

C1 Horoměřicko

Dopravce	ČSAD MHD Kladno a. s.			
Města s MHD	Kladno – systém MHD byl od 1. 9. 2022 vyňat ze systému PID z důvodu nepřistoupení Statutárního města Kladna ke smlouvě o zajišťování a financování dopravní obslužnosti se Středočeským krajem Kralupy nad Vltavou – systém samostatné MHD zanikl s integrací oblasti Mělnicka v roce 2016, linky byly nahrazeny regionálními linkami PID Praha – plná integrace v systému PID Slaný – systém samostatné MHD zanikl s integrací oblasti Slánska v roce 2018, linky byly nahrazeny regionálními linkami PID			
Hlavní přestupní uzly BUS × BUS	Zastávka BUS Velké Přílepy; Horoměřice			
Přestupní uzly BUS × VLAK	Zastávka BUS	Stanice / zastávka VLAK		
	Kralupy n. Vlt., Minice	Kralupy n. Vlt.-Minice		
	Kralupy n. Vlt., žel. st.	Kralupy n. Vltavou		
	Libčice n. Vlt., žel. st.	Libčice n. Vltavou		
	Libčice n. Vlt., žel. zast. Letky	Libčice n. Vltavou-Letky		
	Lichoceves, Noutonice, nádraží	Noutonice		
	Praha, Nádraží Podbaba	Praha-Podbaba		
	Praha, Sedlecký přívaz	Praha-Sedlec		
	Roztoky, nádraží	Roztoky u Prahy		
	Úholičky, žel. zast.	Úholičky		
Linky	Linka	Trasa		
	316	Praha, Bořislavka – Kralupy nad Vltavou		
	340	Praha, Dejvická – Roztoky, Levý Hradec		
	350	Praha, Dejvická – Kladno		
	356	Praha, Bořislavka – Statenice – Praha, Obchodní centrum Ruzyně		
	359	Praha, Suchbát – Roztoky		
	409	Praha, Suchbát – náměstí – Velké Přílepy – Úholičky		
	622	Kladno – Okoř – Velké Přílepy		
	858	Slaný – Koleč – Libčice nad Vltavou		
	954	Praha, Vítězné náměstí – Kralupy nad Vltavou/ Číčovice		
Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pracovní den	8 954	Sobota	2 324
			Neděle	2 300
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	0	Midibus	7
	Standardní	21	Třiosý (15 m)	0
	Kloubový	9		

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

1. V souvislosti s výstavbou v oblasti může dojít ke zkrácení intervalu v úseku Praha – Velké Přílepy – Lichoceves. Nárůst výkonů může být až o 558 000 linkových km/rok a nárůst až 4 vozů typu KbN. V souvislosti s rozšířením dopravní obsluhy na lince 316 došlo od 1. 12. 2024 k nárůstu vypravení vozidla o 1 Sd vůz a nárůstu objemu kilometrických výkonů o 78 660 km / rok.
2. V souvislosti s úpravou vedení trasy v Kralupech nad Vltavou může dojít na lince 316 k nárůstu až o 50 000 linkových km/rok s nárůstem až o 2 vypravované vozy.
3. V souvislosti s výstavbou v oblasti může dojít v přepravních špičkách ke zkrácení intervalu v úseku Praha – Roztoky. Nárůst výkonů může být až 281 600 linkových km/rok a nárůst až 3 vozů typu SdN.
4. Z důvodu rozšíření provozu k železniční zastávce v Úholičkách může dojít na lince 409 k nárůstu až o 88 520 linkových km/rok bez dopadu na počet vypravovaných vozů. V souvislosti se změnou

dopravní obsluhy spočívající ve změně trasy linky 409 a posílení provozu došlo od 1.12.2024 k nárůstu vypravení o 1 MdN vozidlo a nárůst objemu kilometrických výkonů o 25 950 km / rok.

5. V souvislosti s výstavbou v oblasti Horoměřic může dojít ke zkrácení intervalu na lince 356 v úseku Praha – Horoměřice. Nárůst výkonů může být až o 54 000 linkových km/rok a nárůst až 2 vozů typu SdN.

Na základě požadavku města Roztoky a obce Velké Přílepy je prověřováno posílení provozu v relaci Praha – Roztoky – Velké Přílepy.

C2 Slánsko

Dopravce	ČSAD Slaný			
Města s MHD	Praha – plná integrace v systému PID			
Hlavní přestupní uzly BUS x BUS	Zastávka BUS Praha, Nádraží Veleslavín; Praha, U Hangáru; Smečno; Slaný, aut.nádr.; Stehelčevy; Brandýsek; Hořešovice; Panenský Týnec; Drnek; Srbeč			
Přestupní uzly BUS x VLAK	Zastávka BUS Brandýsek, žel.st. Klobuky, Páleček Klobuky, ObÚ Kněževy, U Nádraží Královice, rozc. Louny, aut.nádr. Nové Strašecí, žel.st. Praha, Nádraží Veleslavín Rakovník, aut.st. Rynholec Řevničov, žel.st. Slaný, žel.st. Slaný, žel.zast. předměstí Stochov, Slovanka Vrbičany, žel.zast. Zlonice, Pejšova	Stanice / zastávka VLAK Brandýsek Páleček Klobuky v Čechách Středokluky Královice u Zlonic Louny střed Nové Strašecí Praha-Veleslavín Rakovník Rynholec Řevničov Slaný Slaný předměstí Stochov Vrbičany Zlonice		
Linky	Linka 342 388 389 580 586 587 588 589 590 591	Trasa Praha, Nádraží Veleslavín – Brandýsek – Slaný Praha, Nádraží Veleslavín – Slaný Praha, Nádraží Veleslavín – Slaný – Louny – Chomutov Slaný – Mšec – Řevničov – Rakovník Slaný – Drnek – Nové Strašecí – Řevničov Slaný – Tuřany – Libušín Slaný – Srbeč – Milý Kvílce – Hořešovice – Líský – Louny Vraný – Slaný – Nové Strašecí Vraný – Klobuky		
Denní výkony	Typ dne Pracovní den Prázdniny	Km 11 384 11 023	Typ dne Sobota Neděle	Km 3 840 3 840
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu Minibus Standardní	Počet vozů 0 28	Typ vozu Midibus Třísosý (15 m)	Počet vozů 0 6

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

1. V případě spuštění provozu na nově modernizované železniční trati Praha – Kladno včetně úseku do centra Prahy dojde k odstranění neefektivní souběhu linek 342, 388 a 389 v úseku Praha, Dlouhá Míle – Praha, Nádraží Veleslavín s rychlodráhou. Předpokládaný úbytek km výkonů linek 342, 388 a 389 až 136 240 linkových km/rok, vypravení vozidel může klesnout až o 1 autobus

kategorie SdN+ (autobus délky 15 metrů) a o 1 standardní autobus. Předpokládaný termín realizace prosinec 2029.

2. V souvislosti s možným zastavením osobní dopravy na trati 110 mezi městy Slaný a Louny (linka S40/U40) může dojít k optimalizaci linkového vedení autobusových linek. Linka 590 by byla prodloužena přes obce Vrbičany, Klobuky, Úherce do Panenského Týnce. Předpokládaný nárůst km výkonů linky 590 až 68 700 linkových km/rok, vypravení vozidel může vzrůst až o 2 autobusy kategorie SdN+.
3. V rámci zlepšení kvality víkendového spojení a také optimalizace linkového vedení v souvislosti se zastavením osobní dopravy na trati 110 je možné posílení víkendového provozu. Intervaly mezi spoji by byly prodlouženy ze stávajících 240 minut na 120 minut. Předpokládaný nárůst km výkonů linky 590 až 41 500 linkových km/rok, vypravení vozidel beze změny (budou využita vozidla, která jsou nasazována v pracovní dny).
4. Z důvodu dlouhodobého požadavku města Stochov na zajištění do zastávky „Stochov, nám.“ je možné zavedení závleku linky 590 do této zastávky. Předpokládaný nárůst km výkonů linky 590 až 11 300 linkových km/rok, vypravení vozidel beze změny.
5. V souvislosti s možným zastavením osobní dopravy na trati 110 mezi městy Slaný a Louny (linka S40/U40) může dojít k optimalizaci linkového vedení autobusových linek. Linka 591 bude plně nahrazena linkou 590. Všechny km výkony budou převedeny na linku 590, vypravení vozidel beze změny.
6. V souvislosti s možným zastavením osobní dopravy na trati 110 mezi městy Slaný a Louny (linka S40/U40) může dojít k optimalizaci linkového vedení autobusových linek. Linka 592 bude z Klobuk odkloněna přes Telce, Peruc do Loun. V úseku Slaný – Klobuky dojde k posílení provozu v pracovní dny a zavedení víkendového provozu. Předpokládaný nárůst km výkonů linky 590 až 230 300 linkových km/rok, vypravení vozidel beze změny, vypravení vozidel může vzrůst až o 3 autobusy kategorie SdN+.

Plánovaná úprava linky 342 (bez daného termínu) – zrychlení spojů v úseku Praha – Knovíz.

C3 Berounsko

Dopravce	ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s. r. o.	
Města s MHD	Beroun – systém samostatné MHD zanikl s integrací oblasti Berounska v roce 2020, linky byly nahrazeny regionálními linkami PID, v rámci města platí jízdní doklad vyhlášený městem Beroun Hořovice – systém samostatné MHD zanikl s integrací oblasti Berounska v roce 2020, linky byly nahrazeny regionálními linkami PID	
Hlavní přestupní uzly BUS x BUS	Zastávka BUS Beroun, aut. nádr.; Beroun, U Černého koně; Loděnice; Beroun, Sídliště; Řevnice, nádr.; Černošice, žel. zast.	
Přestupní uzly BUS x VLAK	Zastávka BUS	Stanice / zastávka VLAK
	Beroun, autobusové nádraží	Beroun
	Černošice, žel. zast.	Černošice
	Černošice, Mokropsy žel. zast.	Černošice-Mokropsy
	Jinočany, Nádraží	Jinočany
	Liteň, kino	Liteň
	Liteň, Leč, rozc.	Skuhrov pod Brdy
	Nižbor, odb. žel. st.	Nižbor
	Nižbor, Žloutkovice	Žloutkovice
	Nučice, Nádraží	Nučice
	Nučice, žel. zast.	Nučice zast.
	Osov, žel. zast.	Osov
	Praha, Nádraží Radotín	Praha-Radotín
	Rudná, U Nádraží	Rudná u Prahy
	Řevnice, nádraží	Řevnice
	Vižina	Vižina
	Vráž, rozc. k žel. st.	Vráž u Berouna
	Všeradice, žel. zast.	Všeradice

Linky	Linka	Trasa		
	308	Praha, Zličín – Nučice		
	309	Praha, Zličín – Choteč – Praha, Nádraží Radotín		
	310	Praha, Zličín – Jinočany – Rudná		
	311	Praha, Zličín – Řevnice		
	313	Praha, Nádraží Radotín – Černošice		
	380	Praha, Kukulova/ Vypich – Rudná – Králův Dvůr		
	384	Praha, Zličín – Zdice – Hořovice		
	394	Praha, Nové Butovice – Zdice		
	418	Praha, Stodůlky – Jinočany		
	419	Praha, Sídliště Radotín – Karlík		
	631	Nižbor – Beroun – Suchomasty – Všeradice		
	632	Řevnice – Všeradice – Hostomice		
	633	Beroun – Tetín – Liteň		
	636	Loděnice – Železná – Chyňava		
	637	Kublov – Beroun – Řevnice		
	638	Všeradice – Beroun – Skryje – Branov		
	649	Nižbor, Stradonice – Nižbor, Žloukovice		
	664	Černošice – Vonoklasy		
	751	Řevnice – Mořina		
	825	Mořinka – Králův Dvůr		
	861	Beroun, Jarov – Beroun, autobusové nádraží		
	951	Praha, Chaplinovo náměstí – Dobřichovice		
	952	Praha, Sídliště Řepy – Beroun		
Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pracovní den	17 216	Sobota	5 764
			Neděle	5 763
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	1	Midibus	0
	Standardní	39	Třiosý (15 m)	15
	Kloubový	9		

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

1. Pokračování výstavby ve městě Berouně v oblasti „Závodí“ může vyvolat potřebu zavedení nové linky PID v trase „Beroun, Autobusové nádraží – Beroun, Wagnerovo náměstí – Nová lokalita závodí“ Kilometrické výkony narostou až o 79 857 linkových km/rok a nárůst jednoho vozidla celotýdenně.
2. Pokračování výstavby v obcích na trase linky 380 a zvyšování počtu zaměstnanců v obsluhovaných komerčních zónách může vyvolat potřebu posílení linky 380 až na interval 15 minut v přepravních špičkách pracovních dnů a v ostatních obdobích až na interval 30 minut. Kilometrické výkony narostou až o 661 489 linkových km/rok a počet vypravovaných vozidel naroste až o 7 kloubových vozidel v přepravních špičkách pracovních dnů a až o 4 kloubová vozidla v ostatních obdobích.
3. Navyšování počtu žáků dopravovaných z oblasti Vysoký Újezd až Bubovice linkou 825 do ZŠ a SŠ Loděnice a Beroun může vyvolat potřebu zajištění nových školních spojů ve dnech školního vyučování. Kilometrické výkony narostou až o 63 632 linkových km/rok a vypravení o jedno standardní vozidlo.
4. Navyšování počtu žáků dopravovaných linkou 631 do ZŠ a SŠ v Berouně může vyvolat potřebu zajištění nových školních spojů ve dnech školního vyučování. Kilometrické výkony narostou až o 61 757 linkových km/rok a vypravení o jedno standardní vozidlo.
5. Dokončení výstavby v oblasti Vysoký Újezd může vyvolat potřebu zavedení vložených spojů linky 311 v trase Nučice, Nádraží – Vysoký Újezd – Lužce navázaných na příjezdy/odjezdy vlaků ve stanici Nučice či zastávce Nučice, zastávka. Kilometrické výkony narostou až o 120 373 linkových

- km/rok a nárůst až dvou vypravovaných standardních vozidel v přepravních špičkách pracovních dnů a jednoho standardního vozidla v ostatních obdobích.
6. Dokončení výstavby v oblasti Vysoký Újezd/Nučice/Mezouň může vyvolat potřebu zavedení nových spojů linky 311 a to doplnění stávajících spojů až na interval 15 minut v přepravních špičkách pracovních dnů, 30 minut v přepravním sedle pracovních dnů a 120 minut v ostatních obdobích. Kilometrické výkony narostou až o 578 699 linkových km/rok a nárůst až o 5 vypravovaných standardních vozidel v přepravních špičkách pracovních dnů a až o 3 standardní vozidla v ostatních obdobích.
 7. V návaznosti na dokončení výstavby v Nučicích a pokračování výstavby v Jinočanech (včetně nové komerční zóny na hranici obce Jinočany a hl. m. Prahy) může dojít k nárůstu výkonů na linkách 309 a 310 v úseku Nučice (Tachlovice) – Zličín až o 94 997 linkových km/rok a nárůst o 1 vozidlo celotýdenně a jedno další vozidlo v přepravních špičkách pracovního dne.
 8. V případě zprovoznění nového úseku silnice II/118 (úsek D0 až křižovatka Tachlovice/Jinočany) může dojít k navýšení výkonů změnou trasy linek 309 a 310 až o 198 750 linkových km/rok a nárůst 1 vypravovaného vozidla celotýdenně.
 9. V návaznosti na dokončení bytové výstavby nových lokalit (Na Vinici a K Lomu) v Nučicích může dojít k nárůstu kilometrických výkonů na lince 308 až o 75 468 linkových km/rok a k nárůstu až o 1 vypravované vozidlo v pracovní dny.
 10. V návaznosti na pokračující velkou výstavbu obytných domů na trase linky 394 může v průběhu závazku dojít ke zkrácení intervalu v návozných směrech a zavedení provozu v sobotu a neděli. Předpokládá se zkrácení intervalu v ranní špičce pracovních dnů až na interval 5 minut, v odpolední přepravní špičce až na interval 7,5 minuty, v přepravním sedle a večerním období pracovního dne na interval 30 minut. Zavedení provozu v sobotu a neděli v intervalu až 30 minut. Nárůst km výkonů až o 1 099 255 linkových km/rok. Nárůst vypravovaných vozidel až o 7 Sd+ autobusů. v přepravních špičkách pracovních dnů, až o 2 Sd+ vozidla v sedle a večerním období pracovního dne a až o 4 Sd+ vozidla v sobotu a neděli.
 11. V návaznosti na výstavbu v obci Loděnice (část směr obec Vráž) a na výstavbu v části Závodí v Berouně, může dojít k posílení provozu linky 384 na interval 15 minut v přepravních špičkách pracovního dne a až na interval 30 minut v ostatních obdobích. Nárůst km výkonů až o 819 880 linkových km/rok a nárůst počtu vozidel až o 5 Sd+ vozidel.
 12. V návaznosti na zvýšení přepravní poptávky na lince 952 může dojít v průběhu závazku na rozšíření provozu a případně i prodloužení linky do Zdic. Nárůst km výkonů se předpokládá až o 61 414 km ročně a 1 standardní vypravované vozidlo v nočním období.
 13. V návaznosti na rozvoj komerční výstavby podél silnice II/605 a D5 u obce Chrástřany může dojít v průběhu závazku k zavedení nové linky PID Praha – Chrástřany (nová KZ) – Rudná (nebo k úpravě trasy a rozšíření provozu linky 308). Předpokládaný nárůst km výkonů až o 84 885 linkových km/rok a navýšení počtu vypravovaných vozidel o 2 vozidla standardní v přepravních špičkách pracovních dnů a jedno standardní vozidlo v ostatních obdobích.
 14. Navyšování počtu žáků dopravovaných linkami 637 a 638 do ZŠ v Králově Dvoře a SŠ v Berouně může vyvolat potřebu zajištění nových školních spojů ve dnech školního vyučování. Kilometrické výkony narostou až o 91 581 linkových km/rok a vypravení o až dvě standardní vozidla.
 15. V průběhu závazku může dojít ke zřízení nové linky PID v trase (Mořina) – Karlštejn – Liteň – Řevnice k uspokojení dopravních potřeb obcí Karlštejn a Liteň (škola, lékař, zájmové kroužky apod.). Nárůst km výkonů bude až o 96 057 linkových km/rok a jednoho vypraveného standardního vozidla v pracovní dny.
 16. V průběhu závazku může dojít vlivem zvýšené zástavby ve Vysokém Újezdu (podél silnice III/10120) k navýšení kilometrických výkonů linky 313 (závlekem přes Vysoký Újezd) až o 156 704 linkových km/rok bez dopadu na počet vozů.
 17. V návaznosti na změny časových poloh vlaků na trati 171 (Praha – Radotín – Černošice – Beroun) může v průběhu závazku dojít k navýšení km výkonů linek 631, 633, 637 a 638 z důvodu navýšení manipulačních přejezdů nebo vyrovnávacích spojů až o 51 630 linkových km/rok bez nárůstu vypraveného vozidla.

C4 Čáslavsko

Dopravce	ARRIVA autobusy a.s.			
Města s MHD	Čáslav – systém samostatné MHD zanikl s integrací oblasti Čáslavska v roce 2022, linky byly nahrazeny regionálními linkami PID Kutná Hora – většina linek samostatné MHD zanikla s integrací oblasti Kutnohorska v roce 2021, zbývající dvě linky smluvně zajištěny městem Kutná Hora do 31. 3. 2025 integrovány do PID se samostatným jednotlivým tarifem, který je uznáván na všech regionálních linkách PID na území města Kutná Hora, 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. Praha – plná integrace v systému PID			
Hlavní přestupní uzly BUS x BUS	Zastávka BUS Zbraslavice,nám.; Uhlířské Janovice,nám.; Kutná Hora,aut.st.; Kutná Hora,hl.nádr.; Malešov; Zruč n.Sáz.,Na Pohoří; Zruč n.Sáz.,Sázavan; Čáslav,aut.st.; Heřmanův Městec,nám.			
Přestupní uzly BUS x VLAK	Zastávka BUS	Stanice / zastávka VLAK		
	Čáslav,žel.st.	Čáslav		
	Golčův Jeníkov,žel.zast.	Golčův Jeníkov město		
	Golčův Jeníkov,žel.st.rozc.	Golčův Jeníkov		
	Chrudim,aut.st.	Chrudim		
	Chotěboř,žel.st.	Chotěboř		
	Kutná Hora,hlavní nádraží	Kutná Hora hlavní nádraží		
	Kutná Hora,Sedlec,kostnice	Kutná Hora-Sedlec		
	Malešov,žel.st.	Malešov		
	Rataje nad Sázavou,Mirošovice	Mirošovice u Rataj nad Sázavou		
	Rataje nad Sázavou,žel.zast.předměstí	Rataje nad Sázavou předměstí		
	Sázava,aut.st.	Sázava		
	Soběšín	Soběšín		
	Vlkaneč,ZŠ	Vlkaneč		
	Třemošnice,aut.st.	Třemošnice		
	Třemošnice,Závratec	Závratec		
	Zbraslavice,žel.st.	Zbraslavice		
	Zruč n.Sáz.,Sázavan	Zruč nad Sázavou zastávka		
	Zruč n.Sáz.,Želivec,žel.zast.	Želivec		
	Žlebské Chvalovice,žel.zast.	Žlebské Chvalovice		
	Žleby,Hráz	Žleby		
Linky	Linka	Trasa		
	402	Praha,Roztyly – Zruč nad Sázavou – Čáslav		
	425	Praha,Černý Most – Městec Králové – Trutnov – Pec pod Sněžkou		
	481	Soběšín – Uhlířské Janovice – Kutná Hora – Čáslav		
	710	Čáslav – Heřmanův Městec – Chrudim		
	740	Čáslav – Bratčice – Golčův Jeníkov – Chotěboř		
	741	Čáslav – Tupadly – Zbýšov		
	742	Čáslav – Zbýšov – Třebětín – Ledeč nad Sázavou		
	743	Čáslav – Kluky – Paběnice – Petrovice I		
	746	Čáslav – Malešov – Chlístovice – Uhlířské Janovice		
	749	Čáslav – Zbýšov – Petrovice I		
	780	Čáslav – Žleby – Třemošnice		
	781	Čáslav – Žleby – Hostovlice – Tupadly		
	793	Vlašim – Radošovice – Divišov – Ostředeck		
	Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne
Pracovní den		7 941	Sobota	2 959
Prázdniny		7 727	Neděle	2 959
Typ vozu		Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů

Vozy (ranní špička PD)	Minibus	0	Midibus	0
	Standardní	22	Třiosý (15 m)	4

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

1. Zvýšení poptávky v relaci Čáslav – Třemošnice může vyvolat potřebu navýšení provozu až o 66 000 linkových km/rok v pracovní dny a vypravení jednoho vozidla navíc. Ve dnech pracovního klidu může dojít k zavedení provozu a navýšení kilometrického proběhu až o 37 000 linkových km/rok a vypravení jednoho vozidla.
2. Na lince 402 může být vlivem zvýšené poptávky zkrácen interval celotýdenně v úseku Praha, Roztyly – Zruč nad Sázavou, to může vyvolat nárůst výkonů až o 180 000 linkových km/rok v pracovních dnech a nárůst vypravení vozidla o 1 SdN@ nebo 1 SdN a nárůst výkonů až o 86 000 linkových km/rok o víkendu a nárůst vypravení vozidla o 1 SdN@ nebo 1 SdN. Od 1. 12. 2024 došlo k nárůstu kilometrických výkonů o 55 384 km/rok na lince 402 o víkendu a navýšení vozidla SdN o 1.

Na lince 481 je nutné u spojů jedoucích v úseku Soběšín – Rataje nad Sázavou nasazovat vozidla výšky max. 3,0 m.

Předpokládá se možná změna trasy linky 402 přes Trhový Štěpánov a mimo Ostředek v případě adekvátní náhrady obsluhy přestupního uzlu v Ostředku.

V případě dohody s Pardubickým krajem je možnost prodloužení linky 780 na Seč

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

C5 Kostecko

Dopravce	ARRIVA CITY s. r. o.	
Města s MHD	Čáslav – systém samostatné MHD zanikl s integrací oblasti Čáslavska v roce 2022, linky byly nahrazeny regionálními linkami PID Kutná Hora – většina linek samostatné MHD zanikla s integrací oblasti Kutnohorská v roce 2021, zbývající dvě linky smluvně zajištěny městem Kutná Hora do 31. 3. 2025 integrovány do PID se samostatným jednotlivým tarifem, který je uznáván na všech regionálních linkách PID na území města Kutná Hora Praha – plná integrace v systému PID Říčany – doprava zdarma, ROPID zajišťuje přípravu dat a propagaci linek MHD	
Hlavní přestupní uzly BUS × BUS	Zastávka BUS Mukařov; Kostelec n. Č. I., nám.; Ždánice, U Jánů; Zásmyky, nám.; Suchdol; Jevany, Penčice; Stříbrná Skalice, žel. st.; Uhlířské Janovice, nám.; Český Brod, žel. st.	
Přestupní uzly BUS × VLAK	Zastávka BUS	Stanice / zastávka VLAK
	Bečváry, žel. st.	Bečváry
	Církvice, žel. zast.	Církvice
	Čáslav, žel. st.	Čáslav
	Český Brod, žel. st.	Český Brod
	Chocerady, Vlkovec; žel. st.	Vlkovec
	Kutná Hora, hlavní nádraží	Kutná Hora, hl. n.
	Kutná Hora, Sedlec, kostnice	Kutná Hora-Sedlec
	Říčany, Radošovice, Haškova	Říčany
	Sázava, aut. st.	Sázava
	Stříbrná Skalice, žel. st.	Stříbrná Skalice
Linky	Linka	Trasa
	381	Praha, Háje – Čáslav
	382	Praha, Háje – Sázava
	383	Praha, Háje – Chocerady
	387	Praha, Háje – Uhlířské Janovice
	391	Praha, Nádraží Klánovice – Úvaly
	465	Chocerady – Chocerady, Samechov

	492	Kostelec n. Č. I. – Jevany – Černé Voděrady		
	557	Světice – Svojetice – Louňovice		
	659	Český Brod – Kostelec nad Černými lesy – Vlkančice – Stříbrná Skalice		
	959	Praha, Háje – Kostelec nad Černými lesy		
Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pracovní den	10 075	Sobota	4 735
			Neděle	4 716
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	0	Midibus	0
	Standardní	15	Třiosý (15 m)	0
	Kloubový	20		

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

1. Zvýšení poptávky v relaci Kutná Hora – Zásmyky může vyvolat posílení linky 381 a nárůst km až o 122 000 linkových km/rok v pracovní dny a vypravení dvou vozidel navíc.
2. Zvýšení poptávky v relaci Praha, Háje – Kostelec n. Č. I. může vyvolat posílení linky 387 nebo 381 a nárůst km až o 95 000 linkových km/rok v pracovní dny a vypravení dvou vozidel navíc. V souvislosti s rozšířením dopravní obsluhy na linkách 381 a 387 došlo od 1. 12. 2024 k nárůstu objemu kilometrických výkonů o 18 500 km / rok.
3. Zvýšení poptávky v relaci Kostelec n. Č. I. – Český Brod může vyvolat posílení a nárůst km až o 60 000 linkových km/rok a vypravení jednoho vozidla navíc celotýdně.
4. V souvislosti s rozvojem obcí Tehovec, Svojetice, Struhařov a Ondřejov může dojít k posílení provozu linky 383, který vyvolá nárůst km až o 147 000 km/rok v pracovní dny a vypravení dvou vozidel navíc.
5. Z důvodu zlepšení dopravní obsluhy a spojení významných cílů v rámci Středočeského kraje s hlavním městem se předpokládá rozšíření provozu noční linky 959 v trase Praha – Kostelec n. Č. I. – Zásmyky. Kilometrické výkony se předpokládají až 90 000 linkových km/rok bez dopadu na vypravení. V souvislosti s rozšířením dopravní obsluhy na lince 959 došlo od 2. 3. 2025 k nárůstu objemu kilometrických výkonů o 10 920 km / rok.

C6 Mladoboleslavsko

Dopravce	ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY 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 Bakov n. Jiz., žel. zast.; Bělá p. Bezd., nám.; Bezno; Březno; Čistá, hřiště; Dobrovice, aut. st.; Katusice; Kněžmost, nám.; Libáň, aut. st.; Luštěnice + Luštěnice, Brodecká; Mladá Boleslav, aut.st.; Sobotka, nám.;	
Přestupní uzly BUS × VLAK	Zastávka BUS	Stanice / zastávka VLAK
	Bakov n. Jiz., Malá Bělá	Malá Bělá
	Bakov n. Jiz, Podhradí, žel.st.	Bakov nad Jizerou
	Bakov n. Jiz., žel. zast.	Bakov nad Jizerou město
	Bělá p. Bezd., Nádražní	Bělá pod Bezdězem
	Dlouhá Lhota, žel.zast.	Dlouhá Lhota
	Dobrovice, žel.st.	Dobrovice
	Dolní Bousov, Bechov	Bechov
	Kopidlno, žel.st.	Kopidlno
	Mladá Boleslav, aut. st.	Mladá Boleslav město
	Mladá Boleslav, Čejetický, mlékárna	Mladá Boleslav hl.n.
Linky	Linka	Trasa
	403	Praha, Černý Most – Dobrovice – Dolní Bousov
	412	Praha, Černý Most – Mladá Boleslav – Jičín
	425	Praha, Černý Most – Městec Králové – Trutnov – Pec pod Sněžkou
	712	Mladá Boleslav – Katusice – Bělá pod Bezdězem

	713	Mladá Boleslav – Obruby – Sobotka		
	714	Mladá Boleslav – Kněžmost – Sobotka		
	719	Mladá Boleslav – Bítouchov – Zvířetice		
	724	Mladá Boleslav – Dlouhá Lhota – Libáň – Kopidlno		
	725	Mladá Boleslav – Markvartice – Sobotka		
	726	Mladá Boleslav – Nová Telib – Žerčice		
	728	Mladá Boleslav – Skalsko – Mšeno		
	729	Mladá Boleslav – Doubravička – Boreč		
	731	Mladá Boleslav – Katusice – Plužná		
	732	Čistá – Bělá pod Bezdězem, Bezdědice		
	736	Mladá Boleslav – Kněžmost – Dolní Bousov		
	737	Mladá Boleslav – Čistá – Bělá pod Bezdězem		
	739	Mladá Boleslav – Bělá pod Bezdězem – Bakov nad Jizerou – Kněžmost		
	763	Mladá Boleslav – Dobrovice – Dobrovice, Chloumek		
	764	Mladá Boleslav – Dobrovice – Mcely		
	766	Březno – Lhotky – Rabakov		
	775	Mladá Boleslav – Dobrovice – Luštěnice – Benátky nad Jizerou		
Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pracovní den	12 132	Sobota	2 958
	Prázdniny	11 496	Neděle	3 159
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	0	Midibus	7
	Standardní	29	Třiosý (15 m)	7

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 změny v trasování linek 403 a 412. Kilometrické výkony mohou poklesnout až o 113 000 linkových km/rok. Vypravení vozidel SdN může poklesnout o jedno v pracovní dny.
2. Vybudování dvoukolejné elektrifikované tratě Praha – Mladá Boleslav může vyvolat změny v trasování linky 412. Kilometrické výkony mohou poklesnout až o 338 000 linkových km/rok. Vypravení vozidel Sd@N může poklesnout o jedno v pracovní dny.

