumentu, u jednotlivých tratí Středočeského kraje popisuje aktuální přepravní nabídku s případnými návrhy řešení akutních dopravně-přepravních problémů, jejichž realizace již v tomto horizontu je podmínkou pro zamezení jejich další kumulace.
- Střednědobý výhled – za časovým horizontem roku 2030, obsahuje realizaci větších projektů v menší podrobnosti, a to zejména těch, které jsou odvislé od dokončení infrastrukturních projektů, které jsou nyní ve stadiu projektu či záměru a začátek jejich realizace se předpokládá nejpozději v roce 2035. 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 vozidlového parku a infrastruktury.

Trat' 010 Kolín – Pardubice – Česká Třebová

Osobní vlaky linky S10 Kolín – Přelouč (– Pardubice hl.n. – Choceň – Ústí nad Orlicí – Česká Třebová):

- Základní interval:
 - 60/120/120 minut s lokálními posíleními v přepravních špičkách
- Změna základní konstrukční polohy (mimo období přepravní špičky):
 - Kolín (na odjezdu L:45, na příjezdu S:15) – Pardubice hl.n. (na příjezdu S:30, na odjezdu L:30)
 - od prosince 2025 na základní konstrukční polohu: Kolín (na odjezdu L:45, na příjezdu S:15) – Přelouč (ve směru Pardubice S:30, zpět L:30) Pardubice hl.n. (na příjezdu S:45, na odjezdu L:15) vlivem změn časových poloh vlaků dálkové dopravy
 - prioritní návaznosti na rychlíkové linky R18 a R19 v Kolíně ve směru Praha

Předpoklad pokračování objednávky regionální drážní dopravy pod Pardubickým krajem i na území Středočeského kraje.

Rozsah objednávky a případné změny jsou koordinovány s Pardubickým krajem.

Trat' 011 Praha – Kolín

V přepravních špičkách pracovních dní je aplikován pásmový model jízdního řádu, který tvoří společný provoz osobních vlaků linky S1 v relaci Praha – Poříčany a spěšných vlaků linky R41 v relaci Praha–Poříčany – Kolín (– Kutná Hora), které zajišťují zastávkovou obsluhu v úseku Poříčany – Kolín.

V ostatních obdobích není linka R41 v provozu a obsluhu všech stanic a zastávek zajišťují osobní vlaky linky S1.

Spěšné vlaky linky R41 Praha – Poříčany – Kolín (– Kutná Hora):

- Zastavovací politika:
 - Praha hl.n. / Praha Masarykovo n., Praha-Libeň, Český Brod, Poříčany a dále ve všech stanicích a zastávkách
- Základní interval:
 - 30/-/- minut (v úseku Kolín – Kutná Hora hl.n. 60/-/-)
- Základní konstrukční polohy:
 - Praha – Český Brod – Poříčany X:00/X:30 – Kolín X:30/X:00 – Kutná Hora hl.n.

Osobní vlaky linky S1 Praha – Český Brod – Poříčany – Kolín:

- Základní interval:
 - Praha – Český Brod 15/30/30 minut

- Český Brod – Poříčany 30/60/60 minut
- Poříčany – Kolín -/60/60 minut
- Základní konstrukční polohy:
 - Praha – Poříčany X:00/X:30 – Kolín X:30
 - krátké návaznosti v železniční stanici Poříčany na spěšné vlaky Praha – Kolín ve špičkách pracovních dní

V úseku Praha – Úvaly je dále provozována linka S61 v objednávce hl. m. Prahy.

Střednědobý výhled

Bude sledováno nasazení nových elektrických kapacitních jednotek kategorie EMU400.

Bude sledováno rozšíření provozu pásmových spěšných vlaků v úseku Praha – Kolín – Kutná Hora město i do období přepravních sedel a víkendů a svátků v závislosti na možnostech nasazení nových vozidel a v souvislosti s tímto opatřením bude rovněž sledováno zkracování tras osobních vlaků Praha – Kolín o úsek Poříčany – Kolín.

Bude sledováno zavedení průjezdného modelu z trati 171 v závislosti na dokončení rekonstrukce Železničního mostu pod Vyšehradem (Výtoňský most).

V úseku Praha – Úvaly bude dále provozována linka S61 v objednávce hl. m. Prahy.

Trat' 012 Pečky – Bečváry, Bošice – Kouřim

Osobní vlaky linky S11 Pečky – Plaňany – Plaňany zastávka – Bošice – Kouřim:

- Základní interval:
 - v úseku Pečky – Bošice základní interval 60/120/120 minut s možnými lokálními posíleními v přepravních špičkách
 - v úseku Bošice – Kouřim v provozu pouze vybrané spoje
- Základní konstrukční polohy (mimo období přepravní špičky):
 - Pečky – Plaňany L:30 ve směru Kouřim, S:30 ve směru Pečky – Plaňany zastávka – Bošice – Kouřim
 - prioritní návaznosti na linky R41 a S1 v Pečkách ve směru do Prahy
 - v případě přetrvávající nízké přepravní poptávky může být provoz v relaci Pečky – Kouřim zcela zastaven a nahrazen v potřebné míře autobusovou či poptávkovou dopravou.

Trat' 014 Kolín – Ledečko

Osobní vlaky linky S18 Kolín – Uhlířské Janovice – Ledečko:

- Základní interval:
 - v úseku Kolín – Uhlířské Janovice: 60/120/120 minut
 - v úseku Uhlířské Janovice – Ledečko 120/120/120 minut
- Základní konstrukční polohy (mimo období přepravní špičky):
 - Kolín – Ratboř L:00 – Uhlířské Janovice – Ledečko S:00
 - prioritní návaznosti na rychlíkové linky R18 a R19 v Kolíně ve směru Praha

Střednědobý výhled

V souvislosti se zprovozněním vysokorychlostní tratě Praha – Světlá nad Sázavou a terminálu Kořenice – Bečváry se předpokládá zvýšení významu tratě navýšením rozsahu dopravy.

Trat' 020 Velký Osek – Hradec Králové

Vlaky linky V41 Kolín – Chlumec nad Cidlinou (– Trutnov):

- Základní interval:
 - 120/120/120 minut s možnými lokálními posíleními v přepravních špičkách nebo s vynecháním spojů
- Základní konstrukční polohy:
 - Chlumec nad Cidlinou L:30 ve směru Trutnov, S:30 ve směru Kolín

Aktuálně je sledován provoz linky z důvodu dlouhodobě nízké přepravní poptávky.

Rozsah objednávky a případné změny jsou koordinovány s Královéhradeckým krajem

Trat' 028 Chlumec nad Cidlinou – Křinec

Osobní vlaky linky V51 (Lomnice nad Popelkou – Stará Paka -) Chlumec nad Cidlinou – Městec Králové:

- Základní interval:
 - 60/120/240 minut
- Základní konstrukční polohy (mimo období přepravní špičky):
 - Chlumeck nad Cidlinou L:30 ve směru Městec Králové, S:30 ve směru Stará Paka
 - provoz s časovými polohami dle návazností v uzlu Chlumeck nad Cidlinou na linku R10

V úseku Městec Králové – Chlumeck nad Cidlinou předpoklad pokračování objednávky drážní dopravy pod Královéhradeckým krajem.

Rozsah objednávky a případné změny jsou koordinovány s Královéhradeckým krajem.

Trat' 060 Poříčany – Nymburk

Osobní vlaky linky S12 Poříčany – Nymburk,

- Základní interval:
 - 60/60/60 minut s lokálními posíleními v přepravních špičkách
- Základní konstrukční poloha:
 - Poříčany X:00 – Nymburk hl.n.
 - krátké návaznosti v Poříčanech na spěšné a osobní vlaky Praha – Poříčany – Kolín

V průběhu platnosti PDO možnost nasazení elektrických jednotek.

Trat' 061 Nymburk – Jičín

Osobní vlaky linky S21 Nymburk – Jičín:

- Základní interval:
 - Nymburk – Rožďalovice 60/60/120 minut
 - Rožďalovice – Jičín 60/120/120 minut
- Základní konstrukční polohy:
 - Nymburk hl. n. X:00 – Křinec X:30 – Rožďalovice – Bartoušov (o víkendech a mimo přepravní špičku pracovních dnů S:00, v přepravní špičce pracovních dnů i v L:00) – Jičín (o víkendech a mimo přepravní špičku pracovních dnů na příjezdu S:15, na odjezdu L:40, v přepravní špičce pracovních dnů i v L:15, resp. v S:40)
 - prioritní návaznosti z/na rychlíkovou linkou R10 ve stanici Nymburk hl. n.

Předpoklad objednávky regionální drážní dopravy pod Středočeským krajem i na území Královéhradeckého kraje.

Rozsah objednávky a případné změny jsou koordinovány s Královéhradeckým krajem.

Trat' 062 Nymburk – Mladá Boleslav

Osobní vlaky linky S31 Nymburk – Mladá Boleslav:

- Základní interval:
 - 120/120/120 minut s lokálními posíleními v přepravních špičkách
- Základní konstrukční polohy:
 - Nymburk hl. n. L:00 – Mladá Boleslav město S:00
 - prioritní návaznosti z/na rychlíkovou linkou R10 ve stanici Nymburk hl. n.

Střednědobý výhled

Po dokončení modernizace a elektrizace trati Nymburk – Nepřevázka a Mladá Boleslav město – Mladá Boleslav hl.n. a výstavbě Všejské a Bezděčinské spojky:

Spěšné vlaky Praha – Milovice – Čachovice – Mladá Boleslav město (– Mladá Boleslav hl.n.):

- Základní interval:
 - 60/60(60 minut)
- Základní konstrukční poloha:
 - Mladá Boleslav město v X:00

Osobní vlaky Nymburk hl.n. – Mladá Boleslav město (mimo hl.n.):

- Základní interval:
 - 60/120/120 minut s možným posílením
- Základní konstrukční poloha:
 - Nymburk hl.n. v X:30

Trať 063 Bakov nad Jizerou – Dolní Bousov

Bez předpokladu provozu pravidelné osobní dopravy v objednávce Středočeského kraje.

Trať 064 Mladá Boleslav – Lomnice nad Popelkou

Osobní vlaky linky S36 Mladá Boleslav – Mladějov v Čechách – Lomnice nad Popelkou:

- Základní interval:
 - v úseku Mladá Boleslav – Mladějov v Čechách 60/120/120 minut s možnými lokálními posíleními v přepravních špičkách a kvůli turistické poptávce
- Základní konstrukční polohy (mimo období přepravní špičky):
 - Mladá Boleslav hl.n. – Mladá Boleslav město L:30 – Dolní Bousov S:00 ve směru Mladějov v Čechách, L:00 ve směru Mladá Boleslav – Mladějov v Čechách S: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 Praha, Nymburk, 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.

Rozsah objednávky a případné změny jsou koordinovány s Královéhradeckým a Libereckým krajem.

Střednědobý výhled

Po dokončení modernizace a elektrizace traťového úseku Mladá Boleslav město – Mladá Boleslav hl.n. a výstavbě Bezděčinské spojky dojde ke zkrácení linky do trasy Mladá Boleslav město – Mladějov v Čechách (– Lomnice nad Popelkou).

Trať 070 Praha – Turnov

Změny od prosince 2025:

Úsek Praha – Všetaty.

Osobní vlaky linky S3 (na relaci Praha – Mělník):

- Základní interval:
 - 60/60/60 minut s lokálními posíleními v přepravních špičkách
- Základní konstrukční poloha:
 - Praha – Neratovice X:30 – Všetaty – Mělník

Spěšné vlaky linky R43 Praha – Mladá Boleslav:

- Základní interval:
 - 120/-/- minut, v provozu pouze ve špičkách pracovních dní
- Základní konstrukční poloha:
 - Praha – Neratovice L:00 - Mladá Boleslav

Úsek Všetaty – Mladá Boleslav hl. n. – Turnov.

Zastávkové vlaky linek S30 (Všetaty – Mladá Boleslav) a S35 (Mladá Boleslav – Turnov):

- Základní interval:
 - 120/120/120 minut s možnými lokálními posíleními v přepravních špičkách
- Základní konstrukční polohy:
 - Všetaty L:15 na příjezdu, S:45 na odjezdu – Mladá Boleslav hl. n. L:30 na příjezdu od Všetat, S:30 na odjezdu ve směru Všetaty
 - Mladá Boleslav město S:30 na příjezdu od Turnova, L:30 na odjezdu ve směru Turnov – Mladá Boleslav hl. n. – Bakov nad Jizerou S:00 – Turnov

Spěšné vlaky linky R43 Praha – Mladá Boleslav:

- Základní interval:
 - 120/-/- minut, v úseku Všetaty – Mladá Boleslav vedeny jako zastávkové
- Základní konstrukční poloha:
 - Praha – Neratovice L:00 – Mladá Boleslav hl. n.

Rozsah objednávky a případné změny jsou koordinovány s Libereckým krajem a Hlavním městem Prahou.

Střednědobý výhled

Od změny provozního konceptu ze strany Ministerstva dopravy (MiniDeal) je plánováno nahrazení linky R43 v úseku Praha - Mladá Boleslav linkou R24 Praha – Mladá Boleslav – Česká Lípa – Rumburk ve výsledném prokladu s linkou R21 v úseku Praha – Mladá Boleslav na interval 60 min.

Dokončení stavby modernizace traťového úseku výh. Skály – Praha-Čakovice bude mít vliv na zkrácení jízdních dob a stabilitu provozního konceptu. Nedojde však k jeho zásadním změnám. K těm dojde až po dokončení modernizace a elektrizace celé trati Praha – Neratovice – Všetaty.

Po dokončení modernizace a elektrizace traťového úseku Mladá Boleslav město – Mladá Boleslav hl.n. a výstavbě Ptácké (Dalovické) spojky dojde k vedení vlaků Mladá Boleslav město – Turnov mimo ŽST Mladá Boleslav hl.n.

Plánováno nasazení vozidel BEMU na relaci Praha – Všetaty – Mělník.

Posílení linky S3 v úseku Praha – Neratovice v období špiček pracovních dní (2 spoje / hod.), ráno ve směru Praha a odpoledne směr Neratovice.

Po modernizaci tratě plánovaný interval linky S3: 30/60/60 minut a linky R43: 30/60/60.

Trat' 072 Ústí nad Labem – Lysá nad Labem

Osobní vlaky linky S32 Ústí nad Labem – Lysá nad Labem:

- Základní interval:
 - 120/120/120 minut s lokálními posíleními v přepravních špičkách

Provozní koncept ukotven požadavky Ústeckého kraje na dosažení taktového uzlu Ústí nad Labem v S:00. Snahou bude zkvalitnit přestupní vazby v železniční stanici Lysá nad Labem, zejména ve směrech Praha a Nymburk (v souvislosti s případným zkrácením jízdních dob v úseku Ústí nad Labem – Lysá nad Labem v souvislosti s nasazením dynamičtějších vozidel).

