

DOPRAVNÍ PLÁN HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY

na roky 2018 až 2020
s výhledem do roku 2022





DOPRAVNÍ PLÁN HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY

na roky 2018 až 2020
s výhledem do roku 2022

Obsah

Obsah	4
1 Úvod.....	7
2 Pražská integrovaná doprava a její rozvoj.....	9
2.1 Pražská integrovaná doprava.....	10
2.2 Základní zásady PID.....	10
2.3 Organizační uspořádání PID.....	12
2.4 Dokončení integrace v Praze a Středočeském kraji.....	15
3 Projektování dopravy.....	19
3.1 Výchozí vstupy pro projektování veřejné dopravy v Praze.....	20
3.2 Zásady projektování dopravy	22
3.2.1 Koncepce projektování sítě linek PID.....	22
3.2.2 Zásady koncepce infrastruktury.....	23
3.2.3 Standardy projektování dopravy.....	23
3.3 Stav a plán projektování dopravy.....	25
3.3.1 Železnice.....	25
3.3.2 Metro.....	37
3.3.3 Tramvaje.....	40
3.3.4 Autobusy.....	44
3.3.5 Přívozy.....	50
3.3.6 Lanovky.....	51
3.3.7 Specializovaná přeprava osob se sníženou schopností pohybu	51
3.4 Preferenční opatření	53
3.4.1 Preferenční opatření k realizaci do roku 2020.....	55
3.4.2 Další rozvoj preferenčních opatření.....	55
3.5 Podmínky pro multimodální cestování.....	59
3.5.1 Přestupní body.....	59
3.5.2 Pěší doprava.....	61
3.5.3 Vazby s individuální dopravou – P+R, K+R, B+R.....	61
3.5.4 Přeprava jízdních kol v prostředcích PID.....	62
4 Ekonomika a smluvní zajištění provozu	63
5 Tarif	69
5.1 Tarif.....	70

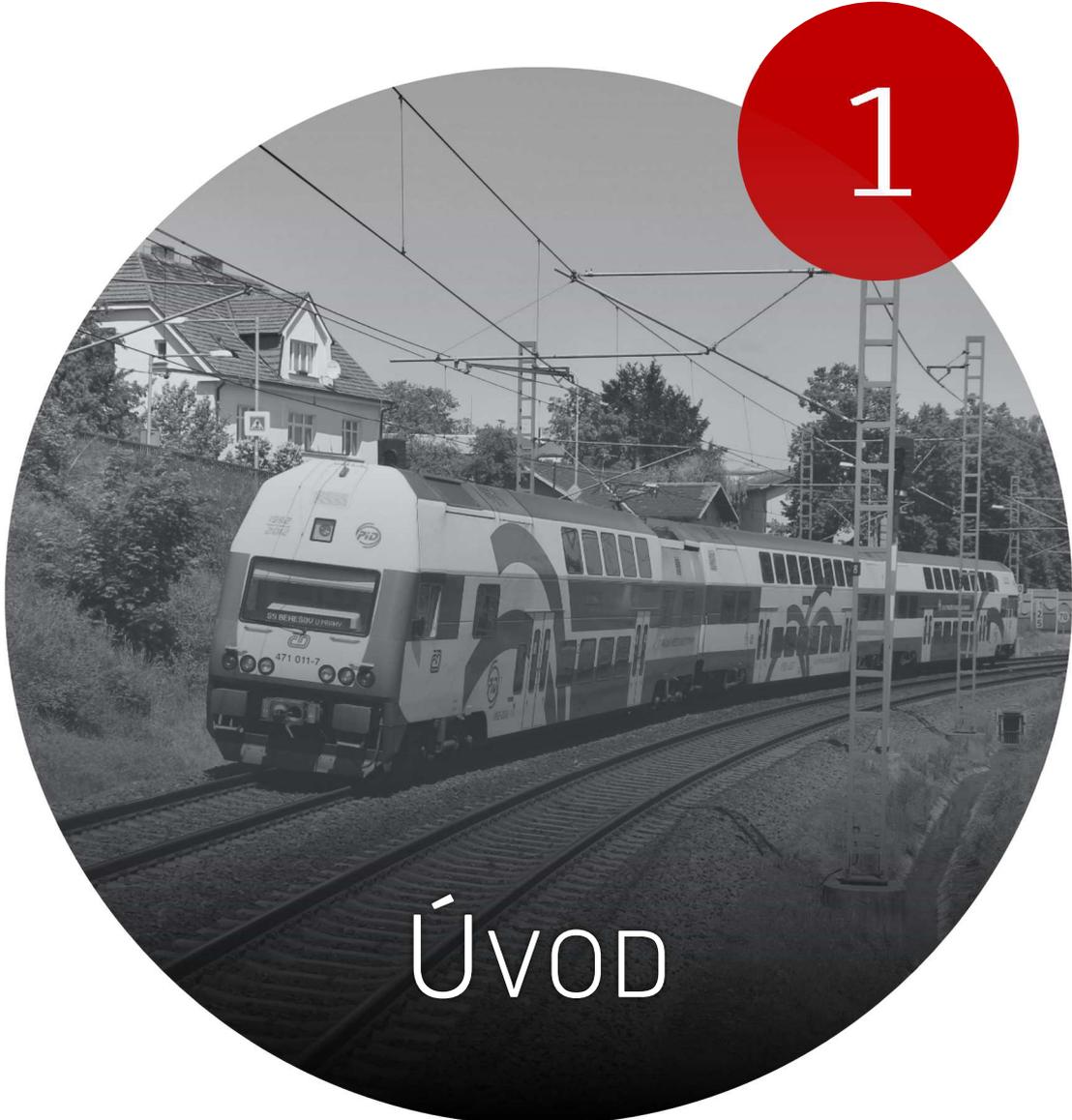
5.2	Odbavovací systém.....	71
6	Kvalita služeb PID.....	73
6.1	Kvalita veřejné dopravy z pohledu cestujícího.....	74
6.2	Řízení kvality služby PID.....	76
6.2.1	Standardy kvality pro jednotlivé druhy dopravy.....	76
6.2.2	Manuály pro infrastrukturu PID.....	77
6.2.3	Nastavení komplexního systému řízení kvality.....	78
7	Technický rozvoj PID.....	79
7.1	Multikanálový odbavovací systém.....	80
7.2	Rozvoj systému pro monitorování provozu vozidel (MPV).....	80
7.3	Mobilní aplikace pro cestující.....	81
7.4	Nízkoenergetické informační systémy.....	82
7.5	Využití mobilních dat pro projektování veřejné dopravy.....	82
7.6	Automatické sčítání cestujících ve vozidlech.....	83
7.7	Hlasová syntéza pro akustické informace ve vozech a na zastávkách.....	83
8	Propagace a marketing.....	85
9	Legislativa a technické normy.....	89
9.1	Legislativní úpravy.....	90
9.2	Úprava technických norem.....	97
10	Závěr.....	99

Seznam použitých zkratk

B+R	parkoviště Bike and Ride („Zaparkuj kolo a jed' VHD“)
DPP	Dopravní podnik hlavního města Prahy, akciová společnost
ČD	České dráhy, akciová společnost
ČR	Česká republika
EU	Evropská unie
GVD	grafikon vlakové dopravy
HMP	Hlavní město Praha
IAD	individuální automobilová doprava
IDS	integrovaný dopravní systém
IDSK	Integrovaná doprava Středočeského kraje
IPR	Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy
K+R	parkoviště Kiss and Ride („Polib a jed'“)
MČ	městská část (městské části)
MDČR	Ministerstvo dopravy České republiky
MHD	městská hromadná doprava
MHMP	Magistrát hlavního města Prahy
PD	pracovní den
PHM	pohonné hmoty a maziva
PID	Pražská integrovaná doprava
P+R	parkoviště Park and Ride („Zaparkuj a jed' veřejnou dopravou“)
RHMP	Rada hlavního města Prahy
SSZ	světelné signalizační zařízení
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
TSK	Technická správa komunikací hl. m. Prahy, akciová společnost
TT	tramvajová trať
ÚP	územní plán
VHD	veřejné hromadná doprava
ZTP	zvlášť těžce postižení
ZTP/P	zvlášť těžce postižení s průvodcem

1

ÚVOD



Předložený Dopravní plán hlavního města Prahy na roky 2018 až 2020 s výhledem do roku 2022 (dále také jen tento Plán) vychází z povinnosti objednatelů veřejné dopravy pořizovat plány dopravní obslužnosti dle zákona č. 194/2010 Sb. Tento materiál má za cíl stanovit koncepční rámec rozvoje systému PID v Praze, určit vývoj dopravních výkonů pro roky 2018 až 2020 s výhledem do roku 2022 a z toho vyplývající rámec finančního krytí PID v Praze.

Dopravní plán je významným podkladem nejen pro objednatele dopravy, ale i pro dopravce, a to především z hlediska potřebných investic do vozového parku a dalších investičních záměrů dopravců. Vývoj dopravní poptávky bude vyžadovat rovněž investice do tratí a zastávek hromadné dopravy.

Dokument se vztahuje pouze k území hlavního města Prahy, ačkoli systém PID zahrnuje i území Středočeského kraje. Středočeský kraj ovšem má aktuálně svůj Dopravní plán platný, a to na období 2016 až 2020. Organizace ROPID a IDSK předpokládají vytvoření společného dopravního plánu, resp. dvou úzce provázaných dopravních plánů na následující období 2021 až 2025. Proto je i platnost předkládaného Plánu určena na 3 roky s výhledem na další 2 roky. I přes výše uvedené samozřejmě tento Plán uvádí i souvislosti s rozvojem PID ve Středočeském kraji, neboť dopravní vazba mezi ním a Prahou je velmi významná.

Předkládaný Dopravní plán hlavního města Prahy navazuje na stávající související koncepční dokumenty České republiky i hlavního města Prahy a zároveň zohledňuje ty v současnosti připravované.

Jedná se především o následující:

— Koncepční dokumenty celé ČR

- Dopravní politika ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050
- Dopravní sektorová strategie, 2. fáze
- Národní akční plán čisté mobility
- Státní energetická koncepce ČR
- Bílá kniha: Koncepce veřejné dopravy 2015-2020 s výhledem do roku 2030
- Pařížská dohoda (ČR je smluvní stranou)

— Koncepční dokumenty hl. m. Prahy

- P+ dopravní politika (resp. celý připravovaný Plán udržitelné mobility Prahy a okolí, předpoklad dokončení je v říjnu 2018)
- Strategický plán hl. m. Prahy
- Územní plán sídelního útvaru hl. m. Prahy
- Územně analytické podklady hl. m. Prahy
- Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy
- Integrace veřejné dopravy v Praze a Středočeském kraji II. etapa
- Strategie rozvoje tramvajových tratí v Praze do roku 2030

2



PID A JEJÍ
ROZVOJ

2.1 Pražská integrovaná doprava

Pražská integrovaná doprava (PID) je společný integrovaný dopravní systém Prahy a Středočeského kraje a zahrnuje železnici, metro, tramvaje, autobusy, lanovou dráhu a přivozy.



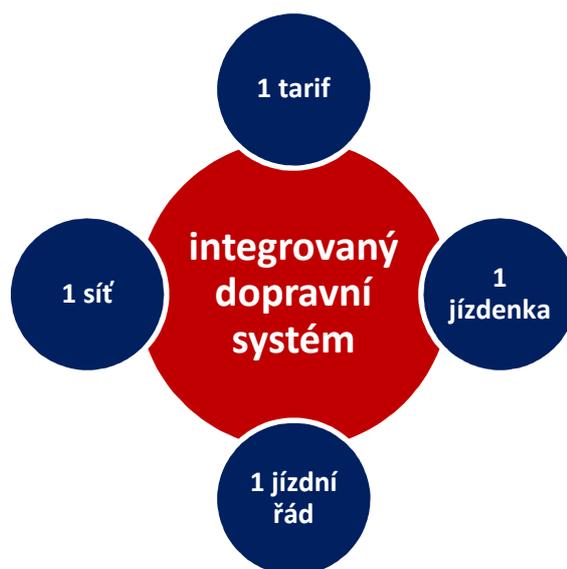
Pražská integrovaná doprava vznikla v Praze na počátku 90. let a cílem její existence bylo systémově propojit různé módy dopravy v Praze tak, aby mohly vzájemně lépe kooperovat, tím se optimalizovala dopravní obsluha a obyvatelům Prahy se nabídla atraktivní alternativa k silně se rozvíjející individuální automobilové dopravě (IAD). Základem byla tedy integrace pražské MHD a osobních vlaků na území Prahy. Vzhledem k tomu, jak postupně rostly na významu dopravní vazby z okolí Prahy do jejího centra a s postupnou suburbanizací (růst tzv. suburbii za hranicemi metropole), bylo přistoupeno k zahrnování příměstské dopravy do systému PID.

V roce 2015 se Středočeský kraj společně s hlavním městem Prahou rozhodly vytvořit společný integrovaný dopravní systém, jehož základem bude stávající systém PID. Byl nastaven harmonogram integrace oblastí Středočeského kraje, kde se do PID nově připojují buď dosud neintegrované autobusové a vlakové linky, případně linky, které byly součástí dosavadního systému Středočeská integrovaná doprava. Ten po dokončení projektu integrace zanikne.

Podle harmonogramu uvedeného dále bude v průběhu platnosti tohoto Plánu dokončena integrace veřejné dopravy na celém území Prahy a Středočeského kraje. PID se tak stane největším integrovaným dopravním systémem v ČR, bude obsluhovat území o rozloze přes 11 000 km² s počtem obyvatel přes 2,6 milionu.

2.2 Základní zásady PID

Kvalitní dopravní systém umožňuje území ekonomicky růst, má pozitivní vliv na pokles nezaměstnanosti a celkově tedy přispívá k růstu kvality života. V zájmu podpory a rozvoje udržitelné mobility, což je v souladu se zákony a základními koncepčními materiály České republiky i Prahy a Středočeského kraje v oblasti dopravy, je na území Prahy a Středočeského kraje budován integrovaný dopravní systém s cílem nabídnout obyvatelům Prahy a Středočeského kraje kvalitní dopravní obsluhu a vytvářet tak konkurenceschopnou alternativu k individuální automobilové dopravě, jejíž další rozvoj zejména na území Prahy již není z prostorových důvodů téměř možný.



Integrace veřejné dopravy představuje zahrnutí všech módů veřejné dopravy v řešené oblasti do jednoho systému a koordinaci jeho provozu po stránce provozu, tarifu, ekonomiky, jednotných standardů kvality a marketingu. Integrace přináší výhody nejen cestujícím, ale i objednatelům dopravy, dopravcům a správcům infrastruktury. Jednotné řízení systému je přehledné pro všechny zúčastněné, koncepční rozvoj dopravního systému umožňuje optimalizaci nákladů na provoz (což má zpětně pozitivní vliv na cenu jízdného) i na rozvoj infrastruktury financované z veřejných zdrojů a jednotným řízením se snáze docílí výhod, které integrace přináší.

Výhody integrované veřejné dopravy

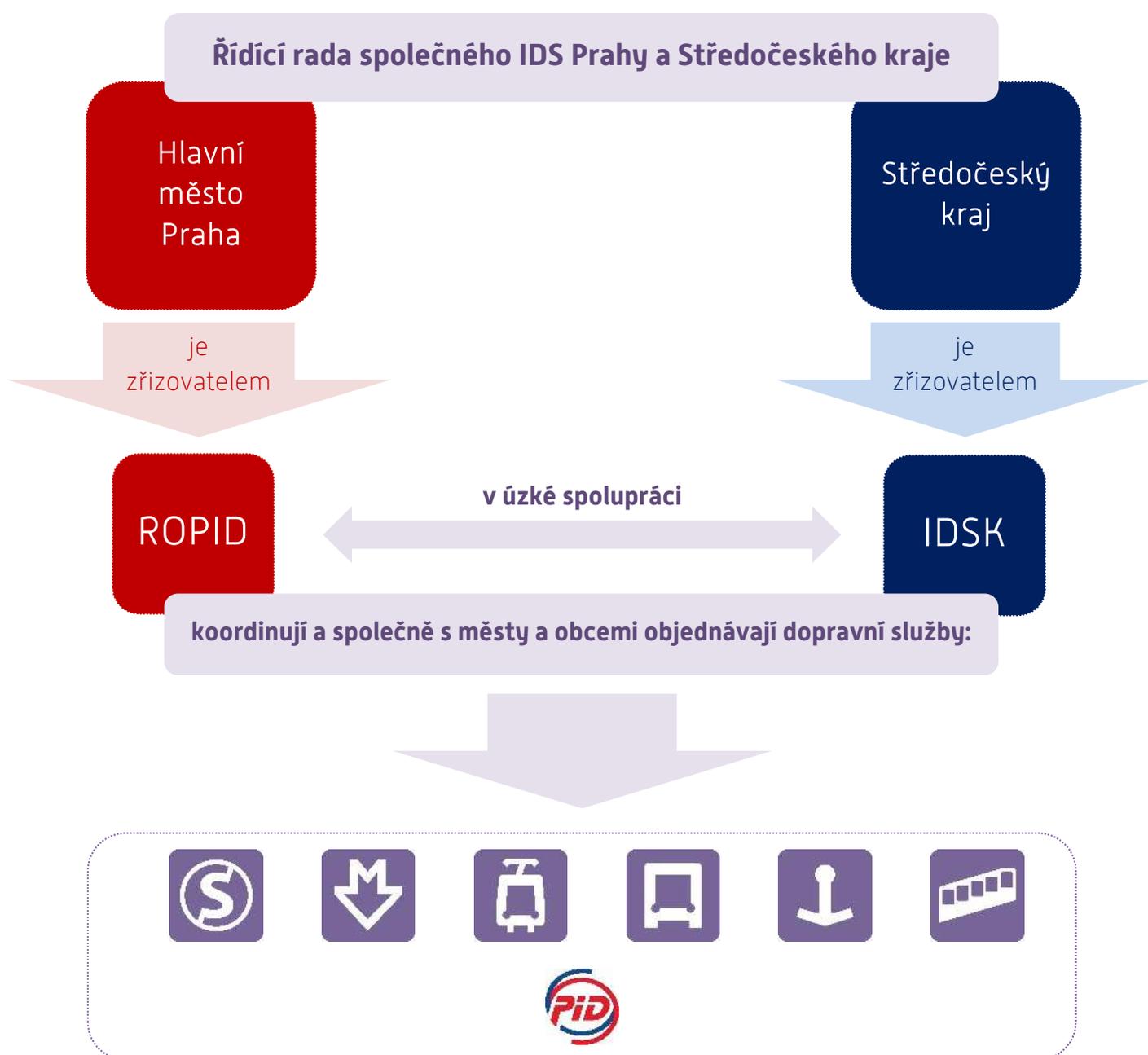
pro hl. m. Prahu	pro Středočeský kraj, města a obce
<ul style="list-style-type: none"> — zlepšení dopravní obsluhy na okrajích města (rychlá spojení železnicí, kratší intervaly autobusových linek), díky zapojení příměstské dopravy — odstranění souběhů linek (efektivnější dopravní obsluha bez financování duplicit) — klesající nároky na autobusové terminály a zastávky (používání zastávek městské dopravy také příměstskými linkami, vyšší podíl příjíždějících cestujících z regionu po železnici) — omezení nárůstu individuální automobilové dopravy z regionu (kombinace integrace veřejné dopravy a systematického budování zachytných parkovišť P+R zejména u železnice) — lepší spojení do okolí města (denní dojíždění za prací, turistická a rekreační doprava), lepší spojení do Prahy 	<ul style="list-style-type: none"> — lepší spojení uvnitř regionu — spolufinancování příměstské dopravy — odstranění souběhů (efektivnější dopravní obsluha bez financování duplicit) — vyšší flexibilita obyvatel (srovnatelná pozice na pracovním trhu) — pozitivní ekonomický rozvoj (zvýšení turistického ruchu, vyšší příjmy díky růstu cen prodávaných pozemků) — vyšší kvalita života v regionu (spojení také za kulturou a zpět)
pro cestující	pro dopravce
<ul style="list-style-type: none"> — atraktivní veřejná doprava v rámci jednoho systému (1 jízdenka, 1 jízdní řád, 1 tarif, 1 síť) — lepší spojení ve městě, v regionu a přes hranici město / region — koordinace jízdních řádů — zajištění návazností — přestupní tarif, jízdní výhody (cestující neplatí za každý úsek zvlášť, výhodné předplatní jízdenky) — alternativní možnosti spojení 	<ul style="list-style-type: none"> — rostoucí poptávka — rostoucí produktivita oběhů vozidel — perspektiva do budoucnosti (relativně jisté dopravní výkony, nízké riziko redukce výkonů kvůli poklesu poptávky)

Aby byl pozitivní efekt IDS dosažen, musí mít IDS svého organizátora, který bude **odborně zastupovat** své zakladatele, ale také **aktivně komunikovat** se všemi partnery (v případě PID: hlavní město Praha, pražské městské části, Středočeský kraj a jeho města a obce atd.), s cestujícími i dopravci. Jeho úkolem obecně je zefektivnit a centralizovat řízení veřejné dopravy i provoz samotný po dopravní stránce.

2.3 Organizační uspořádání PID

Na koordinaci společného integrovaného dopravního systému Prahy a Středočeského kraje se v úzké spolupráci podílejí dvě organizace:

- Regionální organizátor Pražské integrované dopravy, příspěvková organizace (ROPID)
- Integrovaná doprava Středočeského kraje, příspěvková organizace (IDSK)



Spolupráce organizací ROPID a IDSK se řídí pravidly zakotvenými ve **Smlouvě o spolupráci na přípravě a rozvoji společného integrovaného dopravního systému hlavního města Prahy a Středočeského kraje**, která byla schválena na základě:

- Usnesení Zastupitelstva Středočeského kraje č. 014-07/2017/ZK ze dne 27. 6. 2017,
- Usnesení Zastupitelstva hlavního města Prahy číslo 28/10 ze dne 15. 6. 2017.