C7 Rožmitálsko

Dopravce	ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s.r.o.		
Města s MHD	Příbram – začlenění systému MHD do PID realizováno 10. 12. 2023, v rámci města platí na regionálních linkách PID také jízdné MHD a na městských linkách jízdné PID		
Hlavní přestupní uzly BUS x BUS	Zastávka BUS Příbram, Jiráskovy Sady; Příbram, II. poliklinika; Rožmitál pod Třemšínem, aut.st.; Březnice, aut.st.; Hvožďany; Strakonice, aut.nádr.; Blatná, žel.st.		
Přestupní uzly BUS x VLAK	Zastávka BUS	Stanice / zastávka VLAK	
	Blatná, žel.st.	Blatná	
	Březnice, žel.st.	Březnice	
	Příbram, aut.nádr.	Příbram	
	Příbram, aut.nádr. (ul. Čs.armády)	Příbram	
	Příbram, Školní III. poliklinika	Příbram sídliště	
	Strakonice, aut.nádr.	Strakonice	
Linky	Linka	Trasa	
	482	Strakonice – Blatná – Březnice – Příbram	
	488	Příbram – Mirovice – Písek	
	495	Nepomuk – Březnice – Mirovice	
	496	Březnice – Bělčice – Blatná	
	504	Příbram – Sádek – Hluboš	

	509	Trhové Dušníky – Příbram – Láz		
	511	Příbram – Milín – Březnice		
	512	Příbram – Obecnice – Sádek		
	521	Příbram – Rožmitál pod Třemšínem – Věšín		
	522	Rožmitál pod Třemšínem – Hvoždany		
	524	Březnice – Hvoždany		
	567	Příbram – Třebsko – Rožmitál pod Třemšínem		
Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pracovní den	4 212	Sobota	609
	Prázdniny	4 188	Neděle	609
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	0	Midibus	3
	Standardní	17	Třiosý (15 m)	0

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

1. V rámci reorganizace vedení linek obsluhujících město Příbram může dojít k převedení výkonů linek 509, 512 a části výkonů linky 504 do této oblasti. Předpokládaný objem km výkonů linek 504, 509 a 512 je až 185 000 linkových km/rok, vypravení vozidel může narůst o 4 standardní autobusy. Realizováno 1. 12. 2024 s nárůstem vypravení vozidel o 3 standardní autobusy.
2. Pro zajištění rychlého přímého spojení Zaječov – Příbram může být zavedena nová linka Příbram – Zaječov vedená přes CHKO Brdy. Předpokládaný objem km výkonů nové linky je až 52 000 linkových km/rok, vypravení vozidel může narůst o 1 standardní autobus.

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

C8 Neveklovsko

Dopravce	ČSAD Benešov s.r.o.			
Města s MHD	Benešov – doprava zdarma, IDSK zajišťuje na základě smlouvy s městem přípravu dat a propagaci linek MHD			
Hlavní přestupní uzly BUS × BUS	Zastávka BUS Jílové u Prahy,nám.; Benešov, Terminál; Týnec nad Sázavou,žel.st; Netvořice / Netvořice,pošta; Neveklov; Štěchovice			
Přestupní uzly BUS × VLAK	Zastávka BUS		Stanice / zastávka VLAK	
	Benešov, Terminál		Benešov u Prahy	
	Týnec nad Sázavou,žel.st.		Týnec nad Sázavou	
	Krhanice,žel.st.		Krhanice	
	Krhanice,Prosečnice		Prosečnice	
	Kamenný Přívoz,žel.st.		Kamenný Přívoz	
	Jílové u Prahy,Borek		Jílové u Prahy	
Linky	Linka	Trasa		
	438	Benešov – Netvořice – Štěchovice		
	440	Štěchovice – Štěchovice,Masečín		
	485	Týnec nad Sázavou – Netvořice – Rabyně,Měřín		
	752	Benešov – Týnec nad Sázavou – Jílové u Prahy		
	753	Benešov – Týnec nad Sázavou – Netvořice – Neveklov		
	755	Benešov – Neveklov – Rabyně,Měřín		
	756	Neveklov – Křečovice		
	757	Benešov – Bystřice		
	759	Benešov – Maršovice – Křečovice,Strážovice – Neveklov		
Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pracovní den	3 736	Sobota	1 485
	Prázdniny	3 736	Neděle	1 485
	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů

Vozy (ranní špička PD)	Minibus	0	Midibus	0
	Standardní	19	Tříosý (15 m)	0

C9 Českobrodsko

Dopravce	Okresní autobusová doprava Kolín, s.r.o.			
Města s MHD	Kolín – doprava zdarma, bez smluvní spolupráce s IDSK nebo ROPID Říčany – doprava zdarma			
Hlavní přestupní uzly BUS x BUS	Zastávka BUS Český Brod,žel.st.; Kouřim; Kolín,nádraží; Velenka; Kostelec n.Č.I.,nám.; Starý Vestec; Lysá n.L.,žel.st.; Mochov; Čelákovice,žel.st.			
Přestupní uzly BUS x VLAK	Zastávka BUS	Stanice / zastávka VLAK		
	Čelákovice,žel.st.	Čelákovice		
	Český Brod,žel.st.	Český Brod		
	Kolín,nádraží	Kolín		
	Lysá n.Labem,žel.st.	Lysá nad Labem		
	Plaňany,žel.st.	Plaňany		
	Poříčany,žel.st.	Poříčany		
	Říčany,nádraží	Říčany		
Linky	Linka	Trasa		
	435	Klučov,Skramníky – Český Brod – Doubek – Říčany		
	491	Český Brod – Doubravčice – Mukařov		
	652	Kostelec nad Černými lesy – Oleška,Krymlov		
	660	Český Brod – Doubravčice – Kostelec nad Černými lesy		
	661	Český Brod – Starý Vestec – Lysá nad Labem		
	662	Kouřim – Český Brod – Čelákovice		
	698	Poříčany – Velenka – Semice		
	822	Kolín – Plaňany – Kouřim – Vitice – Český Brod		
Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pracovní den	6490,565	Sobota	2006,56
	Prázdniny	6490,565	Neděle	2006,56
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	0	Midibus	0
	Standardní	22	Tříosý (15 m)	0
	Kloubový	1		

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

1. V souvislosti s rozvojem obcí západně od Kolína může dojít k posílení provozu linky 422 v pracovní dny a nárůstu km až o 75 000 linkových km/rok a vypravení jednoho vozidla navíc.
2. Zvýšení poptávky v relaci Doubek – Říčany může vyvolat posílení linky 435 v pracovní dny a nárůst km až o 55 000 linkových km/rok a vypravení jednoho vozidla navíc.
3. Obsluha svazkové školy v Doubravčicích může ve dnech školního vyučování vyvolat nárůst výkonů až o 70 000 linkových km/rok a vypravení až dvou vozidel navíc.
4. Zvýšení poptávky v relaci Lysá n.L. - Kounice může v pracovní dny vyvolat posílení linky 661 a nárůst km až o 60 000 linkových km/rok a vypravení jednoho vozidla navíc v ranním období.
5. Zvýšení poptávky v relaci Český Brod – Vyšehořovice – Čelákovice může v pracovní dny vyvolat posílení linky 662 a nárůst km až o 90 000 linkových km/rok a vypravení dvou vozidel navíc.
6. Zvýšení poptávky v relaci Kostelec n.Č.I. - Český Brod může vyvolat posílení a nárůst km až o 60 000 linkových km/rok a vypravení jednoho vozidla navíc celotýdně.
7. V návaznosti na změny časových poloh vlaků na železnici (trati 231, 011 a 221) může v průběhu závazku dojít k navýšení km výkonů linek v oblasti z důvodu navýšení manipulačních přejezdů nebo vyrovnávacích spojů až o 113 400 linkových km/rok a vypravení jednoho vozidla navíc.

C10 Mělnicko

Dopravce	ČSAD Střední Čechy a.s.		
Města s MHD	Kralupy nad Vltavou – systém samostatné MHD zanikl s integrací oblasti Mělnicka v roce 2016, linky byly nahrazeny regionálními linkami PID 457 a dalšími; od prosince 2024 proběhla změna čísla linky 857 a novým dopravcem AKV bus, čímž přešla do oblasti A7 Velvarsko 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 a v současnosti tvoří převážně páteř MHD linky 369, 474 a 747 Mladá Boleslav – jednání o integraci do PID opět zahájena v roce 2025, předpokládaný termín začlenění do PID je září 2026 Neratovice – systém samostatné MHD zanikl s integrací oblasti Mělnicka v roce 2015, linky byly nahrazeny regionálními linkami PID, v rámci města platí jízdní doklad vyhlášený městem Neratovice		
Hlavní přestupní uzly BUS x BUS	Zastávka BUS Mělník, aut.nádr.; Kralupy n.Vlt.,žel.st.; Všetaty,žel.st.; Mšeno; Liběchov; Nová Ves,u dálnice		
Přestupní uzly BUS x VLAK	Zastávka BUS	Stanice / zastávka VLAK	
	Dolní Beřkovice,žel. st.	Horní Beřkovice	
	Dřísy, žel. st.	Dřísy	
	Horní Beřkovice,žel. st.	Horní Beřkovice	
	Horní Počaply,žel. st.	Horní Počaply	
	Lhotka,žel. st.	Lhotka u Mělníka	
	Kanina,žel. zast.	Kanina	
	Kralupy n.Vlt.,žel. st.	Kralupy nad Vltavou	
	Kropáčova Vrutice,Kojovice	Kojovice	
	Mělník,Mlazice	Mělník-Mlazice	
	Mělník,žel. st.	Mělník	
	Mladá Boleslav,aut. st.	Mladá Boleslav město	
	Mšeno,škola; Mšeno,žel. st.	Mšeno	
	Neratovice,Lobkovice,Hřbitov	Lobkovice	
	Neratovice,sídliště	Neratovice sídliště	
	Neratovice,žel. st.	Neratovice	
	Roudnice n.L.,aut. nádr.	Roudnice nad Labem	
	Spomyšl,U Lávký	Vraňany	
	Vraňany,žel. st.	Vraňany	
	Všetaty,žel. st.	Všetaty	
Linky	Linka	Trasa	
	464	Mělník – Lužec nad Vltavou – Horní Beřkovice	
	466	Mělník – Spomyšl – Kralupy nad Vltavou	
	467	Mladá Boleslav – Mělník – Roudnice nad Labem	
	468	Mělník – Dolní Beřkovice – Černouček	
	471	Mělník – Neratovice – Kostelec nad Labem	
	472	Mělník – Tišice – Kostelec nad Labem	
	474	Dobřeň – Mělník	
	475	Mělník – Horní Počaply – Bechlín	
	476	Neratovice – Kostelec nad Labem – Všetaty	
	646	Mělník – Nová Ves – Kralupy n. Vlt.	
	668	Mělník – Řepín – Mšeno	
	691	Mělník – Liběchov – Vidim	
	692	Liběchov – Dolní Zimorň – Kokořín	
	695	Mělník – Kokořín – Mšeno	
	696	Mělník – Byšice – Mšeno	
	747	Mělník – Byšice – Všetaty	
	856	Zákolany – Kralupy nad Vltavou – Velvary	
Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne
	Pracovní den	8 312	Sobota
			1 995

	Prázdniny	8 015	Neděle	1 995
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	0	Midibus	4
	Standardní	29	Třiosý (15 m)	0

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

1. Na lince 467 může být zaveden víkendový provoz v celé délce trasy. To může vyvolat nárůst výkonů až o 56 000 linkových km/rok a nárůst vypravení vozidla SdN až o 1 v sobotu a 1 v neděli.

D1 Příbramsko

Dopravce	ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s. r. o.			
Města s MHD	Praha – plná integrace v systému PID Příbram – začlenění systému MHD do PID proběhlo 10. 12. 2023, v rámci města platí na linkách MHD jízdní doklady vyhlášené městem Příbram			
Hlavní přestupní uzly BUS × BUS	Zastávka BUS Dobříš, náměstí; Příbram, Jiráskovy sady; Příbram, sídl. II. poliklinika; Březnice, aut. st.; Blatná, žel. st.; Nečín; Drevníky; Hřimězdice, Vestec; Rožmitál p. Tř., aut. st.			
Přestupní uzly BUS × VLAK	Zastávka BUS	Stanice / zastávka VLAK		
	Blatná, žel. st.	Blatná		
	Dobříš, žel. st.	Dobříš		
	Praha, Smíchovské nádraží	Praha-Smíchov		
	Příbram, aut. st.	Příbram		
	Příbram, Dolejší Obora	Příbram		
	Příbram, Školní III. poliklinika	Příbram sídliště		
Linky	Linka	Trasa		
	319	Praha, Smíchovské nádraží – Mníšek pod Brdy – Dobříš – Příbram		
	392	Praha, Smíchovské nádraží – Dobříš – Rosovice – Příbram		
	393	Praha, Smíchovské nádraží – Příbram		
	395	Praha, Smíchovské nádraží – Dobříš – Příbram		
	420	Praha, Smíchovské nádraží – Milevsko		
	482	Strakonice – Blatná – Příbram		
	514	Dobříš – Drevníky – Županovice		
	515	Příbram – Nečín – Borotice		
	520	Dobříš – Nečín – Kamýk nad Vltavou		
	521	Příbram – Rožmitál pod Třemšínem – Věšín		
	522	Rožmitál pod Třemšínem – Hvožďany		
Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pracovní den	14 677	Sobota	6 644
			Neděle	6 644
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	0	Midibus	0
	Standardní	6	Třiosý (15 m)	31

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

2. Z důvodu zvyšující se víkendové poptávky se předpokládá zkrácení intervalu na lince 395 v době cca 7–20 hod. ze 30 na 20 minut. Kilometrické výkony narostou až o 149 000 linkových km/rok, vypravení se zvýší o 3 vozy. Od 1.12.2024 v souvislosti s posílením víkendového provozu došlo k nárůstu objemu kilometrických výkonů o 155 100 km / rok.
3. Z důvodu zlepšení dopravní obsluhy a spojení významných cílů v rámci Středočeského kraje s hlavním městem se předpokládá zavedení noční linky v trase Praha – Mníšek p. B. – Dobříš – Příbram. Kilometrické výkony se předpokládají až 95 000 linkových km/rok bez dopadu na vypravení.
4. V průběhu závazku může dojít k omezení provozu linky 392 až o 50 000 linkových km/rok s poklesem vypravení o 1 Sd vůz v pracovní den.

5. V průběhu závazku může dojít k omezení provozu linky 507 až o 262 000 linkových km/rok s poklesem vypravení o 2 Sd vozy v pracovní den a o 1 Sd vůz v sobotu a v neděli. V souvislosti se změnou dopravní obsluhy nebyl od 1.12.2024 zahájen provoz linky 507 (objem výkonů poklesl o 261 180 km/rok, vypravení se snížilo o 2 Sd vozy v pracovní den).

D2 Sedlčansko

Dopravce	ZDAR, a.s.			
Města s MHD	Benešov – doprava zdarma, IDSK zajišťuje na základě smlouvy s městem přípravu dat a propagaci linek MHD Praha – plná integrace v systému PID Příbram – začlenění systému MHD do PID realizováno 10. 12. 2023, v rámci města platí na regionálních linkách PID také jízdné MHD a na městských linkách jízdné PID			
Hlavní přestupní uzly BUS x BUS	Zastávka BUS Sedlčany, aut. st.; Sedlec-Prčice, nám.; Kamýk nad Vltavou; Drásov, Skalka; Příbram, aut. nádr.; Příbram, Jiráskovy sady; Milín; Neveklov; Benešov, Terminál; Osečany; Petrovice; Solenice; Krásná Hora n. Vlt.; Tábor, aut. nádr., Milevsko, aut. st.			
Přestupní uzly BUS x VLAK	Zastávka BUS	Stanice / zastávka VLAK		
	Benešov, Terminál	Benešov		
	Kosova Hora, žel. st.	Kosova Hora		
	Měchenice, rozc. k žel. st.	Měchenice		
	Mirovice, rozc. k žel. st.	Mirovice		
	Praha, Smíchovské nádraží	Praha-Smíchov		
	Příbram, aut. nádr.	Příbram		
	Příbram, Školní III. poliklinika	Příbram sídliště		
	Sedlčany, aut. st.	Sedlčany		
	Tábor, aut. nádr.	Tábor		
Linky	Linka	Trasa		
	360	Praha, Smíchovské nádraží – Sedlčany		
	407	Prachatice – Písek – Praha		
	416	Sušice – Blatná – Praha		
	420	Praha, Smíchovské nádraží – Milevsko		
	428	Vimperk – Strakonice – Praha		
	450	Dobříš – Sedlčany – Milevsko		
	451	Votice – Sedlec-Prčice – Borotín		
	480	Příbram – Solenice – Milevsko		
	486	Sedlčany – Křepeň – Osečany		
	488	Příbram – Mirovice – Písek		
	500	Příbram – Krásná Hora nad Vltavou – Petrovice		
	510	Příbram – Smotek		
	513	Sedlčany – Jesenice – Sedlec-Prčice		
	516	Sedlčany – Dubovice		
	518	Sedlčany – Prosenická Lhota – Křečovice		
	519	Sedlčany – Votice		
	520	Dobříš – Nečín – Kamýk nad Vltavou		
	530	Příbram – Kamýk nad Vltavou		
	549	Sedlčany – Krásná Hora nad Vltavou – Klučnice		
	551	Sedlčany – Kamýk nad Vltavou – Krásná Hora nad Vltavou		
	552	Sedlčany – Kamýk nad Vltavou		
	556	Votice – Heřmančický – Sedlčany		
	559	Sedlčany – Nechvalice – Sedlec-Prčice		
	754	Příbram – Sedlčany – Benešov		
Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pracovní den	10 708	Sobota	3 863
	Prázdniny	10 708	Neděle	3 863
Vozy	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů

(ranní špička PD)	Minibus	0	Midibus	0
	Standardní	38	Třiosy (15 m)	0

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

1. V průběhu závazku může dojít z důvodu rozšíření integrované dopravy k posílení provozu na lince 407 v celé trase Praha, Smíchovské nádr. – Písek, aut. nádr. Nárůst výkonů může být až 150 000 linkových km/rok s nárůstem o 2 vypravené standardní vozy v PD a o 1 vypravený standardní vůz o víkendu. Realizováno k datu 1.12.2024 nárůst o 1 standardní vůz v pracovní dny a 1 standardní vůz ve dnech pracovního klidu.
2. V průběhu závazku může dojít z důvodu rozšíření integrované dopravy k zavedení linky 408 v trase Praha, Smíchovské nádr. - Strakonice, aut. nádr. Nárůst výkonů může být až 520 000 linkových km/rok s nárůstem o 4 vypravené standardní vozy v PD a o 1 vypravený standardní vůz o víkendu. Realizováno k datu 1.12.2024. Linka byla přecíslována na linku 428.
3. V průběhu závazku může dojít z důvodu zvýšení atraktivity dopravní obslužnosti k zavedení večerního páru spojů celotýdenně na lince 754 v celé trase Benešov, Terminál – Příbram, aut. nádr. Nárůst výkonů může být až 50 000 linkových km/rok bez dopadu na počet vypravovaných vozů. Realizováno k datu 1.12.2024 pouze o víkendech. Spoje jsou ukončeny v Sedlčanech.

D3 Vlašimsko

Dopravce	ČSAD Benešov s.r.o.	
Města s MHD	Benešov – doprava zdarma, IDSK zajišťuje na základě smlouvy s městem přípravu dat a propagaci linek MHD Praha – plná integrace v systému PID Vlašim – plně integrována do PID, tarif MHD na všech linkách PID na území města	
Hlavní přestupní uzly BUS x BUS	Zastávka BUS Praha, Roztyly; Benešov, Terminál; Vlašim, žel.st.; Čechtice; Pelhřimov, aut.nádr.; Dolní Kralovice; Načeradec; Louňovice pod Blaníkem; Mladá Vožice, aut.st.; Tábor, aut.nádr.; Trhový Štěpánov, nám.; Tehov, Kostelík; Ledec nad Sázavou, Husovo nám.	
Přestupní uzly BUS x VLAK	Zastávka BUS	Stanice / zastávka VLAK
	Benešov, Terminál	Benešov u Prahy
	Pacov, žel.st.	Pacov
	Postupice, žel.st.	Postupice
	Struhařov, žel.zast.	Struhařov
	Tábor, aut.nádr.	Tábor
	Vlastějovice	Vlastějovice
	Vlašim, Domašín, žel.zast	Domašín
	Vlašim, Znosim	Znosim
	Vlašim, žel.st.	Vlašim
	Zruč nad Sázavou, Sázavan	Zruč nad Sázavou zastávka
Linky	Linka	Trasa
	406	Praha – Vlašim – Pelhřimov
	458	Mladá Vožice – Načeradec – Vlašim
	750	Benešov – Načeradec, Zdiměřice
	758	Benešov – Postupice – Vlašim
	776	Zruč nad Sázavou – Vlastějovice – Zruč nad Sázavou
	840	Vlašim – Vlašim, Nesperská Lhota
	841	Vlašim, Hrozená Lhota – Vlašim
	842	Vlašim – Borovnice – Studený – Dolní Kralovice
	843	Vlašim – Křivsoudov – Čechtice
	844	Vlašim – Trhový Štěpánov – Snět
	845	Zruč nad Sázavou – Dolní Kralovice – Ježov
	846	Čechtice/Dolní Kralovice – Ledec nad Sázavou
	847	Čechtice – Čechtice, Staré Prácheňany – Čáslavsko

	848	Vlašim – Pravonín – Načeradec		
	849	Vlašim – Zdislavice – Mířetice – Čechtice – Načeradec		
	850	Čechtice – Humpolec		
	854	Vlašim – Načeradec – Lukavec – Pacov		
Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pracovní den	8 841	Sobota	2 662
	Prázdniny	8 841	Neděle	2 924
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	1	Midibus	0
	Standardní	26	Třiosý (15 m)	7

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

1. V rámci reorganizace vedení linek obsluhujících město Vlašim může dojít k převedení výkonů linek 840, 842, 843 a 844 do této oblasti. Předpokládaný objem km výkonů těchto linek je až 83 000 linkových k km/rok, vypravení vozidel může narůst až o 2 standardní autobusy (bez předpokládaného data realizace).
2. V rámci reorganizace vedení linek 453 a 455 může dojít k ponížení kilometrických výkonů o 140 700 linkových km/rok. Možný je úbytek 2 vozidel v pracovní dny. Realizováno 1.12.2024, vozidla využita na posílení provozu linky 406.

Celková reorganizace provozu v rámci vyhodnocení integrace Vlašimska. Linka 406 nově vedena trase Praha – Divišov – Vlašim – Pacov. Linky 847, 850 a 854 zrušeny, nově zavedena linka 808 Vlašim – Benešov. Linka 846 zkrácena do trasy Dolní Kralovice – Ledeč nad Sázavou, linka 845 prodloužena do trasy Zruč nad Sázavou – Dolní Kralovice – Jiříčky. Nová polookružní linka 847 Dolní Kralovice – Snět – Dolní Kralovice. Nové linky 401, 865, 866 a 867 v objednávkě Kraje Vysočina. Bez změny vypravení vozidel. Termín realizace během roků 2026 nebo 2027.

D4 Říčansko

Dopravce	ČSAD POLKOST, spol. s r. o.	
Města s MHD	Praha – plná integrace v systému PID Říčany – doprava zdarma, ROPID zajišťuje přípravu dat a propagaci linek MHD	
Hlavní přestupní uzly BUS × BUS	Zastávka BUS	
	Strančice, žel. st.; Mukařov; Ondřejov, Turkovice; Ondřejov, náměstí; Velké Popovice, Todice	
Přestupní uzly BUS × VLAK	Zastávka BUS	Stanice / zastávka VLAK
	Praha, Nádraží Uhříněves	Praha-Uhříněves
	Říčany, Radošovice, Haškova	Říčany
	Říčany, nádraží	Říčany
	Strančice, žel. st.	Strančice
Linky	Linka	Trasa
	325	Praha, Nádraží Uhříněves – Čestlice
	328	Praha, Opatov – Čestlice – Modletice
	357	Praha, Opatov – Nupaky
	363	Praha, Opatov – Velké Popovice
	385	Praha, Opatov – Zvánovice
	461	Strančice – Velké Popovice – Kamenice
	462	Mnichovice – Strančice – Kunice, Všešimy
	469	Strančice – Říčany
	489	Strančice – Struhařov – Klokočná – Louňovice
	490	Strančice – Ondřejov – Stříbrná Skalice
	494	Strančice – Tehov – Říčany
	582	Strančice – Tehov – Světice – Říčany
	653	Ondřejov – Kaliště, Poddubí
	685	Strančice – Mnichovice – Zvánovice – Černé Voděradky
	761	Velké Popovice – Kamenice, Vsedobrovice – Velké Popovice
	765	Sibřina – Říčany – Jesenice

Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pracovní den	8 478	Sobota	3 208
			Neděle	3 208
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	1	Midibus	0
	Standardní	36	Třiosý (15 m)	0

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

1. Pokračování výstavby, rozvoj průmyslových parků a logistických center v okolí Průhonice, Čestlice a Nupak může vyvolat potřebu zkrácení intervalu na linkách 328, 357, 363 nebo 385 v úsecích Praha – Průhonice, Praha – Čestlice, Praha – Nupaky příp. Praha – Herink v pracovních dnech i víkendech. Dle potřeby se předpokládá nárůst na všech linkách, nebo na různé kombinaci uvedených linek celkově až o 6 standardních vozidel v pracovních dnech, o víkendu až o 3 standardní vozidla. Celkový možný nárůst výkonů se předpokládá až o 615 000 linkových km/rok. Od 1.12.2024 v souvislosti s posílením provozu došlo k nárůstu objemu kilometrických výkonů o 178 520 km / rok.
2. Z důvodu zlepšení dopravní obslužnosti obsluhovaného území (rozšiřování bytové výstavby a rodinných domů, výstavba ZŠ v Ondřejově, rekreační oblast) může být nárůst na lince 490 až o 70 250 linkových km/rok s dopadem na počet vypravovaných vozů o 1 více.
3. S předpokladem vybudování nového obratiště v obci Petříkov a s rostoucí výstavbou v Nebřenicích se počítá s prodloužením spojů linky 363 z obratiště v Chomutovicích do Petřikova. Předpokládaný nárůst výkonů je cca až o 55 000 linkových km/rok a navýšení počtu vozidel do výpravy až o 1–2 standardní vozidla. V případně prodloužení celé linky až do Velkých Popovic se počítá s nárůstem výkonů cca až o 75 000 linkových km/rok a navýšení počtu vozidel do výpravy až o 2 standardní vozidla.

D5 Zdibsko

Dopravce	ČSAD Střední Čechy a. s.	
Města s MHD	Kralupy nad Vltavou – systém samostatné MHD zanikl s integrací oblasti Mělnicka v roce 2016, linky byly nahrazeny regionálními linkami PID Neratovice – systém samostatné MHD zanikl s integrací oblasti Mělnicka v roce 2015, linky byly nahrazeny regionálními linkami PID, v rámci města platí jízdní doklad vyhlášený městem Neratovice Odolena Voda – v rámci města platí jízdní doklad vyhlášený městem Odolena Voda Praha – plná integrace v systému PID	
Hlavní přestupní uzly BUS × BUS	Zastávka BUS Kralupy nad Vltavou, žel. st.; Obříství, Štěpánský most; Odolena Voda, Závod	
Přestupní uzly BUS × VLAK	Zastávka BUS	Stanice / zastávka VLAK
	Husinec, Řež, záv.	Řež
	Kojetice, žel. st.	Kojetice u Prahy
	Kralupy n. Vlt. žel. st.	Kralupy nad Vltavou
	Neratovice, žel. st.	Neratovice
	Zlonín	Zlonín
	Úžice	Úžice
Linky	Linka	Trasa
	368	Praha, Ládví – Předboj
	371	Praha, Kobylisy – Klecany, Klecánky/Husinec, Řež
	372	Praha, Kobylisy – Vojkovice – Kralupy nad Vltavou
	374	Praha, Kobylisy – Odolena Voda
	470	Mělník – Chlumín – Kralupy nad Vltavou
	473	Neratovice – Zálezlice – Kralupy nad Vltavou
	479	Neratovice, Koryčany – Veliká Ves – Neratovice
	656	Hovorčovice – Zlonín – Hovorčovice
	658	Neratovice – Veliká Ves – Odolena Voda

	663	Kralupy nad Vltavou – Odolena Voda		
Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pracovní den	7 234	Sobota	2 388
			Neděle	2 388
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	0	Midibus	0
	Standardní	28	Třiosý (15 m)	0
	Kloubový	3		

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

1. V souvislosti s rozvojem obcí Bašť a Předboj může dojít k posílení provozu linky 368 pro zajištění dostatečné dopravní obsluhy. Kilometrické výkony narostou až o 82 000 linkových km/rok, nárůst počtu vozidel až o 2 standardní vozy.
2. V souvislosti s rozvojem obcí v oblasti Klecan může dojít k posílení provozu nasazením kloubových vozidel na další pořadí. Kilometrické výkony poklesnou pro standardní vozy, a naopak narostou pro kloubové vozy až o 87 000 linkových km/rok, nárůst počtu vozidel až o 2 kloubové vozy kompenzován poklesem vypravení standardních vozů.
3. V souvislosti s rozvojem oblasti Veltrus a Odolena Voda může dojít k posílení provozu linek 470, 473 a 663. Kilometrické výkony narostou až o 131 000 linkových km/rok, nárůst počtu vozidel až o 2 standardní vozy.
4. V souvislosti s rozvojem oblasti Neratovic může dojít k posílení provozu linek 479 a 658. Kilometrické výkony narostou až o 80 000 linkových km/rok, nárůst počtu vozidel až o 1 standardní vůz.
5. V souvislosti se zahájením provozu na tramvajové trati do Zdib dojde k optimalizaci dopravních výkonů v celé oblasti. Kilometrické výkony narostou až o 1 066 750 linkových km/rok, nárůst počtu vozidel až o 15 standardních vozů (ex 370, 372, 373).
6. V průběhu závazku může dojít k rozvázání spolupráce se soukromým investorem, který hradí část provozu linky 663. Pokles výkonů může být až o 68 000 linkových km/rok, pokles počtu vypravených vozidel až o 1 standardní vůz.