- Základní konstrukční polohy:
 - Ústí nad Labem S:00 – Mělník L:00 – Lysá nad Labem

Osobní vlaky linky S3 Praha – Všetaty – Mělník (od prosince 2025):

- Základní interval:
 - 60/60/60 minut s možnými odchylkami v ranní špičce

Případné úpravy provozního konceptu v reakci na eventuální změny v provozním konceptu dálkové dopravy (na tratích 070 a 072).

Rozsah objednávky a případné změny jsou koordinovány s Ústeckým krajem.

Trat' 074 Čelákovice – Neratovice

Osobní vlaky linky S23 Čelákovice – Neratovice:

- Základní interval:
 - v úseku Čelákovice – Brandýs nad Labem 60/60/60 minut s možnými lokálními posíleními v přepravních špičkách
 - v úseku Brandýs nad Labem – Neratovice 60/120/120 minut
- Základní konstrukční polohy:
 - Čelákovice X:30 – Brandýs nad Labem X:00 – Neratovice S:30 na příjezdu, L:30 na odjezdu (mimo přepravní špičku)

Případná možnost úpravy časových poloh spojů v reakci na aktuální provozní koncepty na tratích 070 a 232.

Střednědobý výhled

Je sledována možnost implementace systému vlakotramvajů s rozšířením provozu.

Trat' 076 Mělník – Mladá Boleslav

Zajištění zejména víkendového rekreačního provozu linky S33 v přibližném rozsahu 4 párů vlaků v zimním období a 6 párů vlaků v letním období s jízdním řádem dle požadavků obcí, s možností zajištění dopravy v menším rozsahu i ve dnech předcházejícím dnům volna. V případě přetrvávající nízké přepravní poptávky může být provoz zcela zastaven a nahrazen v potřebné míře autobusovou či poplávkovou dopravou.

Trat' 080 Mladá Boleslav – Jedlová (- Rumburk)

Osobní vlaky linky L4 Mladá Boleslav – Česká Lípa – Jedlová (-Rumburk):

- Základní interval:
 - 120/120/120 minut s možnými lokálními posíleními nahrazujícími chybějící spoje rychlíkové linky R22
- Základní konstrukční polohy:
 - Mladá Boleslav – Okna S:00 – Česká Lípa L:30 ve směru Mladá Boleslav, S:30 ve směru Rumburk

Případné úpravy stávajícího provozního konceptu v reakci na možné změny v provozním konceptu dálkové dopravy.

Předpoklad objednávky regionální drážní dopravy pod Libereckým krajem i na území Středočeského kraje.

Rozsah objednávky a případné změny jsou koordinovány s Libereckým krajem.

Střednědobý výhled

Od změny provozního konceptu ze strany Ministerstva dopravy (MiniDeal) je plánováno nahrazení linky L4 v úseku Mladá Boleslav – Česká Lípa – Rumburk linkou R24 Praha – Mladá Boleslav – Česká Lípa – Rumburk ve výsledném prokladu s linkou R22 v úseku Mladá Boleslav – Česká Lípa – Rumburk na interval 60 min.

Po dokončení modernizace a elektrizace traťového úseku Mladá Boleslav město – Mladá Boleslav hl.n. a výstavbě Ptácké (Dalovické) spojky dojde k vedení vlaků Mladá Boleslav město – Česká Lípa (– Rumburk) mimo ŽST Mladá Boleslav hl.n.

Trat' 090 Kralupy nad Vltavou – Ústí nad Labem

Osobní vlaky linky S4/U4:

- Základní interval:
 - 60/120/120 minut s lokálním posílením v úseku Kralupy nad Vltavou – Vraňany
- Základní konstrukční polohy:
 - uzel Kralupy nad Vltavou v X:15 a X:45

Se začátkem platnosti jízdního řádu 2029/2030 se předpokládá změna provozního konceptu se zavedením pásmového jízdního řádu. Spěšné vlaky linky R44/U4 Praha – Kralupy nad Vltavou – Ústí nad Labem:

- Zastavovací politika:
 - Praha Masarykovo n., Praha-Podbaba, Libčice nad Vltavou, Kralupy nad Vltavou a dále ve všech stanicích a zastávkách
- Základní interval:
 - 30/60/60 minut v úseku Praha – Kralupy nad Vltavou
 - 60/120/120 minut v úseku Kralupy nad Vltavou – Ústí nad Labem s lokálním posílením v úseku Kralupy nad Vltavou – Vraňany
- Základní konstrukční polohy:
 - Praha – Kralupy nad Vltavou X:30
 - Lovosice X:30
 - Ústí nad Labem X:00

Trat' 091 Praha – Kralupy nad Vltavou

Osobní vlaky linky S4:

- Základní interval:
 - 30/30/30 minut s posílením v ranní špičce ve směru do Prahy

- Základní konstrukční polohy:
 - Kralupy nad Vltavou v X:15 a X:45

V úseku Praha – Roztoky u Prahy je dále provozována linka S49 v objednávce hl. m. Prahy:

- Základní interval:
 - 30/30/60 minut
- Základní konstrukční polohy:
 - Praha-Libeň v X:00 a X:30

Se začátkem platnosti jízdního řádu 2029/2030 se předpokládá změna provozního konceptu se zavedením pásmového jízdního řádu. Spěšné vlaky linky R44 Praha – Kralupy nad Vltavou – Ústí nad Labem:

- Zastavovací politika:
 - Praha Masarykovo n., Praha-Podbaba, Libčice nad Vltavou, Kralupy nad Vltavou a dále ve všech stanicích a zastávkách
- Základní interval:
 - 30/60/60 minut v úseku Praha – Kralupy nad Vltavou
 - 60/120/120 minut v úseku Kralupy nad Vltavou – Ústí nad Labem s lokálním posílením v úseku Kralupy nad Vltavou – Vraňany
- Základní konstrukční polohy:
 - Praha – Kralupy nad Vltavou X:30
 - Lovosice X:30
 - Ústí nad Labem X:00

Osobní vlaky linky S4 Praha – Kralupy nad Vltavou:

- Základní interval:
 - 30/30/30 minut
- Základní konstrukční polohy:
 - Kralupy nad Vltavou v X:15 a X:45

Trat' 092 Neratovice – Kralupy nad Vltavou

Osobní vlaky linky S43 Kralupy nad Vltavou – Neratovice:

- Základní interval:
 - 60/120/120 minut s možnými lokálními posíleními v přepravních špičkách
- Základní konstrukční polohy (mimo období přepravní špičky):
 - Kralupy nad Vltavou S30 na příjezdu, L:30 na odjezdu
 - Neratovice S:00
 - prioritní návaznosti z/na rychlíkovou linkou R21 ve stanici Neratovice

V případě realizace předpokládané elektrizace tratě očekáváno nasazení elektrických jednotek.

Trat' 093 Kralupy nad Vltavou – Kladno

Osobní vlaky linky S45:

- Základní interval:
 - 60/120/120 minut
- Základní konstrukční poloha:
 - Otavice v X:00

V úseku Kladno – Kladno-Ostrovec (- Kladno-Dubí) dále provozovány vlaky linek R45 a S5 směr Praha (viz trať 120).

Se začátkem platnosti jízdního řádu 2029/2030 a s předpokládanou změnou provozního konceptu na trati 091 (zavedení pásmového jízdního řádu) dojde ke změně konstrukčních poloh linky S45: Kladno X:45/X:15 – Kladno-Dubí X:00 – Kralupy nad Vltavou X:30. V případě realizace předpokládané elektrizace tratě očekáváno nasazení elektrických jednotek.

Střednědobý výhled

Dokončení stavby modernizace traťového úseku Kladno – Kladno-Ostrovec v roce 2025 mělo pouze 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 2030, protože v úseku Kladno – Kladno-Ostrovec (– Kladno-Dubí) budou dále provozovány přímé vlaky směr/ze směru Praha.

Středočeským krajem je sledován cílový provozní koncept se zavedením linky S53 v trase Kladno – Kralupy nad Vltavou – Neratovice – Mělník v intervalu 60/60/60 minut.

Trat' 094 Vraňany – Lužec nad Vltavou

Bez předpokladu provozu pravidelné dopravy v objednávce Středočeského kraje.

Trat' 095 Vraňany – Zlonice

Osobní vlaky linky U22:

- Základní interval:
 - Vraňany – Horní Beřkovice v pracovní dny 60/120 minut s vynechávkami v dopoledním sedle, o víkendu a ve svátky jen vybrané spoje
 - Horní Beřkovice – Straškov celotýdenně jen vybrané spoje
- Základní konstrukční poloha:
 - 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 zachování objednávky drážní dopravy Ústeckým krajem i na území Středočeského kraje.

Trat' 110 Kralupy nad Vltavou – Louny

Osobní vlaky linky S40/U40:

- Základní interval:
 - Kralupy nad Vltavou – Slaný 30/60/60 minut s vynechávkami v přepravně slabších obdobích
 - Slaný – Louny jen vybrané spoje v časových polohách podle požadavku Ústeckého kraje a obcí
- Základní konstrukční poloha:
 - uzel Kralupy nad Vltavou v X:45 a X:15
 - prioritní návaznosti z/na rychlíkovou linkou R20 v Kralupech nad Vltavou ve směru Praha

Se začátkem platnosti jízdního řádu 2029/2030 a s předpokládanou změnou provozního konceptu na trati 091(zavedení pásmového jízdního řádu) dojde ke změně konstrukčních poloh: uzel Kralupy nad Vltavou v X:30 a X:00.

V případě přetrvávající nízké přepravní poptávky může být provoz v relaci Slaný – Louny zcela zastaven a nahrazen v potřebné míře autobusovou dopravou. V rámci dlouhodobého horizontu (období za platností tohoto PDO) však může dojít k výraznému navýšení potenciálu a také počtu spojů v této relaci, a to v případě realizace nového železničního spojení (Praha) – Kladno – Slaný.

Trat' 111 Kralupy nad Vltavou – Velvary

Osobní vlaky linky S44:

- Základní interval:
 - 60/60/60 minut s posílením v ranní špičce
- Základní konstrukční poloha:
 - uzel Kralupy nad Vltavou v X:15
 - prioritní návaznosti z/na rychlíkovou linkou R20 v Kralupech nad Vltavou ve směru Praha

Se začátkem platnosti jízdního řádu 2029/2030 a s předpokládanou změnou provozního konceptu na trati 091(zavedení pásmového jízdního řádu) dojde ke změně konstrukční polohy: uzel Kralupy nad Vltavou v X:30.

Trat' 120 Praha – Kladno – Rakovník

Úsek Praha – Kladno.

Spěšné vlaky linky R45 nebo R24:

- Základní interval:
 - 120/120/120 minut (v prokladu s rychlíky linky R24 na výsledný interval 60/60/60 minut)
 - s posilovými spoji ve špičkách pracovních dní ve špičkovém směru
- Základní konstrukční poloha:
 - Hostivice v X:30

Osobní vlaky linky S5:

- Základní interval:
 - 60/60/60 minut s posílením v ranní špičce
- Základní konstrukční poloha:
 - Kladno v X:30

Úsek Kladno – Rakovník.

Osobní vlaky linky S50:

- Základní interval:
 - 120/120/120 minut s posílením ve špičkách
- Základní konstrukční poloha:
 - Kladno L:15 na příjezdu, S:45 na odjezdu

Střednědobý výhled

Po dokončení modernizace úseku Praha-Veleslavín – Kladno (před dokončením novostavby tratě přes Letiště Václava Havla Praha).

Spěšné vlaky linky R45:

- Základní interval:
 - 30/60/60 minut
- Základní konstrukční polohy:
 - Kladno v X:30 a X:00

Osobní vlaky linky S5:

- Základní interval:
 - 60/60/60 minut
- Základní konstrukční poloha:
 - Kladno X:45 na příjezdu, X:15 na odjezdu

Osobní vlaky linky S50 v úseku Kladno – Rakovník:

- Základní interval:
 - 120/120/120 minut s posílením ve špičkách (ode dne zahájení platnosti smluv Ministerstva Dopravy s dopravci v dálkové dopravě, předpoklad 12/2029, interval 60/60/60 minut s posílením v ranní špičce ve směru do Kladna)
- Základní konstrukční poloha:
 - 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 linky R45:

- Základní interval:
 - 10-20/30/30 minut
- Základní konstrukční polohy:
 - Kladno v X:00 a X:30 (ve špičkách též X:15 a X:45)

Osobní vlaky linky S5:

- Základní interval:
 - 30/30/30 minut
- Základní konstrukční polohy:
 - Kladno v X:15 a X:45

Osobní vlaky linky S50 v úseku Kladno – Rakovník:

- Základní interval:
 - 120/120/120 minut s posílením ve špičkách (ode dne zahájení platnosti smluv Ministerstva Dopravy s dopravci v dálkové dopravě, předpoklad 12/2029, 60/60/60 minut s posílením v ranní špičce ve směru do Kladna)
- Základní konstrukční poloha:
 - Rakovník v X:00

Trat' 121 Hostivice – Podlešín

Osobní vlaky linky S54:

- Základní interval:
 - 60/- minut v pracovní dny, o víkendu a ve svátky jen vybrané spoje
 - v úseku Noutonice – Podlešín v provozu pouze vybrané spoje o víkendu a ve svátky
- Základní konstrukční poloha:
 - Hostivice v X:30
 - prioritní návaznosti z/na linky R24 a R45 v Hostivici

Střednědobý výhled: v případě vybudování odbočky z Lichocevske do Velkých Přílep možnost základního intervalu 30/- minut v pracovní dny , 60 minut o víkendech a o svátcích

Trat' 122 Praha – Hostivice – Rudná u Prahy

Osobní vlaky linky S65:

- Základní interval:
 - Praha – Hostivice 60/60/60 minut
 - Hostivice – Rudná u Prahy 60/120/120 minut
- Základní konstrukční poloha:
 - Hostivice v X:30
 - prioritní návaznosti z/na linky R24 a R45 v Hostivici

Dokončení modernizace ŽST Praha-Smíchov umožní výrazné zkrácení jízdních dob.

Střednědobý výhled

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

- Základní interval:
 - Praha – Hostivice 30/60/60 minut
 - Hostivice – Rudná u Prahy 60/120/120 minut
- Základní konstrukční polohy:
 - Praha-Zličín v X:30 a 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 navýšení počtu vlaků a nabízené kapacity.