Činnosti, které jsou v souladu s touto Smlouvou zajišťovány ve spolupráci IDSK a ROPID:

1) dopravně inženýrské činnosti:

- a. zpracovávání plánů dopravní obslužnosti území hlavního města Prahy a Středočeského kraje s vazbou na strategické dokumenty hlavního města Prahy a Středočeského kraje a se zaměřením na příměstské linky a jejich provázání s městskými linkami;
- b. příprava trvalých i výlukových jízdních řádů veřejné linkové dopravy;
- c. spolupráce na přípravě integrace nových oblastí;
- d. projednávání návrhů a projektů dopravní obslužnosti území hlavního města Prahy a Středočeského kraje s dotčenými obcemi, s příslušnými orgány hlavního města Prahy a Středočeského kraje, v jejichž působnosti je zajišťování činnosti v oblasti dopravy a rovněž s dopravci;
- e. koordinace jízdních řádů příměstských linek na území Středočeského kraje a hlavního města Prahy s jízdními řády regionálních linek a veřejné drážní osobní dopravy;
- f. zpracovávání stanovisek pro vydání licencí dopravcům;
- g. zpracovávání zadání pro tvorbu jízdních řádů a vlastní zpracování jízdních řádů;
- h. tvorba koncepce rozvoje sítě příměstských a regionálních linek IDS z hlediska infrastruktury a dopravní obsluhy v souladu s plánem dopravní obslužnosti území a zájmy hlavního města Prahy, Středočeského kraje a dotčených obcí;
- i. navrhování a projednávání technických řešení vedoucích k preferenci a prohlubování integrace veřejné dopravy;

2) marketingové činnosti:

- a. zajištění a kontrola corporate designu jednotného IDS, zajištění jednotné prezentace systému jednotného IDS v tištěných i elektronických výstupech;
- b. zajištění chodu internetových a intranetových stránek a dalších informačních elektronických aplikací pro veřejnost v rámci jednotného IDS; komunikace s médii, propagace systému jednotného IDS;
- c. zastávková služba – zajišťování vyvěšování jízdních řádů a dalších provozních informací na zastávkách jednotného IDS;
- d. příprava a distribuce informačních materiálů, informování cestujících v terénu v rámci jednotného IDS;
- e. informování cestujících prostřednictvím informačních středisek jednotného IDS;
- f. vyřizování telefonických a písemných stížností a podnětů cestujících, komunikace s veřejností prostřednictvím sociálních sítí a dalších elektronických aplikací v rámci jednotného IDS;

3) oblast technického rozvoje a projektů:

- a. zajištění rozvoje odbavovacího a informačního systému IDS;
- b. zajištění provozu odbavovacího a informačního systému IDS a inovativních technologií ve veřejné dopravě;
- c. rozvoj systému sledování vozidel zabezpečujících veřejnou linkovou osobní dopravu na území hlavního města Prahy a Středočeského kraje na základě smluv s dopravci v reálném čase;
- d. navrhování a projednávání technických projektů vedoucích k prohlubování integrace veřejné dopravy, zajištění rozvoje a využití výpočetní techniky a sdílení dat o přepravě cestujících;
- e. rozvoj informačních technologií pro cestující;
- f. správa počítačové sítě IDSK a rozvoj jejího HW a SW vybavení;
- g. zajištění a koordinace interních a EU projektů organizace;

4) ekonomické činnosti v rámci příměstských a regionálních linek IDS:

- a. zpracování ekonomické části plánu dopravní obslužnosti území;
- b. tvorba rozpočtu IDS;
- c. metodika dělby tržeb a zpracování tarifní smlouvy;
- d. kalkulace linek IDS;
- e. příprava smluv o zajištění veřejných služeb v přepravě cestujících v rámci IDS včetně procesu uzavírání těchto smluv;
- f. vyhodnocování plnění smluv o zajištění veřejných služeb v přepravě cestujících v rámci IDS z ekonomického hlediska;
- g. smluvní zajištění spolupráce externích subjektů (spolufinancování veřejných služeb v přepravě cestujících na základě spolupráce s právníckými subjekty);
- h. tvorby tarifní politiky IDS;
- i. tvorba tarifu pro IDS a jeho realizace po schválení v orgánech hlavního města Prahy a Středočeského kraje;

5) oblast kvality služeb a průzkumy:

- a. provádění přepravních průzkumů pro potřeby plánování IDS;
- b. příprava, vyhodnocování přepravních průzkumů v síti IDS;
- c. sledování kvality služeb a kontrola plnění smluvních podmínek dopravců a tarifní kázně cestujících v síti IDS;
- d. sledování a vyhodnocování standardů kvality na linkách IDS;
- e. řešení operativních změn a mimořádností v IDS prostřednictvím koordinačního dispečinku včetně řízení součinnosti dopravců;
- f. stanovení objízdných tras v mimořádných situacích prostřednictvím koordinačního dispečinku.

2.4 Dokončení integrace v Praze a Středočeském kraji

Jak již bylo zmíněno výše, v období platnosti tohoto Plánu by mělo dojít k dokončení optimalizace a integrace veřejné dopravy ve Středočeském kraji, což bude mít částečně vliv i na dopravní obsluhu území Prahy. Tento projekt probíhá od ledna 2013 a jeho cílem je vybudování jednoho integrovaného dopravního systému v Praze a Středočeském kraji. Po předchozí podrobné analýze stavu veřejné dopravy v řešené oblasti byl v dubnu 2015 realizován pilotní **projekt integrace oblasti Mělnicka a Neratovicka**. Aktuální výsledky pravidelně prováděných přepravních průzkumů ukazují, že jen ve špičkách pracovního dne se za pouhý rok od počátku integrace **zvýšil počet cestujících o více než 20 %**. Přitom nabídka spojů ve špičkách byla i před integrací dosti vysoká, při zohlednění počtu cestujících i v mimošpičkových obdobích by byl nárůst pravděpodobně ještě vyšší. Tím byla ověřena vhodnost tohoto řešení.

Příprava a realizace integrace probíhá na základě dokumentu "**Integrace veřejné dopravy v Praze a Středočeském kraji - II. etapa - Návrh základních parametrů společného IDS**", který byl schválen Radou hlavního města Prahy usnesením č. 2994 dne 8. 12. 2015 a Radou Středočeského kraje usnesením č. 011-45/2015/RK dne 21. 12. 2015.

V roce 2017 byla realizována řada integračních projektů, přičemž vybrané z nich měly přímý dopad i na dopravní obslužnost v části území hl. m. Prahy. Například oblast Sedlčanska měla vliv na zlepšení dopravní obslužnosti v oblasti dolní Zbraslavi, oblast Kladenska na okolí Evropské ulice, resp. ulice K Letišti.

Příprava integrace tak rozsáhlého území, jako je celý Středočeský kraj s Prahou, je časově náročná záležitost. Za účasti dopravců, obcí a měst by měly být do konce roku 2018 integrovány všechny oblasti, **harmonogram integrace je uveden na následující straně**.

Z výčtu lokalit připravované integrace jsou důležité oblasti s dopadem na území hl. m. Prahy (v harmonogramu **tučně zvýrazněny**), a to zejména **z důvodu spolufinancování provozu ze strany hl. m. Prahy** (financuje poměrnou část dopravních výkonů na svém území), dále v souvislosti s případnou úpravou dopravní obslužnosti v konkrétní lokalitě a místem ukončení linek. Jednotlivé projekty budou termínově postupně upřesněny a představeny na jednáních **Řídící rady nového společného IDS Prahy a Středočeského kraje**.

Uvedený časový harmonogram je pouze pracovním návrhem dle aktuálních předpokladů. Termíny skutečné realizace budou závislé na spuštění **Multikanálového odbavovacího systému** (MOS - viz dále v 5.2 a 7.1), na výsledcích jednání s jednotlivými městy a obcemi dané integrované oblasti a na technickoprovozních možnostech příslušných dopravců.

Časový tlak na integraci je mimo jiné způsoben i blížící se lhůtou vypršení stávajících smluv s dopravci (listopad 2019) a povinností objednatelů uskutečnit před tímto termínem **výběrová řízení**. Realizovat výběrová řízení bez integrace, tzn. bez optimalizace oblasti, se nedoporučuje (nevyhovující stav veřejné dopravy by byl zafixován na dalších 10 let). Povinnost urychleně uskutečnit výběrová řízení neplatí pro závazek „vnitřního provozovatele“, tj. DPP na území Prahy a při větších investicích všech dopravců.

Harmonogram integrace – předpokládané termíny

Realizace **tučně** uvedených integračních projektů bude mít přímý vliv na dopravní obslužnost území Prahy.

termín	lokality	popis
srpen 2018	Nymbursko III	Poděbradsko - Kolínsko Nymbursko - Křívecko Vlkava - Mladá Boleslav
3. čtvrtletí 2018	Středočeský kraj - vlaky (pásmo 8 -9)	všechny prozatím neintegrovane vlakové linky na území Středočeského kraje vč. rychlíkového segmentu
4. čtvrtletí 2018	Příbramsko I Slánsko	Praha - Dobříš - Příbram Hořovice - Příbram MHD Příbram Praha - Slaný MHD Slaný regionální linky
Po ukončení rekonstrukce ul. Plzeňská v Berouně	Berounsko I	Praha - Beroun - Zdice regionální linky Berounska a Hořovicka MHD Beroun MHD Hořovice
1. pololetí 2019	Kolínsko - Kutnohorskó I Mělnicko V Benešovsko II	Kolín - Zásmyky - Kutná Hora - Uhlířské Janovice - Sázava Mšensko - Kokořínsko Votice - Vlašim
2. pololetí 2019	Středočeský kraj	Ostatní oblasti

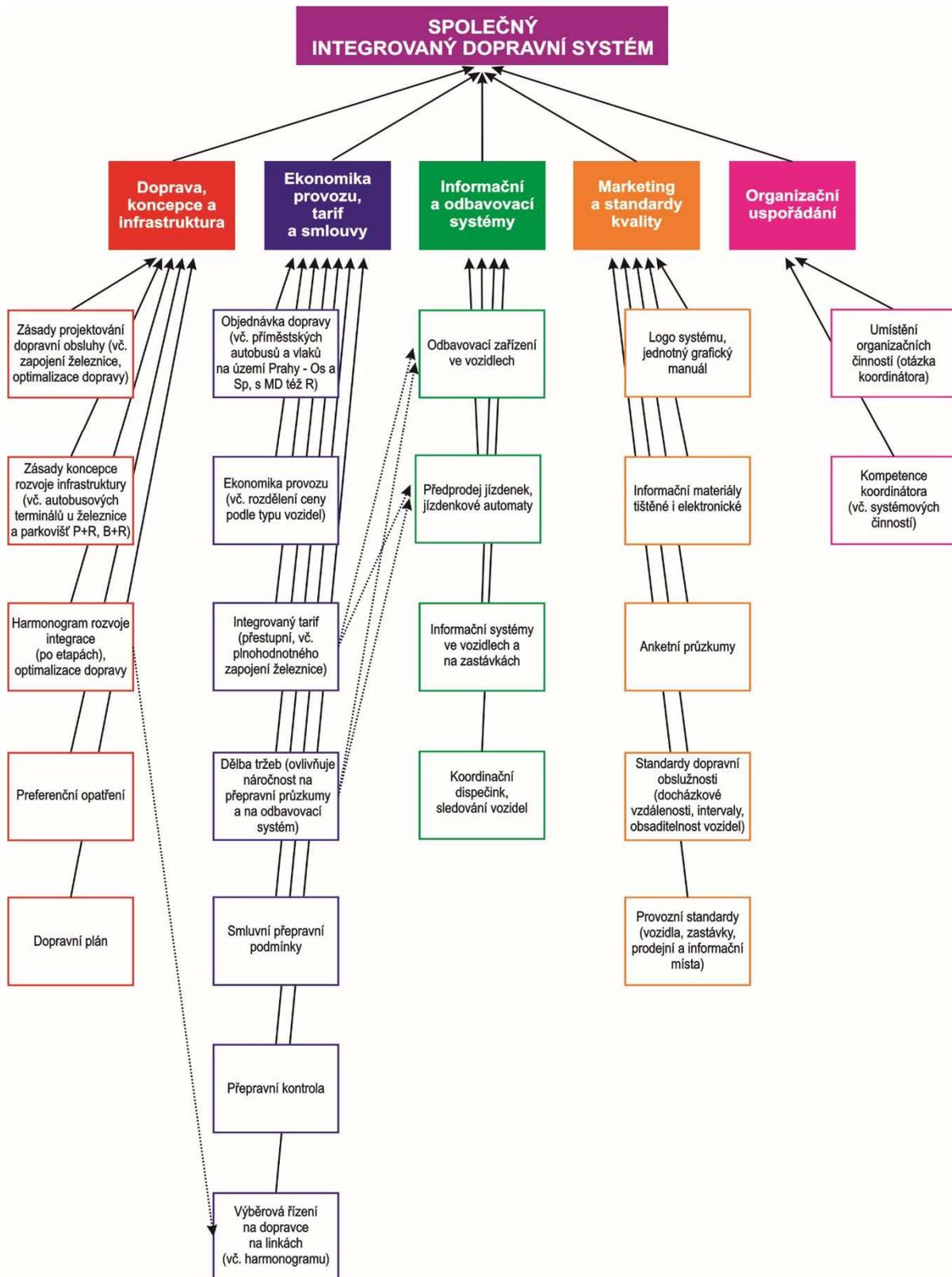


Schéma společného IDS Prahy a Středočeského kraje



Významnou částí procesu integrace veřejné dopravy ve Středočeském kraji bylo rozšíření PID do Kladna a okolí. Dosud se jednalo o největší a organizačně nejnáročnější integrační projekt. Provoz byl zahájen v srpnu 2017. Spojení největšího středočeského města s Prahou zajišťují mimo vlaků i autobusové linky. Fotografie zachycuje spoj expresní linky 300 Praha – Kladno v den zahájení provozu PID do Kladna.

3

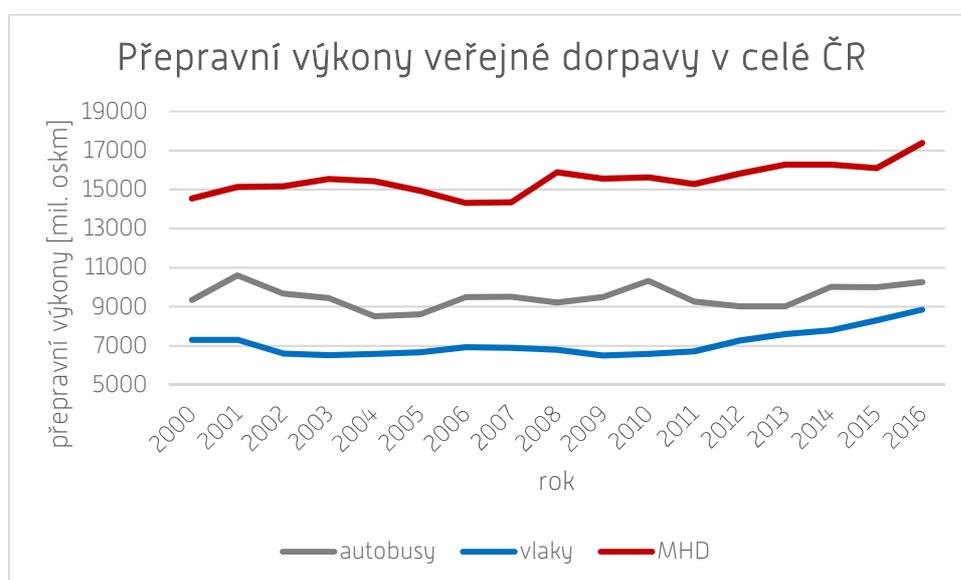


PROJEKTOVÁNÍ
DOPRAVY

3.1 Výchozí vstupy pro projektování veřejné dopravy v Praze

Základní faktory ovlivňující projektování dopravy a rozvoj systému PID v Praze jsou následující:

- z hlediska celé ČR se kvalita veřejné dopravy v posledních letech výrazně zlepšuje; velké investiční projekty probíhající na železniční infrastruktuře umožňují železnici lépe plnit svou funkci páteřní dopravy; na regionální úrovni se rozvíjí integrované dopravní systémy; v reakci na velkou poptávku a zlepšující se stav silniční infrastruktury se zvyšuje také nabídka komerční dálkové autobusové dopravy;
- přepravní výkony veřejné dopravy sice dlouhodobě rostou, ale přesto jsou souhrnně zhruba poloviční oproti přepravním výkonům IAD;

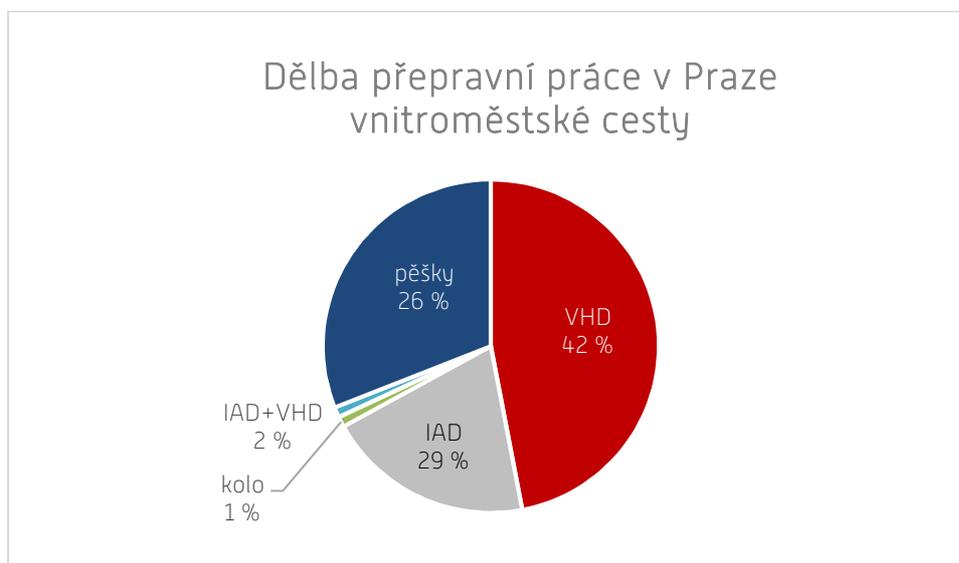


Vývoj přepravních výkonů veřejné autobusové, železniční a městské hromadné dopravy v ČR od roku 2000. Přepravní výkony IAD se pohybují kolem 65 miliard osobokilometrů ročně.

Zdroj dat: MDČR

- podle **demografické prognózy** zpracované IPR Praha pro dokument "P+ Analýza" lze předpokládat v **pražské metropolitní oblasti** následující trendy:
 - růst počtu obyvatel na okraji Prahy a v příměstských oblastech s dobrou dopravní dostupností (do roku 2030 nárůst počtu obyvatel přibližně o 10 až 20 %),
 - stagnace, případně mírný pokles počtu obyvatel v centrální části Prahy,
 - změna věkové struktury obyvatelstva – zvyšování průměrného věku a růst podílu osob ve vyšším věku (stárnutí obyvatelstva);

- v Praze počet cestujících ve veřejné dopravě trvale roste, je to způsobeno růstem českého hospodářství, minimální nezaměstnaností, regulací parkování a celkově rostoucí mobilitou obyvatel Prahy a Středočeského kraje;
- Praha má i v evropském srovnání **velmi uspokojivý modal split** (dělba přepravní práce)
 - na **vnitroměstských cestách** se podílí VHD 42 %, IAD 29 %, zbytek tvoří chůze a cyklistická doprava a kombinace IAD + VHD;



Dělba přepravní práce v Praze – vnitroměstské cesty.

Zdroj dat: TSK

- na **vnějších cestách** (zdroj nebo cíl cesty leží mimo Prahu) je modal split méně uspokojivý, zde je podíl následující: **IAD 66 %**, VHD 26 %, IAD+VHD 7 %, pěšky 1 %;
- **intenzita automobilové dopravy** nadále roste na tzv. vnějším kordonu Prahy, tj. mimo centrální oblast města, v ní naopak dlouhodobě klesá;
- kolem 90 % vozidel v Praze jsou osobní automobily, **průměrná obsazenost osobních automobilů je 1,3 osoby**;
- **stupeň automobilizace** je v Praze vysoký – na 1000 obyvatel připadá 600 osobních automobilů, souvisí to s vysokou ekonomickou úrovní obyvatelstva, zároveň to ale představuje velkou prostorovou zátěž v území;
- **kapacita infrastruktury** (pozemních komunikací, tramvajových tratí i železničních tratí) je na **mnoha místech** v Praze a jejím okolí **vyčerpána**, tudíž nelze dále zvyšovat počty spojů veřejné dopravy;
- **cestovní rychlost** povrchové VHD je **nízká** (průměrně je to u tramvají 18,8 km/h a u autobusů 24,1 km/h), což má za následek vysoké vypravení vozidel, a tudíž i vysoké personální i mzdové nároky dopravců;
- co do přípravy a realizace relativně nenáročná **preferenční opatření** jsou aplikována pomalu, nedostatečně, nebo se s ohledem na intenzity IAD nedají provést vůbec;
- **proces přípravy staveb kolejové dopravy je v Praze extrémně komplikovaný**, u některých projektů se nepočítá na roky, ale na dekády; s klíčovými stavbami infrastruktury kolejové dopravy nelze počítat ani v horizontu platnosti tohoto Plánu;
- dopravci se potýkají s **nedostatkem řidičů a strojvedoucích**, problém začal nabývat takových rozměrů, že může reálně hrozit narušení funkčnosti celého systému.

3.2 Zásady projektování dopravy

3.2.1 Koncepce projektování sítě linek PID

Cílem plánování veřejné dopravy v Praze je vytvořit jednoduchou, přehlednou a efektivní síť linek, kde páteří systému je kolejová doprava (železnice, metro, tramvaje). Autobusová doprava je koncipována jako návazná ke kolejové dopravě, resp. tvoří páteř v oblastech a směrech, kde neexistuje kolejová doprava. Síť linek by měla být projektována podle následujících zásad:

- větší využití potenciálu železnice, a to i pro cesty po Praze;
- posílení více využívaných linek (rozvoj páteřních tramvajových linek a autobusů);
- koordinace jízdních řádů (proklady a návaznosti, integrální taktový grafikon);
- rozvoj tangenciálních vazeb;
- odlehčení přetížených úseků metra a tramvají v centru Prahy (nabídka alternativních spojení – souvisí s rozvojem tangenciálních vazeb);
- koncentrace linek do společných svazků podle směru (sjednocení nástupních zastávek podle směru);
- zvyšování podílu vypravení kloubových autobusů (více využívané linky, řešení kapacitních problémů);
- využití midibusů a minibusů pro lokální vazby s nižší poptávkou nebo ve stísněných prostorových podmínkách;
- zrychlení dopravy pro vzdálenější významné lokality;
- zvýšení produktivity oběhů vozidel;
- zlepšení resp. zajištění dopravní obsluhy v oblastech s růstem poptávky (nová výstavba);
- pro zvýšení efektivity provozu je žádoucí prohlubování koordinace městských a příměstských linek na území hlavního města Prahy i dalších měst.

3.2.1.1 Páteřní tramvajové linky

Páteřní tramvajové linky tvoří v některých oblastech pilíř tramvajové dopravy a svými parametry přesahují linky běžné. Přinášejí mj. následující výhody:

- zjednodušení a zpřehlednění sítě linek;
- zajištění významných spojení, jsou v provozu celodenně a celotýdenně;
- přímé vedení trasy;
- krátké intervaly (4–5 minut v pracovní den, 7–10 minut večer a o víkendu);
- snazší koordinace jízdních řádů.

3.2.1.2 Páteřní autobusové linky

V Praze se kromě páteřních tramvajových linek zavedl i segment páteřních autobusových linek (někdy označovaných i metrobusey), což jsou autobusové linky, které se vyznačují především následujícími:

- zajišťují významná spojení, jsou v provozu celodenně a celotýdenně,
- mají přímé vedení trasy s minimem různých zajižděk apod.,
- mají krátké intervaly [zpravidla 6-8 minut ve špičce, 15-20 minut v mimošpičkových obdobích, nebo i kratší intervaly],
- jsou často provozovány v kloubových vozech,
- na jejich trasách jsou přednostně realizována preferenční opatření.

3.2.2 Zásady koncepce infrastruktury

Aplikace zásad projektování linek PID uvedených v předchozí kapitole vyžaduje integrované a koordinované řešení infrastruktury. Ta by měla vycházet z následujících zásad:

- rozvoj páteřních kolejových systémů,
- kvalitní přestupní vazby mezi jednotlivými druhy dopravy (minimalizace časových ztrát),
- zřízení nových železničních zastávek (zlepšení místní obsluhy, možnost přestupu na ostatní druhy dopravy),
- společné zastávky autobusů a tramvají,
- řešení přestupních terminálů z pohledu potřebné kapacity,
- záchytná parkoviště typu P+R a B+R u terminálů, stanic a významnějších zastávek kolejové dopravy,
- realizace preferenčních opatření pro hromadnou dopravu (zrychlení dopravy pro cestující, zlepšení pravidelnosti provozu, úspory vypravovaných vozidel a výjezdů i zátahů vozidel).