D6 Úvalsko

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

	354	Praha, Černý Most – Mochov		
	398	Praha, Černý Most – Poděbrady		
	408	Praha, Nádraží Klánovice-sever – Brandýs nad Labem-Stará Boleslav		
	484	Úvaly – Horoušany – Úvaly		
	662	Kouřim – Český Brod – Čelákovice		
	677	Úvaly – Vyšehořovice – Nehvizdy		
	686	Úvaly – Říčany		
	705	Poděbrady – Kolín – Kutná Hora – Čáslav		
	765	Sibřina – Říčany – Jesenice		
	823	Jirny – Úvaly – Škvorec – Doubravčice		
	826	Pečky – Klučov, Skramníky – Český Brod – Tuklaty, Tlustovousy		
Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pracovní den	9 526	Sobota	2 957
			Neděle	2 871
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	0	Midibus	0
	Standardní	30	Třiosý (15 m)	0
	Kloubový	10		

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

1. Z důvodu zvažovaného posílení obslužnosti v Úvalech (svazková škola) a v obci Doubravčice může dojít k navýšení počtu spojů u linky 823, popř. 484. Kilometrické výkony se na linkách 823, 484 mohou navýšit až o 102 000 linkových km/rok a nárůst vypravení až o 1 vozidlo kategorie SdN.
2. U linky 686 může dojít k dodatečnému zkrácení intervalů, zejména v ranní a odpolední špičce pracovního dne. Kilometrické výkony se na lince 686 navýší až o 90 000 linkových km/rok a nárůst vypravení až o 1 vozidlo kategorie SdN.
3. V návaznosti na změny časových poloh vlaků na tratích 011 (Praha – Kolín) a 221 (Praha – Benešov u Prahy) může v průběhu závazku dojít k navýšení km výkonů linek 303, 423, 484, 686, 765 z důvodu navýšení manipulačních přejezdů nebo vyrovnávacích spojů až o 50 300 linkových km/rok a nárůst až o 1 vozidlo kategorie SdN.

D7 Dolnobřežansko

Dopravce	UMBRELLA CITY LINES s. r. o.			
Města s MHD	Praha – plná integrace v systému PID			
Hlavní přestupní uzly BUS × BUS	Zastávka BUS Dolní Břežany, obecní úřad; Dolní Břežany, náměstí; Zvole			
Přestupní uzly BUS × VLAK	Zastávka BUS		Stanice / zastávka VLAK	
	Praha, Kačerov		Praha-Kačerov	
	Praha, Nádraží Modřany		Praha-Modřany zastávka	
	Vrané n. Vlt., Žel. st.		Vrané nad Vltavou	
Linky	Linka	Trasa		
	333	Praha, Kačerov – Březová-Oleško		
	341	Praha, Obchodní náměstí – Jílové u Prahy		
	445	Březová-Oleško – Vrané nad Vltavou – Jílové u Prahy		
	762	Dolní Břežany – Jesenice		
	960	Praha, Budějovická – Březová-Oleško		
Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pracovní den	5 067	Sobota	2 080
			Neděle	2 080
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	0	Midibus	4
	Standardní	15	Třiosý (15 m)	0
	Kloubový	4		

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

1. Zprovoznění linky metra D v úseku Pankrác – Nové Dvory může vyvolat zkrácení trasy linky 333 do zastávky Nové Dvory, které může znamenat pokles km výkonů až o 232 120 km ročně a pokles vozidel do výpravy až o 3 standardní vozidla. Předpokládaný termín realizace prosinec 2028.
2. Pokračování výstavby v obci Dolní Břežany a navýšení počtu obyvatel, nebo počtu dopravovaných cestujících do rozrůstající se oblasti technologických parků může vyvolat potřebu zkrácení intervalu na lince 333 v úseku Dolní Břežany – Praha, Kačerov ve špičkách pracovních dnů. Ráno z 10 až na 5 minut a odpoledne z 15 až na 10 minut, o víkendech v přepravně zatíženějších obdobích může nastat posílení z 30 až na 15 minut. V pracovních dnech se celkově předpokládá nárůst až o 3 kloubová vozidla, o víkendu až o 1 kloubové vozidlo. Celkový nárůst výkonů se předpokládá až o 140 150 linkových km/rok.
3. Pokračování výstavby v části obce Zvole – Nová Zvole a navýšení počtu obyvatel může vyvolat potřebu zkrácení intervalu na lince 333 v úseku Zvole, Nová Zvole – Praha, Kačerov ve špičkách pracovních dnů. Ráno z 10 až na 5 minut a odpoledne z 15 až na 10 minut, o víkendech v přepravně zatíženějších obdobích může nastat posílení z 30 až na 15 minut. V pracovních dnech se celkově předpokládá nárůst až o 3 kloubová vozidla, o víkendu až o 2 kloubová vozidla. Celkový nárůst výkonů se předpokládá až o 210 860 linkových km/rok.
4. Pokračování výstavby v obci Březová-Oleško a navýšení počtu obyvatel může vyvolat potřebu zkrácení intervalu na lince 333 v úseku Březová-Oleško – Praha, Kačerov ve špičkách pracovních dnů. Ráno z 20 až na 10 minut a odpoledne z 30 až na 15 minut, o víkendech v přepravně zatíženějších obdobích může nastat posílení z 120 až na 60 minut. V pracovních dnech se celkově předpokládá nárůst až o 3 kloubová vozidla, o víkendu až o 2 kloubová vozidla. Celkový nárůst výkonů se předpokládá až o 248 150 linkových km/rok.
5. V průběhu závazku může dojít k omezení provozu linky 333 s poklesem vozidel do výpravy až o 4 vozidla, celkově až o 125 800 linkových km/rok (prázdninové omezení).
6. V průběhu závazku může dojít k omezení provozu linky 341 s poklesem vozidel do výpravy až o 2 vozidla, celkově až o 62 400 linkových km/rok (prázdninové omezení).

D8 Kolínsko

Dopravce	ČSAD POLKOST, spol. s r.o.,	
Města s MHD	Kolín – doprava zdarma, bez smluvní spolupráce s IDSK nebo ROPID	
Hlavní přestupní uzly BUS × BUS	Zastávka BUS Uhlířské Janovice,nám.; Kolín,nádraží; Suchdol, Ždánice,U Jánů; Sázava,aut.st.; Kouřim, Zásmuky,nám.; Český Brod,žel.st.; Vlašim,aut.st.; Pečky,žel.st.; Poděbrady,žel.st.	
Přestupní uzly BUS × VLAK	Zastávka BUS	Stanice / zastávka VLAK
	Cerhenice	Cerhenice
	Cerhenice,Za Dráhou	Cerhenice
	Český Brod,žel.st.	Český Brod
	Drahobudice	Drahobudice
	Hlízov,u pomníku	Hlízov
	Kácov,žel.st.	Kácov
	Klučov,U mlýna	Klučov
	Kolín,místní dráha	Kolín místní nádraží
	Kolín,nádraží	Kolín
	Kořenice	Kořenice
	Kouřim,Žel.st	Kouřim
	Nebovidy,Hluboký Důl	Hluboký Důl
	Nová Ves I	Nová Ves u Kolína
	Pečky,žel.st.	Pečky
	Poděbrady,žel.st.	Poděbrady
	Ratboř,žel.st	Ratboř
	Rostoklaty,Žel.st.	Rostoklaty
	Sázava,aut.st.	Sázava
	Starý Kolín	Starý Kolín

	Tatce,žel.zast.	Tatce		
	Uhlířské Janovice,Mitrov	Mitrov		
	Vavřinec, Chmeliště	Chmeliště		
	Vlašim,žel.st.	Vlašim		
Linky	Linka	Trasa		
	460	Bečváry – Zásmyky – Plaňany – Vrbčany		
	487	Kolín – Uhlířské Janovice – Kácov – Vlašim		
	675	Kolín – Cerhenice – Pečky		
	678	Poděbrady – Cerhenice – Pečky		
	679	Poděbrady – Velim – Kolín		
	681	Kolín – Suchdol – Uhlířské Janovice – Petrovice II		
	702	Kolín – Červené Pečky – Suchdol		
	707	Kolín – Nové Dvory – Svatý Mikuláš – Kolín		
	772	Uhlířské Janovice – Horní Kruty – Skvrňov – Uhlířské Janovice		
	821	Kolín – Svojsice – Kouřim – Sázava		
	824	Kolín – Toušice – Kouřim – Ždánice		
	826	Pečky – Klučov, Skramníky – Český Brod – Tuklaty, Tlustovousy		
Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pracovní den	6 996	Sobota	1 358
	Prázdniny	6 996	Neděle	1 390
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	0	Midibus	0
	Standardní	29	Třiosý (15 m)	0

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

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

D9 Nymbursko

Dopravce	Okresní autobusová doprava Kolín, s.r.o.	
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 Nymburk – v rámci města platí jízdní doklad vyhlášený městem Nymburk 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	
Hlavní přestupní uzly BUS x BUS	Zastávka BUS Vlkava, náves; Luštěnice; Seletice; Sadská; Zásmyky; Kostomlaty nad Labem, žel. st., Mladá Boleslav, aut.st.	
Přestupní uzly BUS x VLAK	Zastávka BUS	Stanice / zastávka VLAK
	Bečváry,žel.st.	Bečváry
	Čachovice,žel.st.	Čachovice
	Čáslav,žel.st.	Čáslav
	Čelákovice,žel. st.	Čelákovice
	Červené Pečky,žel.st.	Červené Pečky
	Dvory,Veleliby	Veleliby
	Hořátev,technologický park	Hořátev
	Jíkev,žel.zast.	Jíkev
	Kolomuty	Kolomuty
	Kostomlaty n. L.,žel. st.	Kostomlaty nad Labem
	Kořenice	Kořenice
	Kořenice, Chotouchov, žel.zast.	Chotoutov

	Kořenice,Pučery	Pučery		
	Křinec,žel. st.	Křinec		
	Kutná Hora,městské nádraží	Kutná Hora město		
	Libice n.Cidl.,žel.st.	Libice nad Cidlinou		
	Lysá n. L.,žel. st.	Lysá nad Labem		
	Milovice,žel. st.	Milovice		
	Mladá Boleslav,aut.st.	Mladá Boleslav město		
	Nymburk,hl. n.	Nymburk hlavní nádraží		
	Pečky,žel.st.	Pečky		
	Poděbrady,žel.st.	Poděbrady		
	Rožďalovice,žel.st.	Rožďalovice		
	Řepov,hl.sil.	Řepov		
	Sadská	Sadská		
	Vavřinec, Chmeliště	Chmeliště		
	Velký Osek,nádraží	Velký Osek		
	Všejany	Všejany		
Linky	Linka	Trasa		
	430	Lysá nad Labem – Milovice – Lipník		
	432	Lysá nad Labem – Milovice – Mladá Boleslav		
	433	Nymburk – Sadská – Pečky		
	434	Nymburk – Straky – Milovice – Benátky nad Jizerou		
	436	Nymburk – Vlkava – Lipník		
	443	Nymburk – Sadská – Čelákovice		
	493	Nymburk – Poděbrady		
	497	Nymburk – Kostomlaty nad Labem – Milovice		
	498	Poděbrady – Pečky		
	499	Nymburk – Loučeň – Semčice – Mladá Boleslav		
	673	Nymburk – Oskořínek – Křinec		
	674	Nymburk – Netřebice – Křinec – Rožďalovice		
	676	Nymburk – Loučeň – Seletice		
	705	Poděbrady – Kolín – Kutná Hora – Čáslav		
	706	Žiželice – Kolín – Zásmyky – Uhlířské Janovice		
	897	Kostomlaty nad Labem – Lysá nad Labem		
Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pracovní den	12 134	Sobota	2 358
	Prázdniny	12 134	Neděle	2 426
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	0	Midibus	0
	Standardní	35	Třiosý (15 m)	0
	Kloubový	14		

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

1. V souvislosti s dostavbou železničních staveb, které budou mít dopad na polohy jednotlivých časových poloh vlakových spojů v uzlových stanicích, lze předpokládat změnu jízdních řádů s možností navýšení potřeby 1 vozidla a 1 řidiče s výkonem cca 220 km/den, což představuje předpokládaný nárůst km výkonů až o 60 000 km/rok.
2. V návaznosti na budoucí integraci MHD Kolín může dojít na lince 706 k úpravě trasování linky po města s předpokládaným navýšením výkonů až o 110 000 linkových km/rok.

E1 Kutná Hora

Dopravce	Lutan s.r.o.
Města s MHD	Kutná Hora – od 1. 4. 2025 nový dopravce vzešlý ze soutěže zajišťuje provoz elektrobusey. Zvláštní jednotlivé jízdné je uznáváno na všech regionálních linkách PID na území města Kutná Hora
Hlavní přestupní uzly BUS x BUS	Zastávka BUS Kutná Hora, hl.nádr.; Kutná Hora, městské nádraží,

	Kutná Hora,Hlouška,Tylovo divadlo				
Přestupní uzly BUS x VLAK	Zastávka BUS		Stanice / zastávka VLAK		
	Kutná Hora,hl.nádr.		Kutná Hora hlavní nádraží		
	Kutná Hora,městské nádraží		Kutná Hora město		
Linky	Linka	Trasa			
	801	Kutná Hora – Hlízov – Starý Kolín			
Denní výkony	Typ dne		Km	Typ dne	Km
	Pracovní den		1182	Sobota	508
	Prázdniny		1166	Neděle	508
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu		Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus		0	Midibus	6
	Standardní		0	Třiosý (15 m)	0
	Kloubový		0		

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

Zvýšení poptávky v Kutné Hoře může vyvolat potřebu navýšení provozu až o 56 000 km/rok a vypravení vozidla a řidiče navíc.

V případě výstavby nového terminálu u městského nádraží v Kutné Hoře může dojít k významné změně tras, zastávek i intervalů linky.

P51 Dopravní podnik hl. m. Prahy

Jedná se o soubor 16 příměstských linek, z nichž některé jsou úzce svázány s provozem městských linek na území HMP.

Dopravce	Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s.		
Města s MHD	Praha – plná integrace v systému PID		
	Neratovice – systém samostatné MHD zanikl s integrací oblasti Mělnicka v roce 2015, linky byly nahrazeny regionálními linkami PID, v rámci města platí jízdní doklad vyhlášený městem Neratovice		
	Říčany – doprava zdarma, ROPID zajišťuje přípravu dat a propagaci linek MHD		
	Odolena Voda – v rámci města platí jízdní doklad vyhlášený městem Odolena Voda		
Hlavní přestupní uzly BUS x BUS	Zastávka BUS		
	Praha, Luka; Praha, Letňany; Praha, Bořislavka; Praha, Opatov; Praha, Dejvická; Praha, Depo Hostivař; Praha, Kobylisy; Jesenice; Škvorec, nám.; Dolní Břežany, obecní úřad; Horoměřice; Křenice; Mukařov; Odolena Voda, Dolní náměstí		
Přestupní uzly BUS x VLAK	Zastávka BUS		Stanice / zastávka VLAK
	Nádraží Řeporyje		Praha-Řeporyje
	Neratovice, žel.st.		Neratovice
	Nádraží Podbaba		Praha-Podbaba
	Zbuzany, nádraží		Zbuzany
Linky	Linka	Trasa	
	301	Praha, Luka – Chýnice	
	302	Praha, Letňany – Přezletice – Praha, Letňany	
	312	Praha, Bořislavka – Lichoceves	
	326	Praha, Volha – Jesenice	
	327	Praha, Opatov – Jesenice	
	329	Praha, Skalka/Sídlíště Skalka – Škvorec	
	331	Praha, Opatov – Dolní Břežany, Zálepy	
	351	Praha, Letňany – Neratovice	
	352	Praha, Luka – Jinočany	
	355	Praha, Dejvická – Únětice	
	364	Praha, Depo Hostivař – Doubek	
	366	Praha, Depo Hostivař – Mukařov	
	373	Praha, Kobylisy – Veliká Ves	
	397	Praha, Opatov – Modletice	

	411	Praha, Kobylisy – Zdiby, Holosmetky / Brnky		
	958	Praha, Kobylisy – Odolena Voda		
Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pracovní den	11 916	Sobota	5 220
			Neděle	5 221
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	0	Midibus	2
	Standardní	69	Třiosý (15 m)	0
	Kloubový	4		

Všechny příměstské linky zadávané DPP jsou ze strany HMP objednány i na území Středočeského kraje.

P54 AD Střední Čechy

Jedná se o smluvní zajištění linek 375 a 377 pro potřeby naplnění Směrnice EP 2019/1161 (více v kapitole 3.3.5). U obou linek existuje projektový záměr „elektrizace“.

Dopravce	AD Střední Čechy a. s.			
Města s MHD	Praha – plná integrace v systému PID Brandýs n. L. – linka 478 byla v červenci 2022 začleněna mezi běžné regionální linky PID zajišťující obsluhu i mimo území města Brandýs n. L.			
Hlavní přestupní uzly BUS × BUS	Zastávka BUS			
	Praha, Letňany; Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, aut. st.; Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, nám.; Kostelec nad Labem, nám.			
Přestupní uzly BUS × VLAK	Zastávka BUS		Stanice / zastávka VLAK	
	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, žel.st.		Stará Boleslav	
	Kostelec nad Labem, žel.st.		Kostelec nad Labem	
Linky	Linka	Trasa		
	375	Praha, Českomoravská – Brandýs nad Labem-Stará Boleslav		
	377	Praha, Letňany – Kostelec nad Labem		
Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pracovní den	4 717	Sobota	3 147
			Neděle	3 147
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	0	Midibus	0
	Standardní	8	Třiosý (15 m)	0
	Kloubový	12		

P55 Kokořínský SOK

Dopravce	Kokořínský SOK s.r.o.	
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 a v současnosti tvoří převážně páteř MHD linky 369, 474 a 747	
Hlavní přestupní uzly BUS x BUS	Zastávka BUS Mělník,aut. nádr.; Mšeno; Liběchov; Ždírec,náves; Kokořín; Dubá,aut.st.; Kadlín	
Přestupní uzly BUS x VLAK	Zastávka BUS	Stanice / zastávka VLAK
	Mšeno,žel.st.	Mšeno
	Mělník,aut. nádr.	Mělník
	Doksy,žel.st.	Doksy
	Lhotka,žel. st.	Lhotka u Mělníka
	Kanina,žel. zast.	Kanina
Linky	Linka	Trasa
	668	Mělník – Řepín – Mšeno
	689	Mšeno – Stránka
	690	Mšeno – Kadlín

	692	Liběchov – Dolní Zimoř – Kokořín		
	693	Mšeno – Nosálov – Katusice		
	694	Liběchov – Vysoká – Kokořín		
	695	Mělník – Kokořín – Mšeno		
	696	Mělník – Byšice – Mšeno		
	697	Mšeno – Dubá – Doksy		
Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pracovní den	1 453	Sobota	564*
	Prázdniny	1 258	Neděle	564*
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	7	Midibus	0
	Standardní	0	Třiosý (15 m)	0

* denní výkony o sobotách a nedělích jsou čerpány ze dnů, kdy je v období letních prázdnin plné sezónní posílení, mimo sezonu je denní výkon o sobotách a nedělích 0 km

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

1. Víkendové pořadí 697/1 (linka 697 a poslední pár spojů na lince 695) je v provozu pouze o sezónních víkendech v období cca od konce dubna do konce září.
2. Víkendové pořadí 697/2 (linka 693 a 695) je v provozu pouze o sezónních víkendech v období cca od konce března do konce října.
3. V případě požadavku obcí může v průběhu závazku dojít k posílení v úseku Mělník – Mšeno v pracovním dni. Kilometrické výkony se mohou navýšit až o 15 360 linkových km/rok bez dopadu na počet vypravovaných vozidel.
4. V případě požadavku obcí může v průběhu závazku dojít k posílení v úseku Mělník – Mšeno o víkendech. Kilometrické výkony se mohou navýšit až o 33 000 linkových km/rok a vypravení o jedno vozidlo.
5. V průběhu závazku může dojít (zejména z důvodu případného obnovení provozu na železniční trati 076) k úpravě spojů v úseku Mělník – Mšeno v pracovní dny. Pokles km výkonů může být až o 10 000 linkových km / rok bez dopadu na počet vypravovaných vozidel.
6. V průběhu platnosti závazku může dojít k úpravám sezónního víkendového provozu, které může vyvolat pokles km výkonů až o 6 500 km/rok bez dopadu na počet vypravovaných vozidel.

P56 POHL KLADNO

Dopravce	POHL Kladno spol. s r.o.			
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 Veveslavín; Kladno,nám.Svobody; Kladno,autobusové nádraží; Smečno, Slaný,aut.nádr., Litoměřice, aut. nádr.			
Přestupní uzly BUS x VLAK	Zastávka BUS		Stanice / zastávka VLAK	
	Kladno,U Kauflandu		Kladno	
	Kladno,železniční zastávka město		Kladno město	
	Praha,Nádraží Veveslavín		Praha-Veveslavín	
	Bohušovice n.Ohří, žel.st.		Bohušovice and Ohří	
	Litoměřice,aut. nádr.		Litoměřice město	
	Litoměřice,žel.st.hor.		Litoměřice horní nádraží	
Linky	Linka	Trasa		
	330	Praha,Nádraží Veveslavín – Libušín,náměstí		
	399	Praha,Nádraží Veveslavín – Kladno,Energie		
	650	Litoměřice – Mšené-lázně – Slaný – Kladno		
Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pracovní den	2 543	Sobota	714
	Prázdniny	2 327	Neděle	714
Vozy	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů

(ranní špička PD)	Minibus	0	Midibus	0
	Standardní	6	Třiosý (15 m)	0
	Kloubový	3		

P57 AUTODOPRAVA LAMER

Dopravce	AUTODOPRAVA LAMER s.r.o.			
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 Veveslavín; Kladno,nám.Svobody; Kladno,autobusové nádraží; Kralupy and Vltavou, žel.st.			
Přestupní uzly BUS x VLAK	Zastávka BUS		Stanice / zastávka VLAK	
	Kladno,U Kauflandu		Kladno	
	Kladno,železniční zastávka město		Kladno město	
	Praha,Nádraží Veveslavín		Praha-Veslavín	
	Kralupy n. Vlt.,žel.st.		Kralupy nad Vltavou	
	Nelahozeves		Nelahozeves zámek	
	Zákolany		Zákolany	
	Kralupy nad Vltavou,Minice		Kralupy nad Vltavou-Minice	
Linky	Linka	Trasa		
	330	Praha,Nádraží Veveslavín – Libušín,náměstí		
	399	Praha,Nádraží Veveslavín – Kladno,Energie		
	414	Praha,Nádraží Veveslavín – Praha,Terminál 1		
	856	Velvary – Veltrusy – Kralupy nad Vltavou – Holubice – Zákolany		
Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pracovní den	3 086	Sobota	772
	Prázdniny	3 047	Neděle	772
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	3	Midibus	0
	Standardní	4	Třiosý (15 m)	0
	Kloubový	4		

P58 MARTIN UHER bus

Jedná se o přímé zadání na provoz regionálních linek, přičemž u uvedených linek existuje záměr nasazení EČV – vodíkových vozidel.

Dopravce	MARTIN UHER bus, s. r. o.			
Města s MHD	Příbram – začlenění systému MHD do PID proběhlo 10. 12. 2023, v rámci města platí na linkách MHD jízdní doklady vyhlášené městem Příbram			
Hlavní přestupní uzly BUS × BUS	Zastávka BUS			
	Mníšek p. Brdy, náměstí; Dobříš, náměstí; Mníšek p. Brdy, Kaple; Nový Knín, Příbram, Jiráskovy sady; Příbram, aut. nádr.			
Přestupní uzly BUS × VLAK	Zastávka BUS		Stanice / zastávka VLAK	
	Dobříš, žel. st.		Dobříš	
	Stará Huť, žel. zast.		Stará Huť	
	Mníšek p. Brdy, žel. zast. Rymaně		Rymaně	
	Příbram, aut. nádr.		Příbram	
Linky	Linka	Trasa		
	446	Mníšek pod Brdy – Kytín – Dobříš		
	517	Dobříš – Příbram		
	688	Mníšek pod Brdy – Nový Knín – Dobříš		
Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pracovní den	1 946	Sobota	783
			Neděle	783
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	1	Midibus	0

	Standardní	8	Třiosý (15 m)	0
	Kloubový	0		

P59 LEXTRANS BUS

Jedná se o přímé zadání pro malého dopravce na provoz regionálních linek.

Dopravce	LEXTRANS BUS s. r. o.			
Města s MHD	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.; Čistá; Hořovičky; Kralovice			
Přestupní uzly BUS × VLAK	Zastávka BUS		Stanice / zastávka VLAK	
	Rakovník, aut. st.		Rakovník	
	Rakovník, žel. zast. západ		Rakovník západ	
	Kožlany, žel.st.		Kožlany	
	Jesenice, žel.st.		Jesenice	
	Čistá, žel.st.		Čistá	
Linky	Linka	Trasa		
	570	Rakovník – Čistá – Kralovice		
	573	Břežany – Čistá – Jesenice – Hořovičky		
Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pracovní den	730	Sobota	0
			Neděle	0
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	1	Midibus	2
	Standardní	0	Třosý (15 m)	0

P60 Autobusová doprava Kohout

Jedná se o přímé zadání pro malého dopravce na provoz regionální linky.

Dopravce	Autobusová doprava Kohout s. r. o.			
Města s MHD	-			
Hlavní přestupní uzly BUS × BUS	Zastávka BUS Křivoklát, žel. zast.; Roztoky, Placanda			
Přestupní uzly BUS × VLAK	Zastávka BUS		Stanice / zastávka VLAK	
	Křivoklát, žel. zast.		Křivoklát	
Linky	Linka	Trasa		
	579	Nezabudice – Křivoklát – Branov		
Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pracovní den	280	Sobota	0
			Neděle	0
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	0	Midibus	1
	Standardní	0	Třiosý (15 m)	0

P61 LUTAN

Dopravce	Lutan 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			
Hlavní přestupní uzly BUS × BUS	Zastávka BUS Lysá nad Labem, žel.st.; Předměřice nad Jizerou, u kostela; Benátky nad Jizerou, aut.st.; Mladá Boleslav, aut.st.; Kněžmost, nám.; Sobotka, nám.; Bezno			
Přestupní uzly BUS × VLAK	Zastávka BUS		Stanice / zastávka VLAK	
	Lysá n. L., žel. st.		Lysá nad Labem	
	Pečky		Pečky, žel.st.	
	Český Brod		Český Brod, žel.st.	
	Mladá Boleslav, aut.st.		Mladá Boleslav město	

Linky	Linka	Trasa		
	431	Skalsko – Benátky nad Jizerou – Lysá nad Labem		
	442	Mladá Boleslav – Benátky nad Jizerou – Lysá nad Labem		
	714	Mladá Boleslav – Kněžmost – Sobotka		
	736	Mladá Boleslav – Kněžmost – Dolní Bousov		
	888	Český Brod – Vitice, Dobré Pole		
	889	Pečky – Poděbrady		
	997	CYKLOBUS ČESKÝ RÁJ: Mladá Boleslav – Mnichovo Hradiště – Kněžmost – Sobotka		
Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pracovní den	2 209*	Sobota	217
	Prázdniny	2 209*	Neděle	217
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	7+4**	Midibus	0
	Standardní	1	Třiosý (15 m)	0

* k tomu až 564,200 km/den za linky 888 a 889

** 4 vozy jsou v provozu na linkách 888 a 889

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

1. Změna objednávky vlakové dopravy na železniční trati č. 062 Nymburk – Mladá Boleslav může způsobit změnu objemu kilometrických výkonů až o celkem o 100 000 km/ročně, a to nárůstem či snížením o předmětnou částku.
2. V průběhu smluvního vztahu může dojít k požadavku organizátora na prodloužení víkendových spojů linky 442 do zastávky Brodce, sokolovna, to si vyžádá nárůst kilometrických výkonů až o 3 000 km/ročně.
3. V průběhu smluvního vztahu může dojít k požadavku organizátora na změnu jízdního řádu linky 431 v okolí Sojovic, Staré Lysé a Chotětova s možnou změnou kilometrických výkonů až o 20 000 km/ročně.
4. Na lince 714 může dojít k úpravě víkendového provozu s možnou změnou objemu kilometrických výkonů, a to nárůstem či poklesem až o 30 000 km/ročně.
5. V průběhu smluvního vztahu může dojít k požadavku organizátora na změnu jízdního řádu na lince 431 mezi Borčí a Skalskem z důvodu obnovy ranního školního spoje s možným nárůstem kilometrických výkonů až o 2 000 km/ročně.
6. V průběhu smluvního vztahu může dojít k požadavku organizátora na zajištění poptávkové dopravy v oblasti Českbrodská, tato poptávková doprava by byla zajištěna až dvěma vozidly / denně. Celkový nárůst kilometrických výkonů může být až o 100 000 km / ročně. Změna aktivována k 1.12.2024 v plné výši. Od 3.2.2025 došlo k nárůstu vypravení o 1 vozidlo. Od 22.4.2025 došlo k opětovnému nárůstu vypravení o 1 vozidlo.

P62 COMETT PLUS

Dopravce	COMETT PLUS, spol. s r.o.			
Města s MHD	Tábor – na území města Tábor uznáván tarif města Vlašim – plně integrována do PID, tarif MHD na všech linkách PID na území města			
Hlavní přestupní uzly BUS × BUS	Zastávka BUS			
	Benešov, Terminál; Vlašim, žel.st.; Mladá Vožice, aut.st.; Tábor, aut.nádr.			
Přestupní uzly BUS × VLAK	Zastávka BUS		Stanice / zastávka VLAK	
	Benešov, Terminál		Benešov u Prahy	
	Vlašim, žel.st		Vlašim	
	Postupice, žel.st.		Postupice	
	Struhařov, žel.zast		Struhařov	
Linky	Linka	Trasa		
	453	Tábor – Ratibořské Hory – Mladá Vožice – Vlašim		
	455	Tábor – Hlasivo – Mladá Vožice – Postupice – Benešov		
Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km

	Pracovní den	1 929	Sobota	573
	Prázdniny	1 888	Neděle	573
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	0	Midibus	0
	Standardní (elektrobus)	6	Třiosý (15 m)	15

P63 EKOSERVIS TRANSPEED

Jedná se o smluvní zajištění linky 370 s tím, že ve smlouvě je specifikováno, že po dostavbě tramvajové trati (Kobylisy – Zdiby – Sedlec) dojde k optimalizaci výkonů a zrušení této linky.