Osobní vlaky linky S55 Praha-Smíchov – Hostivice – Letiště Václava Havla Praha – Praha-Veleslavín:

- Základní interval:
 - 60/60/60 minut
 - Praha-Smíchov – Hostivice v prokladu s linkou S65 na výsledný interval 30/30/30 minut

Osobní vlaky linky S65 Praha-Smíchov – Hostivice – Rudná u Prahy:

- Základní interval:
 - Praha-Smíchov – Hostivice 60/60/60 minut (v prokladu s linkou S55 na výsledný interval 30/30/30 minut)
 - Hostivice – Rudná u Prahy 60/120/120 minut

Trat' 124 Lužná u Rakovníka – Jirkov

Osobní vlaky linky U14:

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

V případě přetrvávající nízké přepravní poptávky může být provoz zcela zastaven a nahrazen v potřebné míře autobusovou dopravou.

Trat' 125 Krupá – Kolečovice

Bez předpokladu provozu pravidelné dopravy v objednávce Středočeského kraje.

Trat' 126 Most – Rakovník

Osobní vlaky linky U12:

- Základní interval:
 - 60/120/120 minut
- Základní konstrukční poloha:
 - Rakovník v X:00

Trat' 161 Rakovník – Bečov nad Teplou

Osobní vlaky linky S57:

- Základní interval:
 - Rakovník – Blatno u Jesenice 30/60/60 minut
 - Blatno u Jesenice – Bečov nad Teplou 120/120/120 minut
- Základní konstrukční polohy:
 - Rakovník v X:00 a X:30

Objednávka v relaci (Rakovník) - Jesenice – Žihle je v gesci jak Středočeského, tak i Plzeňského kraje.

Trat' 162 Rakovník – Kralovice u Rakovníka

Turistický provoz v podobě vybraných spojů linky S58 v pátky, o víkendech a ve svátcích podle požadavků Plzeňského kraje a obcí. V případě nezajištění financování ze strany Plzeňského kraje či obcí může dojít k úplnému zastavení provozu.

Trat' 170 Beroun – Plzeň – Klatovy

Osobní vlaky linky S70/P2 Beroun – Hořovice – Plzeň – (Klatovy):

- Základní interval:
 - Beroun – Hořovice 120/120/120 minut
 - Hořovice – Plzeň 60/120/120 minut
- Základní konstrukční polohy:
 - Beroun S:00 – Hořovice – Rokycany L:00 – Plzeň

Bude sledována možnost zkrácení intervalu na 60 minut ve špičkách pracovních dní i v úseku Beroun – Hořovice.

Předpoklad pokračování objednávky regionální drážní dopravy Plzeňským krajem i na území Středočeského kraje.

Rozsah objednávky a případné změny jsou koordinovány s Plzeňským krajem.

Trat' 171 Praha – Beroun

Osobní vlaky linky S7 Praha – Řevnice – Zadní Třebáň – Beroun:

- Základní interval:
 - Praha – Řevnice 10-20/30/30 minut
 - Řevnice – Beroun 30/30/30 minut s možností omezení v sedlech pracovních dní na 60 minut
- Základní konstrukční polohy:
 - Praha – Řevnice – Zadní Třebáň X:00 a X:00 – Beroun X:15 a X:15.

Střednědobý výhled

Bude sledováno nasazení nových elektrických kapacitních jednotek kategorie EMU400,

Bude sledováno zavedení průjezdného modelu z trati 011 v závislosti na dokončení rekonstrukce Železničního mostu přes Vltavu pod Vyšehradem,

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 (jeden pár ze šesti za hodinu pojede z technologických důvodů jen do Dobřichovic).

Trat' 172 Zadní Třeboň – Lochovice

Osobní vlaky linky S76 Zadní Třeboň – Liteň – Lochovice:

- Základní interval:
 - Zadní Třeboň – Liteň: 60/120/120 minut s možností lokálních posílení v období přepravních špiček
 - Liteň – Lochovice: 120/120/120 minut s možností lokálních posílení v období přepravních špiček a posílení provozu ve vybraných dnech s vyšší poptávkou cestujících (týdenní dojíždka)
- Základní konstrukční polohy:
 - Zadní Třeboň S:30 – Lochovice
 - Lochovice – Zadní Třeboň L:30 s výchyly dle denní doby a technologických možností jednokolejné trati
 - krátké návaznostmi v železniční stanici Lochovice směr Příbram.

Trat' 173 Praha – Rudná u Prahy – Beroun

Osobní vlaky linky S6 Praha – Rudná u Prahy – Beroun:

- Základní interval:
 - Praha – Nučice zastávka 30/60/60 minut
 - Nučice zastávka – Beroun 60/120/120 minut s možnými lokálními posíleními v období přepravních špiček
- Základní konstrukční polohy:
 - Praha-Smíchov X:45 – Beroun
 - Beroun – Praha-Smíchov X:15

Střednědobý výhled

Středočeský kraj požaduje prodloužení těchto osobních vlaků až do centra Prahy (železniční stanice Praha hl.n.) nejpozději po zkapacitnění úseku Praha-Smíchov – Praha hl.n. v závislosti na dokončení rekonstrukce Železničního mostu přes Vltavu pod Vyšehradem.

Po elektrizaci a modernizaci sledováno zavedení intervalu 15/30/30 minut v úseku Praha – Nučice zastávka a nasazení nových elektrických vozidel.

Trat' 174 Beroun – Rakovník

Osobní vlaky linky S75 Beroun – Rakovník:

- Nepravidelný interval:
 - 40-90/90-120/40-120 minut dle požadovaných návazností a technologických možností jednokolejné trati
 - V období rekreačního období možnost posílení provozu vyšším počtem spojů

Střednědobý výhled

Po ukončení optimalizace železniční stanice Rakovník a úpravě konceptu provozu na trati 120 Praha – Kladno – Rakovník v souvislosti s dokončením modernizace trati Praha – Kladno bude sledována možnost zpravidlení intervalů a základních konstrukčních poloh na trati 174.

Trat' 200 Beroun – Protivín

Osobní vlaky linky S60 Beroun – Březnice – Blatná – (Strakonice):

- Základní interval:
 - 120/120 minut s lokálním posílením v přepravních špičkách
- Základní konstrukční polohy:
 - Beroun L:00 – Březnice – Blatná
 - pravidelný proklad s linkou R26 v úseku Beroun – Březnice
 - prioritní návaznosti z/na rychlíkovou linkou R16 v Berouně ve směru Praha

Osobní vlaky linky S66 Březnice – Protivín:

- Základní interval:
 - 120/120 minut s lokálním posílením v přepravní špičce
- Základní konstrukční polohy:
 - stanoveny návaznostmi na linku S60 v Březnici a požadavky Jihočeského kraje
 - prioritní návaznosti z/na rychlíkovou linkou R11 v Protivíně ve směru České Budějovice

Objednávka koordinována s Jihočeským krajem.

Předpoklad pokračování společné objednávky regionální drážní dopravy s Jihočeským krajem, který objednává spoje v úseku Březnice – Strakonice.

Bude zvážena možnost zkrácení linky do trasy Zdice – Březnice – Blatná – (Strakonice) z důvodu zavedení ETCS v úseku Beroun – Zdice, aby mohly být na linku nadále nasazována vozidla bez ETCS.

Střednědobý výhled

Po elektrizaci tratě 200 plánována změna linkového vedení.

Osobní vlaky linky S60 - nově vedeny v trase Beroun – Březnice – Protivín (v úseku Březnice – Protivín nahradí stávající linku S66):

- Základní interval:
 - 120/120 minut s lokálním posílením v přepravních špičkách
- Základní konstrukční polohy:
 - Beroun L:00 – Březnice – Protivín
 - pravidelný proklad s linkou R26 v úseku Beroun – Protivín
 - prioritní návaznosti z/na rychlíkovou linkou R16 v Berouně ve směru Praha
 - prioritní návaznosti z/na rychlíkovou linkou R11 v Protivíně ve směru České Budějovice

Po elektrizaci budou na linku nasazeny elektrické jednotky o kapacitě přibližně 150 míst k sezení.

Předpoklad pokračování objednávky regionální drážní dopravy Jihočeským krajem i na území Středočeského kraje.

Rozsah objednávky a případné změny jsou koordinovány s Jihočeským krajem.

Trat' 203 Březnice – Strakonice

Osobní vlaky linky S60 Beroun – Březnice – Blatná – (Strakonice):

- Základní interval:
 - 120/120 minut s lokálním posílením v přepravních špičkách
- Základní konstrukční polohy:
 - Beroun L:00 – Březnice – Blatná
 - prioritní návaznosti z/na rychlíkovou linkou R16 v Berouně ve směru Praha

Objednávka koordinována s Jihočeským krajem.

Předpoklad pokračování společné objednávky regionální drážní dopravy s Jihočeským krajem, který objednává spoje v úseku Březnice – Strakonice.

Rozsah objednávky a případné změny jsou koordinovány s Jihočeským krajem.

Střednědobý výhled

V souvislosti s dokončením elektrizace tratě 200 plánována změna linkového vedení. Linka S60 bude nově vedena v trase Beroun – Březnice – Protivín. V úseku Březnice – Protivín nahradí stávající linku S66. Linka S66 bude nově zajišťovat obsluhu relace Březnice – Blatná – Strakonice s obdobnými parametry předcházející linky S60 na tomto úseku. Časové polohy budou stanoveny požadavky Jihočeského kraje.

Trat' 204 Březnice – Rožmitál pod Třemšínem

Bez předpokladu provozu pravidelné osobní dopravy v objednávce Středočeského kraje. Možnost provozu rekreačních forem dopravy.

Trat' 210 Praha – Vrané nad Vltavou – Čerčany, Vrané nad Vltavou – Dobříš

Osobní vlaky linky S8 Praha – Vrané nad Vltavou – Čerčany:

- Základní interval:
 - 60/120/120 minut s lokálními posíleními ve špičkách a pro rekreační poptávku
- Základní konstrukční polohy:
 - Praha – Vrané nad Vltavou X:30 – Jílové u Prahy X:00 – Týnec nad Sázavou X:30 – Čerčany

Střednědobý výhled

Bude sledováno nasazení nových bateriových elektrických multifunkčních jednotek, které budou využívat možnosti dobíjení v koncových úsecích linky a případně nově elektrizované úseky trati 210.

V závislosti na technologických možnostech jednokolejné trati bude sledováno zkrácení základního intervalu až na:

- 30/60/60 minut v úseku Praha – Davle
- 60/60/60 minut v úseku Davle – Čerčany

V souvislosti se zvažovaným rozšířením provozu spěšných vlaků linky R49 bude sledováno zlepšení návazností v Čerčanech mezi těmito vlaky a linkou S8.

Osobní vlaky linky S88 Praha – Vrané nad Vltavou – Dobříš:

- Základní interval:
 - Praha – Čisovice 60/120/120 minut s možností lokálních posílení v přepravních špičkách
 - Čisovice – Dobříš -/60–120 minut, v pracovní dny pouze vybrané spoje v časových polohách dle požadavku obcí a provozně-technických požadavků
- Základní konstrukční polohy:
 - Praha – Vrané nad Vltavou X:00 – Dobříš X:00

Rozsah provozu v úseku Mníšek pod Brdy – Dobříš bude dále zvažován v závislosti na přepravní poptávce, zajištění financování i možných alternativních provozně technických řešeních (například implementace systému vlakotramvají) s tím, že jednou z možností je i úplné zastavení provozu a jeho nahrazení v potřebné míře autobusovou dopravou.

Trat' 212 Čerčany – Světlá nad Sázavou

Úsek Čerčany – Zruč nad Sázavou.

Osobní a spěšné vlaky linky S80 (Praha -) Čerčany – Sázava – Ledečko – Kácov – Zruč nad Sázavou:

- Základní interval:
 - 120/120/120 minut s případnými lokálními posíleními ve špičkách pracovních dní a o víkendech v období rekreačního období
- Základní konstrukční poloha (mimo období přepravní špičky a o víkendech a svátcích v období rekreačního období):
 - Čerčany L:00 na příjezdu, L:15 na odjezdu – Sázava L:50 ve směru Ledečko, S:25 ve směru do Čerčan – Ledečko S:00 – Zruč nad Sázavou L:00
 - prioritní návaznosti na osobní vlaky linky S9 ze směru Praha a Benešov u Prahy

Úsek Zruč nad Sázavou – Světlá nad Sázavou.

Osobní vlaky linky S82 Zruč nad Sázavou – Ledeč nad Sázavou – Světlá nad Sázavou – Havlíčkův Brod:

- Základní interval:
 - 60/120/120 minut
- Základní konstrukční poloha (mimo období přepravní špičky pracovních dní a o víkendech a svátcích v období rekreačního období):
 - Zruč nad Sázavou L:00 – Ledeč nad Sázavou L:30 ve směru Havlíčkův Brod, S:30 ve směru do Zruče – Světlá nad Sázavou S:00 – Havlíčkův Brod S:20 na příjezdu, L:40 na odjezdu
 - sledovány krátké návaznosti na rychlíky ve směru Praha v železniční stanici Světlá nad Sázavou

Předpoklad pokračování objednávky regionální drážní dopravy pod Krajem Vysočina i na území Středočeského kraje.

Rozsah objednávky a případné změny jsou koordinovány s Krajem Vysočina.

Střednědobý výhled

Úsek Čerčany – Zruč nad Sázavou.

V návaznosti na případné změny provozního konceptu na trati 221 bude sledována základní konstrukční poloha (mimo období přepravních špiček pracovních dní a o víkendech a svátcích v rekreačním období) Čerčany: L:00 – Ledečko S:00 – Zruč nad Sázavou L:00, s možností návazností na pásmové spěšné vlaky linky R49 Praha – Benešov u Prahy v železniční stanici Čerčany.

Bude sledována varianta nasazení akutrolejových elektrických jednotek, které budou využívat možnosti dobíjení v železniční stanici Čerčany (elektrizovaná stanice nyní 3 kV DC, ve výhledu změna na 25 kV AC) a ve Zruč nad Sázavou s podmínkou vybudování dobíjecího bodu.

Trat' 220 Olbramovice – České Budějovice

Osobní vlaky linky S90 Olbramovice – Tábor:

- Základní interval:
 - 120/120/120 minut s možností lokálního posílení
- Základní konstrukční polohy:
 - Olbramovice S:45 – Votice – Tábor L:20; Tábor S:40 – Votice – Olbramovice L:15
 - prioritní návaznosti na rychlíkovou linkou R17 v Olbramovicích ve směru Praha
 - prioritní návaznosti na dálkovou linkou Ex7 v Táboře ve směru České Budějovice

Vývoj přepravní poptávky bude vyhodnocován s možným dopadem do rozsahu provozu.