3.2.3 Standardy projektování dopravy

Pro území Prahy jsou v současné době používány dva základní standardy pro posuzování dopravní obsluhy.

3.2.3.1 Standardy obsaditelnosti

Standardy obsaditelnosti jsou základním podkladem pro plánování kapacity linek PID. Vzhledem k narůstající diverzifikaci vozového parku a s ohledem na vzrůstající nároky cestujících a objednatelů z hlediska komfortu přepravy bylo nutné původně platné standardy obsaditelnosti přehodnotit a přizpůsobit aktuálním podmínkám. Na základě zkušeností z provozu a výsledků zkoušek obsaditelnosti vozidel z let 2016 a 2017 byla provedena úprava těchto standardů. Nové hodnoty pro jednotlivé kategorie dopravních prostředků ukazuje následující tabulka.

STANDARDSY OBSADITELNOSTI (2017)

trakce	typ vozidla / délka [m]	kapacita vozu (vlaku)	označení typu vozidla
METRO	81-71M (5x)	124 (620)	METRO
	M1 (5x)		
	T3 (2xT3)		
TRAM	T6 (2xT3)	65 (130)	T3
	KT8	130	KT8
	14T	120	14T
	14T facelift	130	14Tfl
	15T	140	15T
	od 19,1	dle konkrétního typu	KLOUBOVÝ PLUS (KB+)
	17,1 - 19	90	KLOUBOVÝ (KB)
BUS	14,1 - 17	75	STANDARDNÍ PLUS (SD+)
	11,1 - 14	60	STANDARDNÍ (SD)
	10,1 - 11	50	MIDIBUS PLUS (MD+)
	8,1 - 10	40	MIDIBUS (MD)
	do 8	dle konkrétního typu	MINIBUS (MN)

3.2.3.2 Standardy docházkových vzdáleností

Standardy docházkových vzdáleností na zastávky pro území hl. m. Prahy jsou základním parametrem pro posuzování plošné obsluhy území. Standardy jsou aplikovány jako kritérium při dopravní obsluze území a nezohledňují intenzitu dopravní obsluhy ani její atraktivitu z pohledu rychlosti či intervalu. Jsou zakotveny ve → Standardu zastávek PID. Přípustné prodloužení docházkové vzdálenosti v odůvodněných případech (dle tabulky níže) smí činit max. 20 % plochy sídla či sídelní části.

STANDARDSY DOCHÁZKOVÉ VZDÁLENOSTI NA ZASTÁVKY – AKTUÁLNÍ PRO ÚZEMÍ HL. M. PRAHY

typ zástavby	běžná docházková vzdálenost	docházková vzdálenost v odůvodněných případech
vysokopodlažní zástavba	400 m	600 m
nízkopodlažní zástavba	800 m	1 000 m

3.3 Stav a plán projektování dopravy

3.3.1 Železnice



Železniční doprava hraje v systému PID klíčovou roli, neboť představuje kapacitní a rychlý páteřní segment veřejné dopravy. Její postavení v dopravní obslužnosti Prahy a Středočeského kraje nabírá na významu s postupující modernizací železniční dopravní cesty i vozidlového parku. Velký potenciál vlaků v PID ale stále omezuje mnoho hendikepů, plynoucích celkově z malé flexibility celého systému železniční dopravy (pomalá realizace staveb infrastruktury i obnova a doplnění vozidlového parku) ve vztahu k rychlému rozvoji území, ale také z vnímání železnice jako striktně segregovaného systému dopravy (napojení železnice na ostatní druhy VHD). Je tedy zřejmé, že v budoucích letech bude nutné nadále vytvářet v úzké spolupráci s železničními dopravci i se správcem infrastruktury takové podmínky, aby se železnice v Praze mohla nadále rozvíjet, což je v souladu s hlavními koncepčními dokumenty hlavního města Prahy i celé ČR.

Železnice v rámci PID by se měla rozvíjet především v těchto oblastech:

- prohloubení integrace s ostatními druhy dopravy na území Prahy i v jejím okolí (návazné linky, možnosti přestupu, nové zastávky atd.);
- rozšíření integrace rychlíků;
- rozvoj segmentu spěšných vlaků;
- modernizace vozidlového parku;
- modernizace infrastruktury a vznik nových zastávek;
- zkrácení intervalů především na území hl. m. Prahy na hodnoty odpovídající městským požadavkům a standardům;
- rozvoj průjezdného modelu železniční dopravy propojováním, resp. prodlužováním vybraných linek za účelem vytvoření přímých spojení protilehlých částí Prahy i jejího bližšího okolí.



K příležitosti výročí 25 let zapojení železnice do Pražské integrované dopravy byla jedna z jednotek 471 opatřena nátěrem PID připomínající toto výročí.



Počty přepravených cestujících ve vlacích v Praze za den (vůz ze schématu)

Zdroj: Přepravní průzkum ve vlacích v Praze a Středočeském kraji, říjen 2016, ČD, a.s., zpracoval ROPID

Dopravní opatření v oblasti železniční dopravy jsou navrhována v souladu se schválenými materiály, především Studií obsluhy hl. m. Prahy a jeho okolí hromadnou dopravou osob [Metroprojekt 2002, aktualizace 2006] a v souladu s všeobecně prezentovanými záměry představitelů města na posílení role železniční dopravy v Praze. Vzhledem k nutnosti provázání regionální železniční dopravy na území hl. m. Prahy s regionální železniční dopravou na území sousedního Středočeského kraje, obsahuje návrh dopravních opatření též nastin možného řešení na území sousedního kraje. Navrhovaná opatření vychází nejen z finančních možností hlavního města Prahy a Středočeského kraje, ale jsou významně ovlivňována též vnějšími vlivy, zejména kapacitou železniční infrastruktury a reálnými možnostmi dopravců.

Jednotlivá dopravní opatření ve smyslu posilování železniční dopravy realizovaná buď zkracováním intervalů, prodlužováním tras jednotlivých vlaků, posilováním kapacity souprav či rozšiřováním období provozu (týká se především rozšiřování období přepravní špičky) jsou navrhována na základě vyhodnocení přepravních průzkumů a v závislosti na požadavcích měst a obcí, popř. obyvatel, která byla možné realizovat s ohledem na kapacitu tratí a vozidel, případně reflektující výluková opatření.

Na železničních linkách dochází každoročně k dílčím úpravám časových poloh jednotlivých vlaků v závislosti na požadavcích dálkové dopravy uplatněných při konstrukci grafikonu vlakové dopravy a koordinaci požadavků jednotlivých objednatelů a dopravců.

S ohledem na výsledky přepravních průzkumů je nadále nutné s dopravcem České dráhy, a. s., pokračovat v řešení kapacitních problémů vznikajících především v ranní přepravní špičce. Zásadním problémem je **nedostatek disponibilních jednotek řady 471 CityElefant**, které jsou nasazovány na většinu spojů na elektrizovaných tratích. Ve spolupráci s dopravcem a Středočeským krajem v minulosti došlo k posílení nejvíce kapacitně přetížených spojů, avšak na základě výsledků následujících přepravních průzkumů pokračoval nárůst počtu cestujících a problémy s přeplňováním vznikly u dalších vlaků. **Částečným řešením** bylo dodání **modernizovaných patrových vozů**, které byly nasazeny **na linku S7**, ani v současné době však počet jednotek řady 471 nepokrývá aktuální potřebu. Kapacitní problémy, kdy již nelze posilovat dopravu zkracováním intervalů z důvodu nedostatečné kapacity dopravní cesty, je v krátkodobém horizontu i nadále třeba řešit na úrovni vozového parku. Ve střednědobém či dlouhodobém horizontu lze očekávat realizaci staveb, které umožní navýšení kapacity dopravní cesty, je však třeba zmínit, že tímto dojde k dalšímu navýšení potřeby vozidel, které je možné řešit i s finanční podporou EU realizací projektů z Operačního programu doprava 2.

Posilování železniční dopravy ve smyslu **zkracování intervalu** mezi jednotlivými vlaky je v současné době **na většině tratí nereálné z důvodu vyčerpané kapacity železniční dopravní cesty**. Z toho důvodu je **nutné velice úzce spolupracovat se Správou železniční dopravní cesty, s. o.**, a to nejen ve smyslu definice požadavků objednatelů na železniční infrastrukturu, ale též při samotné konstrukci grafikonu vlakové dopravy, která je z důvodu silného zatížení tratí v posledních letech velice problematická. To se týká především železničních **tratí č. 011 Praha – Kolín** vlivem velice silné dálkové dopravy (částečně na komerční bázi) a **č. 171 Praha – Beroun**.

Je rovněž třeba vyřešit problematiku zadání komplexní **studie městských železničních linek** na území hl. m. Prahy, která by prověřila možnosti realizace provozu městských železničních linek na území hl. m. Prahy.



V prosinci 2016 byly dopravcem České dráhy nasazeny do provozu vratné soupravy složené z modernizovaných patrových vozů, elektrické lokomotivy a řídicího vozu. Ve špičkách pracovních dnů soupravy pomáhají na vytížené lince S7 do Berouna, o víkendech jsou patrové vozy nasazovány na linku S8 do Čerčan.

Přetížené vlaky v Praze podle průzkumu z října 2016

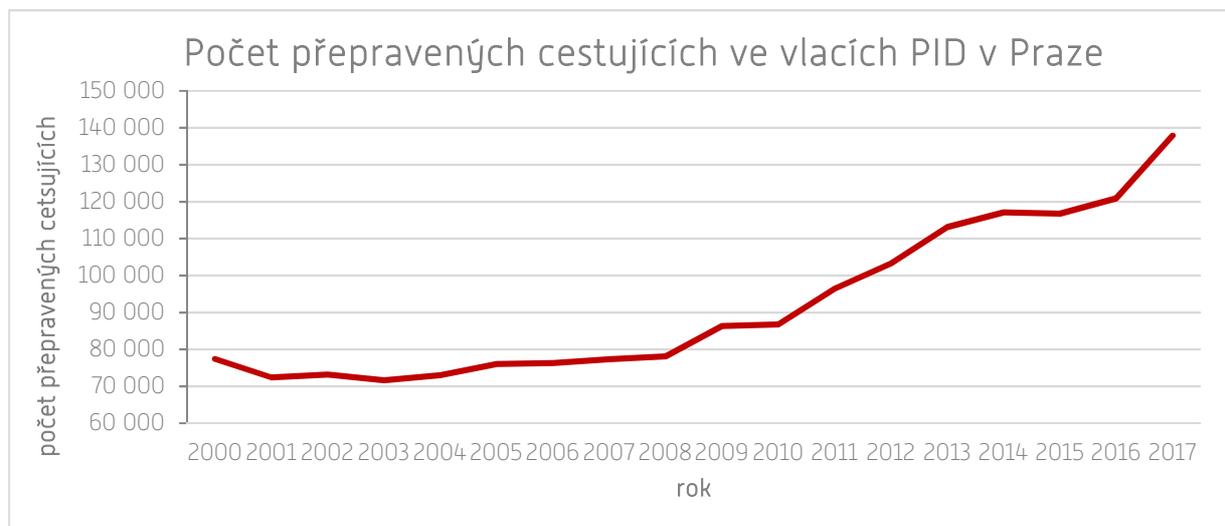
	nejzatíženější úsek		poptávka [cestujících]	nabídka [míst k sezení]	využití
trať 011					
Os 9310 Pardubice hl. n. [05:04] - Pha M. n. [07:13]	Pha-Kyje	Pha-Libeň	641	620	103 %
Os 10126 Český Brod [06:48] - Pha M. n. [07:25]	Pha-Kyje	Pha-Libeň	391	310	126 %
Os 10130 Český Brod [07:48] - Pha M. n. [08:25]	Pha-Kyje	Pha-Libeň	318	310	103 %
trať 070					
Os 9505 M. Bol. hl. n. [06:34] - Pha-Vršovice [08:21]	Pha-Satalice	Pha-Vysočany	183	136	134 %
trať 090					
Os 6901 Ústí n. L. hl. n. [05:06] - Pha M. n. [07:17]	Pha-Sedlec	Pha-Podbaba	325	310	105 %
Os 6903 Ústí n. L. hl. n. [06:02] - Pha M. n. [08:17]	Pha-Sedlec	Pha-Podbaba	312	310	101 %
Os 692 Pha M. n. [17:41] - Ústí n. L. hl. n. [19:53]	Pha-Podbaba	Pha-Sedlec	321	310	103 %
trať 120					
Sp 1885 Kladno-Ostrovec [07:42] - Pha M. n. [08:34]	Hostivice	Pha-Veleslavín	195	168	116 %
Sp 1886 Pha M. n. [15:18] - Kladno-Ostrovec [16:16]	Pha-Ruzyně	Hostivice	85	84	102 %
R 1223 Rakovník [07:22] - Pha M. n. [08:52]	Hostivice	Pha-Veleslavín	299	237	126 %
trať 171					
Os 9925 Řevnice [07:51] - Pha hl. n. [08:26]	Pha-Velká Chuchle	Pha-Smíchov	369	310	119 %
trať 173					
Os 19907 Beroun [06:35] - Pha-Smíchov [07:23]	Pha-Hlubočepy	Pha-Smíchov	131	84	156 %
Os 19918 Pha-Smíchov [17:31] - Beroun [18:21]	Pha-Smíchov	Pha-Hlubočepy	97	84	116 %
Os 19941 Nučice [06:28] - Pha-Smíchov [06:53]	Pha-Hlubočepy	Pha-Smíchov	85	84	102 %
Os 19943 Nučice [07:58] - Pha-Smíchov [08:23]	Pha-Hlubočepy	Pha-Smíchov	85	84	101 %
trať 221					
Os 2516 Benešov u Prahy [07:49] - Pha hl. n. [08:52]	Pha-Hostivař Pha-Hor. Měcholupy	Pha-Strašnice zast.	494	310	159 %
Os 2539 Pha hl. n. [13:38] - Benešov u Prahy [14:41]	Měcholupy	Pha-Uhřetěves	316	310	102 %
Os 9106 Straňčice [06:38] - Pha hl. n. [07:12]	Pha-Hostivař	Pha-Strašnice zast.	449	310	145 %
Os 9137 Pha hl. n. [16:50] - Straňčice [17:25]	Pha-Strašnice zast.	Pha-Hostivař	313	310	101 %
trať 231					
Os 5852 Poděbrady [04:55] - Pha M. n. [06:02]	Zeleneč	Pha-Horní Počernice	360	310	116 %
Os 9115 Kolín [06:59] - Říčany [08:47]	Zeleneč	Pha-Horní Počernice	350	310	113 %

Zdroj dat: přepravní průzkum ČD, říjen 2016; zpracoval ROPID

Nevyhovující je rovněž **kvalita vozového parku** především v motorové trakci. Jako hlavní příklad lze uvést linky S5 a R45 ve směru Kladno, kam jsou sice nasazována vozidla částečně nízkopodlažní (jednotky řady 814 Regionova), avšak nevyhovující zejména z titulu konstrukce pojezdu, který je tvořen jednonápravovými podvozků, nebo vozidla s dvounápravovými podvozků, avšak bez podílu nízkopodlažní části. Druhý jmenovaný problém se týká i linky S3 ve směru Všetaty – Mělník / Mladá Boleslav.



Vlakové linky S plní funkci páteře systému PID, mezi jednotlivými linkami jsou ovšem stále velké rozdíly. Zatímco například linka S9 (vlevo) je obsluhována výhradně moderními nízkopodlažními jednotkami 471 po vesměs modernizované infrastruktuře, na linku S3 (vpravo) je stále nasazován 0% podíl bezbariérově přístupných vozidel, linka je vedena po neelektrifikované jednokolejné trati a je tak svým charakterem velmi vzdálená od pojmu moderní (pří)městské železnice.



Vývoj počtu přepravených cestujících za pracovní den ve vlacích PID v Praze od roku 2000.

I přes výše uvedené problémy je **železniční doprava stále vysoce atraktivním dopravním prostředkem v pražské aglomeraci**. Výhody jsou zřejmé: vysoká přepravní kapacita, vysoká přepravní rychlost, příznivá cena (možnost využití jak jednotlivých, tak předplatních jízdenek), vysoký cestovní komfort. Již v minulosti bylo prokázáno, že další zkracování intervalů či cestovních dob je cestujícími pozitivně reflektováno a tato opatření přispívají k dalšímu nárůstu počtu přepravených cestujících. Zvyšování atraktivity železniční dopravy však není omezeno pouze navyšováním rozsahu dopravy, svou roli hraje také nabízený komfort železničních vozidel a zapojení železnice do integrovaného dopravního systému.

Ve spolupráci s IDSK dochází k zatraktivnění železniční dopravy dalšími integračními projekty, kdy jsou do systému Pražské integrované dopravy integrovány další tratě, nebo je rozsah integrace na stávajících tratích rozšiřován o další úseky. Současně dochází též k **integraci vlaků dálkové dopravy**, které tvoří část tzv. rychlého segmentu železniční dopravy. Integrace je umožněna díky uzavření čtyřstranné smlouvy mezi objednatelem vlaků dálkové dopravy Ministerstvem dopravy ČR, dopravcem, Středočeským krajem a organizací ROPID. V roce 2017 došlo k integraci linek dálkové dopravy do Poděbrad, Benešova u Prahy, Kralup nad Vltavou, Roudnice nad Labem a Mladé Boleslavi a dále také do Kolína a Kutné Hory. V 1. čtvrtletí 2018 budou do PID zahrnuty rychlíky do Příbrami, Kažezu a Rakovníka.

3.3.1.1 Jízdní řád 2017/2018

Pro grafikon 2017/2018 byla na základě vyhodnocení přepravních průzkumů a v závislosti na požadavcích měst a obcí, popř. obyvatel, připravena opatření, která je možné realizovat s ohledem na kapacitu tratí a vozidel. Zásadní novinkou je zavedení **tzv. nočních rozjezdů**, tedy vlaků odjíždějících **z centra Prahy přibližně ve 2:30**. Tyto vlaky jsou zavedeny na většině příměstských tratí ve dnech pracovního volna a klidu. Významným bodem je další rozšiřování integrace dálkových vlaků do Kutné Hory, Kažezu, Votic, Rakovníka (přes Kladno) a Příbrami.

3.3.1.2 Výhledová dopravní opatření na železnici

Navržená dopravní opatření lze rozdělit do několika kategorií:

- I. realizovatelná na stávající infrastruktuře
- II. realizovatelná na stávající infrastruktuře, avšak vhodná až po její modernizaci (např. po vzniku nových železničních zastávek)
- III. v požadované kvalitě realizovatelná až po provedení modernizace infrastruktury (zvýšení kapacity tratí) – přesto však nelze vyloučit možnost provedení některých dílčích kroků již na stávající infrastruktuře.

Jednotlivá dílčí dopravní opatření budou realizována v závislosti na postupu modernizace železniční sítě a v závislosti na aktuálně dostupných finančních prostředcích v rozpočtu hl. m. Prahy, resp. Středočeského kraje. Zavádění nových železničních linek se předpokládá na základě vypsání výběrových řízení na dopravce.

- I. Dopravní opatření realizovatelná na stávající infrastruktuře:
 - **prodloužení linky S41 z Prahy-Libně do Prahy-Hostivaře v pracovní dny** (linka bude následně přečíslována na S49) – požadované kvality lze docílit modernizací tratě v úseku Praha-Libeň – Praha-Hostivař, zřízení mimoúrovňového křížení v Praze-Libni a nových železničních zastávek (Praha-Depo Hostivař);
 - **rozvoj sítě spěšných vlaků** za účelem rychlého spojení hlavních sídel Středočeského kraje a Prahy (Benešov u Prahy, Beroun, Čáslav, Dobříš, Hořovice, Kolín, Nymburk, Poděbrady, Kralupy nad Vltavou, Kladno, Mělník, Mladá Boleslav, Neratovice, Příbram, Rakovník, Slaný) – částečně již realizováno prostřednictvím zaintegrovaných vlaků dálkové dopravy, které je třeba doplnit spěšnými vlaky;
 - výhledově lze uvažovat o **prodloužení spěšných vlaků do dalších vhodných lokalit na neelektrizovaných tratích** (Vlašim, Sedlčany, Velvary), vhodné je v tomto případě uvažovat o pořízení hybridních vozidel nebo elektrických vozidel schopných provozu na trati bez pevného trakčního vedení;

- posílení role železnice omezením souběžné autobusové dopravy (například v úseku Benešov – Praha nebo Kolín – Praha), snížení zátěže autobusových terminálů na území Prahy (Roztyly, Černý Most, Florenc);
 - prodloužení vlaků linky S7 z Českého Brodu do Nymburka (propojení s linkou S12);
 - posílení dopravy na linkách S8 a S88 v návaznosti na zavedení spěšných vlaků na trati Benešov – Praha;
 - zřízení výstupu z vhodného podchodu (severní) žel. st. Praha hl. n. ve směru Žižkov a Vinohrady a zřízení 8. nástupiště v žst. Praha hl. n.;
- II. Dopravní opatření realizovatelná na stávající infrastruktuře, avšak výhodnější po její modernizaci (především zřízení nových železničních zastávek):
- zavedení nové městské železniční linky S71 Praha-Vršovice – Praha-Běchovice;
- III. Dopravní opatření realizovatelná po provedení modernizace infrastruktury:
- posílení dopravy na lince S4 v úseku Praha Masarykovo nádraží – Kralupy nad Vltavou (pracovní dny špičkový interval 15 min.) – *lze realizovat nejdříve po dokončení rekonstrukce Negrelliho viaduktu*;
 - prodloužení vlaků linky S9 do Milovic v pracovní dny, v úseku Praha – Lysá nad Labem dosažení souhrnného intervalu (spolu s linkou S2) 15 min. ve špičce pracovního dne (v současnosti 30 min.) – *v požadované kvalitě možné realizovat po modernizaci železniční trati Praha-Vysočany – Lysá nad Labem*;
 - na lince S7 zavedení intervalu 10 min. obousměrně a také v odpolední špičce v úseku Praha hl. n. – Praha-Radotín, prodloužení vlaků vedených v tomto intervalu do stanice Dobřichovice – *lze realizovat po modernizaci železniční trati Praha-Smíchov – Řevnice – Beroun*;
 - posílení provozu na lince S3 v pracovní dny v úseku Praha – Všetaty (špičkový interval 30 min.) – *lze realizovat po modernizaci železniční trati Praha-Vysočany – Všetaty (minimálně částečné zdvoukolejnění, popř. elektrizace)*;
 - posílení provozu na lince S6 v pracovní dny v úseku Praha-Smíchov – Nučice (špičkový interval 20 min., resp. 15 min. v případě elektrizace trati) – *lze realizovat po ukončení odklonové vozby související s modernizací železniční trati Praha-Smíchov – Řevnice – Beroun*;
 - zavedení spěšných vlaků linky R41 do Kolína se zastávkami v Českém Brodě a Pečkách s prodloužením až do centra Kutné Hory s cílem jízdní doby max. do 55 minut – *nutnost realizace tzv. „kutnohorského oblouku“ a elektrifikace trati ze žel. st. Kutná Hora hl. n. do stanice Kutná Hora město*;
 - prodloužení linky S6 do Prahy hl. n. – *lze realizovat po zkapacitnění úseku Praha hl. n. – Praha-Smíchov*;
 - precizace provozního konceptu na trati 210 („Posázavský Pacifik“ – linky S8 a S88) – zavedení důsledného taktového jízdního řádu v celé trati – *v požadované kvalitě možné realizovat po zkapacitnění trati Praha – Vrané nad Vltavou – Čerčany/Dobříš – nové výhybny, popř. automatická hradla (dílní zrychlení dopravy)*;
 - plnohodnotné zavedení nové městské železniční linky S61 Praha-Smíchov – Praha-Vršovice – Praha-Běchovice (včetně nových železničních zastávek) – *v požadované kvalitě možné realizovat po modernizaci trati, především po zřízení nových železničních zastávek (Praha-Výtoň, Praha-Eden, Praha-Zahradní Město, Praha-Depo Hostivař, Praha-Jiráskova čtvrť, Praha-Jahodnice, Praha-Hostavice)*;

- zavedení nové městské železniční linky S71 Praha-Radotín – Praha-Krč – Praha-Depo Hostivař – Praha-Běchovice – *v požadované kvalitě možné realizovat po modernizaci trati a zřízení nových železničních zastávek (Praha-Velká Chuchle – posun zastávky, Praha-Kačerov – spojovací trať, Praha-Spořilov, Praha-Zahradní Město, Praha-Depo Hostivař);*
- řešení dopravy na trati Praha – Kladno s odbočkou na Letiště Václava Havla – linkové vedení a intervaly vlaků budou přesněji specifikovány v dalších stupních dokumentace – *lze realizovat po modernizaci železniční trati Praha – Kladno s odbočkou k Letišti Václava Havla;*
- zkrácení intervalu na nejvíce využívaných linkách (především úseky Praha – Říčany a Praha – Úvaly) na 10 min. ve špičkách pracovního dne – *v požadované kvalitě možné realizovat po vybudování odlehčovacích tratí Praha-Vršovice – Benešov, resp. Praha-Běchovice – Kolín včetně čtvrté koleje Praha-Libeň – Praha-Běchovice – segregace dálkové a regionální osobní dopravy;*
- po výstavbě segregovaných tratí uvažovaných ve směrech Beroun/Hořovice/Příbram, Benešov, Lovosice, Kolín, Mladá Boleslav/Mělník popř. Liberec bude možné tyto tratě využít pro rychlou regionální dopravu, a to buď prostřednictvím zastávek u významných přestupních terminálů ležících přímo na těchto tratích, nebo pomocí vhodných přípojných spojovacích tratí na stávající infrastrukturu.