Dopravce	EKOSERVIS TRANSPED a. s.			
Města s MHD	Praha – plná integrace v systému PID Kralupy nad Vltavou – systém samostatné MHD zanikl s integrací oblasti Mělnicka v roce 2016, linky byly nahrazeny regionálními linkami PID			
Hlavní přestupní uzly BUS × BUS	Zastávka BUS Odolena Voda, Dolní náměstí; Kralupy nad Vltavou, žel.st.			
Přestupní uzly BUS × VLAK	Zastávka BUS Kralupy nad Vltavou, žel.st.		Stanice / zastávka VLAK Kralupy nad Vltavou	
Linky	Linka	Trasa		
	370	Praha, Kobylisy – Kozomín – Kralupy nad Vltavou		
Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pracovní den	2 824	Sobota	436
			Neděle	436
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	0	Midibus	0
	Standardní	11	Tříosý (15 m)	0

P64 Martin UHER

Jedná se o přímé zadání na provoz regionálních linek v okolí Mníšku pod Brdy.

Dopravce	Martin UHER, spol. s r. o.			
Města s MHD	-			
Hlavní přestupní uzly BUS × BUS	Zastávka BUS Mníšek p. Brdy, náměstí; Mníšek p. Brdy, Pražská; Řitka; Dobřichovice, rozc. Karlík			
Přestupní uzly BUS × VLAK	Zastávka BUS		Stanice / zastávka VLAK	
	Dobřichovice, nádraží		Dobřichovice	
	Všenory, žel. zast.		Všenory	
	Čisovice, Bojov, žel.st.		Bojov	
	Mníšek p. Brdy, žel. st.		Mníšek pod Brdy	
Linky	Linka	Trasa		
	447	Mníšek pod Brdy – Voznice, Chouzavá		
	448	Mníšek pod Brdy – Dobřichovice – Lety		
	449	Jíloviště – Čisovice – Mníšek pod Brdy		
	672	Všenory, Horní Mokropsy – Hlásná Třebaň		
	996	CYKLOBUS BRDY: Kytín – Mníšek pod Brdy – Dobřichovice		
Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pracovní den	980	Sobota	163
			Neděle	163
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	3	Midibus	0
	Standardní	2	Třiosý (15 m)	0

P65 BusLine Express

Dopravce	BusLine Express, 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 Turnov, Terminál u žel.st.; Hodkovice nad Mohelkou, aut.nádr.			
Přestupní uzly BUS × VLAK	Zastávka BUS Turnov, Terminál u žel.st.	Stanice / zastávka VLAK Turnov		
Linky	Linka 671900	Trasa Rokytnice n.Jiz. – Harrachov – Desná – Tanvald – Jablonec n.Nisou – Praha		
Denní výkony	Typ dne Pracovní den	Km 3387	Typ dne Sobota Neděle	Km 0 282
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu Minibus Standardní	Počet vozů 0 5	Typ vozu Midibus Třiosý (15 m)	Počet vozů 0 0

P67 KAD BUS

Dopravce	KAD BUS, spol. 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 Mladá Boleslav, aut.st.; Sobotka, nám.; Jičín, aut.st.; Turnov, Terminál u žel.st.; Vrchlabí, aut.st.; Jilemnice, aut.nádr.; Semily, Terminál			
Přestupní uzly BUS × VLAK	Zastávka BUS Mladá Boleslav, aut.st. Turnov, Terminál u žel.st. Semily, Terminál	Stanice / zastávka VLAK Mladá Boleslav město Turnov Semily		
Linky	Linka 405 700 720	Trasa Špindlerův Mlýn – Vrchlabí – Jilemnice – Jičín – Mladá Boleslav – Praha Harrachov – Tanvald – Železný Brod – Turnov – Praha Semily – Železný Brod – Turnov – Mladá Boleslav – Praha		
Denní výkony	Typ dne Pondělí–čtvrtek Pátek	Km 1 685 1 846	Typ dne Sobota Neděle	Km 2 186 2 347
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu Minibus Standardní	Počet vozů 0 8	Typ vozu Midibus Třiosý (15 m)	Počet vozů 0 0

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

1. V průběhu smluvního vztahu může dojít k omezení linky 405 v trase Praha, Černý Most – Mladá Boleslav – Sobotka – Jičín – Nová Paka – Jilemnice – Vrchlabí – Špindlerův Mlýn a zpět, které si může vyžádat pokles počtu vypravovaných vozidel až o 3 v pracovní den a až o 2 ve dnech pracovního klidu, a pokles kilometrických výkonů až o 550 000 km / ročně.
2. V průběhu smluvního vztahu může dojít k zavedení linky v trase Poděbrady – Jičín, které si může vyžádat nárůst vypravovaných vozidel až o 2 a nárůst kilometrických výkonů až o 150 000 km / ročně.

3. V průběhu smluvního vztahu může dojít k požadavku na zavedení spojů v trase Praha,Černý Most – Mladá Boleslav na linkách 700 nebo 720 přes zastávky "Mladá Boleslav, U Sportu" a "Mladá Boleslav, Jičínská" bez nárůstu počtu vozidel v pracovní dny či dny pracovního klidu, avšak s možným nárůstem kilometrických výkonů až o 85 000 km/ročně.
4. V průběhu smluvního vztahu může dojít k navýšení počtu spojů na lince 405 v trase Praha,Černý Most – Mladá Boleslav – Sobotka – Jičín – Nová Paka – Jilemnice – Vrchlabí – Špindlerův Mlýn a zpět, které si může vyžádat nárůst kilometrických výkonů až o 150 000 km / ročně. Realizováno od 1. 12. 2024.

P68 BusLine LK

Dopravce	BusLine, 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			
	Mladá Boleslav,aut.st.; Turnov,Terminál u žel.st.; Semily,Terminál			
Přestupní uzly BUS × VLAK	Zastávka BUS		Stanice / zastávka VLAK	
	Mladá Boleslav,aut.st.		Mladá Boleslav město	
	Turnov,Terminál u žel.st.		Turnov	
	Semily,Terminál		Semily	
Linky	Linka	Trasa		
	700	Harrachov – Tanvald – Železný Brod – Turnov – Praha		
	720	Semily – Železný Brod – Turnov – Mladá Boleslav – Praha		
Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pondělí–čtvrtek	1 466	Sobota	933
	Pátek	1 602	Neděle	933
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	0	Midibus	0
	Standardní	7	Třfosý (15 m)	0

3.3.3 Mezikrajská spolupráce

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

Karlovarský kraj

V horizontu následujících let plánujeme rozšířit tarif PID na linkách dopravců Karlovarského kraje v okolí Žlutic v návaznosti na již integrovanou linku PID 305. Dále je zvažován provoz nové linky Praha – Lubenec – Valeč – Bochov – Teplá – Mariánské Lázně s možností využití dopravců v objednávce Karlovarského kraje.

Plzeňský kraj

Rozvoj další mezikrajské spolupráce je předmětem pravidelných jednání mezi organizátory dopravy obou krajů – IDSK a POVED. V roce 2026 se předpokládá zavedení sezónní autobusové linky 574.

Jihočeský kraj

Na přelomu 1. a 2. čtvrtletí 2026 se předpokládá zavedení IDS v Jihočeském kraji. IDSK ve spolupráci s organizátorem Jihočeského kraje JIKORD připravuje změny dopravního řešení v oblasti Tábořska, Milevska a Písecka na mezikrajských linkách, změny však nastanou i na linkách uvnitř Středočeského či Jihočeského kraje. V provozu již jsou linky 407 Praha – Písek – Prachovice a 428 Praha – Strakonice – Vimperk, jejichž spoje jsou v objednávce pouze Středočeského kraje. Spolu se vznikem integrovaného dopravního systému Jihočeského kraje budou obě linky doplněny o spoje objednávané Jihočeským krajem

Významnou změnou projdou regionální linky na pomezí Středočeského a Jihočeského kraje v oblasti Březnicka, Sedlec-Prčicka a Voticka. Linka 401 Praha – Tábor – Jindřichův Hradec zanikne a vznikne

nová linka 408 Praha – Votice – Sedlec-Prčice – Tábor za současné reorganizace návazných autobusových linek v oblasti.

Vysočina

V souladu se změnou dopravního řešení v oblasti Pacovska a Pelhřimovska se plánují úpravy mezikrajských linek na pomezí Středočeského kraje a Kraje Vysočina v provozních souborech Sázavsko a Vlašimsko. Připravováno je zavedení linky Praha, Roztyly – Loket u Čechtice (nový přestupní uzel) – Čechtice – Košetice – Křelovice – Pelhřimov, linka 406 bude upravena do trasy Praha, Roztyly – Ostředek – Divišov – Vlašim – Načeradec – Pacov. V úseku Praha – Vlašim přes Benešov bude tato relace nahrazena přímými vozy mezi linkami 408 (dnes 401) a 808 (nová linka Benešov – Vlašim). V Loktu u Čechtice je připravován ve spolupráci s obcí nový přestupní uzel mezi linkami 401, 844 (Trhový Štěpánov – Loket u Č. – Dolní Kralovice), 845 (Zruč n.S. – Loket u Č. – Dolní Kralovice) a 846 (Ledeč n.S. – Loket u Č. – Dolní Kralovice). Součástí této změny je také zrušení zastávky Ostředek na lince 402 a její plné nahrazení linkou 406.

Královéhradecký kraj

Zásadním tématem pro vylepšení odbavení na dálkových mezikrajských linkách je dokončení softwarových úprav pro odbavení tří IDS a zavedení možnosti nákupu místenek (zejména linka 405 – předpoklad spuštění je počátek roku 2026).

Pardubický kraj

V rámci mezikrajské spolupráce s Pardubickým krajem jezdí pět mezikrajských linek, kdy na některých platí tarif IREDO i PID, na některých linkách platí pouze tarif PID a na některých linkách platí pouze tarif IREDO. Další rozvoj v této oblasti se nezvažuje.

Liberecký kraj

Zásadním tématem pro vylepšení odbavení na dálkových mezikrajských linkách je dokončení softwarových úprav pro odbavení tří IDS a zavedení možnosti nákupu místenek (zejména linky 400, 700, 720 a 730). Předpoklad spuštění je rok 2026.

Mezi okresy Mladá Boleslav a Česká Lípa plánujeme rozšířit integraci linek PID / IDOL na linky 500250, 500267 a 501267 s plným nebo částečným překryvem obou IDS.

V rámci linek 670900 a 671900 bude předmětem jednání v návaznosti na možnost zakoupení místenek a relačního tarifu vyhlášení tarifu PID do zastávky Hodkovice nad Mohelkou. Toto opatření by se dotklo rovněž linky 345

Po úspěšném spuštění odbavení tří IDS ve vozidle bude možné provést tarifní integraci linek na hranici Středočeského, Libereckého a Královéhradeckého kraje.

Ústecký kraj

Zásadním tématem pro vylepšení odbavení na dálkových mezikrajských linkách je dokončení softwarových úprav pro odbavení tří IDS a zavedení možnosti nákupu místenek (zejména linka 400). Předpoklad spuštění je rok 2026.

V reakci na vývoj přepravní poptávky na tratích 110 a 124 bude projednávána možnost redukce nebo zastavení dopravy a jejich náhrada autobusovou dopravou.

V rámci současné linky 415 Praha – Žatec – Kadaň bude projednávána změna dopravního řešení a rozdělení rychlých a zastávkových spojů. Zároveň bude projednávána možnost napojení Klášterce nad Ohří na tuto linku.

V oblasti Polabí bude projednáváno rozšíření tarifní integrace tarifů PID / DÚK, příp. i IDOL na linkách dopravce DSÚK, které mají vazby na již stávající linky v režimech obou tarifů. (např. linka 635 Roudnice nad Labem – Štětí – Úštěk či linka 682 Dušníky – Roudnice nad Labem – Štětí – Dubá).

3.3.4 Nástup všemi dveřmi

Od 1. srpna 2025 byla zavedena pro cestující s předem zakoupenou jízdenkou možnost nástupu všemi dveřmi do téměř stovky denních a deseti nočních příměstských autobusových linek. Nový režim navazuje na předešlý testovací provoz u 9 regionálních linek (481, 484, 519, 705, 785, 801, 805, 823 a 858). Nově je tato možnost rozšířena na denní příměstské linky 300-429 (s výjimkou linek 305, 315, 345, 389, 392, 393, 395, 400-407, 412, 413, 415-417, 420-428) a noční linky 951-961. Cestující bez platného jízdního dokladu mají nadále možnost nákupu jízdenky u řidiče. Kontrola jízdenek probíhá díky rozšíření počtu nasazených revizorů. Tento zkušební režim poběží do konce roku 2026. O pokračování či rozšíření rozhodne zejména chování samotných cestujících (zda řádně platí jízdné). Pokud se systém neosvědčí, může být nástup všemi dveřmi zrušen i dříve. Zavedení nástupu všemi dveřmi je významným krokem k moderní, efektivní a pohodlné příměstské dopravě. Úspěch této změny ale závisí na každém cestujícím – být ohleduplný, platit jízdné a respektovat pravidla je tím nejlepším, co pro plynulost, rychlost a komfort veřejné dopravy lze udělat.

3.3.5 Aplikace Směrnice EP 2019/1161

Jedná se o **Směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1161 ze dne 20. června 2019, kterou se mění směrnice 2009/33/ES o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel**. V přípravě se nachází projekt částečné náhrady nyníjších příměstských a regionálních autobusových linek 348, 369, 375, 377, 446, 517, 688 a 801 (linka 801 smluvně od 1. 4. 2025) + další linky v provozním souboru C10 Mělnicko a také v provozním souboru D2 Sedlčansko. Z přepravního hlediska nedojde ke změnám, neboť se předpokládá, že EČV pojedou v trasách současných autobusových linek. Jednotlivé projekty jsou rozděleny dle typu pohonu a znamenají pilotní projekty, které mají poskytnout data pro cílové většinové řešení v rámci Středočeského kraje.

Linky 348, 369 + linky v provozním souboru C10 Mělnicko – ve spolupráci s hl. m. Prahou probíhají projekční práce na přípravě zavedení provozu elektrobuseů

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

Linka 377 – o pohonu není definitivně rozhodnuto

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

Linka 801 – na základě žádosti města Kutná Hora proběhlo nabídkové řízení na provoz předmětné linky se zahájením provozu od 1. 4. 2025, kdy je podmínkou, že vozidla musejí být výhradně na elektrický pohon, dobíjecí infrastrukturu poskytne město Kutná Hora

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

4 Rozvoj infrastruktury

4.1 Železniční doprava

V současné době patří k největším problémům železniční dopravy ve Středočeském kraji nedostatečná kapacita páteřních železničních tratí vedoucích do Prahy. To má za následek nutnost zpomalovat vlaky regionální dopravy z důvodu předjetí vlaky dálkové dopravy, nemožnost posílení regionální dopravy zkrácením intervalu nebo nemožnost výstavby nových zastávek. Tento problém má řešení ve výstavbě nových tratí pro dálkovou dopravu, která částečně uvolní kapacitu současných tratí pro regionální dopravu a pro vlaky nákladní. To je plánováno v podobě vysokorychlostních tratí ve směru Brno, Ústí nad Labem a Hradec Králové (tratě Rychlých spojení – RS1, RS4 a RS5) nebo nových tratí pro rychlost 200 km/h. Tyto tratě jsou navrhovány pro směr Beroun (využitelné i pro nákladní vlaky) a Benešov u Prahy. Výstavba těchto rychlých spojení neznamená vyřešení všech problémů na stávajících tratích. Ty musí být i tak zkapacitněny a zatraktivněny pro koexistenci spolehlivé regionální dopravy a rychlý průjezd vlaků nákladní dopravy atraktivní pro zákazníky. To platí nejen pro samotné tratě, ale také pro

významné uzlové stanice, kde je požadavek na vytvoření bezkolizních cest dálkové, regionální a nákladní dopravy nejvýznamnější. Vyřešení všech těchto problémů umožní naplnění klimatických závazků, ke kterým se Česká republika zavázala a mající za cíl náhradu co největšího množství silniční dopravy osobní i nákladní ekologickou železniční dopravou využívající elektrizovaných tratí s dostatečnou kapacitou.

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

- Elektrizace a zkapacitnění tratě č. 120 Praha Masarykovo n. – Kladno-Ostrovec včetně výstavby odbočky na Letiště VHP a včetně zaokružování.
- Modernizace a zkapacitnění tratě č. 171 v úseku Praha – Řevnice – Beroun.
- Elektrizace a zkapacitnění tratě č. 070 v úseku Praha – Všetaty včetně propojení trati č. 070 na RS4 (např. v podobě tzv. Líbeznické spojky).
- Elektrizace a modernizace tratě č. 074 Čelákovice - Neratovice pro případnou realizaci záměru pilotního projektu vlakotramvaje.
- Modernizace a elektrizace významných tratí v okolí Mladé Boleslavi (Nymburk – Mladá Boleslav, Mladá Boleslav – Turnov), včetně výstavby Všejské, Bezděčinské a Ptácké (Dalovické) spojky.
- Elektrizace (případně zkapacitnění) tratě č. 122 v úseku Praha – Hostivice.
- Elektrizace a zkapacitnění tratě č. 173 v úseku Praha – Rudná u Prahy – Beroun.
- Elektrizaci (kompletní/díličí) a zkapacitnění tratě č. 210 v úseku Praha – Vrané nad Vltavou – Čerčany / Dobříš.
- Elektrizace a modernizace tratě č. 014 Kolín – Bečváry – Ledečko (– Sázava) v souvislosti s plánovaným budování přestupního terminálu VRT Kořenice – Bečváry na vysokorychlostní trati Praha-Brno.
- Vybudování nové dvoukolejné elektrizované trati Praha – Brandýs nad Labem.
- Vybudování nové dvoukolejné elektrizované trati Praha – Bystřice.
- Modernizace a elektrizace traťového úseku Kutná Hora hl.n. – Kutná Hora město.
- Elektrizace trati Kralupy nad Vltavou – Kladno-Ostrovec.
- Elektrizace trati Zdice – Písek.

Středočeský kraj sleduje také infrastrukturní projekty menšího rozsahu:

Zřízení dlouhodobě požadovaných zastávek na území Středočeského kraje:

- Zápy a Brandýs nad Labem sídliště (trať 074)
- Benešov-Černošská (trať 222)
- Benešov-Spořilov (trať 221)
- Stradonice (trať 174)
- Rakovnícko:
 - Rakovník průmyslová zóna (trať 126)
 - Janov u Rakovníka (trať 126)
 - Svojetín zastávka (trať 126 – přesun místa zastavení z ŽST Svojetín)
 - Ruda (trať 120)
- Modernizovaná trať Praha – Kladno:
 - Malé Přítočno (přesun místa zastavení z ŽST Unhošť)
 - Velké Přítočno,
 - Hostivice-Jeneček (trať 122)

Modernizace železničních stanic:

- Čáslav
- Kutná Hora hl.n.
- Kralupy nad Vltavou
- Rakovník

Opravy prostorů výpravních budov:

- Nymburk hl.n.
- Benešov u Prahy
- Mladá Boleslav hl.n.
- Kralupy nad Vltavou

Vznik nových dopraven:

- Městečko u Křivoklátu (trať 174 – zpravidelnění časových poloh a zlepšení přípojových vazeb v Berouně)
- Krhanice (trať 210 - eliminace dlouhých pobytů v Týnci nad Sázavou, zlepšení přípojů v Čerčanech na linky S9 a R49 a umožnění úspory jedné soupravy na lince S8)
- Domašín (trať 222 - významné zlepšení a zpřehlednění přestupních vazeb linky S99 na linku R17 v Benešově u Prahy ve směru Praha a Tábor)
- Hodkov (trať 235 – zkrácení cestovní doby a eliminace dlouhých pobytů ve Zbraslavicích při zachování reálných přestupních vazeb v Kutné Hoře hl. n.)

4.2 Autobusová doprava

Autobusová nádraží, zastávky a obratiště

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

4.3 Technická studie potenciálu rozvoje systému VHD v PMO

V roce 2025 byla dokončena Technická studie potenciálu rozvoje systému veřejné hromadné dopravy v Pražské metropolitní oblasti. Studii vypsala Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, příspěvková organizace, zpracovatelem se stala společnost AFRY CZ. Dílčí a končené výsledky studie byly konzultovány s IDSK.

Studie má dvě základní části:

A. Vyhledávací studie potenciálu rozvoje systému VHD v Pražské metropolitní oblasti

B. Ekonomické hodnocení staveb tramvajových tratí

Cílem studie je stanovit potenciální koridory pro systémy VHD tak, aby mohly být účinně územně chráněny pro budoucí využití jak kolejové, tak nekojové dopravy. V několika případech byl navržen koridor i pro ostatní druhy dopravy, a to v podobě obchvatu obcí. Cílem tohoto opatření je tuto ostatní dopravu (často výhradně transiitní) vymístit mimo obce, aby VHD mohla bez problému co nejefektivněji obsluhovat vlastní území dané obce bez ovlivňování ostatní transiitní dopravou. Jedině takto lze zajistit, aby VHD byla pro obyvatele dostupnější (krátké pěší vzdálenosti na zastávku) a rychlejší (bez zpoždování z důvodu dopravních kongescí). Navrhuje se pokračovat ve zpracování dalších stupňů dokumentace u 11 opatření.

Území kolem hranic hlavního města Prahy na vnitřní i vnější straně je řadu let rapidně urbanizováno, intenzivní tlak na rozvoj je jak v oblasti rezidenční zástavby, tak v oblasti administrativy, výroby a

logistiky. To na jedné straně vytváří zvýšené nároky na dopravní infrastrukturu, na druhou stranu jsou ale vyčerpávány možnosti vložení nových dopravních koridorů pro veškeré druhy dopravy do území.

Pro budoucí zajištění udržitelnosti dopravního systému s důrazem na maximální využití ekologické veřejné hromadné dopravy (VHD) je důležité stanovit a územně chránit potenciální koridory pro systémy VHD, které budou do budoucna nástrojem k uspokojení stále se zvyšující přepravní poptávky a zároveň přispějí k dalším možnostem udržitelného rozvoje Pražské metropolitní oblasti (PMO) vysokou atraktivitou systému VHD. Na základě této studie je možné provést zodpovědně aktualizace či změny územně-plánovacích dokumentací a tím zejména územně chránit pro případ saturace stávající i uvažované koridory jak kolejové, tak nekolejové dopravy (PMO se rozumí Pražská metropolitní oblast vymezená pro potřeby ITI po roce 2020).

4.3.1 Část analytická – dopravní model a prognóza dopravy

V rámci této části byla v úvodu provedena Revize stávajících a identifikace nových rozvojových území kolem hl. m. Prahy (na základě ÚP, MP a ZÚR). Pro účely vyhodnocení přepravního potenciálu byl vytvořen Dopravní model veřejné hromadné dopravy zájmového území, tedy Prahy a části Středočeského kraje (minimálně v rozsahu Pražské metropolitní oblasti) s vazbou na dálkové vztahy. Dopravní model obsahuje páteřní komunikační síť (minimálně do úrovně silnic III. tříd a sběrných místních komunikací) a síť veřejné hromadné dopravy v podrobnosti jízdních řádů s přesnými časovými polohami jednotlivých spojů. Síť VHD v řešeném území obsahuje všechny vlaky a linky metra, tramvají, městských, příměstských a regionálních autobusů zahrnutých do systému PID. Ostatní neintegrovane autobusy jsou do modelu zadány pomocí globálních linek jako zdroj cest z oblasti mimo řešené území. Výpočet dopravního modelu je proveden metodou „timetable based“, tzn. že pro všechny linky jsou zadány přesné trasy se všemi zastávkami a s přesnými časovými polohami jednotlivých spojů dle jízdních řádů pro průměrný pracovní den. Dopravní zóny v modelu jsou minimálně v podrobnosti obcí, na území Prahy minimálně v podrobnosti ZSJ dle ČSÚ. Dopravní model současného stavu je kalibrován na veškeré dostupné průzkumy počtu cestujících ve vlacích, autobusech, tramvajích a metru.

Přepravní prognóza zohledňuje předpokládaný rozvoj území (územní plány a veřejně známé investiční záměry), dopravní síť a systému (investiční akce národních (SŽ, ŘSD) a regionálních investorů – Středočeský kraj a Hlavní město Praha) a aktuálně zvažovaný rozvoj systému VHD (kolejové i nekolejové dopravy). Prognóza je vypočtena pro 1 časový horizont (např. 2040). Výstupem přepravní prognózy jsou přepravní a dopravní výkony dle jednotlivých subsystémů VHD a grafické výstupy v podobě kartogramů počtu cestujících, včetně identifikace potenciálně nevyhovujících prvků VHD.

Výsledkem části práce je Analýza a identifikace potenciálních úzkých míst na stávajících i v současné době plánovaných koridorech VHD a identifikace příležitostí pro nové uzlové body budoucího skeletu systému městské a příměstské dopravy (například plánované terminály VRT, systém P+R a jiné).

4.3.2 Část návrhová – definice a posouzení potenciálu rozvoje VHD v PMO

Cílem této části a výsledkem studie je v rámci posuzovaného území stanovení parametrů a ideový návrh nových potenciálních koridorů pro veřejnou hromadnou dopravu na území Středočeského kraje s funkční provázaností na systém VHD hlavního města Prahy a základní definicí požadovaných podmínek pro maximalizaci jejich dopravního významu. Pro nové dopravní koridory jsou určeny hlavní ukazatele, na základě kterých bylo provedeno posouzení přepravního potenciálu. Zvláštní pozornost byla věnována rozmístění dopravních bodů (zastávek, přestupních terminálů či opatření). Součástí návrhové části je i doporučení pro návrh nových infrastrukturních prvků a staveb (stavby pro kolejovou a nekolejovou dopravu, objekty pro podporu přestupu z IAD na VHD, včetně odhadu jejich potenciální kapacity).

Navržená a posouzená opatření jsou následně kategorizována z pohledu jejich potřebnosti jako základ pro stanovení priorit pro definici dalších kroků v investiční přípravě. Opatření byla navržena s ohledem na jejich účelnost, udržitelnost a univerzalitu jejich využití.

Výstupy vyhledávací studie obsahují tyto části:

Průvodní zpráva – analytická část

Situace – analýza území (1:50 000)

Průvodní zpráva – návrhová část

Situace – návrh nových vazeb a koridorů v území (1:50 000)

Kartogramy – grafické výstupy dopravního modelu a prognózy dopravy

Ekonomické hodnocení staveb tramvajových tratí

Předmětem díla bylo zpracování Ekonomického hodnocení následujících záměrů dle platné Resortní metodiky Ministerstva dopravy pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb:

„Tramvajová trať Kobylisy – Zdiby: propojení terminálu Sedlec – Odolena Voda“ včetně ekonomického hodnocení varianty pro nekolejovou dopravu „BRT koridor“

„Prodloužení TT terminál Sedlec – Líbeznice“

Zpracovateli studie bylo vytipováno 15 opatření. V rámci představování dokumentů zpracovatelem studie a následné vnitřní diskuse s ohledem na finanční a časovou náročnost se navrhuje pokračovat ve zpracování dalších stupňů dokumentace u následujících 11 opatření:

Kladno – Smečno – Slaný

Praha (Suchbát) – Horoměřice

Hostivice – Noutonice – Velké Přílepy (- Statenice)

Strančice – Kamenice

Praha (Depo Písnice) – Jesenice – Modletice

Praha (Opatov) – Průhonice – Čestlice – Modletice

Praha (Sídliště Ďáblice) – Líbeznice – Bašť/Měšice

Sedlec – Odolena Voda

Sedlec – Klecany

Praha – Brandýs nad Labem

Říčany – Vyžlovka ((silniční přeložka I/2)

4.4 Záchytná parkoviště P+R ve Středočeském kraji

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

Důsledkem tohoto nedostatku je stav, kdy uživatelé osobních aut parkují svá vozidla „živelně“ na plochách, které k tomu nejsou určeny. Středočeská města a obce se tak obdobně jako hlavní město Praha potýkají s tím, že v blízkosti přestupních bodů na veřejnou hromadnou dopravu jsou automobily zabírána parkovací místa v ulicích rezidenčních čtvrtí, kde způsobují nepříjemné externality místním obyvatelům (např. hluk, emise, vliv na bezpečnost apod.). Zároveň také zaplnění těchto míst v konečném důsledku znemožňuje či výrazně komplikuje parkování místním obyvatelům. V některých případech pak dochází i k nelegálnímu parkování na zelených plochách. Situace je v některých lokalitách dočasně řešena zřízením zpevněné šterkové plochy, která ovšem není z dlouhodobého hlediska přijatelná. V rámci rozvoje „udržitelné“ mobility je proto výstavba sítě záchytných parkovišť P+R nezbytná.

Koncepci rozvoje systému krajských záchytných parkovišť P+R, jejich přípravu a realizaci má v současné době v gesci Odbor veřejné mobility Krajského úřadu Středočeského kraje (OVM KÚSK), který vznikl v roce 2021. Do této doby se problematikou dlouhodobě zabýval Odbor dopravy Krajského

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

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

Tabulka 4.1: Přehled realizovaných parkovišť P+R

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

Zdroj: Odbor veřejné mobility Středočeského kraje

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

4.4.1 Strategická záchytná parkoviště

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

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

Cílová kapacita krajských parkovišť P+R se pohybuje mezi 2,7 a 3,3 tisíce míst, tedy zhruba na stejné úrovni, jako je kapacita současných parkovišť P+R na území hlavního města Prahy.

Tabulka níže obsahuje přehled projektů záchytných parkovišť P+R, která mají tvořit kapacitní síť záchytných parkovišť ve Středočeském kraji, nacházející se v okolí hl. m. Prahy, kde se v těsné blízkosti setkává významná silniční radiála s železniční tratí pražské příměstské dopravy, výjimečně i na trase páteřních autobusových linek směřujících do hlavního města. Tabulka obsahuje též lokality pro strategická P+R, které jsou součástí přípravy jiného projektu či pod jiným subjektem, než je Středočeský kraj. Jednou z těchto lokalit je obec Sedlec, kde vznikne parkovací dům o kapacitě 814 parkovacích míst v rámci stavby tramvajové trati Praha – Zdiby, a to včetně přestupního terminálu. Začátek realizace je předpokládán v roce 2027.