Rozsah objednávky a případné změny jsou koordinovány s Jihočeským krajem,

Střednědobý výhled

Bude sledována možnost zrušení či zásadního omezení provozu linky S90 s částečným nahrazením spěšnými vlaky linky R49.

Spěšné vlaky linky R49 Praha – Benešov u Prahy – Votice (– Tábor):

- V úseku Olbramovice – Tábor vedeny vybrané spoje v období zvýšené přepravní poptávky.

Bude sledována možnost zvýšení rozsahu provozu linky R49 mezi Benešovem u Prahy a Tábořem až do základního intervalu 60/120/120 minut

Trat' 221 Praha – Benešov u Prahy

Osobní vlaky linky S9 (Milovice –) Praha – Čerčany – Benešov u Prahy:

- Základní interval:
 - Praha – Říčany 10-20/10-20/30 minut
 - Říčany – Strančice 10-20/30/30 minut
 - Strančice – Benešov u Prahy 30/30/30 s možným omezením v období se sníženou přepravní poptávkou
- Základní konstrukční polohy:
 - Praha – Strančice – Čerčany X:15 a X:45 – Benešov u Prahy s vloženými spoji Praha – Říčany/Strančice v pracovní dny
 - Průjezdny model vybraných vlaků z a do Milovic je aplikován v období přepravních špiček pracovních dnů dle kapacitních možností uzlu Praha a výsledků konstrukce grafikonu vlakové dopravy pro příslušné období jízdního řádu.

Bude sledována možnost zpravidelnění intervalů na 15 minut v pracovní dny mezi Prahou a Říčany/Strančicemi.

Spěšné vlaky linky R49 Praha – Benešov u Prahy – Tábor:

- Základní interval:
 - v úseku Praha – Benešov u Prahy: 60/-/- minut
 - V soboty, neděle a státní svátky vedeny jednotlivé spoje včetně rekreačních spojů z Čerčan pokračujících jako linka S80 do Zruče nad Sázavou
- Základní konstrukční polohy:

- Praha – Čerčany X:00 – Benešov u Prahy (– Votice – Tábor)

Střednědobý výhled

Bude sledována možnost zvýšení rozsahu provozu linky R49 mezi Prahou a Benešovem u Prahy až do základního intervalu 30/60/60 minut.

V návaznosti na infrastrukturní změny bude případně sledována možnost zavedení pásmového provozního konceptu linek R49 a S9.

Bude sledována možnost zvýšení rozsahu provozu linky S9 mezi Prahou a Říčany až do základního intervalu 10/10-20/30 minut.

Bude sledována možnost nových návazností na linky S8 a S80 v Čerčanech.

Trat' 222 Benešov u Prahy – Trhový Štěpánov

Osobní vlaky linky S99 Benešov u Prahy – Vlašim:

- Základní interval:
 - 60/60/60 minut
- Základní konstrukční polohy:
 - v pracovní dny Benešov u Prahy X:30 – Postupice – Vlašim v preferovaném směru přepravní špičky
 - v sobotu, neděli a státní svátky Benešov u Prahy X:15 – Postupice – Vlašim; Vlašim – Postupice – Benešov u Prahy X:45
 - prioritní návaznosti na rychlíkovou linkou R17 v Benešově u Prahy ve směru přepravních špiček (v ranním a dopoledním období ve směru Vlašim – Benešov u Prahy – Praha; v odpoledním a večerním období v opačném směru; o víkendu delší přestupní vazby v Benešově u Prahy)

V úseku Vlašim – Trhový Štěpánov bez předpokladu provozu pravidelné osobní dopravy v objednávce Středočeského kraje.

Trat' 223 Benešov u Prahy – Sedlčany

Osobní vlaky linky S98 Benešov u Prahy – Olbramovice – Sedlčany.

- Základní interval:
 - 60/120/120 minut
- Základní konstrukční polohy:
 - Benešov u Prahy X:30 – Štětkovice – Sedlčany s dílčími odchylkami dle denního období
 - prioritní návaznosti na rychlíkovou linkou R17 v Benešově u Prahy ve směru přepravních špiček (v ranním a dopoledním období ve směru Sedlčany – Benešov u Prahy – Praha; v odpoledním a večerním období v opačném směru)

Spěšné vlaky linky R49 Praha – Benešov u Prahy – Tábor.

- Vybrané spoje především ve špičkách pracovních dní jako doplňkové spojení.

Střednědobý výhled

Bude sledováno zkrácení linky S98 do trasy Olbramovice – Sedlčany s krátkými návaznostmi na linky R17 nebo R49 v Olbramovicích ve směru Praha a Tábor.

Bude sledována možnost zvýšení rozsahu provozu linky R49 mezi Benešovem u Prahy a Tábořem až do základního intervalu 60/120/120 minut.

Linka R49 může částečně nahradit linku S98 mezi Benešovem u Prahy a Olbramovicemi.

Trat' 230 Kolín – Havlíčkův Brod

Osobní vlaky linky S20 Kolín – Čáslav – Havlíčkův Brod:

- Základní interval:
 - 120/120/120 minut s možnými lokálními posíleními v přepravních špičkách v úseku Kolín – Čáslav
- Základní konstrukční poloha (mimo období přepravní špičky):
 - Kolín S:30 na odjezdu, L:30 na příjezdu – Čáslav S:00 – Havlíčkův Brod L:00

Spěšné vlaky linky R41 Praha – Kolín – Kutná Hora:

- Základní interval :
 - 60/-/ minut v úseku Kolín – Kutná Hora hl.n.
- Základní konstrukční poloha:
 - ranní špička -> Kolín X:00 ve směru Kutná Hora, X:30 ve směru Praha
 - odpolední špička -> Kolín X:30 ve směru Kutná Hora, X:00 ve směru Praha
 - popsaný stav je výsledkem kompromisu možností daných dostupnou kapacitou infrastruktury, cílem je širší uzel Kolín X:30 celodenně.
- Z důvodu oběhových souvislostí jsou do/z Kutné Hory prodlouženy i některé vybrané spoje linky S1.

Změna provozního konceptu při začátku platnosti jízdního řádu 2026/2027 s ohledem na změnu provozního konceptu rychlíkové linky R9 Praha – Havlíčkův Brod – Jihlava/Brno:

- Předpoklad rozšíření objednávky regionální drážní dopravy linky S20 pod Krajem Vysočina na území Středočeského kraje s předpokladem prodloužení těchto vlaků na relaci Kolín – Havlíčkův Brod – Jihlava
- Základní konstrukční poloha (mimo období přepravní špičky): Kolín L:15 na odjezdu, S:45 na příjezdu – Kutná Hora hl.n. – Čáslav – Havlíčkův Brod – Dobronín L:00 – Jihlava město
- Rozsah objednávky a případné změny na území Středočeského kraje jsou koordinovány s Krajem Vysočina.

Střednědobý výhled

Spěšné a osobní vlaky Praha – Kolín – Kutná Hora:

- Bude sledováno nasazení nových elektrických kapacitních jednotek kategorie EMU400,
- Bude sledováno rozšíření provozu pásmových spěšných vlaků v úseku Praha – Kolín – Kutná Hora i do období přepravních sedel a víkendů a svátků v závislosti na možnostech nasazení nových vozidel

Dokončení staveb modernizace v traťového úseku Kolín – Čáslav bude mít vliv na zkrácení jízdních dob a stabilitu provozního konceptu. Nedojde však k jeho zásadním změnám.

V případě realizace stavby modernizace a elektrizace traťového úseku Kutná Hora hl.n. – Kutná Hora město (Kutnohorský oblouk) dojde k prodloužení tras spěšných vlaků Praha – Kutná Hora hl.n. do železniční stanice Kutná Hora město.

Trat' 231 Lysá nad Labem – Kolín

V přepravních špičkách pracovních dní je aplikován polopásmový model jízdního řádu, který tvoří společný provoz osobních vlaků linky S2 v relaci Praha – Nymburk – Kolín, posilových spojů linky S2 v relaci Praha – Nymburk a spěšných vlaků linky R42 v relaci Praha – Nymburk – Kolín, které, společně s linkou S2, zajišťují zastávkovou obsluhu v úseku Nymburk – Kolín.

V ostatních obdobích není linka R42 v provozu a obsluhu všech stanic a zastávek zajišťují pouze osobní vlaky linky S2.

Spěšné vlaky linky R42 Praha – Lysá nad Labem – Nymburk – Kolín:

- Zastavovací politika:
 - Praha Masarykovo n. / Praha hl. n., Praha-Vysočany, Praha-Rajská zahrada, Lysá nad Labem, Nymburk hl.n. a dále ve všech stanicích a zastávkách
- Základní interval:
 - 60/-/ minut
 - sledována možnost rozšíření provozu až na 60/60/60 minut
- Základní konstrukční polohy:
 - Praha – Nymburk hl.n. X:30 – Kolín X:00

Osobní vlaky linky S2 Praha – Lysá nad Labem – Nymburk – Kolín:

- Základní interval:
 - v úseku Praha – Nymburk 30/60/60 minut
 - v úseku Nymburk – Kolín 60/60/60 minut

- Základní konstrukční polohy:
 - Praha – Nymburk hl.n. X:00 - Kolín X:30
 - prioritní návaznosti z/na rychlíkovou linkou R10 ve stanici Nymburk hl. n.

Spěšné, resp. osobní vlaky linky V41 Kolín – Velký Osek – Chlumeck nad Cidlinou (- Trutnov):

- Základní interval:
 - 120/120/120 minut s možnými lokálními posíleními v přepravních špičkách nebo s vynecháním spojů
- Základní konstrukční polohy:
 - Kolín – Chlumeck nad Cidlinou (poloha v Chlumci ve směru Trutnov L:30, zpět S:30)

Rozsah objednávky a případné změny jsou u linek R42 a S2 koordinovány s Hlavní městem Prahou a u linky V41 s Královéhradeckým krajem.

Trat' 232 Praha – Lysá nad Labem – Milovice

Spěšné vlaky linky R42 Praha – Lysá nad Labem – Nymburk – Kolín:

- Zastavovací politika na trati 232:
 - Praha Masarykovo n. / Praha hl. n., Praha-Vysočany, Praha-Rajská zahrada, Lysá nad Labem
- Základní interval:
 - 60/-/- minut
 - sledována možnost rozšíření provozu až na 60/60/60 minut
- Základní konstrukční polohy:
 - Praha – Nymburk hl. n. X:30 – Kolín X:00

Osobní vlaky linky S9 (Benešov u Prahy – Strančice -) Praha – Lysá nad Labem – Milovice:

- Základní interval:
 - 30/-/- minut v úseku Praha – Milovice (na tomto úseku v provozu jen ve špičkách pracovních dní)
- Základní konstrukční polohy:
 - v úseku Praha – Lysá nad Labem v prokladu se spoji linky S2

Osobní vlaky linky S22 Praha – Lysá nad Labem – Milovice:

- Základní interval:
 - Praha – Lysá nad Labem -/60/60 minut
 - Lysá nad Labem – Milovice -/30/30 minut
- Základní konstrukční polohy:
 - v úseku Praha – Lysá nad Labem v prokladu se spoji linky S2
 - vložené spoje relace Lysá nad Labem – Milovice mají v Lysé přestupní vazby se spoji linky S2

Osobní vlaky linky S2 Praha – Lysá nad Labem – Nymburk – Kolín:

- Základní interval:
 - Praha – Nymburk 30/60/60 minut,
 - Nymburk – Kolín 60/60/60 minut
- Základní konstrukční polohy:
 - Praha – Nymburk hl. n. X:00 – Kolín X:30

Rozsah objednávky a případné změny jsou koordinovány s Hlavní městem Prahou.

Střednědobý výhled

Po dokončení modernizace a elektrizace trati Nymburk – Nepřevázka a Mladá Boleslav město – Mladá Boleslav hl.n. a výstavbě Všejské a Bezděčinské spojky:

Spěšné vlaky Praha – Milovice – Čachovice – Mladá Boleslav město (– Mladá Boleslav hl.n.):

- Základní interval:
 - 60/60(60 minut
- Základní konstrukční poloha:

- Mladá Boleslav město v X:00

Osobní vlaky linky S9 (Benešov u Prahy – Strančice -) Praha – Lysá nad Labem – Milovice – (Milovice-Obora):

- Základní interval:
 - 30/60/60 minut
- Základní konstrukční poloha:
 - v úseku Praha – Lysá nad Labem v prokladu se spoji linky S2

Trat' 233 Čelákovice – Mochov

Bez předpokladu provozu pravidelné dopravy v objednávce Středočeského kraje.

Trat' 235 Kutná Hora – Zruč nad Sázavou

Osobní vlaky linky S28 Kutná Hora hl.n. – Kutná Hora město – Zbraslavice – Zruč nad Sázavou:

- Základní interval:
 - úsek Kutná Hora hl.n. – Zbraslavice: 60/120/120 minut, s lokálním posílením v úseku Kutná Hora hl.n. – Kutná Hora město ve špičkách pracovních dnů nebo v turisticky frekventovaných obdobích pro zajištění přípojí od a na vlaky v železniční stanici Kutná Hora hl.n.
 - úsek Zbraslavice – Zruč nad Sázavou: 120/120/120 minut
- Základní konstrukční polohy (mimo období přepravní špičky):
 - Kutná Hora hl.n. L:00 – Zbraslavice S:00 – Zruč nad Sázavou
 - prioritní návaznosti na rychlíkovou linku R9 v Kutné Hoře hl. n. ve směru Praha

Prodloužení vybraných spojů linky S28 o úsek Kutná Hora hl.n. – Kolín za účelem zajištění návazností ve směru do a z Prahy.

Střednědobý výhled

Osobní vlaky linky S28 Kutná Hora hl.n. – Kutná Hora město – Zbraslavice – Zruč nad Sázavou:

- Bude sledováno nasazení akutrolejových elektrických jednotek, které budou využívat možnosti dobíjení v železniční stanici Kutná Hora hl.n. (elektrizovaná stanice), ve Zruč nad Sázavou s podmínkou vybudování dobíjecího bodu a v případně realizace výstavby Kutnohorského oblouku také v úseku Kutná hora hl.n. – Kutná Hora město.

Spěšné vlaky linky R41 Praha – Kolín – Kutná Hora:

- V závislosti na realizaci výstavby Kutnohorského oblouku a elektrizaci úseku Kutná Hora hl.n. – Kutná Hora město bude sledováno prodloužení pásmových spěšných vlaků o tento úsek,
- Bude sledováno rozšíření provozu pásmových spěšných vlaků v úseku Praha – Kolín – Kutná Hora i do období přepravních sedel a víkendů a svátků.