3.3.1.3 Problematická místa železniční infrastruktury z pohledu objednatele

- **Trať č. 011 Praha – Kolín, traťový úsek Praha – Kolín**
 - jeden z nejzatíženějších úseků I. železničního koridoru;
 - v souvislosti s rozvojem dálkové dopravy (především komerční) a ve vazbě na rozvoj regionální a nákladní dopravy stále více vznikají kapacitní problémy – nutno uvažovat zkapacitnění;
 - na základě jednání s MDČR a SŽDC očekává HMP výstavbu nové dvoukolejné tratě Praha - Poříčany zejména pro dálkovou osobní a nákladní dopravu a zároveň zkapacitnění stávající tratě Praha – Poříčany – Kolín;
- **Trať č. 070 Praha – Turnov, traťový úsek Praha-Vysočany – Všetaty**
 - nemožnost zkrácení špičkového intervalu regionálních vlaků na 30 min.;
 - nutno uvažovat částečné zdvoukolejnění v úsecích navržených modelovým GVD a elektrifikaci;
 - časový horizont pravděpodobně nejdříve po roce 2020;
- **Trať 120 Praha – Kladno – Rakovník, traťový úsek Praha Masarykovo nádraží – Kladno**
 - trať mezi dvěma největšími městy regionu;
 - zcela nevyhovující infrastruktura: jednokolejná a neelektrizovaná trať, bez kvalitního zabezpečovacího zařízení, bez peronizace stanic;
 - nemožnost zkrácení intervalu a zavedení odpovídajícího počtu vlaků;
 - časový horizont se předpokládá nejdříve po roce 2020;
- **Tratě č. 122 Praha – Rudná u Prahy – Hostivice a 173 Praha – Rudná u Prahy – Beroun**
 - obtížně zajistitelná taktová doprava na trati 122;
 - nutno sledovat úpravu tratí pro zajištění provozu v intervalu 30 min., výhledově v úseku Praha-Smíchov – Nučice 20 min. [15 min. v případě elektrizace tratí];

— Trať č. 171 Praha – Beroun

- trať s velmi silnou přepravní poptávkou (v nejzatíženějším úseku Praha – Řevnice 4 osobní vlaky za 60 min., 3 dálkové vlaky za 120 min.);
- v úseku Praha – Řevnice nemožnost dosažení pravidelného špičkového intervalu 15 min. (provizorně řešeno projížděním některých zastávek u části vlaků);
- velmi špatný technický stav, dlouhodobá zchátralost trati, důsledkem jsou velmi časté poruchy infrastruktury s nutností častých plánovaných i neplánovaných výluk. Tento stav má negativní důsledky na plnění GVD;
- pro ideální zajištění provozu (bez časových ztrát vlaků osobní dopravy) nutné řešit bezproblémový souběžný provoz dálkové a regionální dopravy – čtyřkolejný úsek Praha-Velká Chuchle – Praha-Radotín sídliště včetně zastávky Praha-Radotín sídliště – v současnosti příprava nepokračuje, nebylo kladně projednáno s MČ;
- pro umožnění prodloužení intervalu 10 min. nutné zřízení obratových kolejí v žst. Dobřichovice;
- časový horizont pravděpodobně nejdříve po roce 2020;

— Trať č. 210 Praha – Čerčany / Dobříš

- i přes provedenou modernizaci trati nelze na trati zavést objednatelům požadovaný provozní koncept – taktový jízdní řád v celé trati
- zásadní je dosažení systémové jízdní doby 30 min. mezi jednotlivými místy křižování (nejkritičtější úsek Vrané nad Vltavou - Mníšek pod Brdy);
- časový horizont pravděpodobně nejdříve po roce 2020;

— Trať č. 221 Praha – Benešov u Prahy, traťový úsek Praha hl. n. – Praha-Hostivař

- úsek velmi silně zatížený regionální dopravou (4 osobní vlaky za 60 min., 2 dálkové vlaky za 60 min.), zároveň nemožnost dosažení špičkového intervalu 15 min. (provizorně řešeno nepravidelným intervalem cca 10 / 20 min.);
- pro zajištění bezproblémového souběžného provozu dálkové a regionální dopravy je nezbytný vznik čtyřkolejného úseku Praha-Zahradní Město – Praha-Vršovice včetně nových zastávek Praha-Zahradní Město a Praha-Eden;
- předpoklad zahájení v roce 2018;
- na základě jednání s MDČR a SŽDC očekává hl. m. Praha zaústění vysokorychlostní tratě z Brna do Prahy ve směru od Benešova;

— Trať č. 231 Praha – Kolín, traťový úsek Praha-Vysočany – Lysá nad Labem – Kolín

- zastaralé zabezpečovací zařízení, neexistence autobloku;
- neperonizované stanice (Čelákovice, Mstětice, Kostomlaty nad Labem, Libice nad Cidlinou, Velký Osek);
- nemožnost dosažení špičkového intervalu 15 min. (provizorně řešeno jeho neobjednáním);
- pro umožnění bezproblémového provozního konceptu regionální dopravy v úseku Praha – Lysá nad Labem – Nymburk je nezbytné vybudování tzv. Libické spojky (Libice nad Cidlinou – Dobšice nad Cidlinou);
- jako první je zahájena modernizace žst. Čelákovice, předpoklad dokončení v roce 2018;

— Nákladní průtah přes současnou železniční stanici Praha-Malešice a přilehlé úseky

- nemožnost využití kapacitního průtahu pro osobní dopravu (tangenciální linky);
- nutnost rekonstrukce stanice Praha-Malešice (včetně vybudování nástupišť – přejmenování na Praha-Depo Hostivař);
- realizace pravděpodobná zřejmě nejdříve po roce 2020;

— Železniční stanice Praha hlavní nádraží

- nedostatečná kapacita stanice (i přes provedenou rekonstrukci) – potřeba zřízení 8. nástupiště;
- nepostačuje požadavkům dálkové a regionální dopravy (například linka S6);
- zásadní je prodloužení vybraného podchodu pod celým kolejištěm (výstup směr Žižkov a Vinohrady), v této souvislosti by bylo vhodné zřídit další nástupištní hrany;
- probíhá příprava prodloužení severního podchodu;

— Železniční stanice Praha-Libeň

- neexistence mimoúrovňového přesmyku ve směru Praha-Depo Hostivař znemožňuje vedení městské linky S41 do stanice Praha-Hostivař (v pracovní dny);
- realizace pravděpodobná zřejmě nejdříve po roce 2020;

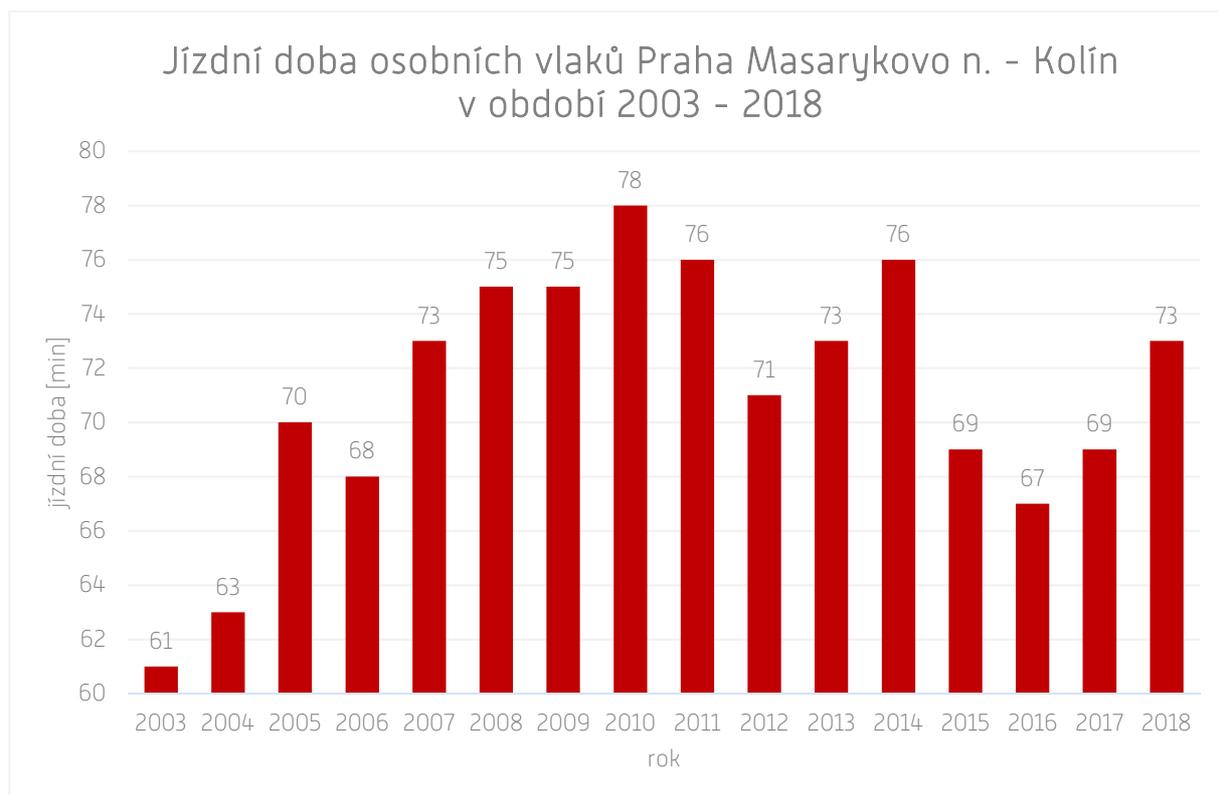
— Železniční zastávky

- neexistence zastávek v místech přestupních terminálů s páteřními linkami městské dopravy (např. Rajská zahrada, Zahradní Město, Eden, Výtoň);
- neexistence dalších zastávek s očekávanými vysokými obraty (např. Radotín sídliště, Třeboradice, Malešice/Depo Hostivař, Karlín, přesun zastávky Velká Chuchle);
- odlehčovací tratě pro segregaci dálkové a regionální dopravy
- pro zajištění segregace dálkové a regionální dopravy, které umožní další zkrácení intervalů na nejvytíženějších úsecích příměstské dopravy, by bylo velmi přínosné vybudování odlehčovacích tratí jako zárodků budoucích tratí VRT;
- nejdůležitější je vedení takových tratí ve směru Kolín a Benešov, popř. Beroun/Hořovice, Lovosice a Liberec;
- tyto nové trati je možné výhledově použít i pro rychlou regionální obsluhu – prostřednictvím zastávek u významných přestupních terminálů ležících přímo na těchto tratích nebo pomocí vhodných přípojných spojovacích tratí na stávající infrastrukturu;
- v případě vybudování sítě tratí VRT je pro zajištění dostatečné kapacity tratí v centrální části pražského železničního uzlu nezbytné situaci řešit novou podzemní tratí pro regionální dopravu (tzv. Nové spojení 2 nebo Metro S) nebo krátkodobě úpravou zabezpečovacího zařízení v centrální části uzlu pro zajištění dostatečné kapacity tratí;
- v nejbližších letech však s velkou pravděpodobností nelze očekávat realizaci těchto záměrů;

Z výše uvedeného je zřejmé, že pro další rozvoj železniční dopravy v rámci PID je nezbytné vyřešit problematická místa železniční infrastruktury na území Prahy a Středočeského kraje, která brání rozvoji příměstské a městské železniční dopravy jako plnohodnotné součásti integrovaného dopravního systému. Železniční infrastruktura a její modernizace se musí přizpůsobit nejen nárokům dálkové dopravy, ale také regionální dopravy, jejíž součástí je většina vlaků v rámci PID. Výrazným nedostatkem stávající železniční infrastruktury je především nedostatečná propustnost většiny železničních tratí zaústěných do pražského uzlu.

Propustnost železničních tratí negativně ovlivňují především tyto faktory:

- nedostatečný počet traťových kolejí;
- zabezpečovací zařízení neumožňující požadovanou kapacitu dráhy;
- smíšený provoz vlaků dálkové, regionální a nákladní dopravy;
- zvyšování traťových rychlostí na modernizovaných tratích, kde vlaky dálkové dopravy jedou odlišnou rychlostí než vlaky regionální;
- nedostatečná kapacita železničních stanic (včetně kapacity pro odstavení souprav, a to nejen u vlaků regionální dopravy).



Jízdní doby osobních vlaků Praha Masarykovo nádraží – Kolín (linka S1) v období 2003 – 2018. I přes provedenou modernizaci trati jízdní doby osobních vlaků nepoklesly a naopak narůstají kvůli nedostačující kapacitě trati.*

Zdroj dat: ČD.

**Uvedená jízdní doba náleží vlakům jedoucím v taktu nebo je to průměrná jízdní doba vlaku v ranní špičce, pokud není taktový jízdní řád pevně dodržován po celý den.*

Provoz vlaků dálkové i regionální dopravy na takto uspořádaných tratích je technicky i technologicky velmi problematický, v některých případech téměř nemožný. Tento problém lze řešit bez zásahů do železniční infrastruktury pouze velmi omezeně, např. předjížděním regionálních vlaků v nácestných stanicích rychlejšími vlaky dálkové dopravy, což však způsobuje prodloužení jízdní doby i narušení pravidelného taktu regionálních spojů.

Problém koordinace dálkové a regionální dopravy na příměstských tratích se týká už i modernizovaných úseků. Příprava staveb zde nebyla provedena příliš důsledně; především byl opomenut fakt, že dálkové a regionální vlaky jedou odlišnou rychlostí. V současné době je prakticky na všech tratích vycházejících z Prahy problém zajistit hladký průjezd osobních

vlaků bez zbytečných prostojů. Situaci bude proto zapotřebí řešit výstavbou dalších traťových kolejí, popř. výstavbou nových „odlehčovacích“ tratí pro dálkovou dopravu v nové stopě. Stávající tratě by sloužily pouze regionální dopravě a více by se přizpůsobily jejím potřebám (nové zastávky, citlivější způsob rekonstrukce s ohledem na okolní zástavbu atd.).

V současné době průběžně **probíhají jednání se správcem železniční infrastruktury**, společností SŽDC a jsou podnikány kroky k postupnému vyřešení uvedených problematických okruhů v oblasti železniční infrastruktury.

3.3.1.4 Modernizace a doplnění vozového parku

S ohledem na výše uvedené rozvojové plány a nutnost posilování souprav z důvodu jejich nedostatečné kapacity je třeba věnovat pozornost nejen infrastrukturním opatřením, ale také problematice vozového parku. Z hlediska dlouhodobé koncepce rozvoje parku železničních kolejových vozidel v PID je nutno zohlednit následující:

- počty přepravovaných cestujících vlaky PID trvale rostou, konkrétně (a to výrazným tempem) na všech elektrifikovaných tratích a na lince S6, na ostatních linkách na území HMP počty cestujících v posledních 10 letech víceméně stagnují;
- na linkách S1, S2 (resp. S22), S7 a S9 obsazenost některých vlaků ve špičkách pracovních dnů kulminuje na počtu 600 cestujících, stávající nasazované soupravy složené ze dvou jednotek 471 mají kapacitu 620 cestujících, není zde tedy kapacitní rezerva;
- maximální délka souprav osobních vlaků vzhledem k délce nástupišť je 200 m;
- rezervy v kapacitě železniční dopravní cesty na území HMP nejsou;
- s ohledem na specifika provozu (pří)městských vlaků (četné zastávky, relativně vysoká traťová rychlost) a kapacitní problémy na dopravní cestě je žádoucí důsledně posuzovat dynamické vlastnosti vozidel;
- Centrální komise Ministerstva dopravy schválila na svém jednání dne 20. 12. 2016 studii s názvem „Koncepce přechodu na jednotnou napájecí soustavu ve vazbě na priority programového období 2014-2020 a naplnění požadavků TSI ENE“, podle níž by měl být napájecí systém na české železnici sjednocen na střídavou napájecí soustavu 25 kV 50 Hz.

Na elektrifikovaných tratích by mělo v následujících letech dojít především k doplnění vozidlového parku, neboť stávající počet souprav (zejména jednotek 471) nedostačuje. Naproti tomu v nezávislé trakci je nutno uvažovat s obměnou vozového parku, neboť stávající vozidla jsou vesměs pouze modernizovaná (nikoli nová) a přepokládaná životnost modernizace vyprší během následujících 10 let, navíc se jedná o vozidla s dynamikou jízdy nevhodnou pro příměstský provoz, příp. jsou nekomfortní z titulu konstrukce pojezdu (jednotky 814). Aktuálně se připravuje částečná obměna vozového parku na lince S5 a S45 (Praha – Kladno, Kladno – Kralupy n. V.). Bude se jednat o nové motorové jednotky splňující všechny současné požadavky na moderní příměstské cestování a nahradí jednotky 814, které by měly přejít do provozu na lince S65.

Mezi další priority patří obměna vozidlového parku na linkách S6, S3 a S8/S88.

3.3.2 Metro

3.3.2.1 Plánovaná dopravní opatření v provozu stávajících linek metra



V roce 2017 proběhly v návaznosti na výsledky komplexního přepravního průzkumu metra z listopadu 2015 úpravy jízdních řádů spočívající ve zrušení pásmového provozu v úsecích Petřiny – Nemocnice Motol (linka A, celodenně) a Ládví – Letňany (linka C, v ranní špičce PD) a posílení v obdobích, kdy metro vykazovalo kapacitní problémy – především v přechodových obdobích špiček a celotýdenně večer. V závislosti na finančních možnostech objednatele a personálních možnostech dopravce se připravuje posílení provozu metra zkrácením intervalu také ve vybraných obdobích o víkendu.



System metra tvoří spolehlivou páteř systému veřejné dopravy v Praze.

V roce 2018 se předpokládá zkrácení intervalů o víkendech – na 5 minut na lince C a na 6 minut na lince B. Rovněž by mělo dojít ke zkrácení intervalů metra v neděli v období cca 10:00 až 13:00. Výhledově, po dokončení nového zabezpečovacího zařízení na lince B, je cílem zajistit na této lince v ranní špičce PD interval 120 s, neboť zde dochází ke kapacitním problémům.

V horizontu platnosti tohoto Plánu se nepředpokládá výrazný nárůst přepravní poptávky v metru, neboť v tomto období pravděpodobně nedojde k dokončení významnějších staveb, které by na to mohly mít vliv (Metro D, rozsáhlejší výstavby na rozvojových plochách v centru). Nicméně již nyní je nutné analyzovat tyto záměry a jejich dopad na provoz stávající sítě metra s ohledem na možné dosažení jeho kapacitních možností (i přes provedené optimalizační opatření na vozidlech nebo stávající infrastruktuře). **Na linkách metra B i C se zejména v ranní špičce pracovních dnů nenachází ani v současnosti významnější rezerva v přepravní nabídce**, ačkoli je metro v tomto období provozováno víceméně na hranici svých technicko-provozních možností (provozní interval, kapacita souprav). Předpokládá-li se tedy v dlouhodobém horizontu nárůst poptávky na úsecích metra, které jsou již dnes velmi vytížené, bude nutné sáhnout po náročných infrastrukturních řešeních. Některé jsou již nyní řešeny (zkapacitnění a tunelové úseky železničních tratí v centru Prahy, metro D v úseku Pankrác – Náměstí Míru a dále).

nového metra budou relativně malé a zároveň se omezením autobusových linek sníží počet potřebných řidičů autobusů.

V návaznosti na stavbu metra D organizace ROPID připravuje návrh provozních parametrů linky D i změny obsluhy území linkami povrchové dopravy.

Rizikem spuštění provozu linky metra D pouze v úseku Pankrác – Písnice jsou kapacitní problémy na lince C v úseku Pankrác – I. P. Pavlova, jehož kapacitní rezerva je malá. Je tedy nutné pokračovat v nejkratším možném časovém odstupu (nejlépe zároveň) se stavbou úseku Pankrác – Náměstí Míru.

3.3.2.3 Rekonstrukce stanic

Velký význam má výstavba bezbariérových přístupů v dalších stanicích metra. Po zpřístupnění stanic Můstek, I. P. Pavlova, Anděl či Palmovka by v blízké budoucnosti měly být realizovány další s cílem mít do roku 2025 všechny stanice metra bezbariérově přístupné (na základě **Koncepce odstraňování bariér ve veřejné hromadné dopravě v hlavním městě Praze** schválené → Usnesením Rady HMP č. 463 ze dne 18. 3. 2014).

Dodatečná bezbariérová přístupnost je stavebně a technicky komplikovaná a finančně náročná zejména kvůli husté zástavbě v centrální části města a hlubokému založení většiny dotčených stanic metra. Kromě zřizování bezbariérových přístupů probíhají i další opravy stanic spočívající v sanaci průsaků, výměně obložení či opravách eskalátorů. Do roku 2020 by měly proběhnout rekonstrukce stanic Dejvická, Jiřího z Poděbrad, Flora, Skalka, Karlovo nám. (vestibul Karlovo nám. + bezbariérový přístup), Invalidovna, Palmovka (východ), Českomoravská, Florenc (C), Opatov. Následně do roku 2025 by se pak mělo jednat o stanice Hradčanská, Staroměstská, Můstek A, Želivského, Anděl (nástupiště), Karlovo náměstí, Můstek B, Náměstí Republiky, Florenc B, Křížkova, Kačerov a I. P. Pavlova.