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

Tabulka 4.2: Přehled strategických parkovišť P+R

Lokalita	Silnice	Dopravní mód	Obsluha	Špičkový interval	Provedení	Kapacita (míst)	Předpoklad začátku realizace	Předpoklad konce realizace
Zeleneč – Mstětice	D10, D11	Vlak	S2, S9, S22	30 min	Parkovací dům	320	2025	2026
Čerčany – Pyšely	I/3	Vlak	S9, S8, R49	30 min	Pozemní parkoviště	240	2026	2027
Světlá	D1	Vlak	S9	15 min	Pozemní parkoviště	159	2026+	/
Měšice-Libeznice	I/9	Vlak	S3	30 min	Parkovací dům	200-250	2026+	/
Poříčany	D11	Vlak	S1, R41	30 min	Pozemní parkoviště	121	2026+	2027
Hostivice	D6	Vlak	R45, S5, S65	20 min	Parkovací dům	480	2028	2029
Olbramovice	I/3	Vlak	R17, R49	30 min	Pozemní parkoviště	151	V realizaci od 2024	Dokončeno 2025
Úvaly	I/12	Vlak	S1, S61	15 min	Pozemní parkoviště	237	2026	2026

Lokalita	Silnice	Dopravní mód	Obsluha	Špičkový interval	Provedení	Kapacita (míst)	Předpoklad začátku realizace	Předpoklad konce realizace
Rostoklaty	I/12	Vlak	S1	15 min	Pozemní parkoviště	220	2026+	2027
Kolín	D11, I/38	Vlak	S2, S10, R42, R98	30 min.	Parkovací dům	358	2026	2027
Nymburk	I/38	Vlak	S2, S12, R10, R23	30 min.	Pozemní parkoviště	90	2026+	/
Sedlec	D8, I/9, II/608, D(0)	Tram	10, 17	4 min.	Parkovací dům	814	2027+	/

Zdroj: Odbor veřejné mobility Středočeského kraje

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

Většina lokalit je navržených na spolufinancování z unijního programu IROP a v případě lokalit v rámci Pražské metropolitní oblasti prostřednictvím finančních prostředků ITI kde se předpokládá výše dotace až 70 %.

Stavba prvního krajského parkoviště v Olbramovicích byla zahájena 6. září 2024 a spuštění provozu je plánováno k 1. 10. 2025. Uživatelům nabídne 151 parkovacích míst, 18 z nich bude vyhrazeno pro elektromobily (budou zde dva stojany pro jejich nabíjení), 23 uzamykatelných cykloboxů a samostatné cyklostojany pro jízdní kola.

4.4.2 Místní záchytná parkoviště

Mimo nadřazenou síť tzv. strategických záchytných parkovišť P+R se počítá i se vznikem dalších parkovišť typu P+R ze strany obcí, což představují stavby v rámci okresních měst či stavby malých parkovišť v menších obcích. Kromě obcí mohou tato parkoviště budovat i jiné subjekty, např. Správa železnic v rámci projektů modernizací železničních tratí. Jako příklad, kde projektovou dokumentaci zajišťuje samo město, lze uvést chystaný parkovací dům v Kolíně o kapacitě 358 míst, jehož realizace se předpokládá v roce 2026 a dokončení v roce 2027, či pozemní parkoviště v Nymburku o kapacitě 90 míst s předpokládaným začátkem realizace 2026+ a dokončením v roce 2028.

Tabulka níže udává přehled lokalit mimo sledovanou krajskou parkovišť P+R, které eviduje Odbor veřejné mobility Krajského úřadu Středočeského kraje na základě informací od obcí a Správy železnic, s.o., které jsou v současné době ve stádiu přípravy či realizace.

Tabulka 4.3: Přehled místních parkovišť P+R na území kraje ve stádiu přípravy

Lokalita/obec	Investor	Stav projektu	Kapacita (míst)
Benešov	Obec	Zrealizováno	182
Čelákovice (rozšíření)	Obec	Zrealizováno	97
Úvaly	Obec	Projekt nahrazen krajským záměrem	400
Beroun (rozšíření)	Obec	Zrealizováno	138
Jeneč	Správa železnic	Připravuje se v rámci projektu modernizace trati Praha – Kladno.	50
Jinočany	Obec	V přípravě. Zpracována studie od Prahy. Aktuálně pozastaveno – problém s přejezdem Správy železnic	60
Kladno	Obec	V přípravě. Součástí projektu dopravního terminálu (autobusového nádraží).	130

Lokalita/obec	Investor	Stav projektu	Kapacita (míst)
Kralupy nad Vltavou (rozšíření)	Obec	Zrealizováno	353
Malé Přítočno (nyní Unhošť)	Správa železnic	Připravuje se v rámci projektu modernizace trati Praha – Kladno.	200
Mělník	Obec	U vlakového nádraží zrealizována parkovací plocha. Při modernizaci autobusového nádraží vzniklo P+R, B+R i K+R. Pro P+R u vlaku zpracována studie od Prahy.	50
Rudná	Obec	Zrealizováno. Zpracována studie od Prahy. Lokalita přímo u vlakového nádraží	40
Říčany	Obec	V přípravě	115
Brandýs nad Labem	Obec	Zrealizováno. Parkovací dům.	315
Byšice	Obec	Zrealizováno. Zpracována studie od Prahy.	32
Cerhenice	Obec	Zrealizováno.	70
Český Brod	Obec	Zrealizováno. Prostor nákladního nádraží.	50
Hovorčovice	Obec	V přípravě. Zpracována studie od Prahy.	14
Mnichovice	Obec	Zrealizováno.	37
Neratovice	Obec	Zrealizováno.	34
Pečky	Obec	Zrealizováno.	78
Vrané nad Vltavou	Obec	Zrealizováno.	12
Dolní Břežany	Obec	Zrealizováno. Parkovací dům.	200
Nový Knín	Obec	V přípravě	23
Příbram	Obec	Zrealizováno. Parkovací dům u žst.	176
Mladá Boleslav	Obec	Zrealizováno. Parkovací dům U Stadionu	318

Zdroj: Odbor veřejné mobility Středočeského kraje

4.4.3 Provozní koncept

U středočeských krajských parkovišť P+R se předpokládá jednotný standard provedení. Z hlediska technického standardu vybavenosti a zabezpečení se předpokládá uzavřený systém – tzn. u pozemních parkovišť oplocení a vjezd/výjezd se závorou, kamery s funkcí automatizované detekce automobilů přes registrační značky vozidel k urychlení odbavení u vjezdové/výjezdové závory, osvětlení a kamerový systém s možností vzdáleného dohledu správce parkoviště, případně napojení i na místně příslušnou městskou policii. Parkoviště budou obsahovat též speciální vyhrazená parkovací místa, a to pro invalidy (vychází z platné legislativy), dále pro osoby doprovázející dítě v kočárku, dobíjecí místa pro elektromobily a vyhrazená místa pro motocykly. Tam, kde nebude zajištěno jinak, např. samostatným projektem obce, bude jako součást záchytného parkoviště zřízeno i místo pro ukládání jízdních kol – tzv. B+R.

Z pohledu informačního systému bude každé parkoviště vybaveno systémem detekce obsazenosti s následnou distribucí dat (OpenData) na webové stránky, do mobilní aplikace PID Lítačka a navigační dopravní značení. Vzhledem k umístění parkovišť do těsné blízkosti významných dopravních uzlů budou parkoviště vybavena také informačními panely, které budou uživatelům zobrazovat aktuální informace o odjezdech spojů na přilehlých nádražích nebo autobusových zastávkách.

Tarifní politika bude pro všechna parkoviště jednotná a motivační, aby automobilisté svou cestu automobilem do Prahy co nejvíce zkrátali a nechávali svá vozidla i mimo centra středočeských měst, tzn. ideálně na krajských záchytných parkovištích P+R, která jsou záměrně primárně navrhována na okrajích mimo centra měst. V cílovém stavu, na jehož realizaci IDSK ve spolupráci s Operátorem ICT pracuje, budou všechna parkoviště P+R integrována do systému PID. Uživatelé tak budou moci kromě standardního způsobu hotovostní a bezhotovostní platby přes bezobslužný platební terminál parkovné

jednoduše uhradit i přes mobilní aplikaci PID Lítačka. V případě prokázání se platným časovým kuponem s minimální platností jeden měsíc pro dané tarifní pásmo, ve kterém se parkoviště nachází, bude poskytnuta 100% sleva na parkovné do 24 hodin.

Parkoviště jsou průběžně svěřována Dodatky ke ZL do hospodaření IDSK a to vč. správy dat, dispečinku atp. Pro tyto účely bude mít od Středočeského kraje přidělené v rozpočtu finanční prostředky na zajištění pokrytí všech činností s tím spojených. Lze předpokládat zajištění některých služeb prostřednictvím outsourcingu.

4.4.4 Bezpečná úložiště kol B+R

Středočeský kraj připravuje ve spolupráci se Správou železnic bezpečná úložiště pro jízdní kola u železničních stanic formou tzv. koláren s kapacitou pro 30 jízdních kol. V rámci projektové přípravy OVM KÚSK nyní projednává s obcemi a SŽ celkem 15 lokalit dopravních uzlů s nedostatečnou kapacitou B+R. U koláren stejně jako u cyklověží se předpokládá jejich začlenění do systému PID Lítačka.

Středočeský kraj dále poskytuje a OVM KÚSK administruje dotace obcím, městům a DSO z Fondu cyklistické infrastruktury mj. na chráněná úložiště jízdních kol (cyklověže, cykloboxy, kolárny), které jsou součástí terminálu/přestupního uzlu VHD ve vzdálenosti max. 200 m od vstupu do budovy/na nástupiště, kde je jízdní kolo uloženo v uzavřeném prostoru zabezpečeném elektronickým zámekem a které je vybaveno bezkontaktním platebním terminálem.

5 Ekonomika provozu, tarif a smlouvy

5.1 Smluvní zajištění a kompenzace

5.1.1 Veřejná linková doprava

Od 1. prosince 2024 vstoupily v účinnost nové desetileté smlouvy s autobusovými dopravci, které byly výsledkem největší soutěže svého druhu v České republice. Výběrová řízení na zajištění služeb ve veřejné linkové dopravě v rámci systému Pražské integrované dopravy (PID) probíhala od roku 2022 a zahrnovala celkem 35 provozních oblastí, z toho 24 bylo soutěženo ve spolupráci s Hlavním městem Prahou kvůli provázanosti linek a oběhům vozidel.

Nový systém přešel z dosavadního režimu „netto“ na režim „brutto“, kdy je riziko tržeb na straně Kraje. Tento model umožnil lepší kontrolu nad finančními toky a kvalitou služeb v rámci integrovaného dopravního systému PID.

Zásadní změnou bylo výrazné zvýšení kvality služeb. Nové smlouvy stanovily přísné standardy pro vozidla – všechna musí být nízkopodlažní, klimatizovaná, vybavená LCD displeji, pohodlnými sedačkami a jednotným červenošedým designem. Na vybraných linkách byl umožněn nástup všemi dveřmi a na vytížených trasách byla nasazena kapacitnější vozidla délky 15 až 18 metrů.

Do provozu bylo nasazeno přibližně 1200 vozidel, která zajišťují příměstské a regionální linky. Nové jízdní řády a trasy byly upraveny na základě požadavků obcí, měst a cestujících. Rozšířila se také spolupráce s okolními kraji – nové linky PID nově zajišťují například do Krkonoš nebo na Šumavu.

Součástí změn je i modernizace informačních a odbavovacích systémů. Vozidla jsou vybavena technologií pro platby kartou a poskytovala online informace o své poloze. Nad provozem nepřetržitě dohlíží dispečink PID, který řeší mimořádnosti a informuje cestující prostřednictvím komunikačních kanálů.

V průběhu roku 2024 proběhlo výběrová řízení na dopravce v provozní oblasti Kutná Hora a okolí. Výběrové řízení proběhlo společně s Městem Kutná Hora a soutěžily se elektrické autobusy. Oblast vyhrál dopravce Lutan s.r.o., který zde zahájil od 1. 4. 2025 provoz 6 elektrickými autobusy.

Středočeský kraj tak má v současné době uzavřeny smlouvy s 27 dopravci na zajištění služeb ve veřejné linkové dopravě v rámci systému PID a jednu smlouvu v rámci neintegrované pravidelné dopravy (PAD).

Prakticky všechny ujeté kilometry ve výši více než 8milionu km připadají v roce 2025 na systém PID.

Všechny dopravní výkony v roce 2025 objednává kraj, ve spolupráci se sousedními kraji, s příspěvkem obcí v rámci Standardů dopravní obslužnosti.

Středočeský kraj v roce 2025 vyplatí na kompenzacích dopravcům zhruba 2,22 miliardy Kč, z toho 99,2 % připadá na linky v systému PID.

Největší počet kilometrů v kraji dle jednotlivých oblastí ujede společnost Transdev Střední Čechy s.r.o. v rámci oblasti A3 – Rakovnicko (5,128 % celkového výkonu), následovaná společností ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s.r.o. (oblast C3 – Berounsko 5,114 %) a ZDAR, a.s. (oblast D2 – Sedlčansko 3,937 %).

Naopak z pohledu jednotlivých dopravců, zajišťující dopravní obslužnost v několika oblastech současně se na prvním místě umístí dopravce ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s.r.o. (oblasti A8, C3, C6, C7, D1 – 16,372 %), následovaný ČSAD Střední Čechy, a.s. (A6, B5, C10, D5, D6 – 13,115 %) a ČSAD MHD Kladno a.s. (oblasti A1, A2, B1, C1, – 10,364 %).

Jednotkové ceny kompenzace se významně liší podle charakteru provozovaných linek a oblastí: od 7,77 Kč/km u dopravce ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s.r.o. v oblasti D1 až po 69,88 Kč/km u dopravce Martin Uher bus s.r.o. v oblasti P58, kde však dopravce provozuje autobusy v dieselové verzi pouze na začátku kontraktu. Následně bude tento dopravce provozovat několik linek vodíkovými autobusy. U dopravce COMETT PLUS, spol. s.r.o. je kompenzace stanovena na 61,00 Kč/km, vzhledem k provozování plně elektrických vozidel v počtu 6 kusů. Průměrná výše kompenzace je 25,455 Kč/km. Důvodem těchto rozdílů jsou zejména nikoli však výlučně kapacitní požadavky na vozidla (Midi, SD, KB...), zajištění přepravních špiček samostatnými turnusy, kdy tyto oběhy vozidel jsou v sedlech kvůli snížení poptávky nevyužity, rozdílné tržby dle spádových oblastí (spádové oblasti do Prahy generují významně vyšší tržby než oblasti s řidším osídlením a rozptýlenými cíli) apod.

Tabulka 5.1: Přehled uzavřených smluv s dopravci veřejné linkové dopravy – Středočeský kraj

Dopravce	Oblast	Začátek smlouvy	Konec smlouvy	Dopravní výkon km (2025)	Kompenzace Kč/km (2025)
ČSAD MHD Kladno a.s.	A1	01.12.2024	30.11.2034	2 684 195,29	21,75
ČSAD MHD Kladno a.s.	A2	01.12.2024	30.11.2034	1 226 668,02	22,34
Transdev Střední Čechy s.r.o.	A3	01.12.2024	30.11.2034	4 427 685,69	23,44
ČSAD Benešov, s.r.o.	A4	01.12.2024	30.11.2034	1 436 845,54	13,67
Okresní autobusová doprava Kolín s.r.o.	A5	01.12.2024	30.11.2034	3 200 129,72	24,06
ČSAD Střední Čechy, a.s.	A6	01.12.2024	30.11.2034	3 121 503,03	17,74
AKV bus a.s.	A7	01.12.2024	30.11.2034	1 650 777,97	39,63
ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s.r.o.	A8	01.12.2024	30.11.2034	2 042 242,59	34,55
ČSAD MHD Kladno a.s.	B1	01.12.2024	30.11.2034	3 199 623,32	26,86
Martin Uher, spol. s r.o.	B2	01.12.2024	30.11.2034	917 643,20	18,20
ARRIVA CITY s.r.o.	B3	01.12.2024	30.11.2034	2 004 064,03	14,75
ČSAD Benešov, s.r.o.	B4	01.12.2024	30.11.2034	1 936 564,58	34,18
ČSAD Střední Čechy, a.s.	B5	01.12.2024	30.11.2034	2 333 963,91	20,38
ČSAD Benešov, s.r.o.	B6	01.12.2024	30.11.2034	1 485 926,54	35,82
ARRIVA autobusy a.s.	B7	01.12.2024	30.11.2034	1 548 927,23	38,40
ARRIVA autobusy a.s.	B8	01.12.2024	30.11.2034	2 134 467,94	36,54
ČSAD MHD Kladno a.s.	C1	01.12.2024	30.11.2034	1 837 934,06	24,77
ČSAD Slaný s.r.o.	C2	01.12.2024	30.11.2034	2 920 880,67	22,64
ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s.r.o.	C3	01.12.2024	30.11.2034	4 415 290,94	19,51
ARRIVA autobusy a.s.	C4	01.12.2024	30.11.2034	2 335 975,41	25,23

Dopravce	Oblast	Začátek smlouvy	Konec smlouvy	Dopravní výkon km (2025)	Kompenzace Kč/km (2025)
ARRIVA CITY s.r.o.	C5	01.12.2024	30.11.2034	2 549 504,78	17,73
ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s.r.o.	C6	01.12.2024	30.11.2034	3 291 301,85	28,80
ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s.r.o.	C7	01.12.2024	30.11.2034	1 126 721,46	35,10
ČSAD Benešov, s.r.o.	C8	01.12.2024	30.11.2034	1 114 308,33	31,95
Okresní autobusová doprava Kolín s.r.o.	C9	01.12.2024	30.11.2034	1 725 858,48	26,64
ČSAD Střední Čechy, a.s.	C10	01.12.2024	30.11.2034	2 312 566,60	29,35
ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s.r.o.	D1	01.12.2024	30.11.2034	3 362 387,37	7,77
ZDAR, a.s.	D2	01.12.2024	30.11.2034	3 399 074,47	24,19
ČSAD Benešov, s.r.o.	D3	01.12.2024	30.11.2034	2 438 032,85	18,52
ČSAD Polkost, spol. s r.o.	D4	01.12.2024	30.11.2034	2 096 730,44	21,15
ČSAD Střední Čechy, a.s.	D5	01.12.2024	30.11.2034	1 671 311,10	22,41
ČSAD Střední Čechy, a.s.	D6	01.12.2024	30.11.2034	1 883 575,71	21,29
UMBRELLA CITY LINES s.r.o.	D7	01.12.2024	30.11.2034	959 157,87	22,20
ČSAD Polkost, spol. s r.o.	D8	01.12.2024	30.11.2034	1 910 104,48	30,87
Okresní autobusová doprava Kolín s.r.o.	D9	01.12.2024	30.11.2034	3 311 381,64	30,47
Lutan s.r.o.	E1	01.12.2024	30.11.2034	266 395,76	68,41
AD Střední Čechy s.r.o.	P54	01.12.2024	30.11.2034	406 793,30	17,04
AD Střední Čechy s.r.o.	P54	01.12.2024	30.11.2034	381 661,28	29,19
Kokořínský SOK s.r.o.	P55	01.12.2024	30.11.2034	383 582,49	49,34
POHL Kladno spol. s r.o.	P56	01.12.2024	30.11.2034	579 463,03	31,84
AUTODOPRAVA LAMER s.r.o.	P57	01.12.2024	30.11.2034	649 266,51	29,38
Martin Uher bus s.r.o.	P58	01.12.2024	30.11.2034	585 138,08	69,88
LEXTRANS BUS s.r.o.	P59	01.12.2024	30.11.2034	194 664,55	55,19
Autobusová doprava Kohout s.r.o.	P60	01.12.2024	30.11.2034	70 231,56	53,36
Lutan s.r.o.	P61	01.04.2025	30.11.2034	665 383,03	45,34
COMETT PLUS, spol. s r.o.	P62	01.12.2024	30.11.2034	275 689,03	61,00
EKOSERVIS TRANSPEED, a.s.	P63	01.12.2024	30.11.2034	606 536,77	22,28
Martin Uher, spol. s r.o.	P64	01.12.2024	30.11.2034	264 516,06	46,54
BusLine Express s.r.o.	P65	01.12.2024	01.03.2029	863 735,60	21,07
KAD BUS spol. s r.o.	P67	01.12.2024	30.11.2034	681 003,65	23,01
BusLine LK s.r.o.	P68	01.12.2024	01.03.2029	481 312,81	18,23

Zdroj: IDSK

Celkem 35 ze 49 uzavřených smluv o veřejných službách bylo uzavřeno na základě veřejných zakázek na výběr dopravců pro uzavření smluv o veřejných službách v přepravě cestujících v rámci PID v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici, silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70, ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/2338 ze dne 14. prosince 2016, kterým se mění nařízení (ES) č. 1370/2007, pokud jde o otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici a dle Zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů.

Zbývající smlouvy byly uzavřeny tzv. přímým zadáním taktéž v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici, silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70, ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/2338 ze dne 14. prosince 2016, kterým se mění nařízení

(ES) č. 1370/2007, pokud jde o otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici dle čl. 5 odst. 4 a dle §§18 - 20 a násl. Zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů.

Všechny informace ohledně rozdělení oblastí mezi nově vysoutěžené dopravce jsou podrobně popsány v kapitole: „**Výběrová řízení na nové autobusové dopravce pro období 2024–2034**“.

V rámci příprav zadávacího řízení na veřejné zakázky v oblasti veřejné linkové dopravy byly taktéž posouzeny dopady Směrnice o čistých vozidlech (viz kapitola 3.1.4.). S ohledem na definici jednotlivých kategorií vozidel, na které se bude vztahovat povinnost naplnit od 2. srpna 2021 kvóty provozování čistých vozidel pod smlouvou o závazku veřejné služby bylo shledáno, že potřeby Středočeského kraje v typu užívaných vozidel a jejich standardu kvality nepodléhají v drtivé většině příslušným ustanovením Směrnice o nutném počtu bezemisních a nízkoemisních vozidlech. V případě některých typů vozidel byli osloveni jejich výrobci s dotazem, zda jsou požadované typy vozidel homologovány v příslušných kategoriích pro regionální dopravu, na niž se předmětná Směrnice nevztahuje. Na základě získaných informací bylo konstatováno, že v první fázi zavádění této Směrnice do právního řádu ČR se plnění uvedených kvót na Středočeský kraj nevztahuje a zadávací řízení tak mohlo proběhnout podle stávajících požadavků na vozidlový park dopravců.

5.1.2 Osobní železniční doprava

V železniční dopravě poskytují své služby tři dopravci na základě smluv uzavřených podle zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících. Všechny vlaky objednané Středočeským krajem jsou provozovány v systému PID. Dále je součástí systému PID dopravce Die Länderbahn CZ, s.r.o. zajišťující dopravu západní části Rakovnícka, který je objednáván Ústeckým krajem na základě smlouvy o mezikrajské spolupráci. Tento dopravce je zároveň objednáván prostřednictvím Libereckého kraje na lince L4 v oblasti Mladoboleslavská. V systému PID působí i dopravce RegioJet a.s. v rámci rychlíkové linky R23 objednané Ministerstvem dopravy ČR. Dopravce RegioJet a.s. nově od prosince 2024 zajišťuje taktéž linky S49 a S61. Tyto linky objednáva Hlavní město Praha a Středočeský kraj na ně přispívá na základě uzavřené mezikrajské smlouvy.

Tabulka 5.2: Přehled uzavřených smluv s dopravci osobní železniční dopravy

Dopravce	Začátek smlouvy	Konec smlouvy	Dopravní výkon km (2025)	Kompensace Kč/km (2025)
České dráhy	15/12/2019	09/12/2034	16 423 523	239,74
ARRIVA vlaky	11/12/2022	11/12/2027	22 950	156,05
KŽC Doprava	30/03/2018	31/12/2027	48 604	257,11

Zdroj: IDSK

Smlouva s majoritním dopravcem České dráhy byla uzavřena na deset let. (pro tratě, které nejsou předmětem výběrových řízení byla smlouva prodloužena Dodatkem o 5 let). Smlouva je provedena v režimu netto, avšak obsahuje mechanismus, který umožní přeměnu smlouvy do brutto režimu. Součástí smlouvy je také obměna a rekonstrukce vozového parku (především elektrických jednotek řady 471 či motorových vozů řady 810 a 814). Ve smlouvě je již uvažováno s obměnou vozového parku na linkách Rakovník – Beroun, Beroun – Rudná u Prahy – Praha a Beroun – Lochovice, kde se počítá s nasazením nových motorových jednotek řady 847 od Polského výrobce PESA. Ve Středočeském kraji jsou nasazovány postupně od podzimu 2023 a celkově jich zde jezdí 10 kusů. V prosinci 2024 zároveň došlo k dodání 22 kusů nových elektrických jednotek EMU240, které zajišťují provoz z Prahy do Kralup nad Vltavou a dále do Ústí nad Labem a taktéž z Prahy do Kolína v rámci spěšných vlaků.

5.1.3 Mezikrajské smlouvy

Přesah smluvního zajištění dopravní obslužnosti přes administrativní hranice krajů je řešen formou veřejnoprávních smluv, jejichž přehled je uveden v tabulce níže.

V případě nové objednávky bude Středočeský kraj postupovat v souladu s uzavřenou smlouvou s dopravcem ČD ve shodě s dotčenými sousedními kraji a v souladu s právními předpisy a také platnými

termíny určenými legislativou ve vazbě na ukončení možnosti přímého zadání v roce 2023 a požadavek na přidělování výkonů pouze formou nabídkových řízení.

V roce 2025 jsou mezikrajské smlouvy na zajištění veřejné linkové i drážní dopravy uzavřeny se všemi sousedními kraji. V rámci projektu Čtyřmezí byla v prosinci 2023 nově zavedena mezikrajská linka PID č. 305 Praha – Karlovy Vary, díky které se nově uzavřela mezikrajská smlouva na zajištění veřejné linkové dopravy právě mezi Středočeským a Karlovarským krajem. Nově má Středočeský kraj taktéž uzavřenou mezikrajskou smlouvu s Hlavním městem Prahou na zajištění dopravní obslužnosti kraje linkami provozující dopravce Dopravní podnik Hlavního města Prahy, a.s. a RegioJet, a.s. (linky S49 a S61).

Tabulka 5.3: Přehled smluv uzavřených s ostatními kraji

Kraj	Druh dopravy	Typ smlouvy	Platná od
Jihočeský	autobusy	nová	10.12.2023
Jihočeský	vlaky	nová	10.12.2023
Karlovarský	autobusy	nová	1. 1.2024
Královehradecký	autobusy	původní	1.1.2017
Královehradecký	vlaky	nová	12.12.2021
Liberecký	vlaky	nová	12.12.2021
Liberecký	autobusy	původní	9.12.2018
Pardubický	vlaky	nová	15.12.2019
Pardubický	autobusy	nová	30.6.2022
Plzeňský	vlaky a autobusy	původní	1.1.2019
Praha	vlaky a autobusy	nová	1.12.2024
Ústecký	vlaky	nová	15.12.2019
Ústecký	autobusy	nová	12.12.2021
Vysočina	vlaky	nová	15.12.2019
Vysočina	autobusy	nová	1.4.2022

Poznámka: rozdíly mezi původní a novou smlouvou jsou tyto:

- Původní smlouva byla koncipována bez jakýchkoliv příloh
- Ze Smlouvy nebylo jasné, co je potřeba měnit formou Dodatku a co jen prostým schválením nové objednávky
- Původní smlouvy měly kvartální vyúčtování, nové mají roční s měsíčními zálohovými platbami a ročním doúčtováním
- V původních smlouvách na vlakovou dopravu chyběly odstavce řešící obchodní informace podléhající nezveřejňování
- Původní Smlouvy neměly jasné definování, co kdo schvaluje a v jakých orgánech kraje
- Původní Smlouvy neměly zahrnutý možnost otevírání trhu jiným dopravcům a tím i závazky z toho plynoucí
- U nových smluv, v případě změny některé z příloh, postačí změna přílohy, což je jednodušší k odsouhlasení
- Nové smlouvy jsou rozděleny na vlakové a linkové, protože některá specifika je lepší řešit zvlášť (každý druh dopravy má např. jiný výchozí finanční model, jiné principy rozúčtování a zúčtování)

5.1.4 Standardy dopravní obslužnosti

Od 1. 1. 2022 byly zavedeny Standardy dopravní obslužnosti, v jejichž rámci došlo jak ke změně metodiky spolufinancování dopravní obslužnosti ze strany obcí, tak i ke sjednocení dosavadního smluvního zajištění, nutnému mj. ke zdárnému dokončení výběrových řízení na nové autobusové dopravce. Ke konci roku 2021 bylo vypovězeno 473 smluv mezi obcemi a jednotlivými objednateli veřejné dopravy (viz. tab. č. 4.4.). Zároveň byla v polovině roku 2022 završena integrace veřejné dopravy na celém území Středočeského kraje, čímž byla objednávka dopravní obslužnosti soustředěna výlučně pod krajského organizátora veřejné dopravy.

Tabulka 5.4: Přehled smluv ukončených k 31. 12. 2021

Typ smlouvy	Počet ukončených smluv
ROPID – obce	367
ROPID – dobrovolné svazky obcí	2
IDSK – obce	104
Celkem	473

V návaznosti na to byly v průběhu od roku 2022 uzavírány nové smlouvy mezi obcemi a IDSK, p.o. Přehled o počtu uzavřených smluv a výši příspěvků obcí poskytuje tab. č. 4.5. Z 1 144 obcí Středočeského kraje se k 1. 6. 2025 podílí na spolufinancování systému veřejné dopravy 979 obcí. Na zbývajících skupinu obcí se spolufinancování dopravní obslužnosti nevztahuje, jelikož její rozsah nepřekračuje krajem definovanou hranici dopravní obslužnosti, kterou zajišťuje na základě požadavků, které mu ukládá legislativa.

Tabulka 5.5: Přehled obcí a příspěvků na DO v roce 2025

Stav smlouvy	Počet obcí	Celkový příspěvek v Kč (2025)
Smlouvy (včetně DSO)	979	295 108 946
z toho příspěvek na autobusovou dopravu	811	232 691 375
z toho příspěvek na železniční dopravu	299	62 417 571

S ohledem na předpokládaný růst výdajů Středočeského kraje na dopravní obslužnost vlivem realizace rozvojových projektů (viz též kap. 5.4) se nutnost revize nastavení Standardů dopravní obslužnosti ve střednědobém horizontu jeví jako nevyhnutelná. Jejím cílem bude primárně zachování podílu financování dopravní obslužnosti ze strany obcí v podobné míře, jako tomu bylo při spuštění projektu. Nyní tento podíl každoročně klesá. Konkrétní úpravy nastavení a jejich dopad budou prověřeny z hlediska ekonomiky i legislativy.

5.2 Tarifní systém dopravní obslužnosti

Na území Středočeského kraje funguje několik tarifních systémů:

Tarif Pražské integrované dopravy (PID) viz <https://pid.cz/tarifni-pojmy/>

Tarify jednotlivých dopravců pravidelné autobusové dopravy (PAD)

Tarify MHD ve středočeských městech

Tarify železničních dopravců

O tarifech PID, MHD a železničních dopravců se zmiňují podrobněji následující kapitoly. Tarif SID zanikl s integrací Tarifu PID po celém území Středočeského kraje k 12. červnu 2022. Tarif PAD postupně zaniká v rámci integrace do tarifu PID.