Trat' 236 Čáslav – Třemošnice

Osobní vlaky linky S27 Čáslav – Třemošnice:

- Základní interval:
 - 120/120/120 minut s posílením v ranní přepravní špičce pracovních dnů
- Základní konstrukční polohy (mimo období přepravní špičky):
 - Čáslav – Žleby L:30 ve směru Třemošnice, S:30 ve směru do Čáslavi – Třemošnice
 - prioritní návaznosti na rychlíkovou linku R9 v Čáslavi ve směru Praha

Rozsah objednávky a případné změny jsou koordinovány s Pardubickým krajem.

3.2.3 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 – Staré Splavy (- Česká Lípa – Mikulášovice),
- Praha – Příbram – Březnice – Blatná,

- Praha – Nymburk (- Jičín)
- Posílení pravidelných spojů v relaci Praha – Čerčany – Zruč nad Sázavou.

Pakliže to finanční možnosti Středočeského kraje umožní, bude tato forma dopravy podporována i do budoucna.

3.2.4 Lokální tratě

Na všech lokálních tratích je průběžně a podrobně sledován vývoj přepravní poptávky a vyhodnocována efektivita vynaložených veřejných prostředků. V případech, kdy využití spojů nedosáhne udržitelné úrovně, bude aktivně hledán nejvhodnější způsob a podoba budoucí optimalizace dopravní obsluhy daného území. Tato optimalizace může zahrnovat různé scénáře, od úpravy časových poloh a rozsahu provozu až po jeho úplné zastavení a případné nahrazení jiným druhem veřejné dopravy. Rozhodnutí o případném omezení či zastavení provozu na některé z tratí tak nelze do budoucna vyloučit a bude vždy záviset na pečlivém zvážení všech relevantních faktorů, zejména pak na reálné a dlouhodobě prokazované poptávce ze strany cestujících.

V roce 2025 byla rozšířena analýza k zastavení provozu z roku 2021 (tratě 012, 062, 063, 064, 076, 094, 095, 162, 204, 210, 222 a 223), která poskytuje podklady pro informované rozhodnutí o dalším postupu. Cílem bylo zhodnotit potenciální dopady zastavení provozu.

Trat' 076 Mělník – Mladá Boleslav

Dopravní obslužnost

Stávající rozsah provozu byl stanoven dle dohody s dotčenými obcemi.

Provozní náklady

Od 12/2023 provoz výrazně omezen; dnes celoroční provoz o víkendu (zimní sezóna s cca 4 páry a letní sezóna s cca 6 páry, v letním období částečný provoz i v pátek – 1,5 páru).

Úspora vozidel

Zastavení osobní dopravy mezi Mělníkem a Mladou Boleslaví nepřinese úsporu žádného vozidla.

Nákladní doprava

Pravidelně je nákladním dopravcem ČD Cargo obsluhována dopravna Katusice od Mladé Boleslavi. Do Katusic je přibližně jednou týdně přepravováno hnojivo.

Turistický ruch

Trat' prochází oblastmi s významným turistickým potenciálem (Kokořínsko, Máchův kraj). Je využívána turisty a cyklisty. Je třeba zvážit dopady případného omezení provozu na dostupnost těchto oblastí a na místní podnikatele v cestovním ruchu.

Investice

V roce 2015 proběhla rekonstrukce úseku Mělník – Mšeno (obnova železničního svršku či výstavba nových nástupišť).

Trat' 110 úsek Slaný – Louny

Dopravní obslužnost

Zachován provoz v omezeném rozsahu 4 párů spojů celotýdenně. Výchozím impulsem požadavek dopravce na zachování spojů (byť ve formě soupravných jízd) do depa v Lounech v rozsahu 3 nebo 4 párů vlaků, kde probíhá provozní ošetření a údržba motorových vozů řady 809 a 810 a kam se naváží tyto motorové vozy z navazujícího úseku trati 110 do Kralup a z tratí 074, 092 a 111. Polohy spojů vzešly na základě domluvy s obcemi, které chtěly provoz zachovat, zrušené spoje nebyly nahrazeny autobusovou dopravou, která je oproti vlakové dopravě časově náročnější.

Financování

Je nutné zohlednit smluvní závazky a dopady případného omezení provozu na mezikrajskou spolupráci s Ústeckým krajem.

Úspora vozidel

Zastavením osobní dopravy v úseku Slaný – Louny by došlo k úspoře jednoho vozidla. Ovšem jen za předpokladu, že by neprobíhaly návozy motorových vozů do Loun k provozní údržbě. S plánovaným nasazením vozidel RS1 na výkony v této oblasti by mohlo vzniknout řešení, že tato potřeba využívání kapacit depa v Lounech zanikne a údržba bude prováděna jinde, informace od dopravce nebyla jednoznačně potvrzena.

Nákladní doprava

V úseku Slaný – Louny je nákladní doprava provozována pouze občasně nebo jako odklonová.

Budoucí potenciál

Obce podél trati usilují o vznik nových železničních zastávek, v případě realizace propojení Slaný – Kladno ve vazbě na novou infrastrukturu tratě Kladno – Praha by zvýšilo atraktivitu tratě.

Trat' 124 úsek Lužná u Rakovníka – Deštnice**Dopravní obslužnost**

Provoz nadále probíhá ve standardním režimu, na území Středočeského kraje se jedná o relativně krátký úsek, v rámci projektu „Čtyřmezí“ byl od 12/2023 rozšířen provoz z 3,5 páru v pracovní dny a ze 4 párů o víkendu na 6 párů celotýdenně, a přibýly i přímé spoje do a z Rakovníka. V případě utlumení provozu by vlaky od Žatce byly ukončeny pravděpodobně v Deštnici.

Financování

Je nutné zohlednit smluvní závazky a dopady případného omezení provozu na mezikrajskou spolupráci. Výraznou část provozu hradí obce v rámci ODORAK. Ústecký kraj a Die Länderbahn CZ s.r.o. váže smlouva o veřejných službách s účinností do posledního dne platnosti jízdního řádu 2028/2029 s určitým rozsahem provozu, a navíc dopravce v Rakovníku zbrojí a provazuje oběhy s tratí 126 (U12).

Úspora vozidel

Zastavením osobní dopravy mezi Deštnicí a Lužnou u Rakovníka pravděpodobně nedojde k úspoře žádného vozidla, jen by se prodloužily pobyty v Deštnici, kde by byly dlouhé obraty.

Nákladní doprava

Trat' 124 je v celé své trase pravidelně využívána nákladní dopravou. Po trati vozí dopravce SD (Severočeské doly) pravidelně těžké vlaky přepravující vápenec z lomů u Nučic do elektráren v Severních Čechách. Tato přeprava probíhá téměř každý den v týdnu včetně víkendů.

Trat' 162 Rakovník – Kralovice u Rakovníka**Dopravní obslužnost**

Od 12/2021 každodenní provoz zastaven a nahrazen pouze 1 párem sezónního víkendového rychlíku „Rakovnický rychlík“. Od 12/2023 byl „Rakovnický rychlík“ nahrazen 4 páry spojů dopravce DLB jezdící o víkendu celoročně. Od 12/2024 doplněn pátý pár víkendových spojů a další 1 pár v pátek.

Financování

Provoz hradí ODORAK a Plzeňský kraj, s tím že Plzeňský kraj se dobrovolně zavázal k úhradě větší části nákladů, než by mu příslušela dle km poměru, avšak se zastropováním částky. V roce 2025 ještě Středočeský kraj přispěl částkou cca 1 mil. Kč, od roku 2026 je financování plně v režii obcí a Plzeňského kraje.

Úspora vozidel

Zastavení osobní dopravy nepřinese úsporu žádného vozidla. Vlaky jsou zajištěny vozidly dopravce DLB, která by jinak během víkendu nebyla využita.

Nákladní doprava

Na trati probíhá občasná nákladní doprava. V Kralovicích dochází k nakládce dřeva a obsluze dopravcem ČD Cargo.

Budoucí potenciál

Plzeňský kraj zvažuje obnovení neprovozované části trati v úseku Kralovice – Mariánská Týnice (z iniciativy Plzeňského kraje a v souladu s uzavřeným memorandem s městem Kralovice a obcí Mladotice).

Trat' 210 úsek Čisovice / Mníšek pod Brdy – Dobříš**Dopravní obslužnost**

Od 12/2021 zásadní redukce provozu v pracovní dny (o víkendu v původním rozsahu). V pracovní dny provoz zajištěn v rozsahu 5 párů spojů (3 páry hrazeny obcemi).

Financování

Obce přispívají 2 900 000 Kč na provoz vlaků v úseku Čisovice – Dobříš nad rámec SDO.

Úspora vozidel

- 1 vozidlo, z oběhových důvodů nutnost zavedení dvou nových vlaků; jeden v ranní špičce z Vraného nad Vltavou do Čisovic a druhý v odpolední špičce z Čisovic do Prahy.

V Čisovicích ani Mníšku pod Brdy není možné nocovat z důvodu absence odstavných kolejí a zázemí pro personál.

Nákladní doprava

Trať je v celé trase pravidelně využívána nákladní dopravou. V ŽST Dobříš probíhá v poměrně velkých objemech nakládka dřeva vytěženého v oblasti Brd. Dopravce ČD Cargo obsluhuje stanici Dobříš obvykle 3x týdně.

Budoucí potenciál

V případě elektrizace trati z Prahy do Vraného, nebo vybudování dobíjecího bodu, se otevírá možnost nasazení bateriových jednotek (BEMU). Je třeba posoudit tento úsek v širším kontextu celé tratě 210 a s ohledem na vypracování studie „Potenciál železniční trati Dobříš – Praha“.

3.2.5 Vozidla

3.2.5.1 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 dopravu 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 elektrizace,
- 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 požadavků 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 vozidel palubní částí tohoto systému do stávajících vozidel řady 471 CityElefant a v této kapitole tak nebude dále popisována. Od ledna 2025 je již ve výhradním provozu se zabezpečovačem ETCS provoz na trati 011 v úseku Praha-Běchovice – Kolín.

3.2.5.2 Projekty obnovy vozidel realizované v minulém období

V rámci stávající smlouvy s majoritním dopravcem České dráhy, a. s. (dále jen ČD) po předchozím schválení v orgánech Středočeského kraje bylo pořízeno **22 ks nových třívozových elektrických jednotek** RegioPanter (EMU240) a **10 ks nových dvoučlánkových motorových jednotek** RegioFox (DMU120).

Tabulka 3.1: Nově pořízená vozidla

Jednotka	Počet ks	ETCS	Trakce	Kapacita	Oblast nasazení	Termín nasazení
DMU120 (řada 847)	10	ANO	Nezávislá (diesel)	cca. 120	S6 Praha – Rudná u P. – Beroun; S75 Beroun – Rakovník	2Q/2024

Jednotka	Počet ks	ETCS	Trakce	Kapacita	Oblast nasazení	Termín nasazení
EMU240 (řada 640.2)	22	ANO	Elektrická dvousystémová	cca. 230	S4 Praha – Ústí nad Labem; R41 Praha – Kolín (– Kutná Hora)	12/2024

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. „palubní částí“. S ohledem na značnou investici do této palubní 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 ještě většina. Z tohoto důvodu bylo nutné 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 hovořila pro obnovu regionálních vozidel ještě před uplynutím stávajícího kontraktu, byla a stále ještě je značná nejistota z hlediska rozvoje železniční infrastruktury, a to nejen v oblasti elektrizace 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 bylo 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 zasmulvněna a dodána patřičná vozidla. Z tohoto pohledu bylo 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 dokončení průběžného spouštění provozu zabezpečovacího 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 v tuto chvíli až na výjimky nemáme jistotu, že budou dokončeny významnější 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 byla **vybrána varianta prodloužení dopravních výkonů na regionálních tratích stávajícímu dopravci (ČD) do 12/2034**.

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 dočasně nahrazeny jejich modernizovanou nízkopodlažní verzí v podobě motorové jednotky řady 814.0 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 první etapy postupného nasazování jednotlivých typů vozidel je blíže specifikován v **Tabulce č. 3.2**. 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 RegioSpider na méně vytiženou trať apod.).

3.2.5.3 Aktuálně realizované projekty obnovy vozidel

V rámci stávající smlouvy s majoritním dopravcem České dráhy, a. s. (dále jen ČD) po předchozím schválení v orgánech Středočeského kraje byl uzavřen Dodatek na prodloužení dopravních výkonů na regionálních tratích stávajícímu dopravci (ČD) až do 12/2034. Díky tomuto řešení bylo možné začít s obnovou vozidel již v průběhu roku 2025 s pokračováním v letech 2026 a 2027 tak, aby nebyl do budoucna ohrožen provoz na těchto tratích s ohledem na postupnou implementaci ETCS. Součástí této etapy je **34 ks zánovních motorových vozů** RegioSpider (DMU70) a **28 ks nových dvoučlankových motorových jednotek** RegioFox (DMU120).

Tabulka 3.2: Nově pořizovaná vozidla

Jednotka	Počet ks	ETCS	Trakce	Kapacita	Předpokládaná oblast nasazení	Termín nasazení
DMU70 (řada 841.3)	34	ANO	Nezávislá (diesel)	cca. 70	trati 220, 222, 223 trati 012, 061, 064, 070	12/2025 12/2026
DMU120 (řada 847)	28	ANO	Nezávislá (diesel)	cca. 120	trať 070 (část výkonů) trati 070 (doplnění), 210	12/2025 12/2026

3.2.5.4 Připravované projekty obnovy vozidel na regionálních tratích

Uvedené počty vozidel by ale stále nepokryly objednávané výkony na regionálních tratích. Je tedy připravena další etapa obnovy vozidel na regionálních tratích se stávajícím dopravcem ČD a s prodloužením zajišťování dopravních výkonů až do 12/2034., jejíž obsahem je dalších **7 ks zánovních motorových vozů** RegioSpider (DMU70), **5 ks nových dvoučlankových motorových jednotek** RegioFox (DMU120) a také **10 ks nových dvouvozových elektrických jednotek** RegioPanter (EMU150).