V dostatečném předstihu bude žádoucí řešit též problematiku bezbariérového zpřístupnění stanice Staroměstská, kdy plánované bezbariérové zpřístupnění pouze výtahem je v přímém rozporu s dlouhodobě plánovaným a v územně-plánovací dokumentaci zaneseným záměrem druhého vestibulu. Druhý vestibul by navíc zpřístupnil část města, která je v současné době nedostatečně obsloužena kolejovou dopravou.



Praha, respektive Dopravní podnik hl. m. Prahy úspěšně pokračuje v projektu bezbariérového zpřístupňování metra, na podzim 2017 byl zprovozněn výtah do stanice Palmovka

3.3.3 Tramvaje

3.3.3.1 Plánovaná dopravní opatření v provozu tramvají



Tramvajová síť v Praze je z pohledu linkového vedení stabilizovaná a v budoucnu se dají předpokládat pouze dílčí úpravy v případě významné změny poptávky či v návaznosti na změny infrastruktury (vybudování nových tratí, obratišť apod.).

Po větší změně linkového vedení tramvají v srpnu 2016 došlo v březnu 2017 pouze k dílčím úpravám několika linek (13, 15, 21) reagujícím na vyhodnocení předchozích změn. Ke stejnému datu vyjela také nová nostalgická linka 23, která posiluje páteřní linku 22 v úseku přes centrum města a na Pražský hrad. Jsou na ni nasazovány v běžném provozu se již nevyskytující tramvaje typu T3, resp. jeho modifikací, a kromě odlehčení linky 22 má hlavně turistický potenciál.

Na jaře 2017 došlo v souvislosti s postupující integrací Středočeského kraje do PID a souvisejícím přečíslováním vybraných autobusových linek (viz kapitola 3.3.4) také k přečíslování nočních tramvajových linek na novou číselnou řadu 91 – 99. Na kapacitní problémy, které v některých obdobích vykazují některé noční linky, reaguje úprava tras nočních linek autobusů provedená na podzim 2017.

V krátkodobém horizontu do roku 2020 se z hlediska provozu tramvají očekává provést následující dvě opatření, která reagují na výsledky prováděných přepravních průzkumů:

- na linkách 5, 6, 7 a 11 dojde o víkendech k nasazení 2vozových tramvajových souprav (resp. kloubových tramvají);
- na všech nočních tramvajových linkách dojde ke sjednocení provozního intervalu během týdne a o víkendu



Dodávky tramvají typu 15T v posledních letech vedou k výraznému zvýšení komfortu cestování v pražské MHD. Celkem Praha získá 250 moderních 100 % nízkopodlažních tramvají, polovina z tohoto počtu je vybavena klimatizací.

3.3.3.2 Další rozvoj tramvajové sítě

Tramvajová doprava jakožto páteřní kapacitní kolejový systém bude i v budoucnu tvořit důležitou a nedílnou část sítě linek Pražské integrované dopravy. Bude nutné zajistit nová tramvajová spojení především do těch částí města, kde již v současné době sledujeme velmi silné zatížení přepravních proudů, resp. dynamický růst přepravní poptávky.

Důvodem k plánování nových tramvajových spojení je také zefektivnění dopravního systému náhradou významných autobusových tahů tramvajemi. Tento postup má oporu v → **P+** Dopravní politice zpracované v rámci projektu Plán udržitelné mobility Prahy a okolí, která klade důraz na **rozvoj elektrické kolejové dopravy** (což je i v souladu s → **Pařížskou dohodou**, jejíž smluvní stranou se ČR stala 4. 11. 2017). Zejména v případě rozvíjejících se tangenciálních spojení mohou tramvaje mnohem lépe plnit funkci páteře dopravy než nyní provozované autobusové linky, neboť mají větší kapacitu při menších personálních nárocích a mohou dosahovat vyšší cestovní rychlosti díky větší segregaci.

Z pohledu rozvoje sítě se proto připravuje několik nových tratí. Nejdále je v současné době příprava:

- tramvajové trati Divoká Šárka – Dědinská,
- tramvajové trati Sídliště Barrandov – Holyně – Slivenec,
- tramvajové trati Sídliště Modřany – Libuš,
- smyčka Zahradní Město,
- smyčka Depo Hostivař,
- TT Dvorecký most (významná systémová potřeba).

Mezi další projekty zanesené v územním plánu hl. m. Prahy (ÚP) patří tramvajová trať (TT) Kobylisy – Bohnice, TT v Počernické ulici a TT Dědinská – Dlouhá Míle – Terminál Jih.

Mezi **prioritní záměry** výstavby tramvajových tratí z pohledu objednatele dopravy doporučené **k zanesení do platného ÚP hl. m. Prahy** patří **posílení tramvajových tratí v centru** (vybudování TT kolem hlavního nádraží, návrat tramvajů na horní část Václavského náměstí). Kromě zlepšení vnitroměstské obsluhy a přestupních vazeb v oblasti kolem horní části Václavského náměstí tyto tratě nabízejí alternativní spojení k silně zatížené TT v Ječné ulici, čímž se rovněžlepší operativnost tramvajové sítě v případě mimořádných událostí. Mezi tratě, které by měly **nahradit silně zatížené autobusové tahy**, patří TT Spořilov – Opatov – Jižní Město (náhrada linek 135, 136 a 213 a zároveň odlehčení metru C), kterou je však nutné řešit v koordinaci s dále uvedenou TT Želivského – Slavia – Chodovská. Jde o dobudování **tzv. východní tangenty**.

Dalšími plánovanými tramvajovými tratěmi jsou:

- TT Nádraží Podbaba – Suchdol (náhrada linek 107 a 147),
- TT Budějovická – Dvorce (Jeremenkova ul.),
- **TT Na Veselí – Pankrác** – Budějovická (ke stanici metra Pankrác prioritně ještě před realizací trasy metra D),
- systémové propojení tramvajových tratí v úseku Michle – Vyskočilova – Budějovická,
- TT Nádraží Hostivař – Hornoměřolská – Petrovice – Háje,
- prodloužení TT ze Sídliště Řepy přes rozvojovou oblast Zličina až do terminálu Zličín.

Etapově přivedení tramvají ke stanici metra Pankrác, případně další etapově ukončení nových tramvajových tratí úvratovým obratištěm, bude vyžadovat zachování a případně i rozšíření počtu obousměrných tramvají ve vozovém parku.

Rozvoji tramvajových tratí se podrobněji věnuje samostatný materiál DPP → Strategie rozvoje tramvajových tratí v Praze do roku 2030.

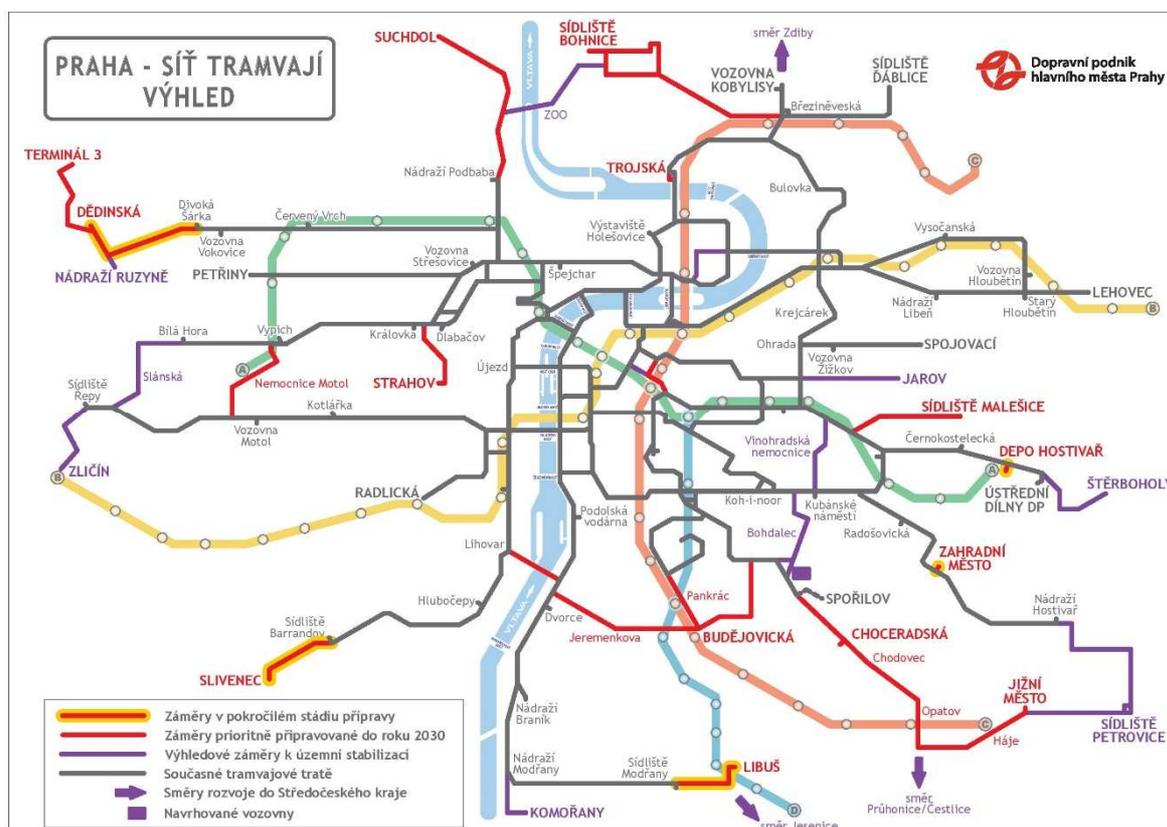


Schéma záměrů na rozvoj tramvajové sítě v Praze.

Zdroj: DPP

ROPID připravuje v souvislosti s těmito plánovanými stavbami tramvajové infrastruktury návrhy změn linkového vedení souvisejících tramvajových a autobusových linek.

3.3.3.3 Tramvají až za hranice Prahy

V souvislosti s dlouhodobým řešením dopravní obslužnosti nejen na území hlavního města Prahy, ale také na území Středočeského kraje, kde zejména vlivem suburbanizace pokračuje další nárůst hybnosti obyvatelstva, je v projednávání prodloužení tramvajových tratí za hranice Prahy do přilehlých měst a obcí Středočeského kraje. Realizací projektu by došlo kromě napojení přilehlých městských částí a obcí na tramvajovou dopravu rovněž k vytvoření předpokladu pro další rozvoj příměstských tramvajových tratí v přilehlém regionu. Současně by došlo tímto opatřením i ke snížení nároků na dotčené autobusové terminály. Mezi zvažované projekty tramvají či vlakotramvají patří:

- TT Vozovna Kobylisy – Zdiby
- Kolejové spojení Praha – Brandýs n. L.
- TT Opatov – Čestlice/Průhonice
- Kolejové spojení Zbraslav – Vrané n. Vlt. – Dobříš
- Kolejové spojení Praha – Hostivice
- Kolejové spojení Praha – Kostelec n. Č. l.

U těchto projektů je nezbytné vyžadovat kromě technických studií i zhodnocení ekonomiky a proveditelnosti, a to včetně úseků na vlastním území HMP s napojením na stávající síť. Nutné je posoudit též vhodný provozní koncept a potřebné množství vozidel. V kontextu narůstající intenzity individuální dopravy je kapacitní kolejová doprava v budoucnu schopna zajistit kvalitní a časově atraktivní spojení jak s hlavním městem, tak i mezi jednotlivými centry Středočeského kraje.

3.3.3.4 Rekonstrukce tramvajových tratí

Kromě rozšíření tramvajové sítě bude pokračovat i systematická obnova a rekonstrukce tratí stávajících. V horizontu do roku 2020 je plánována rekonstrukce dalších dvou mostů s tramvajovým provozem (Libeňský a Hlávkův most). Dále budou provedeny komplexní rekonstrukce tramvajových tratí například v ulici Vinohradská, kde by mělo dojít k revitalizaci celkového pojetí ulice.



V období platnosti tohoto Plánu by mělo dojít k celkové rekonstrukci Vinohradské ulice, jejíž součástí bude rekonstrukce tramvajové tratě a zastávek. Tak jako na již dříve rekonstruovaných ulicích (např. Moskevská, Bělehradská) by se měly výrazně zlepšit podmínky pro pěší a budou tak zajištěny pohodlné a bezpečné přístupy na zastávky. Vizualizace IPR ukazuje předpokládanou podobu tramvajových zastávek Želivského ve Vinohradské ulici (pohled od Olšanských hřbitovů)

Zdroj: IPR

3.3.4 Autobusy



V letech 2015 – 2017 proběhly v síti Pražské integrované dopravy vedle průběžných lokálních úprav autobusových linek, jež vycházejí z výsledků přepravních průzkumů a požadavků městských částí, především komplexní úpravy provozu autobusových linek v levobřežní části města (2015), pravobřežní části města (2016) a v oblasti Uhřetěveska (2017). Provedené úpravy reagují zejména na změny infrastruktury (prodloužení metra A do Motola na jaře 2015), rostoucí poptávku po přepravě v oblastech s novou bytovou výstavbou (Sicherova, Staré Letňany, Hornoměřolupská, Záběhlice) či v souvislosti se zavedením zón placeného stání v některých částech Prahy, požadavky občanů a městských částí na realizaci přímých spojení, případně posilují úseky s výraznějšími a dlouhodobějšími kapacitními problémy.



Autobusové linky PID zajišťují v rámci Prahy jak páteřní a vytížená spojení, tak i plošnou obsluhu území. Nasazované typy autobusů odpovídají poptávce.

Dílčí úpravy směřující ke zlepšení nabídky veřejné dopravy byly realizovány i v dalších oblastech – úpravy linek 130 a 230 mezi Barrandovem a Řeporyjemi, úprava trasy linky 137 v Jinonicích v návaznosti na bytovou výstavbu v oblasti Waltrovky, prodloužení trasy linky 138 k Ústavům Akademie věd místo linky 114, prodloužení a posílení linky 113 v Písnici a Točné či posílení vybraných období na linkách 125, 136 a 213. Na základě vyhodnocení opatření a podnětů cestujících pak průběžně probíhají korekce jízdních řádů linek na celém území města.

V souvislosti s integrací dalších oblastí Středočeského kraje proběhlo v roce 2017 přečíslování některých vybraných autobusových linek kvůli uvolnění číselné řady pro nově integrované linky. Přečíslování se, kromě již na podzim 2016 přečíslovaných linek z řady 271 – 299, týkalo také linek z řady 251 – 269, školních linek a nočních linek. Výsledné číslovací schéma je ve zjednodušené podobě uvedeno níže.

čísla linek	charakter linek
1 – 26	linky TRAM městské denní
90 – 99	linky TRAM městské – noční
100 – 250	linky městské – denní
251 – 299	linky městské - školní
300 – 420	linky příměstské - denní
421 – 750	linky regionální - denní
901 – 930	linky městské – noční
951 - 979	linky regionální – noční

Na podzim 2017 došlo k úpravě nočního provozu autobusů spočívající ve spojení linek ukončených v širším centru a zřízení průjezdných linek přes centrum města. Opatření má za cíl snížit přetěžování tramvajových linek, které byly do té doby v některých směrech přes centrum města jediným dopravním prostředkem. Vznikly proto nové diametrální linky v osách Dejvice/Malešice - Masarykovo nádraží – I. P. Pavlova – Anděl či Dejvice – Florenc – Malešice. Jako odlehčení trasám v centru města vznikla také nová tangenciální linka v trase Dolní Chabry – Prosek – Libeň – Žižkov – Spořilov – Nemocnice Krč – Písnice – Točná. Noční obsluhy se dočkaly také některé další městské části, např. Třebonice, Lysolaje, Přední Kopanina, Lipence, Dolní Chabry, Cholupice, Točná, Koloděje nebo Miškovice.

3.3.4.1 Plánovaná dopravní opatření – linkové vedení

— Praha 3, 4 a 10

Vzhledem k neplnění standardu kvality obsazenosti na lince 124 v oblasti Brumlovky zde dojde k nasazení kloubových autobusů a linka bude zkrácena do trasy Želivského – Zelený pruh, což vyvolá další dílčí změny v autobusové dopravě. Úsek Zelený pruh – Dvorce bude obslužen linkou 134, Habrová linkou 155. Novinkou bude zajištění dopravní obsluhy v ose Vršovice – Vinohrady – Žižkov prodlouženou linkou 101, posílení autobusové linky 175 v trase Florenc – Skalka a eliminace trvalých zpoždění linky 163 na Sídlišti Malešice úpravou linkového vedení v této oblasti. Bude také nově zajištěno propojení katastrálních území Uhřetěves, Dubeč, Štěrboholy a Malešice linkou 228.

— Praha 18 a 19

Stále se rozrůstající bytová zástavba mezi katastrálními územími Kbely a Letňany si již v roce 2018 vyžádá zásadní posílení autobusové dopravy v trase Letňany – Staré Letňany – Nové Letňany a v trase Letňany – Kbely – Zamašská. Dopravní opatření je závislé na výstavbě autobusového obratiště Kbelský hřbitov, které by mělo být zprovozněno v průběhu roku 2018.

Součástí změn autobusové dopravy v MČ Praha 18 a 19 má být také sjednocení společné zastávky od metra linky B Vysočanská ve směru Kbely a také prodloužení tangenciální linky 182 do Kbel a Vnoře.

— Dolní Počernice, Klánovice, Újezd, Pitkovice

Drobnou úpravou v provozu autobusů v oblasti Dolních Počernic má být obsluha nově vzniklé čtvrti Sídliště Jahodnice odkloněnou linkou 208 ulicí Lomnická a v Klánovicích zavedení víkendového provozu linky 212.

V jihovýchodní části Prahy se rozšiřuje zástavba podél ulice Formanská, kde bude nutné v horizontu několika let zajistit posílení současně provozované linky 363. Z tohoto důvodu se předpokládá prodloužení autobusové linky 182 z Opatova do konečné zastávky Ve Vilkách v katastrálním území Újezd. Tento záměr je navíc podpořen očekávaným snížením počtu odstavných stání v zastávce Opatov, kde má v následujících letech dojít k jejich redukci.

Další očekávanou změnou by mělo být prodloužení autobusové linky 224 z Petrovic do Pitkovic ulicí V Pitkovičkách, podél níž roste nová zástavba a která si časem vyžádá pravidelnou obsluhu autobusovou linkou.

— Praha 5, 16 a Zličín

V Radotíně dojde ke zlepšení koordinace provozu autobusových linek a vlaků linky S7. Provoz linky 244 jedoucí z Radotína souběžně s vlakovou linkou S7 bude upraven tak, aby spoje jezdily v prokladu s vlaky linky S7 a došlo tak ke zkvalitnění dopravní nabídky z Radotína do centra Prahy. Součástí tohoto dopravního opatření bude doplnění návazné autobusové dopravy k železniční stanici Praha-Radotín. S tím souvisí další potřebná, nikoli však nutná investiční akce – výstavba obratiště Na Dražích v MČ Praha-Zbraslav pro linku 165, která tak uvolní místo v zastávce Sídliště Zbraslav lince 247 z Radotína. Nově bude obslouženo také sídliště Metropole Zličín, kam by měly být prodlouženy linky 130 a 246.

Další etapou změn v autobusové dopravě by mělo být zavedení minibusové linky v trase Nádraží Zbraslav – Dolní Černošice přes Žabovřesky, Baně a Lipence a prodloužení linky 243 do zastávky K Radotínu.

V plánu je také zavést obsluhu vilových čtvrtí na Praze 5 novou linkou z Dívčích Hradů přes Radlickou, Malvazinky k tramvajové zastávce U Zvonu.

— Praha 6, 7 a autobusy v tunelech městského okruhu

Součástí řešení dopravního opatření by mělo být propojení sídelních celků MČ Praha 6 s významnými cíli dopravy – zdravotnickými zařízeními, školami a také úřadem MČ Praha 6. Tuto úlohu by měla zajistit linka 108 odkloněná ze zastávky Vozovna Střešovice do Dejvic dokola přes univerzitní areál, Sibiřské náměstí a centrální oblast Bubenče k metru na Dejvickou. Náhradou v lokalitě Ořechovka má být zavedena linka 216 z Baby přes Hanspaulku, Bořislavku, Ořechovku až na Hradčanské náměstí.

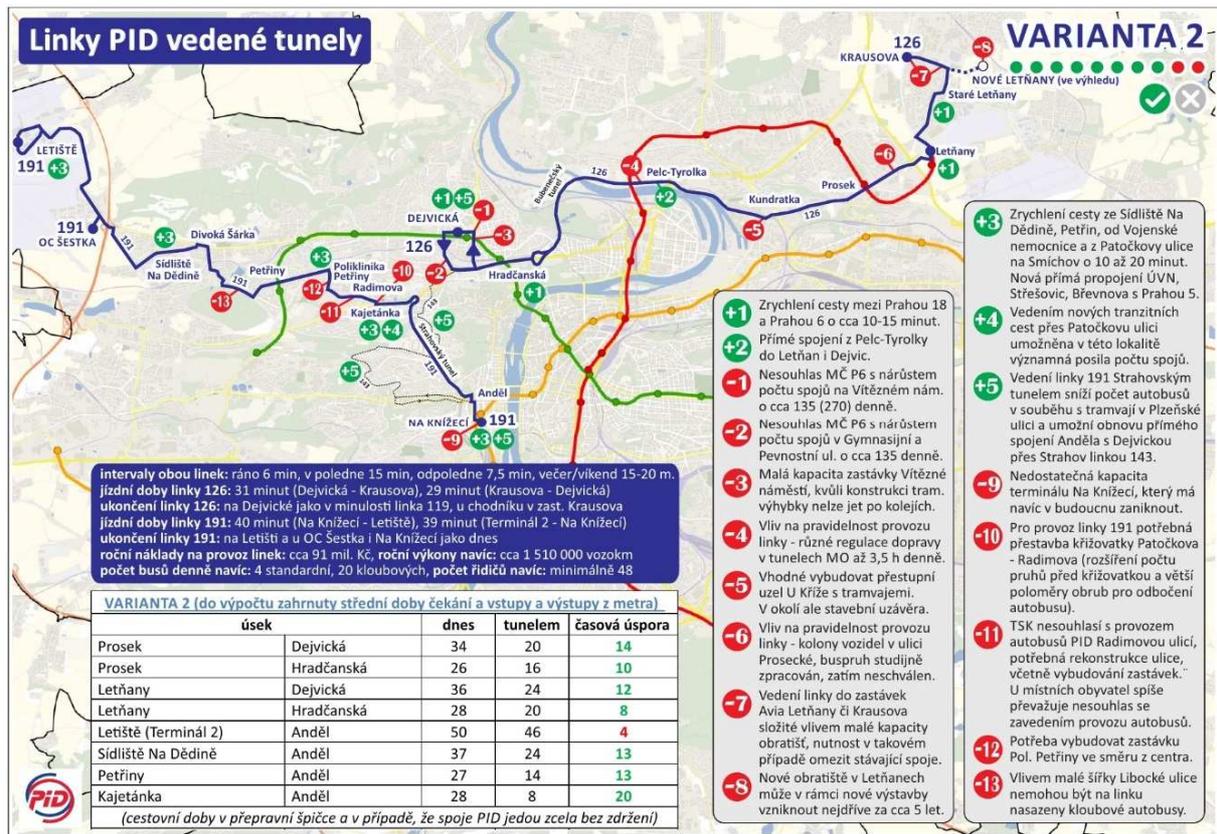
V oblasti Holešovic bude zavedena linka 159, která posílí linku 156 ve směru od metra na Holešovický ostrov.