5.2.1 PID

Tarif PID je pásmově časový tarifní systém (jsou vymezena jednotlivá tarifní pásma), který řeší nejen radiální (přímou) dopravu ze spádového území hl. m. Prahy, ale i do spádových měst na území Středočeského kraje. Území Prahy se počítá jako 4 tarifní pásma P+0+B (pásma P je dvojitě). Od 1.1.2026 se území Prahy počítá jako 3 tarifní pásma P+0+B, pásma P již není dvojitě. Území Středočeského kraje je rozděleno do pásem 1 až 10, tarifní pásma 11–13 jsou pouze na území sousedních krajů. Podrobný popis tarifních pásem PID je uveden na <https://pid.cz/tarifni-pojmy/tarifni-pasma-pid/>.

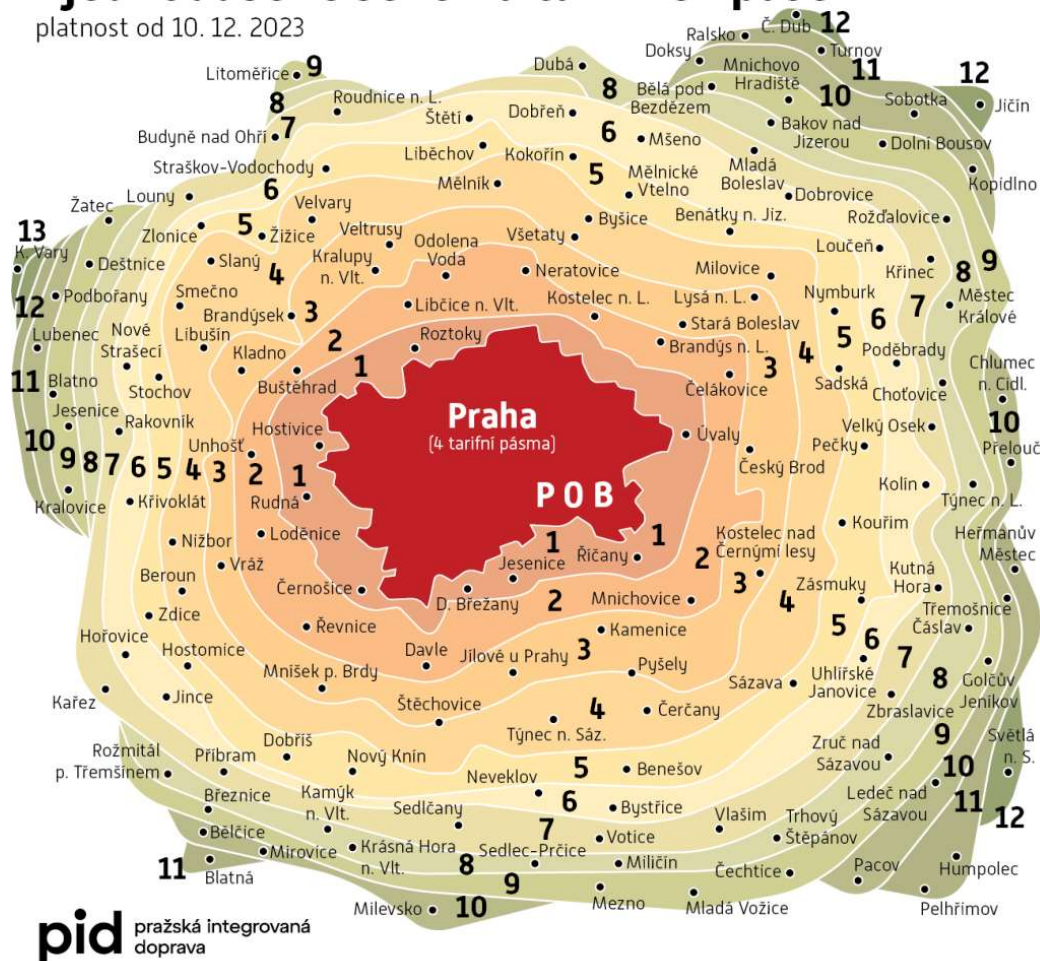
Plné znění tarifu PID, včetně všech cen je uvedeno na www.pid.cz. Aktuální ceny jízdného PID jsou i cenami maximálními.

Integrovaný systém PID zahrnuje Prahu a celé území Středočeského kraje s přesahy do sousedních krajů. Počet vyjíždějících cestujících do Prahy trvale narůstá. Systém PID je velmi úzce koordinován a integrován s MHD v Praze, tento způsob řešení veřejné dopravy je založen na linkách s relativně hustou sítí zastávek, pravidelné celotýdenní intervalové dopravě. Přestože dominantní poptávka v rámci PID směřuje do Prahy, systém PID zohledňuje i místní vazby a návaznosti do regionálních center v rámci Středočeského kraje. Tarifní přesahy PID do sousedních krajů, stejně jako tarifní přesahy sousedních tarifů na území Středočeského kraje jsou vzhledem k jejich odlišnostem řešeny samostatně v rámci přístupových smluv mezi oběma kraji. Tyto přístupové smlouvy řeší ekonomické a technické parametry vzájemných přesahů se zaměřením na dělbu tržeb, ekonomické vyúčtování, technické vybavení vozidel, dispečerské řízení, správu jízdních řádů atd.

Rozdělení území na pásma je vidět na obrázku 5.1.

Obrázek 5.1: Zjednodušené schéma tarifních pásem PID**Zjednodušené schéma tarifních pásem PID**

platnost od 10. 12. 2023

Zdroj: <https://pid.cz/tarifni-pojmy/tarifni-pasma-pid/>**5.2.2 Místní tarify MHD platné v souběhu s Tarifem PID**

Kromě veřejné dopravy meziměstského charakteru je na území Středočeského kraje několik měst s vlastním systémem MHD.

V rámci těchto systémů MHD jsou v platnosti kromě Tarifu PID i místní tarify MHD, které jsou platné na katastrálním území města. Jedná se o následující města – Kutná Hora, Odolena Voda, Neratovice, Mělník, Beroun a Králův Dvůr, Nymburk, Benešov, Příbram, Vlašim.

Ve Středočeském kraji jsou rovněž města, kde neplatí tarif PID, platí zde pouze tarif MHD, jedná se o města Kolín, Mladá Boleslav, Kladno.

Tarify MHD měst zapojených v systému PID jsou uvedeny v příloze č.5 tarifu PID uvedeného na www.pid.cz. Aktuální ceny jízdného místních MHD jsou i cenami maximálními.

Snahou Středočeského kraje je zapojení všech měst s MHD do systému PID.

5.2.3 Železniční dopravci

Železniční doprava je v rámci území Středočeského kraje integrována do tarifu PID a zároveň platí i tarify dopravců a tarif SJT. Způsob odbavení a tarifní podmínky jsou pro každého dopravce popsány v Tarifu PID, který zahrnuje tyto společnosti:

České dráhy, a.s. (Tarif TR 10)

ARRIVA Vlaky s. r. o.

Die Länderbahn CZ s.r.o. (Ústecký, Liberecký a Plzeňský kraj)

Leo Express Tenders s. r. o. (Pardubický kraj)
 KŽC Doprava, s. r. o. (lokální dopravce)
 RegioJet a.s.

5.3 Tarifní integrace

Společný integrovaný dopravní systém Prahy a Středočeského kraje počínaje 12. červnem 2022 pokrývá celé území Středočeského kraje. Systém PID také zasahuje do sousedních krajů, pokrývá území o rozloze 13 tisíc km čtverečních a obsluhuje více než 3 miliony obyvatel v téměř 1 300 městech a obcích.

Území Středočeského kraje a přilehlých oblastí je rozděleno na 13 tarifních pásem, ve kterých je možné použít širokou škálu jednorázových i dlouhodobých předplatních jízdenek. Ty je možné si pořídit pomocí mobilní aplikace PID Lítačka, přes e-shop Lítačky nebo na jednom z prodejních míst, či v prodejních automatech. Jednorázové jízdenky je možné zakoupit také přímo ve vlacích (u vybraných dopravců) i autobusech včetně možnosti platby bankovní kartou, či v prodejních automatech. V současné době se připravuje návrh na prodej jízdních dokladů PID v aplikacích třetích stran (např. Můj vlak, IDOS a další aplikace).

Nad fungováním 26 dopravců, kteří se řídí jednotnými standardy kvality PID, bdí 24 hodin denně koordinační dispečink, který hlídá provoz, řeší mimořádné události a zajišťuje předepsané návaznosti. O aktuálním provozu i novinkách informuje telefonická infolinka, cestující najdou veškeré informace na webových stránkách www.pid.cz nebo a sociálních sítích Facebook, Twitter a Instagram. Informace o aktuálních jízdních řádech jsou doplněny on-line mapou poloh vozidel a taktéž informacemi o případných zpožděních jednotlivých spojů, které se díky otevřeným datům propisují i do dalších aplikací třetích stran. Organizátory systému PID jsou pražská organizace ROPID a středočeská IDSK.

Železniční doprava je plně integrována, přičemž dopravci uznávají tarif PID a zároveň platí i tarify dopravců.

5.3.1 Aktualizace tarifního uspořádání a mezikrajské relace

Tarifní uspořádání

Tarif PID je nyní nastaven jako pásmový tarif, viz kapitolu 5.2.1. Současná podoba pásmového tarifu však ukazuje, že se systém do značné míry v souvislosti s rozvojem osídlení Středočeského kraje přežil a že je potřeba zvážit možnosti přechodu na jiný způsob tarifikace (zónově – relační tarif, platba za ujeté km, případně zásadní zjednodušení současných tarifních pásem).

Bylo provedeno několik studií na úpravu Tarifu PID, ze kterých je patrná nevhodnost pásmového uspořádání při počtu více než 4 tarifních pásem. Nicméně z důvodu značné náročnosti a složitosti tarifní úpravy dosud nebylo přistoupeno k samotné změně tarifního uspořádání. Změna tarifního uspořádání by si vyžádala komplexní přípravu v řádu let. Možnosti přípravy systémové změny jsou v jednání. Probíhají konzultace s dodavateli chytrých řešení pro doplnění tarifu, resp., odbavení cestujících, mj. i ve vazbě na prověřovanou možnost otevření všech dveří v regionální autobusové dopravě.

Mezikrajské relace

V současnosti je Středočeský kraj v režimu PID jediný kraj s pásmovým tarifem, proto na hranicích mezi kraji připadá v úvahu lomený tarif, nebo tzv. překryv. Překryvem se rozumí stanovené území v blízkosti hranice krajů (je definováno geograficky), kde platí oba tarify současně a cestující má dle předem stanovených pravidel možnost si vybrat, na který tarif bude cestovat. Lomený tarif je využíván pro cesty nad rámec překryvu. Požadavky pro odbavení v mezikrajském tarifu, požadavky na periferie ve voze a jejich chování v hraniční zastávce IDSK zasílá dotčeným dopravcům a dodavatelům technologií. Na přelomu roku 2025 /2026 bude spuštěn prodej relačního jízdního dokladu na vybraných linkách. Jedná se o neintegrováný jízdní doklad, platící pouze pro danou linku/spoj. Cena je počítaná jako součet cen

jednotlivých IDS a místenky. Jízdní doklady budou v první fázi prodávány pouze na AMS, v dalších fázích i u řidiče, či v aplikaci. Linky, na kterých platí relační jízdné budou uvedeny v Tarifu PID.

5.3.2 Dělbá tržeb (clearing)

Dokončení integrace zbývajících území Středočeského kraje vyvolává potřebu navržení parametrů zúčtování tržeb společného integrovaného systému Prahy a Středočeského kraje. Postupy zúčtování však stále odpovídají době jeho vzniku a pokrytí pouze hlavního města Prahy a okresů Praha-východ a Praha-západ.

Současný stav zúčtování tržeb PID

- Data o tržbách jsou poskytnuta dopravci tak, že neprobíhá strojové zpracování dat a nezanedbatelné množství dat se kontroluje ručně
- Pro zúčtování tržeb jsou podklady od všech dopravců PID zpracovány ROPIDem a následně tržby na základě konstant pro dělbou tržeb rozděleny v SAP DPP
- Rozúčtování tržeb na mezikrajských linkách, na kterých jsou vydávány jízdní doklady PID a druhého IDS, probíhá ve vybraných případech v zúčtovacím centru ČSAD SVT
- Statické výstupní sestavy jsou k dispozici pouze v MS Excel 1x měsíčně

Aktuální nastavení postupů zúčtování je nevyhovující zejména z následujících důvodů:

- v systému nedochází ke sběru detailních informací (dat) z odbavovacích systémů dopravců, jejichž součástí by byly nejen informace o prodeji jízdních dokladů u jednotlivých dopravců, ale i o použití elektronických podob jízdních dokladů u jednotlivých dopravců;
- dopravci poskytují objednateli pouze souhrnná data o tržbách – tj. neprobíhá strojové zpracování dat o prodeji jízdních dokladů a jejich odbavení u jednotlivých dopravců a nezanedbatelné množství dat se kontroluje ručně;
- v systému rovněž nedochází ke sběru detailních informací o použití papírových přestupních jízdních dokladů (prodáváných v předprodeji, či automatu). Informace nejsou ani o použití papírových předplatných časových kuponů;
- současné nastavení neumožňuje prodej časového jízdného dalšími dopravci v plném rozsahu, takže nelze zavést plnohodnotnou prodejní síť na území Středočeského kraje, a to včetně uvažovaného projektu instalace místního automatizovaného prodejního kanálu (multifunkční/prodejní automaty); uvažováno je rovněž o rozšíření prodejních míst IDSK.
- v rámci PID díky stávajícímu stavu zpracování dat neprobíhá křížová kontrola porovnávající data z odbavení elektronických jízdních dokladů v odbavovacích zařízeních jednotlivých dopravců s daty o prodeji těchto dokladů, která umožní nejen kontrolu, že dopravci posílají informaci o všech prodaných elektronických jízdních dokladech, ale i kontrolu případného prolomení elektronického prodejního kanálu (např. e-shopu);
- základním pilířem postavení objednatelů je i stanovení principů rozúčtování tržeb, a poněvadž již v roce 2022 bylo zahájeno výběrové řízení na provozování veřejné linkové dopravy v celém Středočeském kraji, není vhodné, aby klíčové systémové činnosti zajišťoval pouze jeden z dopravců včetně výhradního postavení prodejce časových předplatných kuponů s platností pro všechny dopravce.

V roce 2025 je připravován projekt Datový modul. Jedná se o první fázi sběru technických a ekonomických dat z odbavovacích zařízení automaticky zasílaných dopravci na společné úložiště IDSK a ROPID. V dalších fázích je počítáno s veškerými daty o prodeji jízdních dokladů a také se zapojením železničních dopravců. Zasílání musí být zaslavněno, jedná se o smluvní vztah mezi jednotlivými dopravci a organizátory. Na základě těchto dat bude možné vytvářet potřebné dashboardy, přehledy a sestavy jak pro potřeby ekonomické, technické tak i reprezentační.

5.4 Výhled financování dopravní obslužnosti

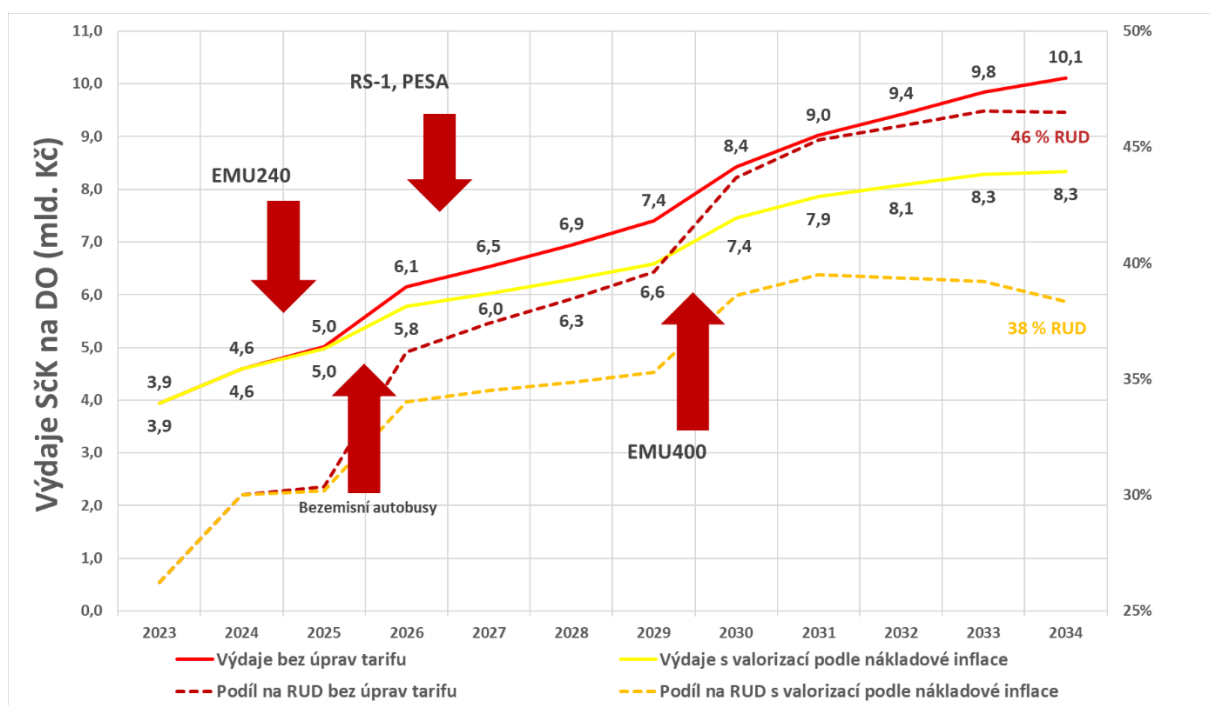
Výdaje kraje na zajištění dopravní obslužnosti neustále meziročně rostou: mezi roky 2024 a 2025 je očekáván nárůst minimálně o cca 13 % (cca 590 mil. Kč), mezi roky 2025 a 2026 je odhadován nárůst

o dalších cca 11,5 %. Celkově výdaje kraje narostou dle odhadů mezi roky 2024 a 2026 ze 4,59 mil. Kč na 5,78 mil. Kč, tedy v součtu o více než 1 mld. Kč. V posledních čtyřech letech došlo k podstatné kumulaci inflace v ekonomice, což jen potvrzuje vývoj na výdajové straně rozpočtu Středočeského kraje na zajištění dopravní obslužnosti. V součtu se pouze za tyto 4 roky 2022 – 2025 bude jednat o téměř 30% růst nákladů v ekonomice. Tento vývoj se se zpožděním daným indexacemi ve smlouvách propisuje i do nákladů a kompenzací na straně dopravců, a je dále zesílen modernizací parku, v jehož důsledku narůstají náklady v podobě vyšších odpisů za nová vozidla a jejich financování.

Nárůst celkových nákladů je z části tvořen také vlivem růstu počtu obyvatel Středočeského kraje a nutnou reakcí na požadavky občanů a obcí v podobě nárůstu objemu dopravních výkonů. S rostoucím počtem cestujících a predikcí budoucích přepravních potřeb obyvatelstva se pojí potřeba budování nové infrastruktury pro efektivnější módy dopravy (tramvaje, vlakotramvaje či parciální trolejbusy) a také implementaci dalších inovačních projektů, které urychlí cestování a přinesou cestujícím větší komfort (pásmový provoz na železnici, poptávková doprava, otevření všech dveří na příměstských autobusových linkách apod.). Všechny tyto vlivy mají nesporný vliv na financování dopravní obslužnosti a proto je nutné způsob financování strategicky a dlouhodobě řešit.

Dopravní obslužnost a její rozvoj není možné financovat pouze z rozpočtu kraje, je proto třeba hledat další možnosti financování: navýšení podpory státu, ať už změnou mechanismu rozpočtového určení daní nebo zvýšením podílu financování železniční dopravy, či například možností čerpání dostatečných dotačních titulů na pořízení nových vozidel. Vzhledem k přetrvávající nejistotě ve výše uvedených bodech se pro tuto chvíli jako jediná možnost jeví zvýšení podílu financování veřejné dopravy pomocí výnosů z jízdného. V případě skokového zvyšování Tarifu PID je ale podstatné riziko odlivu cestujících, na které by bylo třeba reagovat snížením dopravního výkonu, což by ve svém důsledku mohlo odradit další část cestujících využívajících služeb veřejné integrované dopravy a celkově by to ztížilo další rozvoj v oblasti veřejné mobility. Je proto nutné volit taková řešení, které umožní zvyšovat tržby z jízdného postupně s ohledem na inflaci tak, aby pro cestující v průběhu let zůstávala cena za využití veřejné dopravy v poměru k jejich příjmům relativně podobná.

Aby byla zajištěna finanční udržitelnost integrovaného dopravního systému v závislosti na ekonomickém vývoji, bylo nutné nastavit pravidla valorizace tarifu PID. Byl schválen systém, jenž bude automaticky nastavovat růst cen a zamezí skokovému zdražování ceníku. Pravidelná valorizace cen jízdného v Tarifu PID ve vnějších pásmech Středočeského kraje bude od 1. ledna 2029 probíhat ve dvouletých cyklech. Cílem je zajistit dlouhodobou finanční stabilitu provozu veřejné dopravy tím, že ceny jízdného budou automaticky reagovat na inflaci a růst nákladů, což umožní lépe pokrýt výdaje kraje na dopravní obslužnost a udržet kvalitu služeb. Mechanismus valorizace počítá s tím, že ceny jízdného se budou zvyšovat o součet souhrnného inflačního indexu (tvořeného z 50 % inflací a z 50 % růstem nákladů na dopravní obslužnost) a navýší se navíc o 10 % koeficient, aby byl pokryt i další očekávaný růst nákladů, například v souvislosti s investicemi do vozidel nebo infrastruktury. Schválení konkrétních cen bude v kompetenci Rady Středočeského kraje, která bude také vyjednávat s Radou Hlavního města Prahy o případných úpravách. Do roku 2028 nebude mít tento mechanismus vliv na financování dopravy, od roku 2029 však zajistí k předvídatelnému růstu výnosů z jízdného, což umožní lepší plánování a financování dopravních služeb v kraji.

Obrázek 5.2: Vývoj výdajů Středočeského kraje na zajištění dopravní obslužnosti a jejich dlouhodobý výhled

Graf výše zahrnuje realizované i očekávané investiční akce (EMU240, RS-1, PESA, vodíkové autobusy, parciální trolejbusy, elektrobusesy, tramvaj do Zdib). V roce 2030 je patrný vyšší skokový nárůst výdajů vlivem příchodu elektrických jednotek EMU400. Do modelace výdajů jsou dále zahrnuty další rozvojové projekty jako poptávková doprava, nástup všemi dveřmi na příměstských linkách, změna způsobu odbavení na železnici či opce na rozšíření provozu jednotek EMU400.

6 Informační a odbavovací systémy

6.1 Popis současného stavu

Na území Středočeského kraje se překrývá několik systémů veřejné dopravy. V každém systému probíhá odbavení cestujících jinak a pomocí jiných technologií. Integrace celého území Středočeského kraje do systému PID bylo dokončeno v roce 2022. V rámci tohoto Dopravního plánu jsou zahrnuty údaje o informačních a odbavovacích systémech fungujících v rámci jednotné integrované dopravy pro Prahu a Středočeský kraj (PID).

Informování a odbavení cestujících se odehrává dle tarifu PID, standardů kvality dopravy PID a pomocí Multikanálového odbavovacího systému (MOS).

6.1.1 Standardy kvality

Standardy kvality PID jsou dokumenty, které si kladou za cíl zvýšení kvality poskytované služby a atraktivity veřejné dopravy v systému Pražské integrované dopravy skrze jednoznačně definované požadavky organizátora Pražské integrované dopravy směrem k dopravcům. Pro jednotlivé druhy dopravy jsou určeny samostatné standardy.

V roce 2018 začaly organizace ROPID a IDSK společně připravovat aktualizaci standardů kvality pro autobusovou a vlakovou dopravu s platností pro období 2019–2028. V rámci nových standardů se podařilo dobře nastavit jednotná pravidla pro vozidla. Toto se organizacím povedlo k 1.12.2024 kdy byly vyhlášeny nové soutěže na autobusové dopravce na území SČK, kde je přílohou nový standard PID.

V rámci standardů kvality PID je v oblasti informačních a odbavovacích systémů řešena jednotnost zobrazení informací pro cestující a bezbariérovost v podobě výbavy pro osoby se smyslovým postižením zraku, kdy každé vozidlo PID musí být vybaveno prvky pro osoby se smyslovým postižením zraku.

Pro mezikrajské linky jsou definovány mezikrajské standardy PID platné pro dopravce objednávané sousedními kraji, jejichž autobusy zajišťují do PID a je v nich platný tarif PID. V dalších letech je plánována optimalizace souborů standardů tak aby reflektovala jeho aktuální platné znění.

Vzhledem k nákupu nových vlaků vznikl požadavek na řádné jednotné standardy kvality OIS ve vlacích PID. Do dnešního dne byl standard velice mírný a nevyhovující. Začátkem roku 2025 byla zveřejněna první verze nového dokumentu u kterého je počítáno, že se bude v dalších letech rozšiřovat a upřesňovat.

6.1.2 MOS

Původní systém odbavení v rámci PID byl tvořen spíše s přihlédnutím na městskou hromadnou dopravu a nedostatečně podporoval rozvoj integrace v kraji (např. nutnost nahrát časový kupon na kartu na prodejní přepážce či prostřednictvím validátorů, které jsou spíše na území hlavního města).

Přínosem nového multikanálového odbavovacího systému (MOS) je tak vytvoření otevřeného moderního jednotného odbavovacího systému, který nabízí mnoho možností nákupu jízdních dokladů pro cestující a zjednodušení tarifních podmínek pro organizátora dopravy.

Systém založený na Account Based Ticketing architektuře pracuje primárně s uživatelskými účty. Prostřednictvím účtů uživatelé čerpají dopravní nebo jiné služby nezávisle na identifikátoru (nosiči), který si pro tyto účely zvolí. MOS tedy zabezpečuje správu uživatelských účtů, identifikátorů jízdních dokladů a evidenci elektronických jízdních dokladů včetně jejich vzájemných vazeb s centralizovanou architekturou.

V rámci systému MOS vznikly tyto funkcionality:

E-shop pro nákup a správu jízdních dokladů bez nutnosti návštěvy kontaktního místa.

Mobilní aplikace pro nákup jednotlivých jízdenek a předplatních časových kuponů (PID Lítačka).

Využití dalších nosičů jízdenek (platební karty, mobilní aplikace, InKarta).

6.1.3 Zákaznická centra MOS

V březnu roku 2020 byl spuštěn pilotní projekt zákaznických center MOS. Kontaktní místa byla zřízena ve městech Benešov, Nymburk, Kralupy nad Vltavou, Kolín, Beroun, Rakovník, Příbram, Vlašim, Mladá Boleslav, Kutná Hora, Čáslav, Hořovice a Lysá nad Labem. Plánuje se další propagace a zpřístupnění služeb pro zřízení a administraci PID Lítačky formou mobilních kontaktních míst.

V roce 2025 je síť kontaktních míst ve Středočeském kraji zajišťována IDSK, jedná se o města Benešov, Kutná Hora, Mladá Boleslav, Rakovník, Příbram. V roce 2025 bylo zřízeno mobilní informační centrum, které dle schváleného harmonogramu objíždí města a obce v Středočeském kraji. V dalších letech se plánuje zřízení dalších mobilních informačních center.

Zákaznické centrum poskytuje kompletní rozsah služeb spojených s:

- expresním výdejem čipové karty Lítačka,
- prodej časového jízdného PID prostřednictvím vlastního prodejního SW MOS,
- administrační služby spojené s personalizací účtu MOS apod.,
- registrací nového identifikátoru do systému.

6.2 Aktualizace stávajících systémů a platebních metod

V rámci odbavovacích systémů se jedná o aktualizaci a další rozvoj v těchto oblastech:

E-shop MOS: nová verze byla spuštěna v roce 2022,

Mobilní aplikace PID Lítačka

- od roku 2026 bude spuštěn nový engine pro vyhledání spojení s více módy dopravy (Intermodální Vyhledavač Spojení, IPT)
- je plánováno přepsání mobilní aplikace PIDL do novějších technologií, tzv. PIDL2. Bude přepsáno interními zdroji OICT
- proběhlo nasazení v roce 2022 zajištění plateb za parkování a rezervace parkovacích míst (zóny, P+R, později i soukromá parkoviště),
- rozšíření informací ohledně nově budovaných záchytných parkovišť P+R na území Středočeského kraje se zavedením benefitního programu
- spuštění platby na cyklověže v rámci PIDL,
- integrace služeb elektromobility (platba za dobíjení elektromobilu, dobíjecí místa zatím v plánu v Praze)

Územní integrace MOS

- systém funguje v Praze a Středočeském kraji s částečným přesahem do všech sousedních krajů včetně kraje Karlovarského (v omezené míře)

Prodejní kanály

- preference jsou směřovány na elektronické jízdné, snaha eliminovat papírové jízdenky, a to i za pomoci tarifního řešení v systému PID
- plánované je i zapojení aplikací třetích stran

V plánu je nasazení off-line bankovních transakcí v zařízeních napříč veškerým odbavovacím zařízením na území Středočeského kraje.

6.3 Koordinační dispečink a sledování dopravního výkonu

Koordinační dispečink PID, jehož vznik je datován k roku 2012, je společným pracovištěm organizací ROPID a IDSK. Sídlo je na detašovaném pracovišti na autobusovém terminálu „Letňany“ v Praze 9.

Hlavním úkolem je monitorování provozu v rámci celého systému PID, komunikace s dispečery jednotlivých dopravců, kontrola dodržování návazností a jejich operativní změny, operativní řízení provozu při mimořádnostech, koordinace provozu napříč dopravci i trakcemi.

V dispečerské místnosti má své pracoviště i pracovník Odboru marketingu (infodispečer), který informuje cestující o mimořádnostech v provozu, a to na internetových stránkách, sociálních sítích i telefonicky.

Pro činnost dispečinku je užívána kromě dalších zejména aplikace a webové rozhraní MPVNet, která zabezpečuje v podstatné míře automatizaci procesů.

Zřízení dispečerského pracoviště pro parkoviště P+R v rámci Středočeského kraje.

Zřízení infolinky za účelem parkovišť P+R a cyklověží.

6.3.1 Sledování dopravního výkonu a návazných spojů

Na dispečinku je monitorován provoz vozidel, přičemž data je možné prezentovat v mapových podkladech a různých sestavách. Systém hlídá dodržování garantovaných návazností mezi autobusy a autobusu na vlak. Řidičům zasílá do vozidel informace o návazných spojkách a případné odchylce od jízdního řádu.

Návaznosti vlaku na autobus jsou v řešení, a to ve spolupráci Správy železnic a železničních dopravců (pokyn k čekání vydává výpravčím, resp., strojvedoucím na základě potvrzeného požadavku dispečer Správy železnic, resp. železničního dopravce, v žádném případě nelze z bezpečnostních důvodů zasílat pokyn z dispečinku PID napřímo ke strojvedoucímu).