Tabulka 3.3: Nově pořizovaná vozidla

Jednotka	Počet ks	ETCS	Trakce	Kapacita	Předpokládaná oblast nasazení	Termín nasazení
DMU70 (řada 841.3)	7	ANO	Nezávislá (diesel)	cca. 70	trati 110, 121, 122	12/2027
DMU120 (řada 847)	5	ANO	Nezávislá (diesel)	cca. 120	trať 212	12/2027
EMU150 (řada 650.2)	10	ANO	Elektrická dvousystémová	cca. 150	trať 060 trati 092, 093 trať 200	12/2029 12/2029 12/2029

3.2.5.5 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 standardních zadávacích řízení na dopravce, kteří zajistí dopravu elektrickými jednotkami na hlavních železničních tratích a to vč. zajištění provozu stávajícími jednotkami řady 471 „CityElefant“ a jednotkami řady 640.2 „RegioPanter“. Předpokládaný termín realizace smluvních kontraktů se předpokládá pro období 12/2029–12/2044 s tím, že u kontraktu zahrnujícího nákup nových vysokokapacitních elektrických jednotek kategorie EMU400 bude **délka smluvního období až do roku 2059**. Součástí příprav zadávacích řízení jsou vždy oficiální předběžné tržní konzultace, a to jak s výrobcí železničních kolejových vozidel i s dopravci, stejně tak jako je nedílnou součástí prověření legislativních možností a ekonomické výhodnosti. Získané informace jsou vždy vyhodnocovány a na základě nich je zvolena vhodná délka smluvního kontraktu (nejméně však na dobu 15 let). Z hodnocení ekonomických i technologických dopadů a souvislostí jednotlivých variant vyšlo **rozdělení výkonů na hlavních tratích do čtyř provozních souborů**, které vždy spojuje provozovaný typ vozidla. Předpokládané nasazení jednotlivých typů elektrických vozidel je blíže specifikováno v **Tabulce č. 3.4**.

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 bylo a je zajistit co nejhladší průběh samotných zadávacích řízení**, ale i dalších procesů, které po jejich skončení budou následovat. Součástí činnosti této pracovní skupiny jsou realizace a účast na oficiálních předběžných tržních konzultacích s relevantními výrobcí železničních vozidel, ale i samotnými dopravci.

Nové elektrické jednotky a jejich plánované nasazení

V rámci prvního zadávacího řízení bylo požadováno mj. pořízení zcela **nových dvousystémových elektrických jednotek o kapacitě minimálně 380 míst** k sezení, 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**.

Druhé výběrové řízení požadovalo zajištění provozu **novými akutrolejovými (bateriovými) dvousystémovými elektrickými jednotkami o kapacitě přibližně 145 míst** k sezení, které by obsloužily vybrané relace, na kterých nelze využít vozidla závislé trakce v celé délce trasy.

Tabulka 3.4: Předpokládané nasazení vozidel elektrické trakce na hlavních tratích k 12/2029 resp. až k 12/2030

Jednotka	Počet ks	ETCS	Trakce	Kapacita	Předpokládaná oblast nasazení	Termín nasazení
EMU400	60	ANO	Elektrická dvousystémová	cca. 380	tratě 011 (linka S1 Praha - Č. Brod) a 171 (linka S7 Praha – Beroun)	12/2029
					trať 120 (linky R45 a S5 Praha – Kladno a linka S55 Praha – Praha-LVH)	06/2029
					trať 011 (linky R41 Praha – Kolín – K. Hora a S1 Praha – Poříčany)	12/2030
BEMU145	22	ANO	Elektrická dvousystémová a nezávislá (bateriová)	cca. 145	trať 070 (linka S3 Praha – Mělník)	12/2029
					trať 210 (linky S8 Praha – Čerčany a S88 Praha – Čisovice)	12/2029
EMU300 (řada 471)	54	ANO	Elektrická jednosystémová	cca. 310	trať 221 (linka S9 Praha– Benešov u P.)	12/2029
					tratě 231/232 (linky R42 a S2 Praha – Nymburk – Kolín a linky S22 a S9 Praha – Milovice)	12/2029
EMU240 (řada 640.2)	22	ANO	Elektrická dvousystémová	cca. 230	trať 090/091 (linky R44 Praha – Ústí n/L. a S4 Praha – Kralupy n/Vlt.)	12/2029
					trať 220 (linka R49 Praha – Tábor)	12/2029

V **Tabulce 3.4** uvedené počty vozidel EMU400 odpovídají výchozímu stavu. V závislosti na vývoji poptávky mohou být aktivovány opční modely, které zajistí zkrácení intervalů nebo navýšení kapacity u vybraných spojů. Tyto modely počítají s navýšením počtu vozidel až na celkový počet 120 ks.

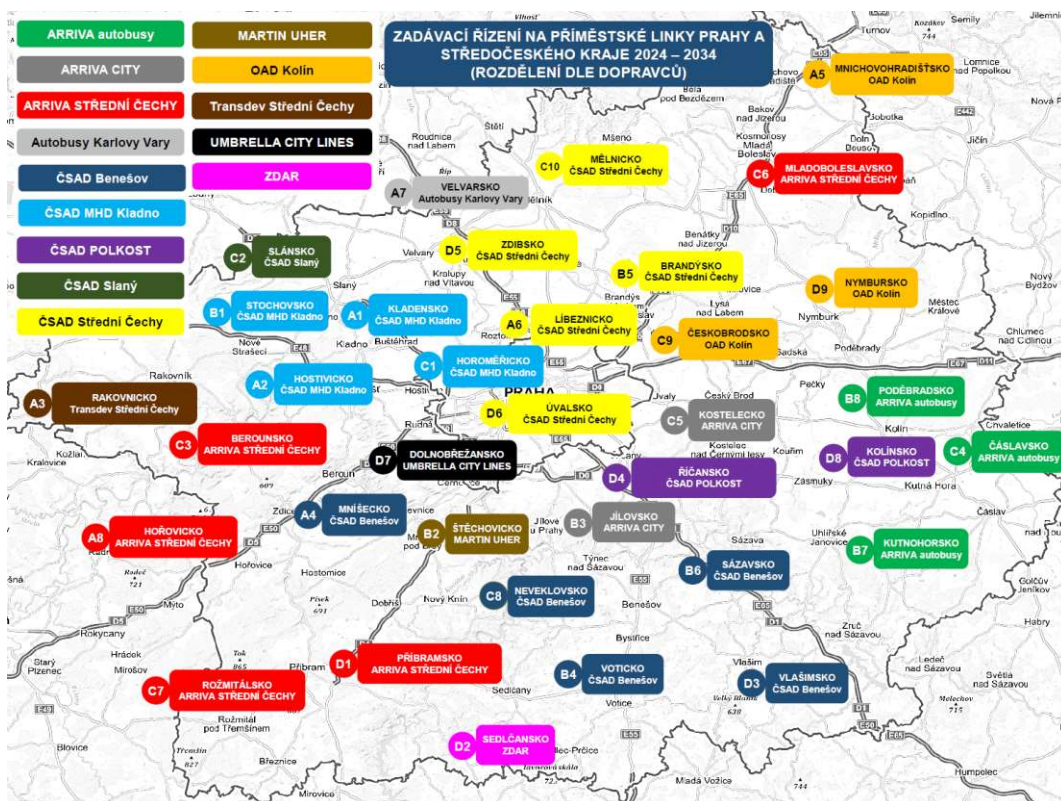
3.3 Projektování a objednávka autobusové dopravy

Středočeský kraj je pro účely projektování a objednávky autobusové dopravy rozdělen po realizovaných nabídkových řízeních na dopravce do 35 dílčích oblastí. Každá z těchto oblastí je spravována svým projektantem.

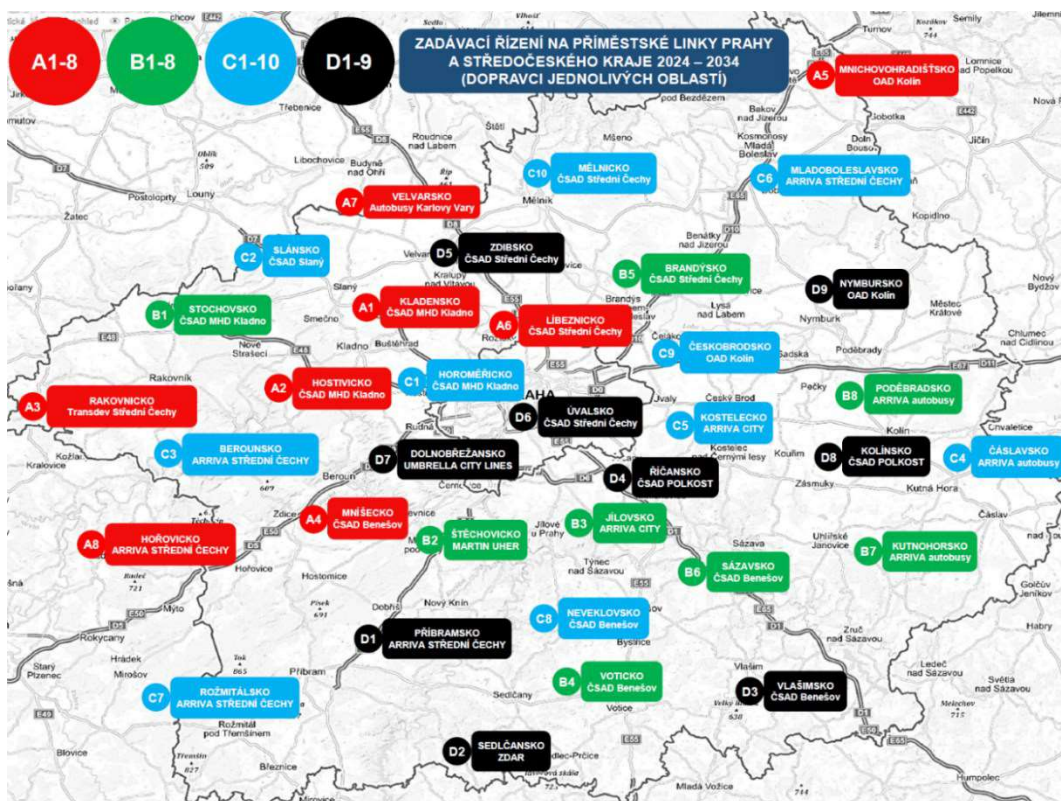
3.3.1 Výběrová řízení na nové autobusové dopravce pro období 2024–2034

Od prosince 2024 v rámci zadávacích řízení na autobusové dopravce pro období 2024–2034 je 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.

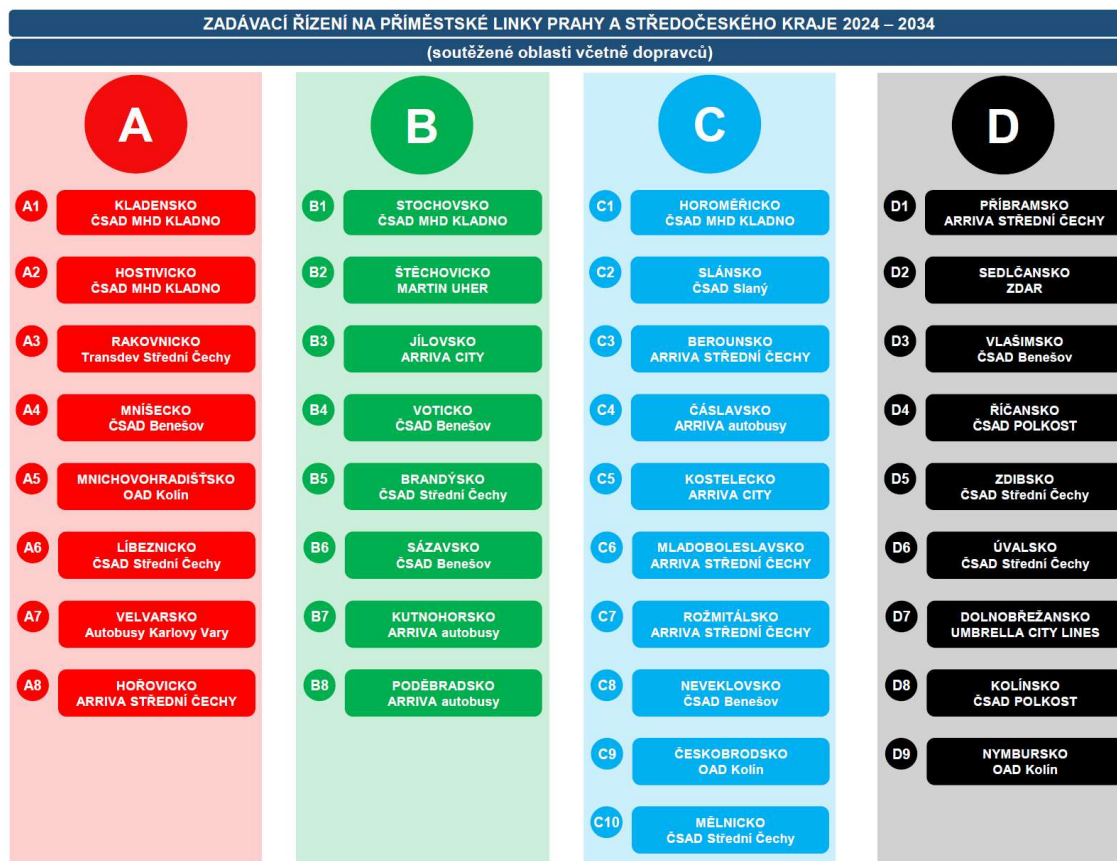
Obrázek 3.1: Schéma oblastí v rámci zadávacího řízení včetně dopravců



Obrázek 3.2: Přehled oblastí v rámci zadávacího řízení včetně dopravců



Obrázek 3.3: Schéma rozdělení dopravců v rámci zadávacího řízení



Obrázek 3.4: Přehled rozdělení dopravců v rámci zadávacího řízení



3.3.2 Přehled 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

Linky v oblasti

Denní výkony v km pro pracovní den, pracovní den prázdniny, sobotu a neděli **2025 + vývoj**

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

Vyhrazené změny

Obecná opce s možnými úpravami dopravního řešení

Uvedeny jsou pouze zásadnější změny, které předpokládají případné úpravy dopravních výkonů o více než 50 tis. km/ročně.