Z důvodu značné bytové a kancelářské výstavby podél ulic Evropská a Jeremiášova je navrženo zkapacitnění páteřní autobusové linky 225 nasazením kloubových autobusů v trase Velká Ohrada – Nádraží Veleslavin přes Luka, Stodůlky, Řepy, Ruzyně a Dědinu.

Významnou novinkou v síti PID by mělo být **zavedení expresní autobusové linky v tunelech Městského okruhu**, v tunelovém komplexu Blanka. Zkušenosti z Prahy (např. s provozem linky 125) nebo z Brna (expresní linky se úspěšně rozvíjejí od roku 2015) dokazují, že podobná kapacitní, častá a rychlá spojení mají velký potenciál nejen uspokojit dosavadní zákazníky veřejné dopravy, ale zejména přilákat uživatele IAD.

ROPID vytvořil v roce 2017 podrobnou analýzu variant provozu autobusů v tunelech Městského okruhu, která porovnává při konkrétním linkovém vedení přepravní potenciál, předpokládané časové úspory cestujících i omezující faktory na straně infrastruktury.

Definitivnímu řešení využití spojení tunelovým komplexem Blanka pro MHD včetně návazného linkového vedení bude předcházet zkušební provoz, v rámci kterého dojde k vyhodnocení pravidelnosti a spolehlivosti provozu. Součástí vyhodnocení provozu bude rovněž řešení dopravní situace při mimořádných či plánovaných dopravních omezeních návazných komunikací (Strahovský tunel) či uzavírka samotného komplexu Blanka nebo jeho částí. Realizace opatření je kromě finančního zajištění závislá především na dostatečných provozních a personálních možnostech dopravců, vzhledem ke svému potenciálu si totiž nová linka vyžádá vyšší potřebu nasazených řidičů i autobusů.



ROPID zpracoval komplexní analýzu variant provozu autobusových linek v tunelech Městského okruhu. Varianta 2 byla vyhodnocena jako nejvýhodnější.

Zdroj: ROPID

3.3.4.2 Plánovaná dopravní opatření - vozidla

— Provoz autobusů délkové kategorie 19,1 – 25 m (KB+)

Pořízení velkokapacitních autobusů v této délkové kategorii se ze současného pohledu objednatele jeví jako optimální řešení pro zlepšení kvality na silně vytížených autobusových linkách, jejichž náhrada kolejovou dopravou není ve střednědobém horizontu reálná. Organizace ROPID proto spolu s Dopravním podnikem hl. m. Prahy provedla zkoušky velkokapacitních autobusů různých výrobců na linkách PID, aby se ověřila průjezdnost a vhodnost potenciálního pořízení vozidel. Nasazení velkokapacitních autobusů se doporučuje realizovat v následujících etapách:

- I. etapa Linka **119**
- II. etapa Linky **107, 112 a 136**
- III. etapa Linky **125, 189, 200 a 215** v případě zhoršujícího se nedostatku řidičů (možné prodloužení intervalů ve špičkách PD)

▪ Linka 119 Nádraží Veveřavín – Letiště

Letiště Václava Havla zaznamenává v posledních letech rozvoj, počet přepravených cestujících stoupl od roku 2012 z hodnoty 10,8 milionu na 13 milionů v roce 2016. V nejfrekventovanějších dnech je na letišti odbaveno více než 80 tisíc cestujících, dalších asi 20 tisíc lidí míří do areálu letiště za prací.

Spoje autobusové linky 119, která je dominantní při dopravní obsluze Letiště Václava Havla Praha, jsou i přes sezónní posilování dopravy a pokračující zkracování intervalu již často na hraně své kapacity. Dalším faktorem, který znemožňuje navýšení počtu spojů, je nedostatečná kapacita v terminálu Nádraží Veveřavín.

Do doby uspokojivého vyřešení napojení letiště kolejovou dopravou je proto navržen na lince 119 provoz velkokapacitních autobusů, které bez navýšení personální náročnosti provozu a s mírným navýšením provozních nákladů nadále zvýší kapacitu. Předpoklad realizace opatření je rok 2018, nutnou podmínkou je přitom vyřešení legislativní úpravy provozu těchto autobusů a související úpravy infrastruktury, především zastávek. Nasazení tohoto typu autobusů lze pak následně ve střednědobém horizontu očekávat i na dalších páteřních linkách PID.

▪ Linka 107 Dejvická – Suchdol

Rozšiřování vysokoškolského areálu České zemědělské univerzity v Suchdole generuje stále rostoucí poptávku po dopravě mezi stanicí metra A Dejvická a Suchdolem. Zejména linka 107 vykazuje prakticky v průběhu celého dne kapacitní problémy a je již na hranici technickoprovozních možností. Efektivním řešením tohoto problému je přivedení kolejové dopravy (viz výše), v tomto případě tramvajové trati, do oblasti městské části Praha-Suchdol. Vzhledem k obtížím, které vznikly při zpracování projektové dokumentace, lze s realizací tramvajové tratě počítat až ve střednědobém horizontu. V krátkodobém horizontu budou proto rovněž prověřeny možnosti nasazení velkokapacitních autobusů.



V letech 2016 a 2017 probíhalo testování vysokokapacitních autobusů v Praze. Zkoušek se zúčastnil jak kloubový 21m autobus Mercedes, tak dvoukloubový autobus Van Hool. Zkoušky probíhaly na linkách 112, 119 a 136 s cílem ověřit vhodnost nasazení takových vozidel na vytipované linky.

— Prověření možnosti použití autobusů délkové kategorie 15 m (SD+)

Autobusy délkové kategorie 15 m někteří dopravci u nás i v zahraničí používají jako kapacitně kompromisní řešení mezi standardními autobusy délky 12 metrů a kloubovými autobusy. Vhodné může být jejich použití například na linkách s provozem po dálnicích, zejména tedy na příměstských linkách, neboť 15m autobusy mohou nabídnout více míst k sezení než standardní, v některých případech dokonce i více než v kloubové. Společnost ROPID navrhuje prověření provozu těchto autobusů na vytipovaných linkách.

— Midibusy a minibusy

Hlavním účelem midibusových linek je zajištění spojení, kde lze očekávat nižší poptávku a také zajištění dopravní obsluhy v oblastech, kde dostupnost těchto lokalit je za hranicí přípustných docházkových vzdáleností k ostatním druhům veřejné dopravy. Zároveň také zajišťují obsluhu v místech, kde by jiný typ dopravního prostředku z technickoprovozních důvodů (šířkové poměry, směrové oblouky) nemohl být provozován.

V roce 2017 byly provozovány minibusy a midibusy na 27 linkách, tento rozsah se předpokládá udržet. Organizace ROPID doporučuje také prověření provozu autobusů délkové kategorie 10,5 (MD+), jejichž hlavní výhodou oproti doposud v Praze provozovaným midibusům je 100% nízkopodlažnost a troje dveře.

3.3.4.3 Terminály, obratiště

V neustále více zastavěném městském prostoru se problémem stává ukončení autobusových linek. V místech terminálů vzniká mnohdy nová výstavba, která zde neumožňuje tyto autobusy nadále ukončovat či to umožňuje pouze v omezené míře. V současné době se to týká zejména **přestupního uzlu Palmovka a terminálu Na Knížecí**. Problémové je též obracení autobusů v zastávkách **Avia Letňany, resp. Krausova** z hlediska chybějícího obratiště v oblasti severních Letňan. Pro podobné lokality je nutné hledat východisko, kde linky dotčené těmito případy ukončit, a v návaznosti na případné zrušení některých ploch, či nedostatečnou kapacitu ploch stávajících, vytvořit plochy nové. Částečně lze tuto problematiku řešit využíváním protějších konečných zastávek, což je však možné pouze na některých linkách, neboť

značná část linek má tento problém na obou koncích. Dále je nutné v koncové zastávce vždy ponechat alespoň několikaminutový pobyt pro vyrovnání případného zpoždění. Mnohdy je tak řešením pouze komplexnější úprava linkového vedení spočívající v eliminaci nutnosti odstavů v dané lokalitě. V souvislosti s dopravními opatřeními bude muset dojít k několika úpravám tak, aby případná problematická místa splňovala požadavky na bezpečný provoz.

3.3.5 Přívozy



Průběžně bude vyhodnocován provoz linek přívozů, a to zejména z pohledu rozsahu provozu (zejména v letní sezóně je poptávka po prodloužení večerního provozu) a parametrů plavidel (kapacita, zkrácení odbavovacích časů).

Velmi důležitá je postupná obnova plavidlového parku pro zajištění bezbariérovosti (alespoň mezi molem a plavidlem), odpovídajícího uspořádání pro potřebnou kapacitu a tím současně zkrácení odbavovacích časů. V minulých letech se podařilo nasadit bezbariérově přístupná plavidla již na všechny linky přívozů, čímž je výrazně usnadněn nástup pro cestující s kočárkem nebo s jízdním kolem.

Pro dosažení vyššího významu a zdůraznění přítomnosti přívozů je připravován projekt úprav přístavišť a přístupových cest k nim včetně výraznějšího systému navigace k přívozům či při přestupu z/na ostatní linky PID.



Přístaviště Nádraží Modřany [linka P6].

V roce 2017 se podařilo integrovat i první částečně mimopražský přívoz mezi Kazínem a Černošicemi [linka P4].

3.3.6 Lanovky



V případě lanové dráhy na Petřín budou prověřeny přepravní potřeby a provozní podmínky dřívějšího zahájení provozu (v pracovní dny cca v 6:30, ostatní provozní dny cca v 8:00), případně i pozdější ukončení provozu (cca 0:30). Došlo by tak ke zvýšení atraktivity lanové dráhy pro obsluhu oblasti Strahova (vysokoškolské koleje, nová bytová zástavba). Případná realizace závisí především na finančních možnostech.

3.3.7 Specializovaná přeprava osob se sníženou schopností pohybu



Základem integrace zdravotně postižených do společnosti je rozšiřování přístupnosti linek Pražské integrované dopravy, a to zejména zvyšováním počtu spojů zajišťovaných nízkopodlažními vozidly, úpravami zastávek pro snadný přístup do vozidel a zřizováním bezbariérových přístupů do stanic metra i železnice. Pro obsluhu zdravotnických a sociálních zařízení, úřadů a dalších lokálních cílů jsou provozovány doplňkové minibusové či midibusové linky.



Osoby se sníženou schopností pohybu mohou při cestování Pražskou integrovanou dopravou využít spoje běžných linek zajišťovanými nízkopodlažními vozidly. Nové autobusy pořizované pro PID jsou výhradně nízkopodlažní.

Z ekonomických a sociálně-integračních důvodů je tento postup nejvhodnější jako základ pro přepravu všech skupin cestujících. Pro cestující s komplikovanějšími omezeními jsou pak určeny další dopravní služby nadstandardního charakteru – zvláštní autobusové linky, mikrobusevé přepravy na objednání a služba osobní asistence ve veřejné dopravě.

3.3.7.1 Zvláštní autobusové linky

Pro přepravu osob se sníženou pohyblivostí je provozována zvláštní linka (v provozu v pracovní dny, základní interval cca 2,5 hodiny).

Linka zajišťuje dopravní obsluhu významných cílů pro osoby se sníženou schopností pohybu (bezbariérové domy, zdravotnická zařízení, Jedličkův ústav a škola apod.). Provoz linky zajišťují dva speciálně upravené kapacitní autobusy Iveco Crossway.

3.3.7.2 Mikrobusy na objednání (s asistencí/s pomocí)

Pro přepravu osob se zhoršenou pohyblivostí (držitele průkazů ZTP a ZTP/P) je provozován 24 hodin denně systém mikrobusů na objednání, a to ve dvou režimech – s asistencí (pouze v souvislosti s přepravou) a s pomocí (ze zdrojového objektu, během přepravy, až do cílového objektu). Cílem služby je zvýšit nabízenou kapacitu a dostupnost přepravy i cestujícím s postižením a tím zlepšit podmínky pro jejich setrvání v přirozeném prostředí vlastního domova.

Služba je určena pro osoby s těžkým zdravotním postižením, držitele průkazů ZTP, ZTP/P, s trvalým bydlištěm v hl. m. Praze nebo ve vybraných obcích Středočeského kraje (1. vnější tarifní pásmo), včetně jedné osoby zajišťující doprovod držitele těchto průkazů.

3.4 Preferenční opatření



Preferenční opatření jsou základním nástrojem na straně infrastruktury pro zajištění atraktivní cestovní rychlosti a spolehlivosti v provozu tramvají a autobusů (příp. trolejbusů).



Provozu BUS na tramvajovém pásu ve Vršovické ulici.



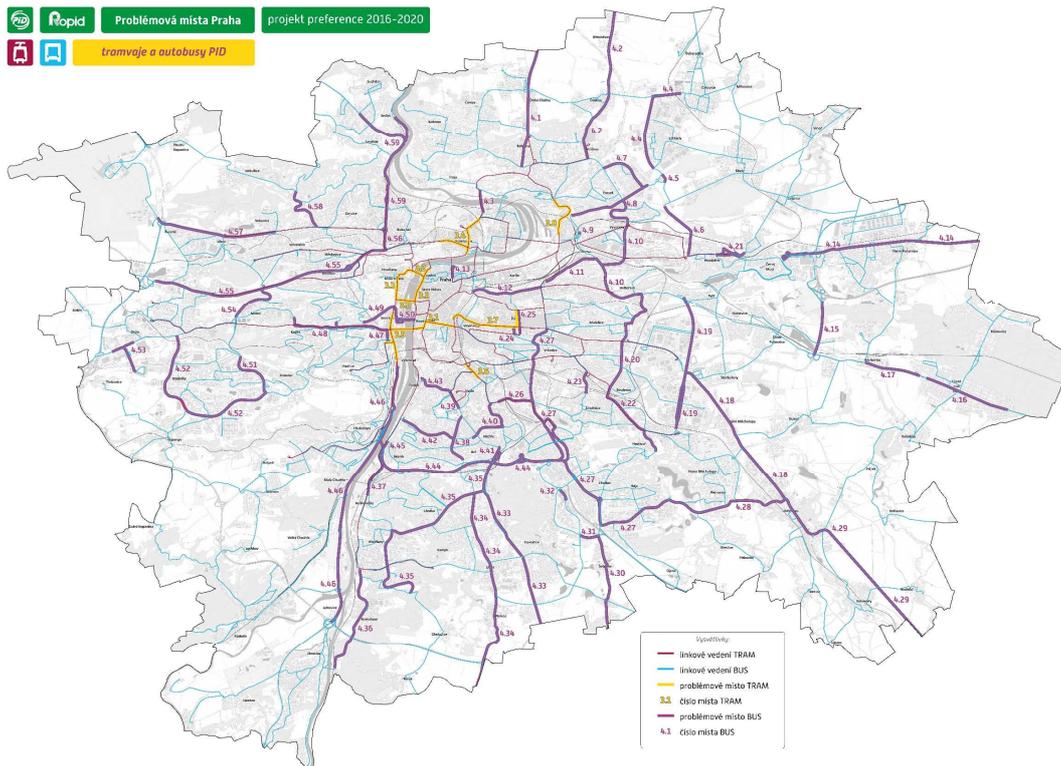
Vyhrazený jízdní pruh pro autobusy v Bělocerkevské ulici.

Základním cílem preference veřejné dopravy je zvýšení plynulosti provozu vozidel VHD a odstranění nepříznivých vlivů IAD na provoz VHD za účelem:

- zvýšení reálné cestovní rychlosti (zkrácení jízdních dob);
- zlepšení spolehlivosti VHD (dodržování nejen stávajícího, ale i „rychlejšího“ jízdního řádu);
- snížení počtu vypravených vozidel a potřebného počtu řidičů (celkové zrychlení oběhů), a tedy vyšší ekonomické efektivity provozu;
- vyšší energetické efektivity provozu (úspory elektrické energie a pohonných hmot), včetně souvisejících ekologických přínosů (snížení emisí, hluku a vibrační vlivem odstranění zbytečných zastavení a rozjezdů vozidel).

Cíl zřizování preference veřejné dopravy je zakotven jak ve → Strategickém plánu hl. m. Prahy prostřednictvím cíle 1.5.A3 i v dokumentu → P+ Dopravní politika, ve kterém preference veřejné dopravy figuruje jednak jako prioritní osa A „Preferování veřejné dopravy a rozvoj kolejové dopravy“ a jednak jako jeden z klíčových nástrojů dopravy politiky „[14] Preference VHD (TRAM i BUS) v uliční síti“. Dopravní politika hl. m. Prahy prostřednictvím těchto dokumentů definuje vysokou důležitost realizace preferenčních opatření.

Vlastní koncepci aplikace preferenčních opatření pro tramvaje a autobusy PID obsahuje dokument → Projekt preference – Celoměstský projekt preference městské hromadné dopravy v Praze v letech 2016 – 2020, který byl schválen Usnesením RHMP č. 2351 ze dne 26. 9. 2017. Tento dokument kromě základních dopravně inženýrských zásad obsahuje analytickou část s definicí problémových úseků z hlediska cestovní rychlosti a spolehlivosti provozu tramvají a autobusů určené k prioritnímu řešení v daném období.



Problémová místa z hlediska cestovní rychlosti a spolehlivosti tramvajové a autobusové dopravy PID na území HMP.

Součástí výše zmíněného koncepčního dokumentu jsou i → Zásady realizace preferenčních opatření pro autobusy VHD, jejichž dodržování ze strany projektantů, odborů MHMP i městských organizací povede k žádoucímu sjednocení dopravního režimu a standardizaci provedení dopravního značení v souvislosti s preferenčními opatřeními pro autobusy PID.

Na schválení koncepčního dokumentu by měl, ve spolupráci s příslušnými odbory MHMP a dalšími městskými organizacemi, navázat realizační program, který by postupně a systematicky řešil vytipovaná problémová místa.

Financování preferenčních opatření do příštích let je uvažováno nejen z rozpočtu města, ale i za pomoci Operačního programu Praha – pól růstu ČR.

3.4.1 Preferenční opatření k realizaci do roku 2020

Mezi konkrétní opatření, která by měla být v letech 2018 - 2020 realizována, patří zejména zřízení vyhrazených jízdních pruhů pro autobusy v ulicích **Ďáblická, Vídeňská, Starokolínská, Českobrodská, Modřanská** či **Libušská**, vždy ve směru do centra v reakci na silnou dopravu během ranní přepravní špičky. Mezi další uvažované lokality patří ulice Střelničná u stanice metra Ládví, ulice Plzeňská mezi zastávkami Krematorium Motol a Hlušičkova, ulice Jeremiášova směrem k Plzeňské, Bělohorská od Patočkovy k Tomanově, Kukulova směrem k Vypichu či Pražský okruh mezi dálnicí D11 a sjezdem na Běchovice. Bude snahou prodloužit stávající vyhrazené jízdní pruhy v ulicích Strakonické, Vysočanské, Plzeňské, Kamýcké, Lhotecké, Hornátecké či v ulici Jugoslávských partyzánů. Úpravy směřující k lepší funkčnosti a vyšší respektovanosti vyhrazených jízdních pruhů se připravují v ulicích Ke Krči či v Kukulově.

Realizace jednotlivých opatření bude záviset zejména na možnostech projednání s dotčenými orgány státní správy. I nadále přitom budou monitorovány a vyhodnocovány dopady stávajících opatření na provoz veřejné hromadné dopravy i individuální dopravy.

3.4.2 Další rozvoj preferenčních opatření

V období platnosti tohoto Plánu i následného výhledového období se předpokládá příprava a realizace zejména následujících opatření, které vzejdou z → P+ Dopravní politiky, nástroje [14] „Preference VHD (TRAM i BUS) v uliční síti“ (viz výše). Jedná se například o:

Program zvýšení plynulosti provozu tramvají

Koncepční zásady pro řešení tramvajových tratí, rekonstrukce i novostavby. Cílem opatření je zajistit optimální stav tramvajové sítě z hlediska plynulosti, ale také výkonnosti, bezpečnosti, provozní rychlosti a provozních nákladů a tramvajové dopravy ve městě. Součástí opatření nejsou klasická preferenční opatření (SSZ, oddělovací tvarovky). Především se jedná o:

- *úprava dopravního značení – přednosti,*
- *úprava dopravního značení – rychlosti,*
- *zvýšení rychlosti jízdy přes výhybky a křížení,*
- *zvýšení rychlosti na zvýšených tramvajových tělesech,*
- *zvýšení rychlosti na samostatně vedených tratích,*
- *odstraňování zón s nočním omezením rychlosti,*
- *redukci přejezdů a navazující opatření v organizaci dopravy,*
- *optimalizace hustoty zastávek,*
- *optimalizace délek zastávek,*
- *misy / vídeňské zastávky.*

Doplnění preference tramvají na SSZ s detekcí

Dovybavení světelných signalizačních zařízení, která jsou opatřena HW pro detekci tramvají, SW s preferencí tramvajové dopravy. V některých případech může být vhodná i současná úprava HW.

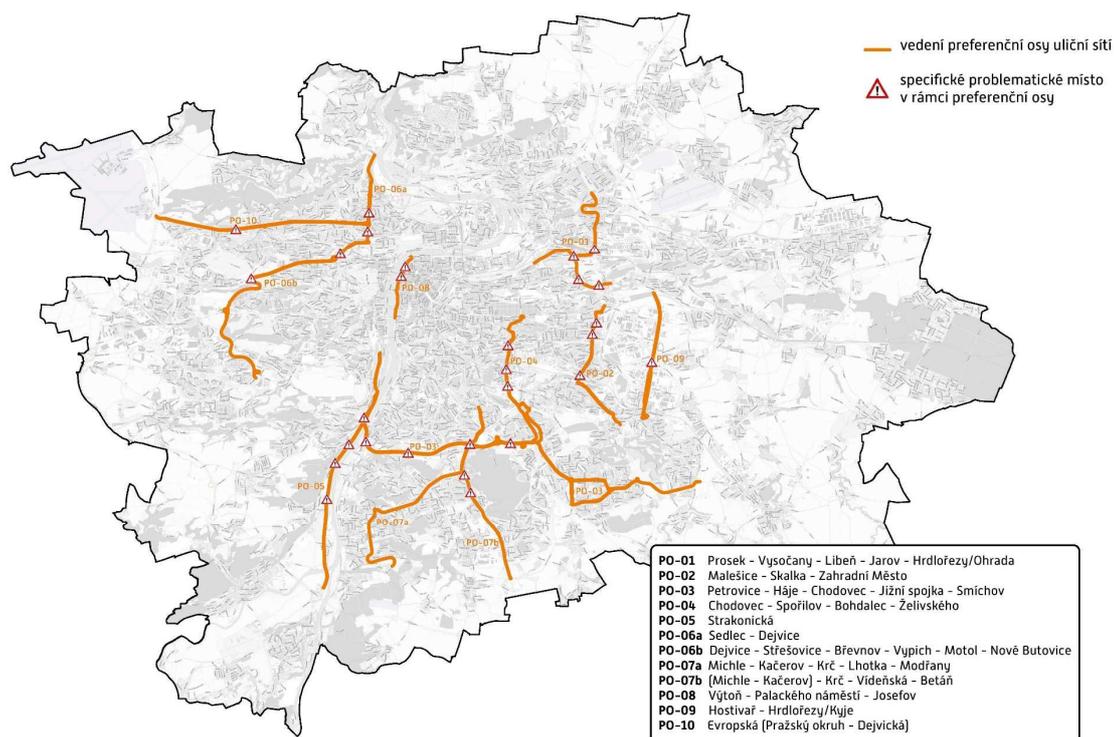
Preferenční osy VHD v Praze

Předmětem opatření je realizace komplexních preferenčních opatření (efektivní kombinace prostorových opatření a preference na SSZ, respektive související řízení dopravního proudu) v ucelených úsecích sítě VHD v Praze za účelem výrazného zvýšení cestovní rychlosti

a spolehlivosti veřejné dopravy (atraktivita VHD pro cestující), eliminace negativního vlivu automobilové dopravy na provoz VHD a zvýšení ekonomické a energetické efektivity jejího provozu. Součástí opatření budou i úpravy zastávek VHD.