6.3.2 Dispečerské řízení

Při anomáliích a provozních mimořádnostech dispečer zasahuje aktivně do řízení provozu (odklony, vyčkávání nad rámec čekací doby, rozvázání přípoje, vysílání vozidla operativní zálohy u dopravců, kde je toto domluveno).

S využitím dispečerských vozidel funguje dispečerské řízení v terénu (mimořádné události, asistence při výlukových činnostech, kontrola návazností atd.). Dále probíhá kontrola povolenek a kázně na vybraných autobusových terminálech v Praze a definovaných zónách placeného stání pro BUS v Praze (primárně zaměstnanci ROPID).

Probíhá i administrativní činnost spočívající v pravidelném vyhodnocování pravidelnosti provozu, generování sestav se sankčními záležitostmi i sestav s vlivem na Standardy kvality PID (výpadky spojů, nedodržení kapacity, nízkopodlažnost, stáří vozidel atd.), což je podkladem nejen pro další složky obou organizací.

Veškerá hlasová komunikace s dispečinkem je monitorována a na určitou dobu archivována pro řešení případných sporů a nedorozumění.

6.3.3 Rozvoj dispečinku

Během července 2020 byl zahájen nepřetržitý provoz Koordinačního dispečinku PID (původně rozsah celotýdenně 5–21 h) a zároveň došlo k posílení pracovníků ve směně na pracovišti, v terénu a na dispečerských stanovištích (Černý Most, Zličín).

Dále byl v roce 2020 na pracovišti zprovozněn MKS (Městský kamerový systém). Sledování kamerových záznamů v reálném čase na území hlavního města Prahy umožňuje další kontrolu přestupů, monitorování provozu a situací při dopravních nehodách. Kamerový systém by bylo vhodné rozšířit i na území celého zájmového území, tj. v rámci Středočeského kraje (doposud je možné sledovat jen velmi málo vhodně umístěných veřejných kamer).

Dále by bylo vhodné v rámci celého IDS umožnit hlasovou komunikaci v relaci dispečer – řidič vozu, a to alespoň v autobusové dopravě. V současnosti probíhá komunikace s řidičem autobusu pouze prostřednictvím dispečera dopravce, zasíláním textových zpráv na odbavovací zařízení ve vozidle, nebo telefonováním zpravidla na soukromé telefony řidičů, pokud je dispečerům známé telefonní číslo. Aktivní hlasová komunikace by umožňovala operativnější řešení problémů.

6.4 Technologické zázemí pro rozvoj Mobility as a Service

V rámci systému MaaS mají mít uživatelé možnost na jednom místě vyhledat, rezervovat a zaplatit služby různých poskytovatelů mobility (veřejná doprava, sdílená auta a kola, taxislužby, autopůjčovny, provozovatelé parkovišť).

Klíčovou roli v systému MaaS hraje organizátor systému MaaS (organizátor mobility), který prostřednictvím obchodních dohod, které uzavírá jak s provozovateli systému veřejné dopravy, tak i se soukromými provozovateli služeb mobility, zajišťuje kapacitu služeb mobility, kterou následně nabízí a prodává uživatelům.

Původní záměr stavěl IDSK do role organizátora mobility. Projekt, který definoval požadavky, pravomoci a technické řešení projektu byl kvůli případným potížím při čerpání dotací z programů ITI zastaven.

V současnosti se koncept MaaS bude rozvíjet především v rámci systému MOS, kde se bude řešit provázání VHD, parkování a alternativních způsobů dopravy.

Koncept MaaS začíná IDSK realizovat poptávkovou dopravou, která se zatím realizuje v rámci stávajícího tarifu PID. Tato problematika je podrobně rozepsána v **kapitole 9.1.2.**

6.5 Chytré zastávky

Do budoucna se předpokládá osazování technologie tzv. chytrých zastávek na nejvytíženějších zastávkách. Možné je navázat na projekt Prahy, která osazuje vybrané zastávky elektronickými informačními panely s online nejbližšími odjezdy spojů. Ve spolupráci s partnerskou organizací ROPID se uvažuje o architektonické soutěži na nový vzhled jednotného zastávkového označníku PID, což by mělo za následek postupnou výměnu všech označníků.

6.6 Další připravované projekty

6.6.1 Systém automatického počítání cestujících ve vozidlech (APC)

Součástí zadávací dokumentace, resp. nových smluv s dopravci na období 1. 12. 2024 – 30. 11. 2034 je požadavek objednatelů dopravy na instalaci technologie automatického počítání cestujících do vozidel v rozsahu 30% vybavených vozidel na každou oblast. Čidla pro sčítání jsou anonymní, přičemž získaná data budou sloužit pro objednatele dopravní obslužnosti v rámci plánování nabídky dle skutečných potřeb cestujících.

6.6.2 2 IDS

Během krátké doby došlo k rozšíření systému PID do okolních krajů a naopak. IDSK byla tvůrcem koncepce odbavení na linkách, které kombinují 2 IDS a zároveň poskytla okolním krajům toto řešení. Ve spolupráci s okolními kraji tak došlo ke shodě na režimu odbavení a následnému vyhotovení mezikrajských standardů, jimiž se mezikrajské linky řídí. Koncepce odbavení pro 2 IDS vznikla jako obecné zadání, které bylo možné aplikovat s minimálními úpravami na ostatní IDS. Nasazením tohoto řešení bylo dosaženo prodloužením linek do sousedních krajů a vyššímu pohodlí pro cestující, kteří si mohou koupit jízdní doklad sousedního IDS již při nástupu do vozidla ve výchozí IDS.

6.6.3 3 IDS

S rozšiřováním systému PID do okolních krajů vyvstala potřeba nalezení koncepce odbavení pro 3 IDS. Současné řešení pro 2 IDS umožňuje toto odbavení pouze v omezené míře a s ručními zásahy během každé úpravy jízdních řádů. Ve spolupráci s ostatními kraji proto pracujeme na zadání obecného řešení odbavení pro 3 IDS, tak aby byly splněny požadavky okolních organizátorů, ale zároveň aby bylo výsledné řešení dostatečně srozumitelné pro cestující i řidiče.

6.6.4 Koncept odbavení vlaky 2029

Aktuálně se IDSK zabývá možnostmi odbavení v železniční síti od roku 2029. Pro IDSK je tento rok stěžejní z hlediska železniční dopravy a je zde třeba zavést jednotné jednoduché systematické uživatelsky přívětivé odbavení. Hlavní revolucí bude osazení samoobslužnými automaty. S novým konceptem odbavení je spojeno i snížení počtu instalovaných označovačů jízdenek.

6.6.5 Samoobslužné terminály MHD Kutná Hora

V souvislosti s výměnou dopravce na linkách MHD Kutná Hora a pořízením nových vozidel byla tato MHD vybrána pro pilotní projekt nasazení samoobslužných terminálů. Před nasazením bylo nutné ve spolupráci s dodavateli vytvořit logické a uživatelsky přívětivé GUI a vyřešit otázky chování terminálu v souvislosti s činností přepravní kontroly. Současně došlo k vytvoření standardu pro tyto terminály jejichž nasazení bude následně vyhodnocováno a v případě úspěchu povede k rozšíření i do dalších vozidel v rámci středočeského kraje.

6.6.6 Integrace MHD do PID Lítačky

Města na území Středočeského kraje projevila zájem o integraci MHD tarifů do aplikace PID Lítačka. V dalších letech bude probíhat implementace a propojení tarifu nejen v aplikaci ale i ve vozidlech MHD a PID.

6.6.7 Revizorské kamery

Z důvodů zajištění vyšší bezpečnosti zaměstnanců přepravní kontroly a zajištění lepší prokazatelnosti sporných momentů při kontrole dodržování Smluvních přepravních podmínek PID bude IDSK pořizovat záznamové zařízení pro oddělení přepravní kontroly (osobní kamery). Inspiraci jsme čerpali u ostatních dopravních podniků, které podobná zařízení využívají. Realizace je plánována na konec roku 2025.

7 Zastávkový informační systém

7.1 Označníky

V současnosti leží ve Středočeském kraji zhruba 7 500 uzlů, přičemž téměř každý uzel je vybaven minimálně dvěma označníky. Mnoho konstrukcí je však stále původních – vybudovaných za minulého režimu tehdejšími závody ČSAD, či v období od 90. let minulého století do roku 2021 dopravci PID. V některých případech je zastávka zcela neoznačena.

Z těchto důvodů probíhá od roku 2022 ve spolupráci mezi Integrovanou dopravou Středočeského kraje, p. o. (IDSK) a Krajskou správou a údržbou silnic (KSÚS) obměna již nevyhovujících konstrukcí či doplňování standardních označníků. Počty ročně obnovených či nově vybudovaných označníků znázorňuje tabulka níže.

Tabulka 7.1: Počet kusů obnovených označníků

2022	2023	2024	2025
30	544	1 189	3 100 (cílový stav)

Konstrukce jsou vyráběny ve třech variantách – jednotyčové (tyč pro dopravní značení o průměru 60 mm), přímé (konstrukce ve tvaru písmene „H“ usazena do speciální základny) a lomené (vychází z konstrukce přímého označníku, horní část pro dopravní značku a vývěsní příslušenství pro instalaci informačního tabla je otočena o 90 stupňů).

Některé obce na svém území realizují výstavby atypických konstrukcí označníků na vlastní náklady.

7.2 Podoba informačního systému

Na současné konstrukce označníků jsou dále montovány komponenty pro umístění informačních tabel (např. kolejnice a plechy či skříně, dožívají plechy pro samolepky) nesoucí název zastávky, označení nástupiště, tarifní pásma či zóny a čísla linek, které danou zastávku obsluhují. Číselné označení linek je pak případně doplněno informací o cílových a nácestných následujících zastávkách dané linky či sdruženými cílovými či nácestnými zastávkami pro více linek. V městských zastávkách může být číselné označení jednotlivých linek doplněno šipkami pro znázornění jejich dalšího směru.

V letech 2022–2023 byla podoba informačních tabel aktualizována. Byly použity barvy a vzory textů vycházející z jednotného vizuálu vozidel PID a upraveny velikosti a rozložení jednotlivých segmentů na informačních tablech.

Dále je označník osazen skříněmi pro zastávkové jízdní řády (dále jen ZJŘ). Množství a velikost skříní je dána počtem linek zastavujících u daného označníku, počtem listů jízdního řádu (dále jen JŘ) dané linky či formátu JŘ linky. JŘ jsou vkládány do tzv. kapes, které jsou následně vloženy do zmíněné skříně. Označník může být též vybaven dalšími doplňkovými komponenty, jako jsou „kostky“ pro označení nástupiště, plechy pro umístění informačních vývěsek velikosti A3 a dalšími.

Ve třetím čtvrtletí roku 2024 došlo k pilotnímu provozu odjezdových panelů na bázi elektronického papíru. Tyto odjezdové panely byly montovány přímo na standardní konstrukce označníků. Těchto panelů bylo dosud osazeno 50 kusů.

7.3 Zastávková péče

Grafické podklady a výroba informačních tabel je prováděna oddělením Přípravy provozu IDSK. Toto oddělení mimo jiné udržuje datovou databázi o stavu označnicků, podobě informačního tablu a vývěsního příslušenství namontovaném na konkrétním označnicku. Přípravuje také různé relevantní doplňkové informace na jednotlivé zastávky.

Zastávková služba IDSK sestává z pěti tzv. regionálních center. Regionální centrum Brandýs nad Labem spravuje severní a severovýchodní oblast od Prahy. Nachází se zde taktéž centrální sklad komponentů a náhradních dílů pro údržbu označnicků, ze kterého jsou komponenty distribuovány do ostatních regionálních center. Ta se nacházejí ve Voticích – spravuje jižní oblast PID, Králově Dvoře – spravuje západní jihozápadní oblast PID, Kolíně – spravuje východní a jihovýchodní oblast PID a Kamenných Žehrovicích (severozápadní část kraje). V každém regionálním centru probíhá příprava veškerých podkladů pro terénní pracovníky, např. tisk JŘ, tisk grafických podkladů dodaných odd. Přípravy provozu apod.

Jedním z článků zastávkové péče je také oddělení Správy označnicků, které koordinuje výstavbu nových označnicků, komunikuje s externími dodavateli a udržuje přehled o skladových zásobách náhradních dílů.

7.4 Výhled do budoucna

Současné konstrukce označnicků jsou již technicky zastaralé. Podoba vychází z prvních prototypů ze sedmdesátých let. Objevují se návrhy na inovované konstrukce zastávkových označnicků, které informace cestujícím poskytují např. pouze elektronickou formou, či kombinace tištěných a elektronicky zobrazovaných informací. Od roku 2027 bude vypsána nová smlouva na obnovu označnicků na území Středočeského kraje, v rámci které bude pravděpodobně další podoba označnicků řešena.

Vývěsní příslušenství je taktéž inovováno. V minulých letech Dopravní podnik hl. města Prahy začal využívat nerezové skříně pro vývěs informačních tabel a ZJŘ. Těmito skříněmi na svých označnicích postupně nahrazuje současné skříně a infobloky. Výhodou nerezových skříní je jejich odolnost vůči přírodním vlivům či vandalismu, jelikož se jedná o ucelený díl.

Mimo vývěs povinných informací je snaha o zveřejňování doplňkových informací, jako jsou např. informace o tarifu, mapy a schémata apod. Pro tyto účely jsou využívány volné pozice v kapsách pro ZJŘ či další doplňkové plochy v přístřešcích. Podoba těchto informací se stále vyvíjí, tak, aby byly informace v daném uzlu relevantní.

8 Organizační uspořádání

8.1 Současné uspořádání systémů v území

Na území Středočeského kraje jsou provozovány linky veřejné dopravy, které můžeme rozdělit na základě jejich charakteru na:

Linky komerční

Linky objednávané veřejnými institucemi a dotované z veřejných rozpočtů

Tyto typy linek jsou dále rozebrány v následujících podkapitolách.

8.1.1 Linky komerční

Komerční linky jsou provozovány jednotlivými dopravci za účelem dosažení zisku a bez nároku na kompenzaci prokazatelné ztráty z jejich provozování. Na území Středočeského kraje jsou takto provozovány jak linky autobusové dopravy, tak linky dopravy železniční. Z hlediska plánu dopravní obslužnosti kraje nejsou tyto linky příliš podstatné, protože nejsou dotovány z krajského ani z jiných veřejných rozpočtů. Při případné integraci komerčních linek do závazku v rámci integrovaného

dopravního systému je nutné posoudit jejich charakter, potenciální ztráty na tržbách v případě jejich neintegrování a další ekonomické a smluvní aspekty.

8.1.2 Linky objednávané veřejnými institucemi a dotované z veřejných rozpočtů

Linky dotované z veřejných rozpočtů se rozlišují dle svého charakteru a objednatele, což jsou zejména:

- Ministerstvo dopravy ČR
- Středočeský kraj
- Města ve Středočeském kraji
- Kraje

Rozsah dopravy realizované na základě objednávky těchto subjektů je specifikován v následujících podkapitolách.

8.1.2.1 Ministerstvo dopravy ČR

Ministerstvo objednává linky dálkové železniční dopravy. Na území Středočeského kraje jsou na tomto principu provozovány následující rychlíkové linky:

Linka	Trasa
Ex2	Praha – Kolín – Pardubice – Olomouc – Vsetín – Horní Lideč (– Slovensko)
Ex3	Praha – Kolín – Pardubice – Brno – Břeclav (– Rakousko / Slovensko)
Ex5	Praha – Ústí nad Labem – Děčín (– Německo)
Ex6	Praha – Plzeň – Domažlice (– Německo) / Cheb – Františkovy Lázně / Karlovy Vary
Ex7	Praha – Tábor – České Budějovice – Český Krumlov / (– Rakousko)
Ex32	Praha – Kolín – Pardubice – Lichkov (– Polsko)
R9	Praha – Kolín – Havlíčkův Brod – Brno
R10	Praha – Nymburk – Hradec Králové – Trutnov
R16	Praha – Beroun – Plzeň – Klatovy
R17	Praha – Tábor – Veselí nad Lužnicí – České Budějovice / České Velenice
R18	Praha – Kolín – Pardubice – Olomouc – Luhačovice
R19	Praha – Kolín – Pardubice – Brno
R20	Praha – Ústí nad Labem – Děčín
R21	Praha – Mladá Boleslav – Turnov
R22	Kolín – Mladá Boleslav – Česká Lípa – Rumburk – Šluknov
R23	Kolín – Nymburk – Ústí nad Labem
R24	Praha – Kladno – Rakovník
R26	Praha – Beroun – Příbram – Písek – České Budějovice

Na linkách Ex až na drobné výjimky neplatí tarif PID.

8.1.2.2 Středočeský kraj

Linky provozované na základě objednávky Integrované dopravy Středočeského kraje, příspěvkové organizace, zastupující od 1. 4. 2017 ve věci objednávky dopravní obslužnosti Středočeský kraj, jsou detailně specifikovány v kapitolách 3.2 a 3.3 tohoto dokumentu.

8.1.2.3 Města ležící na území Středočeského kraje

Řada měst na území Středočeského kraje objednává v rámci dopravní obslužnosti svého území spoje městské hromadné dopravy. Některé z těchto místních dopravních systémů jsou rovněž zahrnuty do systému PID. Města s vlastním systémem městské hromadné dopravy na území kraje mimo systém PID uvádí tabulka 8.1.

Tabulka 8.1: Města s vlastní MHD na území Středočeského kraje mimo systém PID

Obec	
Kolín	Mladá Boleslav
Kladno	Říčany

8.1.2.4 Kraje

tučně zvýrazněné číslice = číselné označení linky PID

Jihočeský kraj

Jihočeský kraj objednává na základě uzavřené mezikrajské smlouvy, přístupové smlouvy a objednávky dopravních výkonů následující linky na území Středočeského kraje, které jsou zařazeny v tarifu PID a v části trasy také v tarifu Jihočeského kraje:

Linka	Trasa (dopravce)	Dopravce
S60	Strakonice – Blatná – Březnice	České dráhy
S66	Protivín – Písek – Březnice	České dráhy
380482	Strakonice – Blatná – Příbram	ČSAD AUTOBUSY České Budějovice
390452	Tábor – Mladá Vožice – Benešov	BusLine jižní Čechy
390454	Tábor – Sedlec-Prčice – Sedlčany	BusLine jižní Čechy
390456	Pojbuky – Rodná – Mladá Vožice – Miličín	BusLine jižní Čechy
390458	Mladá Vožice – Načeradec – Vlašim	BusLine jižní Čechy

tučně zvýrazněné číslice = číselné označení linky PID

Kraj Vysočina

Kraj Vysočina objednává na základě uzavřené mezikrajské smlouvy, přístupové smlouvy a objednávky dopravních výkonů následující linky na území Středočeského kraje, které jsou zařazeny v tarifu VDV:

Linka	Trasa	Dopravce
S20	Světlá nad Sázavou – Čáslav	České dráhy
S82	Světlá nad Sázavou – Ledeč nad Sázavou – Zruč nad Sázavou	České dráhy
350130	Pelhřimov – Košetice – Křešín – Lukavec	ICOM Transport
350760	Pacov – Lukavec – Křešín	ICOM Transport
350820	Pacov – Hořepník – Košetice – Dunice – Hořice	ICOM Transport

Královehradecký kraj

Královehradecký kraj objednává na základě uzavřené mezikrajské smlouvy, přístupové smlouvy a objednávky dopravních výkonů následující linky na území Středočeského kraje, které jsou zařazeny v tarifu PID a v části trasy také v tarifu IREDO:

Linka	Trasa (dopravce)	Dopravce
V41	Trutnov – Chlumec nad Cidlinou – Velký Osek – Kolín	České dráhy
V51	Lomnice nad Popelkou – Chlumec nad Cidlinou – Městec Králové	České dráhy
631585	Jičín – Kopidlno – Poděbrady	BusLine KHK
631723	Kopidlno – Libáň – Březno – Mladá Boleslav	BusLine KHK
631735	Kopidlno – Libáň – Dolní Bousov	BusLine KHK
611853	Nový Bydžov – Městec Králové	BusLine KHK
611152*	Chlumec n.Cidl. - Převýšov – Lovčice – Lužec n.Cidl. – Nový Bydžov	BusLine KHK
611154*	Nový Bydžov – Smidary – Žlunice – Kozojedy – Kopidlno	BusLine KHK

* na lince neplatí tarif PID

Liberecký kraj

Liberecký kraj objednává na základě uzavřené mezikrajské smlouvy, přístupové smlouvy a objednávky dopravních výkonů následující linky na území Středočeského kraje, které jsou zařazeny v tarifu PID a v části trasy také v tarifu IDOL:

Linka	Trasa (dopravce)	Dopravce
L4	Mladá Boleslav – Bakov nad Jizerou – Staré Splavy (- Česká Lípa – Rumburk)	Die Länderbahn CZ (1 pár ARRIVA vlaky)
104345	Praha, Černý Most – Mladá Boleslav – Hodkovice nad Mohelkou – Liberec	ČSAD Liberec
104400	Praha, Střížkov – Mělník – Česká Lípa – Nový Bor – Varnsdorf – Rumburk	ČSAD Liberec
500410	Jablonec v Podj. – Mimoň – Doksy – Dubá – Mělník – Praha	ČSAD Liberec
500427	Mimoň – Ralsko – Mnichovo Hradiště – Mladá Boleslav	ČSAD Liberec
670720	Rokytnice n.J. – Vysoké n.J. – Semily – Železný Brod – Turnov – Ml.Boleslav – Praha	BusLine LK (částečná objednávka Libereckého kraje)
540721	Český Dub – Všelibice, Vrtky – Mnichovo Hradiště	ČSAD Liberec
540722	Český Dub – Hlavice – Mnichovo Hradiště	ČSAD Liberec
670730	Vitkovice, Horní Mísečky – Jilemnice – Semily – Turnov – Praha	BusLine LK
500250*	Česká Lípa – Doksy – Bezděz – Bělá pod Bezdězem	ČSAD Liberec
500267*	Mimoň – Plouznice – Ralsko, Kuřivody – Bělá pod Bezdězem	ČSAD Liberec
500450*	Nový Bor – Česká Lípa – Doksy – Mladá Boleslav	ČSAD Liberec
501267*	Mimoň – Plouznice – Ralsko, Kuřivody – Bělá pod Bezdězem	COMPAG CZ
530750*	Tanvald – Smržovka – Jablonec n.Nisou – Mladá Boleslav	BusLine LK
670355*	Turnov – Všeň – Loukovec, Hubálov / Vyskeř	BusLine LK
670364*	Turnov – Přepře – Příšovice – Svijany – Loukovec, Hubálov	BusLine LK
670365*	Turnov – Žďár – Sobotka	BusLine LK
670900*	Rokytnice n.Jiz. – Harrachov – Desná – Tanvald – Jablonec nad Nisou – Praha	BusLine LK
671900*	Rokytnice n.Jiz. – Harrachov – Desná – Tanvald – Jablonec nad Nisou – Praha	BusLine Express

* na lince neplatí tarif PID

Pardubický kraj

Pardubický kraj objednává na základě uzavřené mezikrajské smlouvy, přístupové smlouvy a objednávky dopravních výkonů následující linku na území Středočeského kraje, které jsou zařazeny v tarifu PID a v části trasy také v tarifu IREDO:

Linka	Trasa (dopravce)	Dopravce
S10	Přelouč – Kolín	České dráhy
620710	Chrudim – Heřmanův Městec – Čáslav	ARRIVA autobusy
650625*	Přelouč – Jankovice – Semtěš – Podhořany u Ronova – Lipoltice – Přelouč	UMBRELLA Coach & Buses

* na lince neplatí tarif PID

Plzeňský kraj

Plzeňský kraj objednává na základě uzavřené mezikrajské smlouvy, přístupové smlouvy a objednávky dopravních výkonů následující linky na území Středočeského kraje, které jsou zařazeny v tarifu PID a v části trasy také v tarifu IDPK:

Linka	Trasa (dopravce)	Dopravce
S70 / P2	Beroun – Hořovice – Kažez – Rokycany	České dráhy
440321	Plzeň – Kralovice – Čistá – Rakovník	ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY
440523	Plzeň – Spálené Poříčí – Rožmitál pod Třemšínem	ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY
562766*	Podbořany – Kryry – Jesenice – Kralovice	DSÚK

* na lince neplatí tarif PID

Ústecký kraj

Ústecký kraj objednává na základě uzavřené mezikrajské smlouvy, přístupové smlouvy a objednávky dopravních výkonů následující linky na území Středočeského kraje, které jsou zařazeny v tarifu PID a v části trasy také v tarifu DÚK:

Linka	Trasa (dopravce)	Dopravce
S58	Rakovník – Kralovice	Die Länderbahn CZ
U12	Osek – Litvínov – Most – Louny – Rakovník	Die Länderbahn CZ
U14	Jirkov – Chomutov – Žatec – Lužná u Rakovníka – Rakovník	Die Länderbahn CZ
U22	Bříza – Straškov – Vraňany	České dráhy
104415	Praha – Žatec – Kadaň	UMBRELLA CITY LINES
552650	Litoměřice – Mšené-lázně – Slaný	DSÚK
652708	Panenský Týnec – Klobuky – Slaný	DSÚK
562711	Louny – Ročov – Rakovník	DSÚK
552635*	Ústěk – Hoštka – Štětí – Roudnice n. L.	DSÚK
552680*	Roudnice n. L. – Račíněves – Horní Beřkovice	DSÚK
562741*	Žatec – Kounov – Přetluky	DSÚK
562766*	Podbořany – Kryry – Jesenice – Kralovice	DSÚK

* na lince neplatí tarif PID

8.2 Koordinace dálkové železniční dopravy

Jak již bylo uvedeno, železniční linky dálkové dopravy jsou na území Středočeského kraje objednávány a financovány Ministerstvem dopravy ČR. Ze strany Středočeského kraje jsou na tyto linky vzneseny požadavky, které jsou specifikovány v této kapitole. Ty jsou jednak koncepčního charakteru, jednak coby požadavky na jednotlivé konkrétní linky, jež jsou definovány zejména těmito parametry:

Linkový interval

Zastavovací koncepce

Konstrukční poloha

Koncepční požadavky na linky dálkové železniční dopravy

Provozní koncept regionální dopravy je sestavován primárně tak, aby návaznosti byly tvořeny na vlaky dálkové dopravy v objednávce MDČR, které jsou integrovány do systému PID (zpravidla pouze vlaky druhého přepravního segmentu).

Na tratích s dvousegmentovou dálkovou dopravou Středočeský kraj považuje za vhodné v denních obdobích s nižší poptávkou, kdy bývají vynechávány některé systémové spoje dálkové dopravy, preferovat provoz linky druhého (rychlíkového) přepravního segmentu nad provozem prvního (expresního) přepravního segmentu, pokud to není dáno dosažením systémových návazností.

Koordinace jízdních řádů dálkové a regionální dopravy je pro Středočeský kraj zásadní pro zajištění kvalitní dopravní obslužnosti. Regionální doprava objednávaná krajem se z principu přizpůsobuje jízdnímu řádu dálkové dopravy, který je pro tvorbu regionálních jízdních řádů základním vstupem. Středočeský kraj (prostřednictvím IDSK) následně definuje priority a optimalizuje přípojně vazby v jednotlivých taktových uzlech.

Pro zajištění co nejkvalitnějšího propojení obou segmentů dopravy je žádoucí včasné informování a vzájemná spolupráce v průběhu přípravy nových jízdních řádů. Taková spolupráce může přispět k zajištění vyšší stability přípojů a efektivnějšímu využití kapacity infrastruktury, například formou dílčích úprav časových poloh, zajištění čekacích dob v odůvodněných případech nebo projednáním integrace vybraných spojů v okrajových částech dne.

9 Projekty pro budoucnost

9.1 Současné a budoucí projekty na území Středočeského kraje

9.1.1 Poptávková doprava PID Haló

Poptávková doprava (nebo také „**veřejná doprava na zavolání**“) je koncept, který umožňuje **alternativní** způsob zajištění dopravní obslužnosti vybrané oblasti veřejnou hromadnou dopravou. V zahraničí je tento koncept známý jako „demand responsive transport“ nebo „transport on demand“. Poptávková doprava nepracuje s fixními trasami, jízdními řády nebo zastávkami. Umožňuje zcela **dynamickou tvorbu tras**, které jsou vytvořeny na míru cestujícím podle jejich poptávky (**virtuální zastávky**). V celém konceptu hrají zásadní roli **technologie**. Ty mají na starosti zpracování poptávek od cestujících a jejich přeměnu v konkrétní optimalizované trasy, a to vše v reálném čase.

Poptávková doprava má potenciál zatraktivnit veřejnou dopravu díky odstranění některých nedokonalostí klasické veřejné dopravy, čímž se více přiblíží zákazníkovi samotnému. Jedním z efektů zavedení poptávkové dopravy může být **zvýšení počtu cestujících na úkor využívání osobních aut**. V méně hustě obydlených částech kraje může poptávková doprava vést k úspoře financí. V neposlední řadě může, při využívání nízkokapacitních vozidel ve variantě obsazení 8+1, **ušetřit počet řidičů s řidičským oprávněním D**, kterých je na trhu práce dlouhodobý nedostatek.

Na konci roku 2023 byly i za přispění IDSK zahájeny úspěšné kroky k rozvoji myšlenky poptávkové dopravy nejen v systému Pražské integrované dopravy, ale celé České republiky.

Dále také bylo přikročeno k přípravě a následné realizaci **pilotního projektu** poptávkové dopravy, byť v intencích omezujících tehdejší legislativou. Pro pilotní projekt byla vybrána oblast v okolí Českého Brodu.

Hlavní cíle pilotního projektu jsou:

- získání reálných zkušeností pro relevantní připomínkování připravovaných změn příslušných legislativních norem;
- sběr informací o reálných potřebách a reakcích cestujících;
- sběr informací o provozně-ekonomických parametrech pro vyhodnocení ekonomické udržitelnosti systému v případě trvalého provozu;

- testování nastavení parametrů systému (zejména s ohledem na integraci do stávajícího systému PID);
- vyzkoušení technologií a položení základu pro případný „plně dynamický“ provoz (po úspěšné změně příslušných legislativních norem).

Obrázek 9.1: Vozidlo Poptávkové dopravy



Pilotní provoz poptávkové dopravy na Českobrodsku

V průběhu roku 2024 byl spuštěn pilotní provoz poptávkové dopravy pod značkou PID Haló, který se zaměřil na region Českobrodsko. Hlavním cílem bylo posílit večerní dopravní obslužnost a zajistit návaznost na páteční železniční linku S1.

Poptávková doprava je druh linkové osobní dopravy podle zákona č. 111/1994 Sb. Provoz PID Haló je zajištěn v závazku veřejné služby podle zákona č. 194/2010 Sb. Linky jsou označeny čísly 888 a 889. Dopravcem je společnost Lutan s.r.o.