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	Zastávka BUS Praha,Nádraží Veleslavín; Praha,U Hangáru; Kladno,nám.Svobody; Kladno,autobusové nádraží; Smečno, Slaný,aut.nádr., Nová Ves, u dálnice			
Přestupní uzly BUS x VLAK	Zastávka BUS	Stanice / zastávka VLAK		
	Roudnice nad Labem,žel.st.	Roudnice nad Labem		
	Koleč,Zámek	Koleč		
	Kladno,Kübeck	Kladno-Švermov		
	Kladno,Nádraží	Kladno		
	Kladno,železniční zastávka město	Kladno město		
	Kněževes,U Nádraží	Středokluky		
	Pavlov,žel.zast.	Pavlov		
	Praha,Nádraží Veleslavín	Praha-Veleslavín		
	Zákolany	Zákolany,Zákolany,zast.		
Linky	Linka	Trasa		
	300	Praha,Nádraží Veleslavín – Smečno		
	322	Praha,Nádraží Veleslavín – Kladno,Autobusové nádraží		
	323	Praha,Nádraží Veleslavín – Želenice		
	324	Praha, Zličín – Kladno – Slaný		
	429	Praha,Nádraží Veleslavín – Unhošť,nám.		
	616	Kladno – Vinařice – Slaný		
	617	Kladno – Slaný – Roudnice nad Labem		
	621	Hostouň – Středokluky		
	624	Bratronice,Dolní Bezděkov – Družec – Kladno – Dřetovice		
	627	Smečno – Ledce – Slaný		
Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pracovní den	11 390	Sobota	5 214
	Prázdniny	10 624	Neděle	5 214
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	0	Midibus	0
	Standardní	18	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 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.
S ohledem na nárůst poptávky a dlouhodobou modernizaci železniční tratě Kladno – Praha byla tato změna uplatněna k 1.12.2024. Došlo k posílení linky 300 v úseku (Kladno) - Hřebeč – Buštěhrad – Praha – nárůst kilometrických výkonů na lince 300 činí cca 220 000 linkových km/rok, v souvislosti s opatřením se zvyšuje počet vozidel o 1x SdN vozu v pracovní dny.
3. 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.
4. Tato změna byla uplatněna k 1.12.2024. Počet vozidel však zůstal beze změny, došlo k navýšení cca 80 000 linkových km/rok.
5. V případě spuštění provozu na nově modernizované železniční trati Praha – Kladno včetně úseku do centra Prahy dojde k odstranění neefektivního souběhu linek 300, 322 a 323 v úseku Praha, Dlouhá Míle – Praha, Nádraží Veleslavin 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 429. Předpokládaný nárůst km výkonů linky 429 až 61 900 linkových km/rok, vypravení vozidel může vzrůst až o 1 standardní autobus.
7. 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.

A2 Hostivicko

Dopravce	ČSAD MHD Kladno a.s.	
Města s MHD	Kladno – systém MHD byl od 1. 9. 2022 vyřat 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 × BUS	Zastávka BUS Unhošť, nám.; Kladno, autobusové nádraží; Praha, Zličín	
Přestupní uzly BUS × VLAK	Zastávka BUS	Stanice / zastávka VLAK
	Hostivice, nádraží	Hostivice
	Hostivice, Ve Vílkách	Hostivice-U hřbitova
	Chýně, Nádraží	Chýně
	Jeneč, nádraží	Jeneč; Jeneč zast.
	Malé Přítočno, U Hrnčírny	Unhošť
Linky	Linka	Trasa
	214	Sobín – Bílá Hora
	306	Praha, Zličín – Hostivice – Kladno
	307	Praha, Zličín – Rudná – Kladno
	336	Praha, Zličín – Jeneč
	347	Praha, Zličín – Hostivice – Praha, Motal

	358	Praha, Zličín – Chýně – Rudná		
	957	Praha, Sídliště Řepy – Hostivice		
Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pracovní den	5 850	Sobota	2 440
			Neděle	2 440
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	0	Midibus	0
	Standardní	17	Třiosý (15 m)	0
	Kloubový	6		

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

1. 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 79 360 linkových km/rok, předpokládá se nárůst počtu vozů o 2 vypravené standardní vozy ve špičkách PD a 1 vůz v ostatních obdobích. Od termínu 31.8.2025 došlo v souvislosti s otevřením nové Svazkové školy k úpravě trasy a zastávek na území města Chýně na linkách 336 (včetně prodloužení vybraných spojů do Jenče) a 347. Nárůst vypravení o 1 Sd vůz a nárůst objemu kilometrických výkonů o 112 450 km / rok.
2. 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 58 370 linkových km/rok a nárůst 1 vypraveného kloubového vozu celotýdenně. Předpokládáný termín realizace prosinec 2029.

A3 Rakovnícko

Dopravce	Transdev Střední Čechy s. r. o.	
Města s MHD	Praha – plná integrace v systému PID Rakovník – systém samostatné MHD zanikl s integrací oblasti Rakovnícka v roce 2019, linky byly nahrazeny regionálními linkami PID	
Hlavní přestupní uzly BUS × BUS	Zastávka BUS Rakovník, aut. st.; Hořovičky; Lubenec, Pražská; Bochoř; Kralovice	
Přestupní uzly BUS × VLAK	Zastávka BUS	Stanice / zastávka VLAK
	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
	Pšovky	Pšovky
	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	Linka	Trasa		
	304	Praha, Kukulova/Vypich – Rakovník		
	305	Praha, Zličín – Karlovy Vary		
	404	Praha, Zličín – Rakovník – Kralovice – Manětín		
	415	Praha, Zličín – Kadaň		
	560	Rakovník – Kryry, Strojetic		
	561	Rakovník – Řeřichy – Kolečovice		
	562	Lubná – Rakovník – Olešná		
	563	Rakovník – Kounov – Mutějovice		
	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 – Mutějovice, Lhota pod Džbánem – Vinařice		
	760	Rakovník – Podbořany		
Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pracovní den	16 700	Sobota	5 971
			Neděle	6 004
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	0	Midibus	0
	Standardní	46	Třiosy (15 m)	7

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

1. Z důvodu zlepšení dopravní obslužnosti obsluhovaného území ve Středočeském kraji může být nárůst na lince 304 až o 122 880 linkových km/rok s dopadem na počet vypravovaného vozu o 1 více, z důvodu omezení platby SDO může být až o 333 120 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 331 000 linkových km/rok. V souvislosti se změnou dopravní obsluhy od 1.12.2024 došlo ke změně trasy linky 305, vypravení se zvýšilo o 3 Sd vozy v pracovních dnech a o 2 Sd vozy o víkendech, nárůst objemu kilometrických výkonů o 248 968 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 333 120 linkových km/rok bez dopadu na vypravovaný počet autobusů. Dále se zvažuje možnost prodloužení linky do Plzně (zejména z důvodu výstavby nových přeložek silnice I/27).
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 223 000 linkových km/rok. V souvislosti se změnou dopravní obsluhy došlo ke změně trasy linky 405 a zároveň se změnilo číselné označení na 415. Od 1. 12. 2024 došlo ke změně objemu kilometrických výkonů o -96 916 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 51 600 linkových km/rok.
6. 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 127 400 linkových km/rok.

7. Z důvodu zlepšení dopravní obslužnosti obsluhovaného území může být nárůst na lince 560 až o 76 800 linkových km/rok dopadem na počet vypravovaného vozu o 1 více.
8. 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 280 320 linkových km / rok s dopadem na počet vypravovaných vozů o 1 méně.
9. Z důvodu zlepšení dopravní obslužnosti obsluhovaného území (rozvoj města Rakovník) může být nárůst na lince 581 až o 51 600 linkových km/rok.
10. Z důvodu zlepšení dopravní obslužnosti obsluhovaného území a změny komunikační sítě s výstavbou dálnice D6 může být nárůst na lince 760 až o 105 600 linkových km/rok.

A4 Mníšecko

Dopravce	ČSAD Benešov s. r. o.			
Města s MHD	Praha – plná integrace v systému PID			
Hlavní přestupní uzly BUS × BUS	Zastávka BUS Mníšek p. Brdy, náměstí; Jíloviště, Cukrák; Dobříš, náměstí; Mníšek p. Brdy, Kaple			
Přestupní uzly BUS × VLAK	Zastávka BUS	Stanice / zastávka VLAK		
	Čisovice, Bojov, žel. st.	Bojov		
	Dobříš, žel. st.	Dobříš		
	Měchenice, rozc. k žel. st.	Měchenice		
	Mníšek p. Brdy, žel. zast. Rymaně	Rymaně		
	Praha, Smíchovské nádraží	Praha-Smíchov		
Linky	Linka	Trasa		
	314	Praha, Smíchovské nádraží – Davle – Nová Ves pod Pleší		
	317	Praha, Smíchovské nádraží – Mníšek pod Brdy – Dobříš		
	318	Praha, Smíchovské nádraží – Řitka		
	319	Praha, Smíchovské nádraží – Mníšek pod Brdy – Dobříš – Příbram		
	320	Praha, Smíchovské nádraží – Mníšek pod Brdy		
	334	Praha, Smíchovské nádraží – Psáry		
	338	Praha, Smíchovské nádraží – Hradištko, Pikovice		
	390	Praha, Smíchovské nádraží – Rabyně		
	449	Jíloviště – Čisovice – Mníšek pod Brdy		
	748	Bratřínov – Mníšek pod Brdy – Řitka		
	961	Praha, Smíchovské nádraží – Mníšek pod Brdy – Dobříš		
Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pracovní den	9 320	Sobota	4 650
			Neděle	4 366
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	0	Midibus	0
	Standardní	15	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 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.
3. 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. Od termínu 31.8.2025 v souvislosti s rozšířením dopravní obsluhy došlo k nárůstu vypravení o 1 Sd vůz a k nárůstu objemu kilometrických výkonů o 66 280 km / rok.

4. 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.
5. Od 1. 12. 2025 je připravováno posílení provozu linky 318 (s důrazem na koordinaci a posílení dopravy v oblasti Zbraslavi), které představuje nárůst objemu km výkonů o 521 400 km / rok a nárůst vypravení o 5 SdN vozů (cílový stav je nasazení KbN vozů).

A5 Mnichovohradištsko

Dopravce	OAD Kolín, s. r. o.			
Města s MHD	Mladá Boleslav – jednání o integraci do PID opět zahájena v roce 2025, předpokládaný termín začlenění do PID je září 2026 Praha – plná integrace systému PID			
Hlavní přestupní uzly BUS × BUS	Zastávka BUS Benátky n. Jiz., aut.st.; Brodce, sokolovna; Bakov n. Jiz., žel. zast.; Mladá Boleslav, aut.st.; Mnichovo Hradiště, nám.; Bezno; Sobotka, nám.; Kněžmost, nám.			
Přestupní uzly BUS × VLAK	Zastávka BUS	Stanice / zastávka VLAK		
	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	Linka	Trasa		
	315	Praha, Černý Most – Mladá Boleslav – Mnichovo Hradiště		
	345	Praha, Černý Most – Mladá Boleslav – Hodkovice nad Mohelkou – Liberec		
	425	Praha, Černý Most – Městec Králové – Trutnov – Pec pod Sněžkou		
	427	Mimoň – Ralsko – Mnichovo Hradiště – Mladá Boleslav		
	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 – Hlávce – Mnichovo Hradiště		
	727	Mnichovo Hradiště – Dolní Krupá – Rokytá		
	733	Mnichovo Hradiště – Loukovec – Sezemice – Vlastibořice – Turnov		
	734	Mnichovo Hradiště – Mohelnice nad Jizerou – Sezemice		
	738	Mnichovo Hradiště – Horní Bukovina – Mukařov, Vicmanov		
	767	Mladá Boleslav – Kropáčova Vrutice – Dolní Slivno		
	768	Benátky nad Jizerou – Dolní Slivno – Byšice		
	769	Mladá Boleslav – Doubravička – Chotětov		
Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pracovní den	11 753	Sobota	3 892
			Neděle	4 023

Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	0	Midibus	0
	Standardní	21	Tříosý (15 m)	15

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 563 040 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. 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 226 400 linkových km/rok. Vypravení vozidel Sd@N nebo SdN může poklesnout až o 2 v pracovní den. Předpokládaný termín realizace prosinec 2031.

Zvažuje se integrace linky 670365 Turnov – Žďár – Sobotka, která by přešla výhradně pod objednávku Středočeského kraje.

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 × BUS	Zastávka BUS Líbeznice II; Obříství, Štěpánský most; Mělník, aut. nádr.; Liběchov			
Přestupní uzly BUS × VLAK	Zastávka BUS Česká Lípa, aut. nádr. Liběchov, žel. st. Mělník, aut. nádr. Mělník, Mlázice Nový Bor, aut. nádr. Rumburk, žel. st.	Stanice / zastávka VLAK Česká Lípa hlavní nádraží Liběchov Mělník Mělník-Mlázice Nový Bor Rumburk		
Linky	Linka 348 349 369 396 400	Trasa Praha, Ládví – Obříství Praha, Ládví – Mělník, Mlázice Praha, Ládví – Štětí Praha, Víněň – Přezletice Praha, Střížkov – Mělník – Česká Lípa – Nový Bor – Varnsdorf – Rumburk		
Denní výkony	Typ dne Pracovní den	Km 12 330	Typ dne Sobota Neděle	Km 7 615 7 615
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu Minibus Standardní Kloubový	Počet vozů 0 0 17	Typ vozu Midibus Tříosý (15 m)	Počet vozů 0 19

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 181 110 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 107 008 linkových km/rok, předpokládá se nárůst počtu vozů ve špičkách PD o 2 vypravené vozy. Předpokládaný termín realizace prosinec 2025.
3. 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.

V průběhu IV. čtvrtletí 2025 se předpokládá zavedení noční linky 963 v trase Praha, Třebenická – Mělník.

Ve spolupráci objednatelů a dopravce je prověřováno nasazení EČV (EbKb) na linku 369.

A7 Velvarsko

Dopravce	AKV bus 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			
Hlavní přestupní uzly BUS x BUS	Zastávka BUS Velvary,nám; Nová Ves; Šlapanice; Žižice; Brandýsek, Nová Ves, u dálnice			
Přestupní uzly BUS x VLAK	Zastávka BUS		Stanice / zastávka VLAK	
	Kamenný Most,kříž.		Kamenný Most u Kralup nad Vltavou	
	Kladno,Kübeck		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	Linka	Trasa		
	593	Slaný – Hobšovice – Velvary		
	594	Slaný – Poštovice – Zlonice – Slaný		
	595	Velvary – Poštovice – Peruc		
	596	Velvary – Straškov-Vodochody		
	597	Velvary – Chržín,Budihostice		
	617	Kladno – Slaný – Roudnice nad Labem		
	620	Kladno – Třebusice – Kralupy nad Vltavou		
	623	Kladno – Třebusice – Velvary		
	626	Kladno – Knovíz – Velvary		
	857	Kralupy n. Vlt.,Velvarská – Kralupy n. Vlt.,obchodní centrum		
	Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne
Pracovní den		5 889	Sobota	1 532
Prázdniny		5 889	Neděle	1 532

Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	0	Midibus	11
	Standardní	10	Třiosý (15 m)	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 obsluhované. Jedná se o lokality: Minice, Nehošť, Hostibejk a severní část Lobečku. Obsluha bude řešena buď variantními trasami linky 857, nebo novou linkou. Předpokládaný nárůst km výkonů linky 857 či nové linky až 124 000 linkových km/rok, vypravení vozidel může vzrůst až o 2 autobusy kategorie midibus.
2. 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.