Opatření zahrnuje realizaci následujících preferenčních os:

- preferenční osa PO-01: Prosek – Vysočany – Libeň – Jarov – Hrdlořezy/Ohrada,
- preferenční osa PO-02: Malešice – Skalka – Zahradní Město,
- preferenční osa PO-03: Petrovice – Háje – Chodovec – Jižní Spojka – Smíchov,
- preferenční osa PO-04: Spořilov – Vršovice – Želivského,
- preferenční osa PO-05: Strakonická,
- preferenční osa PO-06a: Sedlec – Podbaba – Dejvice,
- preferenční osa PO-06b: Dejvice – Střešovice – Břevnov – Vypich – Motol – Nové Butovice,
- preferenční osa PO-07a: Kačerov – Krč – Lhotka – Modřany,
- preferenční osa PO-07b: Videňská,
- preferenční osa PO-08: Palackého náměstí – Josefov,
- preferenční osa PO-09: Hostivař – Kyje/Hrdlořezy,
- preferenční osa PO-10: Ruzyně – Veleslavín – Dejvice.



Schematická mapa preferenčních os na území HMP.

Preference BUS na křižovatkách SSZ

Plošné vybavení všech křižovatek řízených SSZ na území HMP s provozem BUS systémem detekce vozidla před křižovatkou a nasazení signálních programů, které reálně a efektivně udělují prioritu průjezdu vozidel VHD křižovatkou. Součástí opatření je i postupné prověření systému preference BUS na stávajících SSZ v síti BUS na území HMP, a to jak systému detekce, tak aktualizace/vyladění signálních programů pro poskytování větší priority průjezdu VHD. Součástí opatření může být i prioritizace tohoto opatření dle významu SSZ pro provoz veřejné dopravy.

Doplnění preference BUS na SSZ s detekcí

V roce 2015 bylo vybaveno cca 100 SSZ detekcí BUS. Tato detekce není dosud zavedena na vstup do řadiče (předpoklad) a nejsou upravena ani DRŘ. Preference tedy nefunguje, přestože SSZ jsou vybavena potřebnou technologií. Opatřením je dosaženo zprovoznění zařízení a úpravy dopravního řešení pro zřízení preference BUS.

V rámci výhledového období se bude rovněž třeba soustředit na následující oblasti:

- Kromě pokračování instalace technologie pro preferenci autobusů a tramvají na nově realizovaných či obnovovaných SSZ budou rozšiřovány i **telematické technologie** umožňující vyhodnocování pohybu vozidel VHD v rámci celé sítě. Na základě těchto technologií lze například aplikovat systémy aktivní dynamické preference vozidel VHD, které udělují prioritu vozidlu veřejné dopravy na základě vyhodnocení shody jeho pohybu s jízdním řádem či na základě celkové provozní situace na dané lince.
- Dle potřeby a možností bude v souladu s článkem 4.1.7 ČSN 73 6110 pokračováno v aplikaci opatření k **oddělení veřejné dopravy od dopravy individuální**. Jedná se zejména o rozšiřování rozsahu vyhrazených jízdních pruhů pro autobusy, úseků s provozem autobusů na tramvajovém pásu, aplikaci tzv. systémové přednosti v jízdě a prvků fyzického oddělení prostoru pro prostředky veřejné dopravy od prostoru pro ostatní účastníky silničního provozu.
- V rámci preference autobusů MHD bude pokračováno ve snaze o **standardizaci preferenčních opatření** a souvisejícího dopravního značení, respektive ve snaze o důsledné dodržování a uplatňování → **Zásad navrhování a realizace preferenčních opatření pro autobusy VHD** (které byly schváleny RHMP společně s dokumentem Projekt preference – Celoměstský projekt preference městské hromadné dopravy v Praze v letech 2016–2020). V této souvislosti budou průběžně vyhodnocována opatření, která byla aplikována v minulých letech a v návaznosti na toto vyhodnocení budou navrhovány případné úpravy.
- Je žádoucí **diskutovat a navrhovat potřebné změny právních i technických norem** za účelem snazšího navrhování preferenčních opatření, respektive umožnění navrhování progresivních preferenčních opatření, která jsou běžná v zahraničí, ale v českých podmínkách jsou obtížně projednatelná.
- Cílem je také vyvinout metodu systematického a objektivního hodnocení kvality provozu veřejné dopravy a její následnou aplikaci jako podkladu pro definici problémových míst.
- Je třeba definovat **požadavky na úseky provozu autobusů VHD na tramvajovém pásu a sdružené zastávky** jako podklad pro případné rekonstrukce těchto tratí (otevřený kolejový svršek/pojízditelné tramvajové těleso) a zastávek.

V návaznosti na postupné zprovoznění nadřazeného komunikačního systému (Pražský okruh, Městský okruh, radiály) bude zvyšována míra preference veřejné dopravy na klíčových místech

městské komunikační sítě, kde doposud dostatečná míra preference zajištěna není (např. oblast náměstí I. P. Pavlova, ul. Evropská a Smíchovský okruh). **Preferenční opatření v těchto místech musí být nedílnou součástí opatření navazující na zprovoznění příslušného úseku nadřazeného komunikačního systému.** Požadavky na preferenci budou vznášeny i při projednávání studií a projektových dokumentací výstavby či rekonstrukcí úseků městské komunikační sítě.

Vzhledem k **nárůstu intenzit v okrajových částech Prahy** je třeba se více zaměřovat také na zavádění preference v těchto oblastech, na dopravně zatížených radiálách a tangencích s provozem prostředků VHD v rámci komunikační sítě města a ve spolupráci se Středočeským krajem i v úsecích přes hranici obou krajů. Tím je myšleno jak zavádění priority průjezdu na SSZ, které využívají i příměstské linky řady 300 i pro tyto linky, tak realizaci prostorových preferenčních opatření.

Realizace jednotlivých opatření závisí zejména na projednání těchto opatření s dotčenými orgány státní správy.

Ve výhledovém období bude docházet k častější realizaci **sdužených zastávek** a autobusových zastávek ve (vyhrazených) jízdních pružích (na rozdíl od umístění v zálivu vždy zajišťují bezproblémový odjezd ze zastávky a mohou přispět k plynulejšímu průjezdu následného úseku, mohou vytvořit podmínky pro vhodnější pěší vazby). Pozornost bude věnována i stavebnímu provedení a přístupu na zastávky zejména tramvajové dopravy.

3.5 Podmínky pro multimodální cestování

Veřejná doprava nikdy nemůže nabídnout spojení mezi jakýmkoliv dvěma místy tak jako individuální doprava. Kvalitu systému veřejné dopravy je proto nutné vnímat nejen v souvislosti s kvalitou konkrétních spojů, ale v souvislostech celé cesty uživatele veřejné dopravy a vytvářet dobré podmínky pro multimodální cestování (tj. zahrnující použití více druhů dopravy). To znamená:

- zajistit **kvalitní přestupní vazby** – rychlé, krátké a ideálně s online informacemi o návazných spojkách;
- nabídnout uživatelům veřejné dopravy **komfort z hlediska přístupu na zastávky a pobytu na nich** (bezpečný a pohodlný přístup, ochrana před povětrnostními vlivy, online informace o odjezdech spojů);
- zřizovat **parkoviště pro prostředky individuální dopravy** (P+R, K+R, B+R).

Jedná se tedy vesměs o opatření na straně infrastruktury, k jejichž realizaci může z velké části organizace ROPID přispět pouze nepřímo, neboť není vlastníkem ani správcem infrastruktury.

3.5.1 Přestupní body

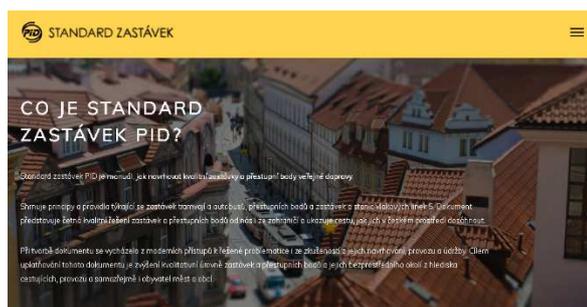


Pro zkvalitňování funkce veřejné dopravy a zvyšování její konkurenceschopnosti je nutné v souladu s → P+ Dopravní politikou nadále zlepšovat podmínky pro cestující v přestupních uzlech, a to již při přípravě projektové dokumentace novostaveb i rekonstrukcí. Jedná se zejména o zkracování přestupních vazeb (v délkovém i časovém rozměru) a jejich co nejmenší míra bariérovosti (v rozměru pater, obrub, křížení ostatních komunikací). Důležitým prvkem přestupních uzlů je také intuitivní informační a navigační systém.

Problematické přestupních uzlů a zastávek, jejich návrhu, výstavbě a vybavení se věnuje koncepční dokument → Standard zastávek PID.



Přestupní uzel Anděl (metro-tramvaje-autobusy).



Standard zastávek PID je dostupný odborné i široké veřejnosti na webu standardzastavek.pid.cz

Zejména u železniční dopravy je žádoucí zlepšovat její návaznosti na ostatní druhy dopravy. **Velké rezervy jsou zejména v provedení a umístění zastávek povrchové dopravy a v navigaci k zastávkám železnice.** Pokud to místní podmínky umožňují, je vhodné budovat přestupní body tak, aby byl zajištěn přestup „hrana – hrana“, tzn. na jedné straně nástupiště cestující vystoupí např. z autobusu a naproti na nástupišti nastoupí do vlaku. Při vytvoření takových podmínek pro přestup je možné minimalizovat dobu čekání při přestupu (max. 5 minut).

3.5.1.1 Plánované nové přestupní body u železničních zastávek v Praze

- **Výtoň** – zřízení nové železniční zastávky pro linku S7 ve vazbě na tramvajové zastávky Výtoň, zastávka by částečně nahradila v minulosti zrušenou zastávku Praha-Vyšehrad, a to včetně lepší návaznosti na tramvaje.
- **Nádraží Zahradní Město** – v rámci rekonstrukce koridoru železniční tratě 221 a výstavby nové železniční zastávky Praha-Zahradní Město vznik nového přestupního uzlu, výrazné zlepšení dostupnosti linky S9, realizace 2018 – 2020.
- **Slavia/Eden** – v rámci rekonstrukce koridoru železniční tratě 221 a výstavby nové železniční zastávky Praha-Eden vznik nového přestupního uzlu, výrazné zlepšení dostupnosti linky S9, realizace 2018 – 2020.
- **Rajská zahrada** – projektově zpracovaná zastávka Praha-Rajská zahrada v přímé (a stavebně připravené) návaznosti na stanici metra by výrazně zlepšila návaznost vlaků na železniční trati 231 s metrem a autobusy a současně zlepšila dostupnost linek S2 a S20 pro oblast sídliště Černého Mostu; stavba zastávky bude součástí realizace stavby „Optimalizace traťového úseku Mstětice (mimo) – Praha-Vysočany (včetně)“.

3.5.1.2 Další přestupní body prioritně určené k řešení

U dalších železničních zastávek či stanic je nutné zlepšit podmínky pro přestupy (především **zkrácením přestupních vzdáleností**) – například (seřazeno abecedně):

- **Nádraží Podbaba** (špatná navigace na železniční zastávku),
- **Nádraží Horní Měcholupy** (dlouhý a neintuitivní přestup na autobus),
- **Nádraží Klánovice** (zejména parametry obratišť a zastávek),
- **Nádraží Kyje** (zastávka pro linky projíždějící Broumarskou ulicí),
- **Nádraží Radotín** (optimalizace terminálů a přístupů z nástupišť),
- **Nádraží Modřany** (dlouhá přestupní vzdálenost);
- **Vltavská** (zachování krátkého přestupu metro-vlak po ukončení výlukové činnosti).

ROPID se v roce 2016 účastnil projektu IPR Praha „Veřejný prostor a jeho potenciál u stanic metra“, v rámci něhož byly pracovní skupinou vytipovány stanice metra s nevhodně řešenými přestupními vazbami – řešil se veřejný prostor navazující na vstupy do metra, nikoli přímo samotná stavba stanice. Celkem bylo takto vyhodnoceno 25 stanic metra, z čehož 10 bylo vybráno na základě hodnotícího mechanismu jako prioritní (v závorce uvedeny hlavní nedostatky):

Trasa A

- **Želivského** (chybí povrchové vazby, přestup se zacházkami, nepřehledné),
- **Dejvická** (rozlehlý a pro náhodné cestující nepřehledný přestupní bod),

Trasa B

- **Zličín** (nevhodně umístěné odstavky autobusů, přestup na městské autobusy dlouhý),
- **Smíchovské nádraží** (nepřehledný a zanedbaný prostor, nevhodný přestup na městské autobusy),
- **Karlovo náměstí** (chybějící povrchové vazby),
- **Palmovka** (rozlehlý a pro náhodné cestující nepřehledný přestupní bod, nejsou sjednoceny nástupy pro společný směr),

Trasa C

- **Opatov** (chybí povrchové pěší vazby pro přestup mezi autobusy),
- **Kačerov** (celkově neatraktivní přestupní bod, přestup na vlak tzv. se ztraceným spádem),
- **Pražského povstání** (dlouhé přestupní vazby, zastávky tramvají a autobusů nesjednocené),
- **Florenc** (rozlehlý a pro náhodné cestující nepřehledný přestupní bod).

Potřebné je řešit též umístění tramvajových a autobusových zastávek pro zlepšení přestupních vazeb, **sjednocení nástupu pro společný směr** a kvalitní obsluhu území – jedná se např. o:

- uzel zastávek **Strossmayerovo náměstí**,
- uzel zastávek **Újezd**.

3.5.2 Pěší doprava



I v následujících letech bude postupně a průběžně docházet ke zlepšování bezbariérové přístupnosti stanic a zastávek PID, a to zejména v rámci investičních akcí DPP, TSK, Odbor strategických investic MHMP. Další zlepšení je dosahováno v rámci výstavby a rekonstrukcí světelných signalizačních zařízení či při úpravách dopravního režimu v rámci zvyšování bezpečnosti chodců (zkracování přechodů pro chodce zejména zřizováním dělicích ostrůvků). Tématu přístupů na zastávky veřejné dopravy se také věnuje výše zmíněný → Standard zastávek PID.

3.5.3 Vazby s individuální dopravou – P+R, K+R, B+R



Pro rozšíření systému P+R / B+R ve spádovém území pražské aglomerace je nutné změnit vžitou definici P+R jako „parkoviště se závorou a ostrahou“ na obecnější formu záchytného parkoviště pro střednědobé každodenní odstavení vozidla v ideální vazbě na veřejnou dopravu.

Ve spolupráci s TSK jsou sledovány možnosti rozšíření kapacit parkovišť P+R na území Prahy. V rámci započatí spolupráce se Středočeským krajem a vznikajícího společného integrovaného systému Prahy a Středočeského kraje **bude nastavena koncepce budování parkovišť systému P+R u železničních stanic** – obce budou podporovány, aby zahrnovaly tato parkoviště do svých investičních plánů. Součástí koncepce parkovišť systému P+R u spádových železničních stanic bude i rekonstrukce nebo výstavba příslušného přestupního terminálu. Pro financování výstavby P+R ve Středočeském kraji budou využity připravované evropské dotace z programu „Integrované teritoriální investice (ITI)“ v rámci tzv. pražské metropolitní oblasti.

B+R by měly být umísťována s ohledem na omezenější dojezdovou vzdálenost jízdního kola u všech potenciálně vhodných zdrojů veřejné dopravy (tedy především kolejové). Výhodou jsou menší prostorové, stavební, finanční i provozní nároky. Parkoviště B+R by měla být kapacitní, zastřešená, zabezpečená (konstrukcí, uzamčením, kamerami apod.) a hlavně bezplatná. Účelem systematického budování parkovišť B+R je zrovnoprávnění cyklistické dopravy. Smyslem je umožnit obyvatelům využívat k dojezdu na nádraží i jízdní kola a do systému integrované dopravy tak **zařadit cyklistiku jako plnohodnotnou dopravní alternativu**. V současnosti je využívání jízdních kol a jejich každodenní uschování na nádraží paradoxně nejdražším druhem dopravy, neboť cena železniční úschovny je vysoká a navíc úschovny jsou často časově i kapacitně omezeny. Jako vzor pro vybudování úschovny kol budou mnohé příklady spolehlivě funkčních úschoven u německých či švýcarských železnic. Cílem je vytvořit moderní a přiměřeně zabezpečené zázemí pro cyklisty.

3.5.4 Přeprava jízdních kol v prostředcích PID



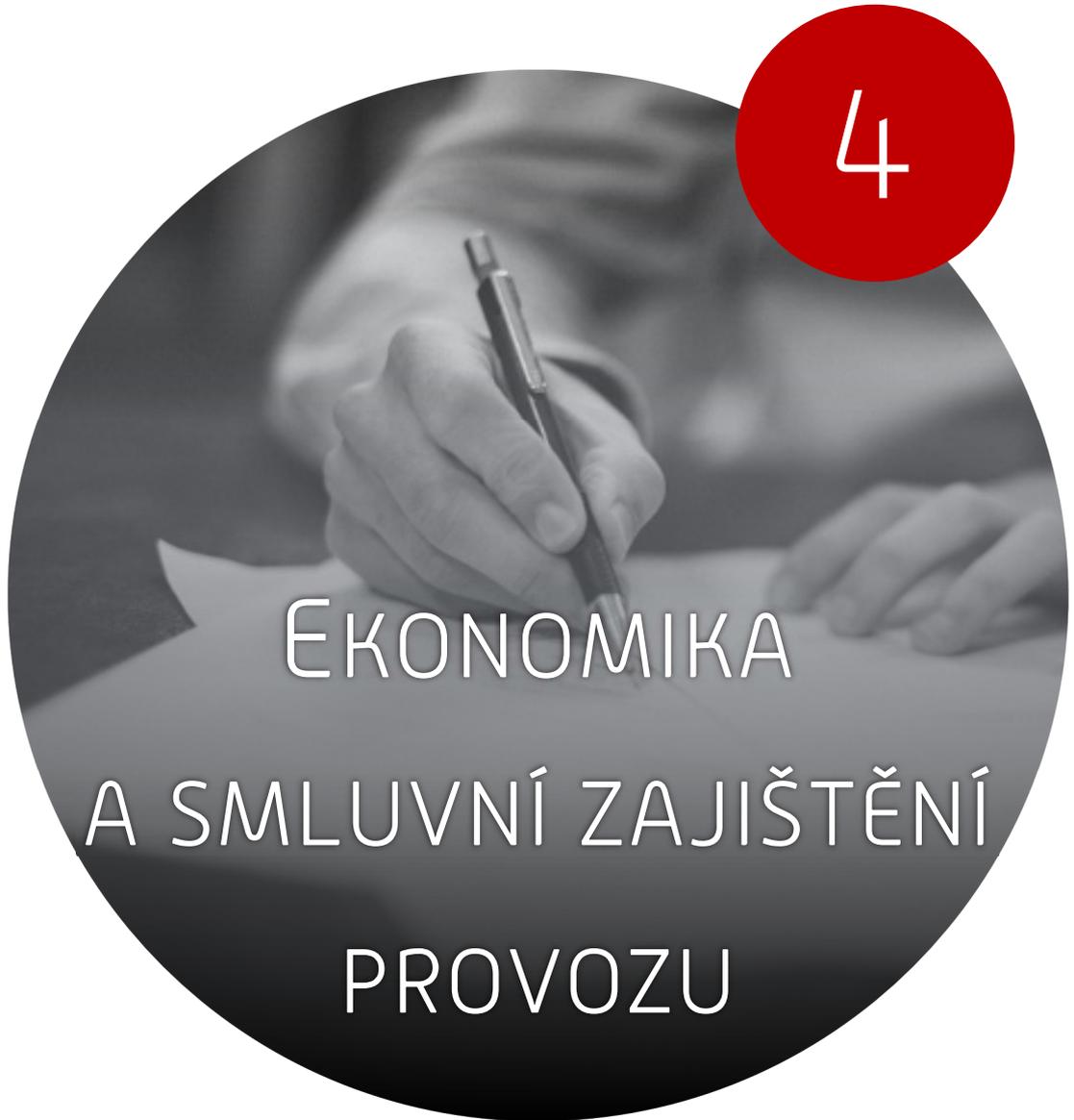
Pro zlepšování podmínek přepravy jízdních kol je nutné sledovat vnitřní konstrukci vozidel veřejné dopravy, aby místa či prostory pro jízdní kola určené vyhovovaly svými rozměry, provedením, zřetelným označením a dle možností i vnitřním vybavením (úchyty, upevňovací pásy, příp. sklopná sedadla pro multifunkčnost vymezeného prostoru).

Na základě poznatků z provozu je ke zvážení další úprava období s povolením přepravy jízdních kol v tramvajích (nyní zakázána v pracovní dny 14:00 – 19:00) tak, aby byla lépe zajištěna přeprava jízdních kol do výše položených částí města i v návratovém období.

V rekreační (především příměstské) dopravě je žádoucí sledovat možnosti zlepšení pokrytí území vzdálenějšího od vhodných železničních tratí. Toho lze dosáhnout zejména umožněním přepravy jízdních kol na vybraných autobusových trasách např. použitím držáků na zádi autobusů (pilotní provoz na lince 147), speciálními cyklovleky, případně i provozováním cyklobusů. S ohledem na poptávku je ke zvážení zkušební provoz např. v rámci letních posilových spojů s omezením zastávek pro nakládku / vykládku kol.

V případě výrazného zvyšování poptávky po přepravě kol, které by hrozilo zhoršením přepravních podmínek pro cestující, je jednou z možností zpoplatnění přepravy jízdního kola. Tento postup však může snížit atraktivitu multimodálního cestování, proto je vhodné sledovat pozitivnější způsoby řešení, zejména zlepšováním podmínek v rámci B+R či zavedení systému bikesharingu (ideálně tarifně navázaného na PID).





4

EKONOMIKA
A SMLUVNÍ ZAJIŠTĚNÍ
PROVOZU

Vývoj ekonomiky PID pro období od roku 2018 do roku 2022 bude určován několika základními faktory:

- s vývojem tržeb zejména v souvislosti s demografickým rozvojem území a v souvislosti se stoupající poptávkou po veřejných službách v přepravě cestujících,
- s cenovou politikou příslušných orgánů,
- s případnými sjednocovacími kroky ve vazbě k tarifu na území obou krajů společného IDS,
- s nadinflačním vývojem mzdové politiky ve vazbě na nastartovaný trend,
- s vývojem inflace (inflační cíl 2 % byl překročen již v průběhu roku 2017), a tím valorizace nákladů,
- s vlivem cen PHM a energií (současný relativně stabilní stav může být v souvislosti s geopolitickým vývojem narušen),
- s dopady výsledků veřejných soutěží (ve vazbě na předchozí vlivy – zejména vývoj mezd na trhu práce - nelze očekávat zvláště významné úspory),
- s téměř plně saturovanou kapacitou infrastruktury veřejné dopravy (propustnost tramvajových tratí, propustnost zabezpečovacího zařízení metra),
- s kritickým nedostatkem řidičů autobusů.