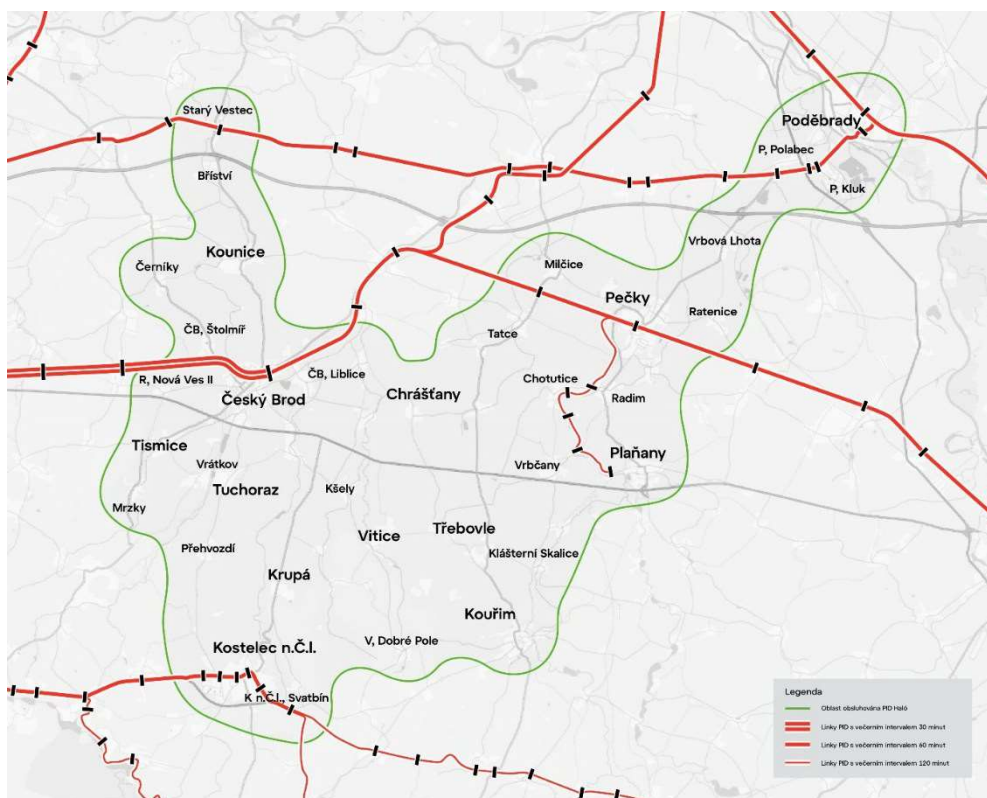
Nejčastější startovní destinací cestujících je nádraží Český Brod, které slouží jako hlavní přestupní uzel. Zaznamenány byly i kratší jízdy v rámci města, zejména mimo docházkovou vzdálenost k vlakovým zastávkám. Největší vytížení služby přichází v pátečních večerních hodinách.

- 73 % objednávek bylo realizováno prostřednictvím aplikace PID Lítačka, dalších 19 % přes chatbot.
- Většina objednávek byla zadávána s časovým předstihem přibližně 90 minut.
- Část zákazníků využívá možnost operativní objednávky přímo u řidiče.

Cílové skupiny a uživatelské chování:

- Střední generace využívá službu především pro cesty ze zaměstnání nebo večerních směn.
- Mladší cestující ji využívají při návratu ze společenských aktivit.
- Senioři ji oceňují při cestách z kulturních akcí, jako jsou divadla či koncerty.

Obrázek 9.2: Oblast fungování Poptávkové dopravy



Zpětná vazba od uživatelů je dlouhodobě velmi pozitivní. Služba výrazně přispěla ke zvýšení regionální mobility a posílila důvěru ve veřejnou dopravu v oblastech, kde chybí běžné spojení.

Aktuálně je připravováno plošné rozšíření projektu v novém konceptu (dle nové – volnější legislativy) do celého Středočeského kraje s cílem dokončení v polovině roku 2028. Předpokládané roční provozní náklady na toto rozšíření jsou v objemu cca 350 – 400 mil. Kč ročně. Nezbytnou součástí realizace tak bude zajištění finančního příspěvku i ze strany obcí. Předpokládá se, že Středočeský kraj bude z pohledu poptávkové dopravy rozdělen do cca 2 – 4 oblastí, přičemž dopravu v těchto oblastech budou zajišťovat dopravci vzešlých z výběrových řízení na přelomu let 2026 a 2027.

9.1.2 BEZBA

Služba známá pod značkou „**BEZBA**“ (odvozeno od bezbariérová) je doprava na objednání pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace z Prahy a Středočeského kraje. Objednatelem Bezby je hlavní město Praha prostřednictvím organizace Ropid. Středočeský kraj přispívá poměrným dílem 20 %, což odpovídá poměru výkonů dle územní příslušnosti. Z pohledu zákona se nejedná o poptávkovou dopravu. Uplatňován je speciální tarif bez slev pro důchodce a ZTP. Bezba navazuje na službu mikrobuseů na objednání, která byla provozována na území hlavního města Prahy od roku 2009 dvěma dopravci s vlastními dispečinkami. Od 1. 1. 2022 došlo k vytvoření centrálního dispečinku, sjednocení pod značku Bezba a vysoutěžení nových dopravců. Byla také rozšířena oblast fungování služby o vybrané obce ve Středočeském kraji (zóna podobná 1. vnějšímu tarifnímu pásmu PID). Systém Bezba vystupuje nezávisle na systému PID – kromě vlastního dispečinku má také vlastní tarif a vlastní podmínky služby. Základními podmínkami pro využití služby je **vlastnictví průkazu ZTP nebo ZTP/P a trvalé bydliště na území Prahy nebo Středočeského kraje**. Pro účely fungování Bezby je rozdělena Česká republika do několika zón:

P – hl. m. Praha

Z – zóna tvořena vybranými obcemi Středočeského kraje

S – ostatní obce na území Středočeského kraje

X – ostatní obce mimo hl. m. Prahu a Středočeský kraj

Možnost využití služby na území					
		P	Z	S	X
Trvalé bydliště zákazníka	P	✓	✓	✗	✗
	Z	✓	✓	✗	✗
	S	✓	✗	✗	✗
	X	✗	✗	✗	✗

Kombinace S/P může nastat pouze ve výjimečných případech za volné kapacity vozidel a klient bude platit i jinou cenu (komerční cenu za km).

Služba je k dispozici v režimu 24/7. V současné době je k dispozici 43 vozidel v různých časových slotech (nejčastěji 6-18 hod.):

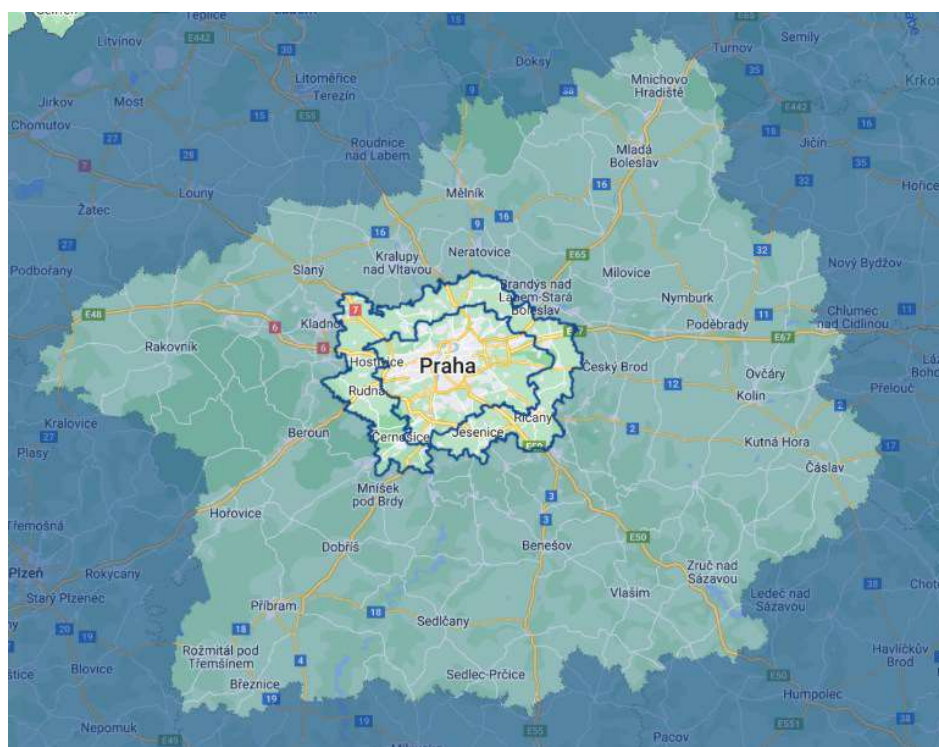
kategorie S – osobní vozidlo

kategorie M – dodávkové vozidlo M1

kategorie L – dodávkové vozidlo M2 (nad 3,5 tuny a řidičské oprávnění C)

Do budoucna je vhodné z pohledu Středočeského kraje uvažovat zejména o využití **synergií**, které mohou nastat v případě úspěšné realizace pilotního projektu **poptávkové dopravy** (kapitola 9.1.1.).

Obrázek 9.3: Oblast fungování služby Bezba



9.1.3 Plán udržitelné mobility Prahy a okolí

Návrhová část Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí obsahuje konkrétní opatření, která je potřeba vykonat do roku 2030, aby došlo k naplnění cílů této strategické koncepce (viz 0). Tvorba opatření probíhala tak, že se nejprve na základě důkladné analýzy, včetně komunikace s veřejností, vytvořil zásobník opatření (souhrn všech 414 námětů za cca 340 mld. Kč) a z něho se následně vybírala opatření do užšího výběru, který představuje 240 opatření za cca 113 mld. Kč (v součtu za všechny investory). Z toho má 100 opatření za 48,3 mld. Kč charakter pouze udržující současný stav (kategorie Standard) a 144 opatření za 64,8 mld. Kč představuje rozvojové projekty (kategorie Rozvoj). Veškerá opatření jsou veřejně dostupná ke zhlédnutí v tzv. Zásobníku opatření na odkazu <http://zasobnik.poladprahu.cz/action/>

Akční plán pro období 2024-2026 je druhým prováděcím dokumentem plánu po Akčním plánu pro období 2019-2023. Umožňuje koordinovat přípravu a realizaci opatření v potřebném detailu. Naplňování Akčního plánu je průběžně sledováno a aktualizováno v Pracovní skupině, která pokračuje ve své činnosti i po schválení výchozího Plánu mobility. Akční plán vyčísluje celkové investiční, roční provozní náklady a také příjmy na jednotlivá opatření, včetně nákladů partnerských subjektů jako je například ŘSD a Správa železnic. Celková hodnota investičních akcí zahrnutých do akčního plánu je 224 mld. Kč, z nich je 105 mld. Kč určeno na metro D a 119 mld. Kč na ostatní dopravní opatření. Jedná se o celkovou hodnotu investičních akcí, jejichž realizace nebo příprava bude zahájena do roku 2026, ale které budou v některých případech dokončeny později (některé až po roce 2030).

Akční plán přiřazuje odpovědnosti za implementaci jednotlivých opatření, tj. prostřednictvím jmenování tzv. nositele opatření, který je odpovědný za přípravu či realizaci jemu určených opatření. Nejpočetněji zastoupeným nositelem je Dopravní podnik hl. m. Prahy, následovaný Technickou správou komunikací hl. m. Prahy. Jelikož je řešené území plánu zaměřeno na Pražskou metropolitní oblast, je velká část opatření navržena též na území Středočeského kraje. U některých opatření je Středočeský kraj přímo nositelem, resp. investorem, prostřednictvím Odboru dopravy Krajského úřadu Středočeského kraje (OD KÚSK), nebo svých příspěvkových organizací Krajská správa a údržba silnic (KSÚS) a Integrovaná doprava Středočeského kraje (IDSK).

Středočeské instituce případně odbory KÚSK figurují jako jeden z nositelů u následujících opatření:

Výstavba cyklostezek a pěších propojení Prahy a Středočeského kraje (společně s ODO MHMP)
 Zlepšení služeb PID, vč. autobusových linek a jejich napojení na železnici (společně s ROPID)
 Preference VHD ve Středočeském kraji
 P+R a B+R v působnosti Středočeského kraje
 Nové nebo posílené železniční linky, vč. výstavby a rekonstrukce zastávek (společně s ROPID a SŽ)
 Pořízení větších železničních vozidel a prodloužení souprav (společně s ROPID)
 Spolupráce a rozdělení kompetencí (např. při správě zastávek a na marketingových akcích) (společně s ROPID, DPP a SŽ)
 Zřízení jednotného organizátora PID (společně s ROPID)

9.1.4 Zavedení trolejbusové dopravy ve Středočeském kraji

V návaznosti na naplňování mezinárodních dohod, ke kterým se Česká republika zavázala, a které požadují postupné snižování emisní zátěže, se společnost IDSK intenzivně zabývá rozvojem trolejbusové dopravy ve Středočeském kraji v návaznosti na kroky činěné hlavním městem Prahou.

V souvislosti s naplňováním strategických cílů snižování emisí CO₂ z dopravy (zejména Klimatický závazek HMP z června 2019), zvyšování energetické účinnosti a rovněž v návaznosti na připravovanou legislativu v oblasti obnovy vozového parku autobusů bezemisními vozidly (novelizované Nařízení 2009/33/EU Clean Vehicles Directive) připravil Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s. (DPP) ve spolupráci s hlavním městem „**Koncepci využití alternativních paliv v podmínkách DPP**“, která nastiňuje strategickou vizi v oblasti elektrizace autobusové dopravy v Praze. Na základě provedených pilotních a ověřovacích projektů probíhá postupná elektrizace autobusové dopravy zejména prostřednictvím bateriových trolejbusů (systém dynamického nabíjení) a elektrobusů (systém statického nabíjení).

V návaznosti na připravované rozvojové projekty DPP (již realizovaná elektrizace linek 119 a 140, nově 58 a 59) je připravován rozvoj systému dynamického nabíjení na dalších linkách (nejblíže realizaci jsou linky 131, 137 a 176). Dále se počítá s elektrifikací linek v severovýchodní části Prahy (oblast Letňany, Kbely, Čakovice) a v dlouhodobém výhledu rovněž o řešení pro tzv. východní autobusovou tangentu (svazek autobusových linek v úseku Kobylisy – Prosek – Vysočanská – Nádraží Libeň – Spojovací – Žižkov/Malešice/Skalka). Jedná se o páteřní a přepravně velmi exponované linky. Po dořešení problematické podjezdové výšky mostního objektu SŽ v Jandově ulici bude prověřena možnost realizace trolejového vedení v úseku Prosek – Vysočanská – Freyova – K Žižkovu – Spojovací – Českobrodská. Vzhledem ke snaze využít co nejvíce synergických efektů se předpokládá, že realizované trolejové

vedení budou moci využívat i další linky ve společných úsecích, samozřejmě na základě jejich celkové energetické bilance a s ohledem na vhodný provozní koncept.

Na počátku roku 2020 byla dokončena ověřovací studie „**Rozvoj parciálních trolejbusů ve Středočeském kraji**“, která řeší částečnou elektrizaci stávajících kapacitních autobusových linek PID při zachování současných provozních parametrů. Studie se soustředí na přepravní směry severovýchodně od hl. m. Prahy, které byly vybrány s ohledem na možnou návaznost na již vybudovanou trolejbusovou infrastrukturu v trase stávající městské trolejbusové linky č. 58.

Studie pracuje s tzv. parciálními trolejbusy, tedy vozidly s instalovanou baterií schopnými jízdy i bez napájení z trakčního trolejového vedení. Dobíjení vozidel bude probíhat především během jízdy a při obrátových pauzách v konečných stanicích. Na základě zkušeností nabytých ze zkušebního provozu elektrobuse i parciálních trolejbusů v podmínkách DP hl. m. Prahy i v jiných městech byl primární rozsah trolejí určen jako minimálně cca 50 % délky (resp. oběžné doby) linky. S ohledem na případná omezení možnosti realizace trolejového trakčního vedení byla základní hodnota potřebné délky troleje ve studii navýšena cca o dalších 15 až 30 %.

Závěry ověřovací studie jsou následující:

Pro další přípravu byla základě provedených analýz doporučena **linka 375** Praha, Českomoravská – Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, železniční stanice.

V rámci elektrizace linky 375 je možno rovněž uvažovat o využití parciálních trolejbusů na stávajících autobusových linkách 302 a 378 a to bez výrazných investic do infrastruktury.

Další možné směry trolejbusových tratí jsou zatím ve stádiu úvah a prověřování. Nabízí se využít synergií s plánovanou sítí trolejbusových linek DPP nebo s možností napájení z měníren určených pro tramvaje. Jde především o tyto směry:

západ: **linky 301 a 352** (návaznost na připravovanou elektrifikaci linek MHD obsluhující ulici Kukulova v Motole, především pak linku 174, která tvoří provozní celek s regionálními linkami

Součástí provozu tramvajových a trolejbusových linek je také potřeba vyřešit problematiku legislativy. Jedná se zejména o stanovení speciálního drážního úřadu v rámci Krajského úřadu Středočeského kraje, resp. přenechání této činnosti Magistrátu hl. m. Prahy, stanovení správce infrastruktury (zda jím bude dopravce linky, KSÚS, DP hl. m. Prahy apod.). Z pohledu dalších rozvojových projektů se jako nejvhodnější variantou jeví smluvní vztah mezi IDSK a DPP, a. s., který bude řešit jednotné provozování dráhy na území Středočeského kraje.

Další možný rozvoj trolejbusové dopravy v období po roce 2030 je možný prakticky ve všech směrech z Prahy, kde dochází k souběhu několika linek s krátkými intervaly. Otázka jejich projektové přípravy bude do značné míry ovlivněna realizací pilotních projektů uvedených výše.

9.1.5 Vodíková mobilita

V rámci testování dalších forem bezemisní silniční veřejné dopravy připravuje Středočeský kraj pilotní projekt provozu 10 vodíkových autobusů v oblasti Mníšku pod Brdy ve spolupráci se společností ČEZ a dopravcem Martin Uher BUS s. r. o. na základě uzavřeného Memoranda o spolupráci a následně schválené Smlouvě o veřejných službách s dopravcem Martin Uher BUS s. r. o. a IDSK, p. o., která zastupuje Středočeský kraj na období 1. 12. 2024 – 30. 11. 2034.

Pilotní provoz bude z ca. 70 % financován z peněz Evropské unie a dopravce pořídí na základě výběrového řízení 10 vodíkových autobusů standardní 12metrové délky, které budou provozovány na linkách 446, 517 a 688. Linky byly zvoleny záměrně s ohledem na kopcovitý terén, který prověří možnosti vodíku jako možného pohonu autobusů regionální dopravy.

9.1.6 Vlakotramvaje, tramvaje na železniční síti a lehká kolejová vozidla

Z důvodu zvyšování atraktivity a kvality veřejné dopravy v systému PID prověřuje IDSK možné zavedení provozu lehkých kolejových vozidel (LKV), tramvajů nebo vlakotramvajů na drážní infrastrukturu, tedy železniční a částečně i tramvajové. To by mělo přispět k zatraktivnění veřejné hromadné dopravy osob

na vybraných regionálních železničních tratích, a to při současném předpokládaném zlevnění provozních i investičních nákladů. Díky nižším investičním nákladům, v porovnání s konvenční železniční sítí (mj. i s ohledem na postupnou implementaci nového, avšak nákladného systému zabezpečení železniční sítě v podobě systému ETCS), by tak mohlo dojít i k rozvoji kolejové infrastruktury, a tak ke zvýšení potenciálu tohoto módu dopravy (například přiblížením zastávek k místům poptávky, prodloužení sítě blíž k centrům měst a obcí, možnost využití přímých spojení bez přestupu, atp.) a to při nižším dopadu na státní či krajský rozpočet. Případná implementace musí být připravena ve dvou různých rovinách:

- 1) legislativní – včetně koncepčních návrhů konkrétních změn dotčených zákonů a norem
- 2) provozně-technické – řešící možnost implementace již ve zcela konkrétních oblastech kraje včetně možné provazby na městské aglomerace

Prověřování probíhá na železničních tratích č. 012 (Kouřim – Bečváry) a 014 (Kolín – Bečváry – Uhlířské Janovice – Ledčečko – Sázava) i v souvislosti s připravovaným terminálem VRT Kořenice-Bečváry, č. 074 (Neratovice – Kostelec n. L. – Brandýs n. L. – Čelákovice), č. 122 (Praha-Zličín – Hostivice – Chýně – Rudná u Prahy) a č. 210 (Praha – Vrané n. Vlt. – Dobříš).

9.1.7 Vnitrozemská plavba (přivozy)

Dopravní systém ve Středočeském kraji doplňuje také lodní doprava v podobě přivozů. V lokalitách, kde chybí infrastruktura pozemní dopravy k překonání vodního toku, přivozy vhodně doplňují dopravní síť, v některých případech ve vazbě na veřejnou dopravu. Například v případě obce Oseček navíc přivoz spojuje dvě části obce rozdělené právě vodním tokem. Tím přivozy přispívají ke zvýšení mobility obyvatel, ale např. propojením cyklistických tras a turistických cest slouží také k rozvoji turistického ruchu. Tyto přivozy financují převážně jednotlivé obce, některé z nich i s výrazným přispěním Středočeského kraje v podobě jednoleté účelové dotace bez zpětné kontroly. V současnosti je ve Středočeském kraji provozováno cca 10 přivozů. S ohledem na nízké počty přepravených cestujících však v tuto chvíli možnost zapojení těchto přivozů do systému PID není po předchozím prověření dále sledována.

9.1.8 Napojení na metro D

Hlavní město Praha buduje čtvrtou trasu metra D. I. etapa povede v úseku Pankrác – Depo Písnice. S dokončením stavby se počítá v roce 2031, což bude znamenat úpravy navazujících spojů do Středočeského kraje.

9.1.9 Další připravované projekty

V rámci rozvoje bezemisní dopravy je v rámci nových smluv o veřejných službách s dopravci na období 1. 12. 2024 – 30. 11. 2034 umožněna aktivace opcí na postupnou obnovu vozového parku ekologicky čistými vozidly (EČV). V rámci postupné obnovy vozového parku dopravců v jednotlivých oblastech je cílem do roku 2034 provozovat v každé oblasti alespoň 30% EČV. Toto je podmíněno výstavbou dobíjecí infrastruktury a také dostatečným příkonem elektrické energie v jednotlivých lokalitách Středočeského kraje.

Další projekty budou úzce koordinovány s Dopravním podnikem hl. m. Prahy, a. s. v rámci postupné elektrizace městských a regionálních linek provozovaných tímto dopravcem a také ve vazbě na připravované nabídkové řízení na dopravce na území hl. m. Prahy pro období 2031 – 2041, které připravuje organizace ROPID.

Mezi další sledované projekty, které si kladou za cíl zkvalitnit veřejnou dopravu a snížit její ekologickou zátěž patří projekt „Vybavení světelných křižovatek vč. vozidel vybavením pro aktivní preferenci na území PMO“. Ten si klade za cíl vybavit křižovatky i vozidla veřejné dopravy v rámci Pražské metropolitní oblasti technickým zařízením, které umožní vozidlům veřejné dopravy co nejplynulejší průjezd přes jednotlivé světelné křižovatky. Tím dojde především k větší plynulosti veřejné dopravy a omezení případného zpoždění.

9.2 Evropské dotační nástroje

Evropské dotační programy jsou významným zdrojem pro spolufinancování krajských investic. Je snahou kraje tyto nástroje využívat co nejvíce.

Programy: ITI – Integrované teritoriální investice
IROP – Integrovaný regionální operační program
OPD – Operační program Doprava

V rámci využití těchto programů mohou být modernizovány zastávková zařízení, infrastruktura zastávek nebo instalace technického vybavení u jednotlivých dopravců (např. jednotky pro preferenci).

9.3 Systémové změny na železnici

V období 2026–2030, pro které je koncipován tento dokument, i v následujícím výhledu po skončení tohoto období bude docházet k systémovým změnám provozu na železnici, které nebudou v gesci Středočeského kraje, ale dopravní obslužnost v regionu zásadním způsobem ovlivní. Jsou to zejména:

Přestavba Železničního uzlu Praha

Konverze napájecí soustavy železnice

Rozšíření zabezpečovacího systému ETCS na další tratě

S těmito plánovanými změnami bude nutné se vypořádat jak v rámci stávající úrovně dopravní obslužnosti, tak v případě rozvojových infrastrukturních opatření na železnici, která jsou popsána v kapitole 3.2.

9.3.1 Železniční uzel Praha a požadavky IDSK

Železniční uzel Praha (ŽUP) je podrobně řešen ve Strategii rozvoje pražské metropolitní železnice, dokumentu, který schválili pražští radní v srpnu 2018. Jedná se o koncepční dokument, ve kterém jsou shrnuty představy Prahy o rozvoji železnice na území hlavního města.

Podoba Železničního uzlu Praha je klíčová nejen pro město samotné, ale rovněž pro Středočeský kraj, který Prahu geograficky obepíná, potažmo i okolní území České republiky. Z tohoto důvodu byly formulovány zásady a požadavky Integrované dopravy Středočeského kraje na tento dopravní uzel. Z tohoto pohledu je nezbytné, aby ŽUP splňoval následující:

Zajištění dostatečné kapacity pro stávající a zejména výhledový rozsah dopravy (komerční vlaky osobní dopravy, vlaky dálkové osobní dopravy objednávané MD ČR, vlaky regionální osobní dopravy, a to ve všech přepravních segmentech)

Umožnění konstrukce JŘ dle principů integrálního taktového jízdního řádu s jednotnou osou symetrie v minutě 00

Umožnění rozvoje diametrálních regionálních linek – vedených přes centrum Prahy

Umožnění rozvoje segmentu spěšných vlaků

Zajištění takové polohy stanic a zastávek na území Prahy, aby byl umožněn co nejkomfortnější přestup (zejména z hlediska přestupních dob a vzdáleností) na linky dálkové železniční dopravy a na linky MHD, zejména pak linky páteřní městské kolejové dopravy

Základním požadavkem na ŽUP je dále dosažení pevně ukotvených časových poloh linek v konstrukčních uzlových bodech (taktových uzlech ITJŘ) v definovaných místech ve Středočeském kraji, a to bez ohledu na rozsah a konstrukční polohy linek dálkové dopravy a čistě vnitroměstské železniční dopravy (funkční řešení musí být invariantní při různých variantách technického a technologického stavu železniční infrastruktury mezi ŽUP a konstrukčními body).

Všechny tyto požadavky se podařilo prosadit v rámci Studie proveditelnosti Železničního uzlu Praha, která byla ve variantě N2FK schválena Centrální komisí Ministerstva dopravy ČR v roce 2025. Tato varianta zahrnuje 2 podzemní tratě pro regionální dopravu pod centrem Prahy (Karlín – Smíchov a Negrelliho viadukt – Vršovice) s centrálním přestupním bodem pod nástupištěm Hlavního nádraží. Zajistí

tak nejen přestupy z regionální dopravy na dálkovou dopravu, ale pomocí dalších podzemních zastávek (Karlín, Václavské náměstí, Karlovo náměstí, Florenc) také přestupy na metro či tramvaje a stejně tak i zkrácení docházkové vzdálenosti do cílů cest. Navržené řešení také zahrnuje zaústění vysokorychlostních tratí do uzlu a to takovým způsobem, aby zajistilo plynulý průjezd dálkové dopravy na Hlavní nádraží a nezneškodňovalo tak benefity získané vedením vlaků po tratích s traťovou rychlostí až 320 km/h. Dostatečně robustním dimenzováním železničních tratí na okraji uzlu, také schválená podoba SP ŽUP zajišťuje dostatek kvalitních tras pro nákladní dopravu, ale také prostor pro tangenciální linky městské osobní dopravy, které budou využívat tratě určené především pro nákladní dopravu (Radotín – Zahradní Město – Malešice – Běchovice, Libeň – Malešice – Hostivař a Smíchov – Vršovice – Zahradní Město).

Středočeský kraj se bude podílet i na dalších stupních projektové přípravy, ze které vzejde konečná podoba jednotlivých traťových úseků uzlu. Všechny stavby schváleného řešení Železničního uzlu Praha by měly být realizovány mezi lety 2035 a 2048.

9.3.2 Konverze napájecí soustavy železnice

Konverze stejnosměrné napájecí soustavy na napájecí soustavu střídavou je postupný proces, kterým bude železnice v severní části České republiky procházet. Sjedení napájecí soustavy přinese provozní a technické výhody a zvýšení ekonomické efektivity provozu tratí, je však spojeno s nutností úprav jak železniční infrastruktury, tak vozidel.

Ve Středočeském kraji se bude jednat nejdříve o trať Praha-Vyšehrad (včetně) – Beroun (včetně), která by měla být přepnuta do střídavé trakční soustavy po dokončení modernizace (předpoklad 2030). Další tratě budou následovat v dalších letech (Vraňany – Ústí nad Labem, Stará Boleslav – Ústí nad Labem). Železniční uzel Praha s návaznými tratěmi bude přepnut do střídavé trakce nejdříve v roce 2045, kdy skončí ekonomická životnost stejnosměrných elektrických jednotek řady 471, které budou zasmluvněny pro provoz až do prosince 2044.

9.3.3 Zabezpečovací systém ETCS

Pro zavádění ETCS v České republice existuje ze strany Správy železnic ucelený implementační plán, který definuje postup a požadavky na implementaci. Kromě železniční infrastruktury bude nezbytné upravit i vozidla pro ETCS rovněž železniční vozidla.

Systém ETCS by měl obecně zvyšovat kapacitu tratí, to platí zejména pro tratě mimo železniční uzly. V uzlech může naopak docházet i ke snížení kapacity, což by mohl být i případ ŽUP. To by mělo být odstraněno zaváděním ETCS s benefity, které umožní zkracovat prostorové oddíly zejména v okolí železničních stanic a zastávek, a naopak kapacitu zvýšit.

Prvními tratěmi ve Středočeském kraji s výhradním provozem pod ETCS budou tranzitní koridory (Kralupy – Praha – Pardubice v roce 2025, Praha – České Budějovice v roce 2026 a Beroun – Plzeň v roce 2027). Další tratě budou postupně následovat. Všechny pro dopravní obslužnost relevantní tratě by měly být podle implementačního plánu vybaveny systémem ETCS do roku 2037.

V souvislosti s takovýmto rozšiřováním výhradního provozu bude nutné zajistit dopravní obslužnost ve Středočeském kraji vozidly vybavenými ETCS. A to buď zástavbou palubní jednotky do stávajících vozidel nebo nákupem nových vozidel již palubní jednotkou ETCS vybavených. Toto si vyžádá značné investice do vozidlového parku zajišťující dopravní obslužnost.