A8 Hořovicko

Dopravce	ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY, s.r.o.	
Města s MHD	Beroun – linky byly nahrazeny regionálními linkami PID, v rámci města platí jízdní doklad vyhlášený městem Beroun Příbram – linky byly nahrazeny regionálními linkami PID, v rámci města platí jízdní doklad vyhlášený městem Příbram	
Hlavní přestupní uzly BUS x BUS	Zastávka BUS 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	Zastávka BUS Beroun, autobusové nádraží Cerhovice, žel. zast. Dobříš, žel. st. Hořovice, žel. st. Hostomice, Radouš Hostomice, žel. st. Jince, žel. st. Jince, Rejkovice, žel. st. Lochovice, žel. st. Neumětely, žel. zast. Osov, žel. zast. Příbram, aut. nádr. Rokycany, aut. nádr. Stašov Vižina Zdice, rozc. k žel. st.	Stanice / zastávka VLAK Beroun Cerhovice Dobříš Hořovice Radouš Hostomice Jince Rejkovice Lochovice Neumětely Osov Příbram Rokycany Stašov Vižina Zdice
Linky	Linka	Trasa
	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 – Skřipel – Lážovice – Všeradice		
	639	Hořovice – Hostomice – Dobříš		
	640	Zdice – Hostomice – Čenkov		
	641	Beroun – Zdice – Hořovice		
	642	Hořovice – Praskolesy – Jince		
	643	Cerhovice – Hořovice – Křešín		
Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pracovní den	7 488	Sobota	1 719
	Prázdniny	7 066	Neděle	1 719
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	0	Midibus	11
	Standardní	18	Třiosý (15 m)	0

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 Beroun – linky byly nahrazeny regionálními linkami PID, v rámci města platí jízdní doklad vyhlášený městem Beroun			
Hlavní přestupní uzly BUS x BUS	Zastávka BUS 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	Zastávka BUS	Stanice / zastávka VLAK		
	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		
Linky	Linka	Trasa		
	365	Praha, Motol – Stochov, Náměstí		
	386	Praha, Zličín – Kladno, Autobusové nádraží		
	417	Praha, Zličín – Mšec		
	555	Kladno – Běleč – Zbečno – Roztoky – Nezabudice		
	600	Kladno – Nové Strašecí – Louny		
	618	Kladno – Kačice		
	619	Kladno – Lány – Třtice – Ročov		
	625	Kladno – Ruda – Rakovník		
	628	Kladno – Mšec – Řevničov		
Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pracovní den	12 115	Sobota	4 048
	Prázdniny	11 079	Neděle	4 048
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	0	Midibus	0
	Standardní	40	Třiosý (15 m)	0

B2 Štěchovicko

Dopravce	Martin UHER, spol. s r. o.			
Města s MHD	Praha – plná integrace v systému PID			
Hlavní přestupní uzly BUS × BUS	Zastávka BUS Štěchovice; Nový Knín; Praha, Smíchovské nádr.; Praha, Zbraslavské nám.; Dobříš, žel. st.; Dobříš, nám.; Korkyně			
Přestupní uzly BUS × VLAK	Zastávka BUS		Stanice / zastávka VLAK	
	Dobříš, žel. st.		Dobříš	
	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	
Linky	Linka	Trasa		
	338	Praha, Smíchovské nádraží – Hradištko, Pikovice		
	361	Praha, Smíchovské nádraží – Štěchovice – Dobříš		
	390	Praha, Smíchovské nádraží – Rabyně		
	437	Nový Knín – Nové Dvory – Štěchovice – Hradištko		
	439	Nový Knín – Chotilsko		
	440	Štěchovice – Štěchovice, Masečín		
	525	Nový Knín – Borotice – Nový Knín		
Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pracovní den	4 942	Sobota	896
			Neděle	896
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	0	Midibus	0
	Standardní	19	Třiosý (15 m)	0

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 × BUS	Zastávka BUS Jesenice; Jílové u Prahy, náměstí; Kamenice, Kult. dům; Týnec nad Sázavou, žel. st.; Benešov, Terminál; Nespeky; Neveklov			
Přestupní uzly BUS × VLAK	Zastávka BUS		Stanice / zastávka VLAK	
	Benešov, Terminál		Benešov u Prahy	
	Davle, Sázava		Davle	
	Jílové u Prahy, Borek		Jílové u Prahy	
	Senohraby, žel. st.		Senohraby	
Linky	Linka		Trasa	
	332		Praha, Budějovická – Neveklov	
	335		Praha, Budějovická – Kamenice	
	337		Praha, Budějovická – Benešov	
	339		Praha, Budějovická – Týnec nad Sázavou	
	362		Praha, Budějovická – Jílové u Prahy	
	441		Jílové u Prahy – Jílové u Prahy, Luka pod Medníkem	
	444		Davle – Jílové u Prahy – Kamenice	
	651		Nespeky – Pyšely – Senohraby – Hrusice	
	956		Praha, Budějovická – Jílové u Prahy	
Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pracovní den	8 324	Sobota	4 588
			Neděle	4 588
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	0	Midibus	0

	Standardní	15	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 69 680 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 163 056 linkových km/rok.
3. 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 104 160 km/rok. V pracovních dnech se celkově předpokládá nárůst až o 2 kloubová vozidla.
4. 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 81 840 km/rok. V pracovních dnech se celkově předpokládá nárůst až o 2 kloubová vozidla.

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 – plně integrována do PID, tarif MHD na všech linkách PID na území města	
Hlavní přestupní uzly BUS × BUS	Zastávka BUS Praha,Roztyly; Benešov,Terminál; Vlašim,žel.st.; Votice,aut.st.; Miličín; Bystřice,nám.; Tábor,aut.nádr.; Jindřichův Hradec,aut.nádr.	
Přestupní uzly BUS × VLAK	Zastávka BUS	Stanice / zastávka VLAK
	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
	Kosova hora,žel.st.	Kosova Hora
	Sedlčany,aut.st.	Sedlčany
	Střeziměř,železniční zastávka	Střeziměř
Linky	Linka	Trasa

	401	Praha, Roztyly – Jindřichův Hradec, aut.nádr.		
	451	Votice – Sedlec-Prčice – Borotín		
	452	Benešov – Mladá Vožice		
	459	Miličín – Mladá Vožice		
	519	Sedlčany – Votice		
	532	Votice, Beztahov – Jankov, Bedřichovice		
	550	Votice – Vlašim		
	553	Benešov – Jankov, Odlochovice		
	554	Benešov – Votice		
	556	Votice – Heřmaničky – Sedlčany		
	558	Olbramovice – Bystřice		
	566	Vojkov – Votice		
	568	Střeziměř – Miličín		
	569	Mezno – Miličín		
	569	Mezno – Miličín		
Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pracovní den	7 028	Sobota	2 026
	Prázdniny	6 934	Neděle	2 026
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	0	Midibus	6
	Standardní	15	Třiosý (15 m)	8

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

V rámci plánovaných změn linkového vedení a tarifní integrace na území jihočeského kraje (předpokládáno během roku 2026) však může dojít ke změně linkového vedení vybraných linek.

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 × BUS	Zastávka BUS 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 × VLAK	Zastávka BUS		Stanice / zastávka VLAK
	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	Linka	Trasa	
	346	Praha, Černý Most – Brandýs nad Labem-Stará Boleslav – Praha, Černý Most	
	367	Praha, Černý Most – Radonice – Brandýs nad Labem-Stará Boleslav	
	376	Praha, Letňany – Brandýs nad Labem-Stará Boleslav	
	378	Praha, Letňany – Jenštejn/ Radonice	
	379	Praha, Černý Most – Brandýs nad Labem-Stará Boleslav	
	413	Praha, Letňany – Ledčice – Litoměřice	

	477	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav – Mratín – Brandýs nad Labem-Stará Boleslav		
	478	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav – Kostelec nad Labem		
	655	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav – Čelákovice – Úvaly		
	657	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav – Odolena Voda		
	666	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav – Káraný		
	667	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav – Horky nad Jizerou		
	669	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav – Dřísy – Mečeříž		
	670	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav – Sudovo Hlavno – Mečeříž		
	671	Jenštejn – Přezletice – Záryby		
	876	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav – Neratovice		
	953	Praha, Lehovec – Brandýs nad Labem-Stará Boleslav		
Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pracovní den	10 166	Sobota	3 180
			Neděle	3 554
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	0	Midibus	0
	Standardní	25	Třiosý (15 m)	4
	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 300 000 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 160 000 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 60 000 linkových km/rok, nárůst počtu vozidel až o 1 standardní vůz.
4. V návaznosti na požadavky obcí může dojít k posílení provozu na linkách 669 a 670. Kilometrické výkony narostou až o 70 000 linkových km/rok, nárůst počtu vozidel až o 1 standardní vůz.
5. 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 70 000 linkových km/rok, nárůst počtu vozidel až o 1 standardní vůz.
6. V souvislosti s výstavbou nového obytného souboru v obci Mstětice může dojít k zavedení nové autobusové linky v trase Brandýs nad Labem-Stará Boleslav – Zápy – Mstětice. Kilometrické výkony narostou až o 260 000 linkových km/rok, nárůst počtu vozidel až o 3 standardní vozy.
7. 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 140 000 linkových km/rok, nárůst počtu vozidel až o 2 standardní vozy.
8. 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 – Zápy – Nehvizdy – Praha-východ. Kilometrické výkony narostou až o 340 000 linkových km/rok, nárůst počtu vozidel až o 4 standardní vozy.
9. 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 70 000 linkových km/rok, nárůst počtu vozidel až o 2 standardní vozy.
10. 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 80 000 linkových km/rok, nárůst počtu vozidel až o 1 standardní vůz.

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 – plně integrována do PID, tarif MHD na všech linkách PID na území města			
Hlavní přestupní uzly BUS x BUS	Zastávka BUS 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	Zastávka BUS	Stanice / zastávka VLAK		
	Benešov, Terminál	Benešov u Prahy		
	Čerčany, žel.st.	Čerčany		
	Český Šternberk	Český Šternberk zastávka		
	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	Linka	Trasa		
	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	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pracovní den	5 247	Sobota	1 414
	Prázdniny	5 247	Neděle	1 414
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	0	Midibus	0
	Standardní	24	Třiosý (15 m)	0

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

V tuto chvíli nejsou předpokládány zásadní úpravy dopravních výkonů, předpokládá se však reorganizace provozu linek 483, 790 a 793 v rámci vyhodnocení integrace Sázavska a Vlašimska. Linka 793 bude zrušena, linka 483 zkrácena do trasy Chocerady – Ostředek (– Sázava), částečně nahrazena novou linkou 789 Divišov – Tehov – Vlašim. Termín realizace nejdříve rok 2026. Pokles výkonu bude využit na jiné linky.

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 linek PID na území města Kutná Hora, od 1. 4. 2025 zůstala součástí MHD Kutná Hora pouze jedna linka, která je však smluvně zajištěna Středočeským krajem. Zvláštní jednotlivé jízdné je uznáváno na všech regionálních linkách PID na území města Kutná Hora			
Hlavní přestupní uzly BUS x BUS	Zastávka BUS 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	Zastávka BUS	Stanice / zastávka VLAK		
	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	Týniště		
	Malešov,žel.st.	Malešov		
	Sázava,aut.st.	Sázava		
	Starý Kolín	Starý Kolín		
	Zbraslavice,žel.st.	Zbraslavice		
	Zruč n.Sáz.,Sázavan	Zruč nad Sázavou zastávka		
	Malešov,žel.st.	Malešov		
Linky	Linka	Trasa		
	687	Uhlířské Janovice – Zbraslavice – Třebětín – Ledec nad Sázavou		
	771	Kácov – Rataje nad Sázavou – Sázava		
	773	Uhlířské Janovice – Úžice – Sázava		
	776	Zruč nad Sázavou – Vlastějovice – Zruč nad Sázavou		
	778	Zruč nad Sázavou – Bohdaneč – Zbraslavice		
	782	Kutná Hora – Žehušice – Horka I – Vrdy		
	783	Čáslav – Žehušice – Bernardov – Kutná Hora		
	784	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		
	805	Zruč nad Sázavou – Zbraslavice – Kutná Hora – Kolín		
Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pracovní den	5 845	Sobota	654
	Prázdniny	5 608	Neděle	654
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	0	Midibus	9
	Standardní	17	Třiosý (15 m)	0

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

V případě výstavby nového terminálu u městského nádraží v Kutné Hoře dojde ke změnám tras autobusových linek obsluhujících město Kutná Hora.

B8 Poděbradsko

Dopravce	ARRIVA autobusy a.s.
Města s MHD	Kolín – doprava zdarma, bez smluvní spolupráce s IDSK nebo ROPID Mladá Boleslav – jednání o integraci do PID opět zahájena v roce 2025, předpokládaný termín začlenění do PID je září 2026

	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, od 1. 4. 2025 zůstala součástí MHD Kutná Hora pouze jedna linka, která je však smluvně zajištěna Středočeským krajem. Zvláštní jednotlivé jízdné je uznáváno na všech regionálních linkách PID na území města Kutná Hora Nymburk – v rámci města platí jízdní doklad vyhlášený městem Nymburk			
Hlavní přestupní uzly BUS x BUS	Zastávka BUS Kolín,nádraží, Městec Králové,nám., Nymburk,hl.nádr., Poděbrady,žel.st., Rožďalovice,nám., Týnec nad Labem,nám.			
Přestupní uzly BUS x VLAK	Zastávka BUS	Stanice / zastávka VLAK		
	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		
	Mladá Boleslav,aut.st.	Mladá Boleslav město		
	Nepřevázka,křížovatka	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	Linka	Trasa		
	463	Městec Králové – Rožďalovice – Dobruška – Mladá Boleslav		
	533	Kutná Hora – Týnec nad Labem – Chlumeck nad Cidlinou		
	534	Kolín – Týnec nad Labem – Labské Chráčice		
	535	Kolín – Týnec nad Labem – Hlavečnick		
	536	Kolín – Býchory – Žiželice		
	537	Kolín – Býchory – Jestřábí 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		
	585	Jičín – Vršce – Kopidlo – Chroustov/Budčevy – Poděbrady		
	598	Poděbrady – Opočnice – Městec Králové – Chotěšice		
	599	Městec Králové – Dobšice		
Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pracovní den	7 936	Sobota	1 547
	Prázdniny	7 732	Neděle	1 668
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	0	Midibus	0
	Standardní	29	Třiosý (15 m)	0