Zpracováním objednávky na rok 2018 byl definován prakticky konečný stav rozsahu objednávky veřejných služeb na území HMP ve vazbě na dokončenou integraci okolního území Středočeského kraje s dojezdem do HMP, dokončenou integraci železniční dopravy včetně velké části rychlíkového segmentu kolejové dopravy a vzhledem k vyčerpané kapacitě infrastruktury na území HMP (tramvajové tratě, metro a drážní kolejové dopravy) a ke kritickému nedostatku řidičů autobusů.

Koncem roku 2019 skončí smlouvy uzavřené dle zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě a smlouvy dle zákona č. 266/199 Sb., o dráhách (podle Nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70), které jsou v souladu s čl. 8 Nařízení č. 1370/2007 odst. 3. a taktéž skončí smlouva o veřejných službách o přepravě cestujících s vnitřním provozovatelem Dopravním podnikem hl. m. Prahy, a.s., která byla uzavřena již přímo podle Nařízení č. 1370/2007.

Stěžejními právními předpisy upravujícími v současné době otázku poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících jsou nařízení č. 1370/2007, zákon č. 194/2010 Sb. a ve vymezených případech též zákon č. 134/2016 Sb. (Zákon o zadávání veřejných zakázek). Všechny tyto právní předpisy přitom působí současně a je třeba je aplikovat ve vzájemné souvislosti.

K zajištění kontinuity veřejných služeb v přepravě cestujících v rámci PID po uplynutí stávající doby platnosti aktuálně uzavřených smluv s dopravci **případají v úvahu v zásadě tři hlavní cesty:**

- (1) **prodloužení těchto smluv**, za podmínek stanovených v Nařízení č. 1370/2007 (v podmínkách HMP z důvodu významných investic – v takovém případě je možné prodloužení smluv až o polovinu délky trvání původně uzavřené smlouvy)
- (2) **uzavření nových smluv přímým zadáním** v případech, že:
 - služby budou zadány tzv. vnitřnímu provozovateli¹
 - jedná se o služby malého rozsahu *de minimis*²
 - jedná se o služby ve „standardní“ drážní dopravě³
 - služby mají být zadány v mimořádné situaci⁴
- (3) **uzavření nových smluv na základě nabídkového řízení** podle zákona č. 194/2010 Sb., resp. zadávacího řízení podle zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek (dále jen „ZZVZ“) se zachováním notifikačních postupů stanovených zákonem 194/2010 Sb.

V případě přímého uzavření smlouvy s vnitřním provozovatelem, smlouvy na služby *de minimis* nebo smlouvy na služby v drážní dopravě je objednatel povinen splnit dvojí notifikační povinnost:

- (1) V souladu s ustanoveními čl. 7 odst. 2 a § 19 odst. 1 zákona č. 194/2010 Sb. je objednatel povinen **nejpozději jeden rok před přímým uzavřením smlouvy** zveřejnit v Úředním věstníku Evropské unie alespoň tyto informace:
 - název a adresa objednatele,
 - typ plánovaných smluv,
 - služby a oblasti, na něž se možné smlouvy vztahují.
- (2) V souladu s ustanovením § 19 odst. 2 zákona č. 194/2010 Sb. je objednatel povinen **nejpozději dva měsíce před uzavřením smlouvy** zveřejnit na své úřední desce a způsobem umožňujícím dálkový přístup oznámení o:
 - identifikačních údajích dopravce, s nímž má být smlouva uzavřena,
 - předpokládané průměrné roční hodnotě veřejných služeb nebo počtu kilometrů za rok,
 - předpokládaném rozsahu veřejných služeb.

¹ Čl. 5 odst. 2 nařízení č. 1370/2007 a § 18 písm. d) zákona č. 194/2010 Sb.

² Čl. 5 odst. 4 nařízení č. 1370/2007 a § 18 písm. c) zákona č. 194/2010 Sb.

³ Čl. 5 odst. 6 nařízení č. 1370/2007 a § 18 písm. a) zákona č. 194/2010 Sb.

⁴ Čl. 5 odst. 5 nařízení č. 1370/2007 a § 18 písm. b) ve spojení s § 22 zákona č. 194/2010 Sb.

Vzhledem k tomu, že HMP je 100% vlastníkem Dopravního podniku hl. m. Prahy, a.s., který je vnitřním provozovatelem, jsou pro smluvní zajištění po roce 2019 dvě cesty – prodloužení stávající smlouvy nebo přímé zadání. V současné době (prosinec 2017) probíhají jednání a odborné posudky, zda bude vhodnější prodloužení smlouvy nebo nově uzavřená smlouva na období 2020 až 2029. V případě nově uzavírané smlouvy by HMP muselo naplnit notifikační povinnost v Úředním věstníku EU a oznámit minimálně 12 měsíců před uzavřením smlouvy záměr uzavřít přímým zadáním smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících na území HMP (v pásmu P) na 120 měsíců v obdobném rozsahu jako je stávající smlouva. Nejméně dva měsíce před uzavřením smlouvy bude na úřední desce příslušného orgánu zveřejněno precizující oznámení v souladu s platnými právními předpisy.

Na území HMP je v systému PID provozováno cca 9,5 mil. km, které jsou objednávané u **jiných subjektů**, než je vnitřní provozovatel. Vypsání výběrových řízení je pozdrženo **přípravou multikanálového odbavovacího systému (MOS)**, tak aby objednatel mohl efektivně specifikovat zadávací podmínky včetně požadavků na odbavovací a informační systém ve vozidlech a nedošlo k dodatečným požadavkům na vybavení vozidel, které by musely být v zadávací dokumentaci vymíněny, avšak vedly by k prodražení objednaných služeb.

HMP má již v Úředním věstníku EU oznámeno několik termínů, k nimž zamýšlí uzavřít smlouvy na základě výběrového řízení na 120 měsíců a připravují se výběrová řízení na **svazky městských linek**. V souladu s § 10 odst. 3 zákona 194/2010 Sb. se svazky linek, které jsou připravovány do procesu výběrových řízení, sestavují tak, aby tvořily ucelené technické a provozní soubory a byly dopravně provázané s jinými veřejnými službami v přepravě cestujících. Z tohoto důvodu objednatel předpokládá též využít ujednání smlouvy o veřejných službách uzavřené mezi HMP a Dopravním podnikem hl. m. Prahy a.s., kde je ujednáno v čl. III., odst. 5., že pokud se objednatel rozhodne uzavřít smlouvu na veřejné služby v městské autobusové dopravě postupem podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 a tuto skutečnost písemně oznámí dopravci alespoň 12 měsíců před předpokládaným zahájením plnění na základě této nové smlouvy o veřejných službách, příslušný objem dopravních výkonů se nezohledňuje pro výpočet odchylky od předpokládaného objemu dopravních výkonů podle odstavce 3. tohoto článku (sjednaná odchylka činí +/- 5 %, pokud se smluvní strany nedohodnou jinak). Toto ustanovení vstoupilo v platnost 1. ledna 2013 s tím, že maximální výše dopravních výkonů autobusové trakce, které mohou být objednatelem ukončeny, nesmí překročit 5 % ročně.

Vzhledem k tomu, aby došlo k naplnění zákonného požadavku na soutěžení dopravně provázaných a ucelených technických a provozních souborů, budou do soutěžených výkonů zahrnuty i vybrané linky provozované vnitřním provozovatelem Dopravním podnikem hl. m. Praha, a.s. s využitím výše citovaného ujednání smlouvy. Na druhou stranu je třeba dodat, že projekt dopravní obslužnosti HMP počítá s rostoucími výkony včetně rozšíření provozu v sedlových hodinách a tím budou prakticky vytipované linky zahrnuté do soutěže nahrazeny vnitřnímu provozovateli nově objednávanými výkony, které povedou k vyšší efektivitě využití dopravních prostředků. V objednávce výkonů vnitřního provozovatele budou tak zohledněny nové výkony, které HMP potřebuje k zajištění své dopravní obslužnosti a převzaté výkony do soutěží budou tomuto dopravci nahrazeny v obdobném rozsahu.

Vzhledem k tomu, že se bude jednat o nadlimitní výběrová řízení, budou zadávací podmínky schvalovány v orgánech HMP. Na základě schválených dokumentů (např. Usnesení RHMP č. 2994 ze dne 8. 12. 2015 k integraci veřejné dopravy do jednoho společného IDS Prahy a Středočeského kraje) se předpokládá soutěžení brutto smluv ve veřejné autobusové dopravě už proto, že objednatel je tvůrcem a vyhlášovatelem tarifu a dopravce nemá na tarif prakticky vliv. Kvalita bude zahrnuta v ceně stanovením standardů kvality PID, proto nebude nutné nastavovat další kritéria hodnocení nabídek uchazečů kromě ceny. Bude tedy soutěžena cena dopravního výkonu a kompenzace bude stanovena na základě odečtu dosažených tržeb od nabídkové ceny (vynásobené počtem ujetých km).

Nově uzavřené smlouvy začnou být účinné nejdříve 6 měsíců od podpisu smlouvy, tak aby vítězný uchazeč měl možnost připravit vozový park, odbavovací systém a další standardy kvality tak, aby plně vyhověly požadavkům objednatele.

V současné době však HMP společně se Středočeským krajem řeší posouzení možnosti prodloužení smluv ve vazbě na strmě se rozšiřující poptávku. V případě, že by bylo rozhodnuto příslušnými orgány explicitně objednat investice do vozového parku (posílení kapacity provozu kloubovými autobusy) a investice spojené s novým odbavovacím systémem a tím nejefektivněji vyřešit kapacitní požadavky v Praze a okolí, jsou zpracovány dvě varianty připravovaných svazků do výběrových řízení.

Připravované svazky pro výběrová řízení:

- a) Varianta 1: nedojde k prodloužení stávajících smluv
Linky 110+257, 111+329, 113+331+333, 115, 129+241+318, 155+192+194, 161+312, 164, 165, 166, 174+301+352, 203+224, 208+240, 209, 210+211+212+391+484, 220, 221+223, 226+227, 228+229+325+364+366, 243
- b) Varianta 2: smlouvy na příměstské linky budou prodlouženy ve vazbě na investice do vozového parku (zvýšení kapacity kloubovými autobusy).

Přehled dopravních výkonů na území HMP:

Dopravní výkony DPP 2018 - 2022					
tis. vozkm	2018	2019	2020	2021	2022
Metro	58 248 tis. vozkm	60 780 tis. vozkm			
Tram + LD	58 071 tis. vozkm	59 745 tis. vozkm			
Bus	62 511 tis. vozkm	65 177 tis. vozkm			
CELKEM	178 830 tis. vozkm	185 702 tis. vozkm			
Ostatní dopravci - výkony 2018 - 2022					
tis. linkm	2018	2019	2020	2021	2022
Městské linky	8 134 tis. linkm	8 194 tis. linkm			
Příměstské linky na území HMP	12 641 tis. linkm	15 980 tis. linkm	16 030 tis. linkm	16 030 tis. linkm	16 030 tis. linkm
CELKEM	20 775 tis. linkm	24 174 tis. linkm	24 224 tis. linkm	24 224 tis. linkm	24 224 tis. linkm
Železniční doprava - výkony 2018 - 2022					
tis. vlkm	2018	2019	2020	2021	2022
CELKEM	5 380 tis. vlkm				
Přivozy - výkony 2018 - 2022					
tis. plavebních km	2018	2019	2020	2021	2022
CELKEM	45 tis. plavebních km				
CELKEM VÝKONY - území HMP	205 030 tis. km	215 301 tis. km	215 351 tis. km	215 351 tis. km	215 351 tis. km

Přehled kompenzací veřejných služeb v přepravě cestujících na území HMP:

Kompenzace v cenách roku 2018 (rok 2018 - schváleno v orgánech HMP):

tis. Kč	2018	2019	2020	2021	2022
DPP	14 265 076,2 tis. Kč	14 705 390,0 tis. Kč	14 688 862,4 tis. Kč	14 571 510,2 tis. Kč	14 365 610,3 tis. Kč
provozní	12 527 259,2 tis. Kč	12 825 938,0 tis. Kč	12 833 684,1 tis. Kč	12 833 684,1 tis. Kč	12 833 684,1 tis. Kč
PZ	1 737 817,0 tis. Kč	1 879 452,0 tis. Kč	1 855 178,3 tis. Kč	1 737 826,1 tis. Kč	1 531 926,2 tis. Kč
ostatní autobusová doprava	689 737,1 tis. Kč	695 477,1 tis. Kč	697 477,1 tis. Kč	697 477,1 tis. Kč	697 477,1 tis. Kč
železniční doprava	964 978,6 tis. Kč				
přivozy	17 521,5 tis. Kč				
Celkem	15 937 313,4 tis. Kč	16 383 367,2 tis. Kč	16 368 839,6 tis. Kč	16 251 487,4 tis. Kč	16 045 587,5 tis. Kč

Navýšení provozní kompenzace DPP 2019-2022 je pouze o variabilní náklady (Kč/vozkm roku 2018).

Přiměřený zisk u DPP v letech 2019-2022 - částky jsou vypočítány z aktuálního stavu majetku, pořízeného z dotace, v podrozvahové evidenci ke dni 29.11.2017.

V částkách kompenzací není zohledněna míra inflace, ani jiné vlivy - jen plán výkonů.

5

TARIF



5.1 Tarif

Integrovaný tarif má umožnit cestujícím na jednu jízdenku uskutečnit libovolnou cestu s přestupy mezi linkami a druhy dopravy bez ohledu na to, jaký dopravce plní přepravní smlouvu. Integrovaný přestupní tarif je nutnou podmínkou integrace všech druhů dopravy a optimalizace dopravních služeb. Cílem integrovaného tarifu je sjednocení tarifních podmínek v oddělených systémech veřejné dopravy, aby cestující mohli plnohodnotně využívat komplexní nabídku veřejné dopravy. Integrovaný přestupní tarif je základním předpokladem k omezení souběhů, a tím umožňuje efektivnější financování objednávaných veřejných služeb.

V souvislosti s budováním společného IDS na území Prahy a Středočeského kraje je klíčovým úkolem příprava jednotného tarifu včetně přepravních podmínek, které budou vyhovovat jak potřebám hlavního města Prahy, tak Středočeského kraje. Největším problémem bude zřejmě dosažení shody mezi objednateli na poskytovaných slevách a jejich rozsahu. Neméně významný je průběžný cíl maximálního zjednodušení tarifních a přepravních podmínek pro zvýšení srozumitelnosti a celkové použitelnosti systému pro všechny skupiny cestujících. Součástí koncepce tvorby tarifu musí být stanovení jednotných pravidel valorizace včetně časových bodů závazných pro oba kraje. Tyto kroky musí být prováděny oběma kraji současně a koordinovaně v souladu se schválenými dokumenty HMP (Usnesení RHMP č. 2994 ze dne 8. 12. 2015) a Středočeského kraje (Usnesení Rady kraje č. 011-45/2015/RK dne 21. 12. 2015).

Integrovaný tarif musí zohledňovat tato hlediska a musí mezi nimi najít vhodnou a přiměřenou rovnováhu:

- **přestupnost** (*cesta na jednu jízdenku napříč všemi dopravci i druhy dopravy*);
- **konkurenceschopnost** vůči individuální automobilové dopravě;
- **jednoduchost a přehlednost** pro cestující i pracovníky dopravce;
- **zajištění** požadovaného stupně **krytí nákladů** na dopravní obsluhu s ohledem na ekonomické možnosti objednatele;
- možnost vyhovění požadavku **na podporu zvýhodněného cestování ze vzdálenějších oblastí** Středočeského kraje (na území HMP „dojezdové úseky“);
- **cenové zvýhodnění pro cestující s předplatními jízdními doklady**;
- **minimální nároky** na odbavovací systém a na informování cestujících o tarifu (souvisí s jednoduchostí tarifu)
- **jednoduché odbavení bez zbytečného obtěžování uživatelů veřejné dopravy**
- **minimalizace rozdílů tarifní struktury v IDS** (v rámci původně rozdílných samosprávných rozhodnutí)
- **dlouhodobé cíle**
 - **sjednocení slev** (výše slev v Praze je nejvýznamnější a slevy jsou poskytovány nejširší skupině cestujících - 48 % cestujících na území HMP se přepravuje bezplatně nebo se slevou) - různé výše poskytovaných slev bude při sjednocení nutné dofinancovat v kompenzaci objednatelů, případně některé slevy korigovat
 - **analýza tarifních sazeb a úprava poměrů ceny mezi položkami** - jednotlivé jízdné vs. denní x denní vs. měsíční x měsíční vs. roční,
 - **revize a případně zrušení tarifních sazeb s velmi nízkým použitím**

5.2 Odbavovací systém

S rostoucí mírou integrace a propojením jednotlivých dopravců je naprosto nezbytnou nutností jednotný informační a odbavovací systém. V IDS dožívá odbavovací systém zaváděný od roku 1996 a rozvíjený zavedením off-line řešení elektronického záznamu o předplatním kuponu na čipové kartě.

V současnosti se připravuje nový moderní **Multikanálový odbavovací systém (MOS)**. Cílem je zavést on-line řešení, které umožní propojením ID identifikátoru (lítačky, platební karty apod.) s back-office (v něm uloženy jízdní doklady) rozšířit neomezeně distribuční síť. MOS jako otevřené řešení napomůže kompletní integraci obou krajů. Bez dokončeného řešení odbavovacího systému není možné přistoupit k nastavení podmínek budoucích smluv a definovat požadavky na koncová zařízení.

Kanály odbavení:

- Lítačka nebo jiná bezkontaktní čipová karta splňující bezpečnostní požadavky systému (např. partnerské karty In-karta, ISIC)
- Bankovní karta
- Aplikace
- Papírové jízdenky

Distribuce jednotných jízdenek a jejich předprodej po celém území nového společného IDS Prahy a Středočeského kraje musí být zajištěny tak, aby byly pro zákazníka – cestujícího co možná **nejjednodušší** a zároveň **příliš finančně nezatěžovaly** celý systém.

Nákup jízdních dokladů bude možný:

- v prodejním automatu (automat musí přijímat platební karty v ideálním případě i bankovky);
- u dopravců (v informačních kancelářích dopravce, u řidiče autobusu, u vlakového personálu, u vůdce plavidla);
- na železničních nádražích s obsluhou (spojeno zároveň s informační službou o IDS);
- prostřednictvím aplikace (např. v MHD);
- prostřednictvím e-shopu (bez další validace);
- u dalších smluvních prodejců (trafiky, pošty apod.).

6



KVALITA
SLUŽEB PID

Pražská integrovaná doprava (PID) musí být moderní integrovaný dopravní systém orientovaný na zákazníka založený na integraci různých druhů veřejné dopravy v jeden celek za účelem optimální dopravní obsluhy pokrytého území.

6.1 Kvalita veřejné dopravy z pohledu cestujícího

Vnímání atraktivity systému veřejné dopravy je kritérium do značné míry subjektivní. Přesto lze stanovit sedm základních oblastí, respektive požadavků, které musí být splněny, aby systém veřejné dopravy byl ze strany cestujícího vnímán jako atraktivní a kvalitní. Tyto oblasti jsou následující:



— jednotnost systému

Cestující necestuje s konkrétním dopravcem, ale cestuje systémem integrované dopravy. To je základním principem integrovaných dopravních systémů. Proto musí být zajištěna jednotná kvalita služby i jednotný vizuální styl všech vozidel i informačních materiálů a orientačních prvků v rámci celého systému. Jejich podobu určuje organizátor systému jako hlavní garant jednotnosti a kvality služby.

— cestovní rychlost

Cestující očekává, že bude mezi počátkem a cílem své cesty přepraven za přiměřenou akceptovatelnou dobu přiměřenou a akceptovatelnou rychlostí (která je v principu výhodnější než cesta automobilem). Přiměřená cestovní rychlost je proto jedním z hlavních kvalitativních požadavků na systém veřejné dopravy z pohledu cestujících a zásadně ovlivňuje jejich rozhodnutí využít pro cestu službu veřejné dopravy.

— spolehlivost provozu

Cestující očekává, že do cíle dojde včas nezávisle na vnějších okolnostech. Zde je potřeba brát v úvahu také skutečnost, že i relativně malé zpoždění je v případě cestování veřejnou dopravou citlivě vnímáno, protože na rozdíl od cestování osobním automobilem si cestující čas jízdy či čas příjezdu do cíle může jednoduše porovnat s jízdou v rámci pravidelného jízdního řádu – proto je přesnost provozu velmi důležitá i z tohoto „psychologického hlediska“.

— rozsah přepravní nabídky

Cestující očekává atraktivní četnost spojů a přiměřenou směrovou nabídku spojů, pochopitelně v závislosti na typu území a dopravního systému.

— kvalita vozidel

Cestující očekává soudobé moderní vozidlo, ve kterém se cítí bezpečně a komfortně. Čistota, pohodlný a bezbariérový nástup, pohodlné sedačky i teplotní pohoda musí být samozřejmostí. Ve vozidle cestující rovněž vyžaduje kvalitní relevantní informace. Jako jedním ze základních předpokladů kvalitního vozidla je i vybavení příslušnými technickými zařízeními, například pro zajištění bezproblémového průjezdu křižovatkami.

— kvalita zastávek a přestupních bodů

Cesta veřejnou dopravou nezačíná nástupem do vozidla, ale příchodem na zastávku. Kvalitní, uživatelsky příjemné a bezpečné provedení zastávek a přestupních bodů, včetně přístupu k nim, je jednou ze složek, která také významně ovlivňuje kvalitu systému veřejné dopravy a přirozeně vede k jejímu častějšímu využívání.

— kvalita informací

Cestující očekává kvalitní, relevantní a pravdivé informace v reálném čase, a to jak ve vozidle na zastávkách a stanicích. Zákazník je schopen systému veřejné dopravy „odpustit“ určitou míru nespolehlivosti způsobenou provozní situací či mimořádnou událostí, avšak pouze pokud je o ní kvalitně a ihned informován.

6.2 Řízení kvality služby PID

Organizátor PID je garantem kvality systému veřejné dopravy. Cestujícím však služby neposkytují zaměstnanci organizátora, ale zaměstnanci dopravců, kteří jsou organizátorem pro poskytování zasmluvněni. Řízení kvality služby a její jednotnost je proto **zajišťována systémem standardů PID**, kterými organizátor dopravcům a dalším subjektům předepisuje úroveň kvality služby tak, aby byla zajištěna její jednotnost v rámci celého systému PID.

Vzhledem k novému organizačnímu uspořádání Pražské integrované dopravy (viz kapitolu 2.3) budou všechny standardy kvality definovány a zpracovávány ve vzájemné spolupráci organizacemi ROPID (hl. m. Praha) a IDSK (Středočeský kraj).

6.2.1 Standardy kvality pro jednotlivé druhy dopravy

Požadovanou kvalitu služby definují **standardy kvality pro jednotlivé druhy dopravy**, které určují kvalitativní parametry služby přímo ke vztahu k cestujícím jako je úroveň spolehlivosti provozu, parametry vozidel či chování personálu, a to včetně procesních postupů vyžadovaných po dopravcích.



V kontextu požadované jednotnosti systému směrem k cestujícím by součástí standardů kvality měla být předepsaná vizuální podoba vozidel, včetně informačních prvků vně i uvnitř.



Linka metra A Pražské integrované dopravy [stanice Nemocnice Motol].



Autobus v jednotném nátěru PID na lince 296.

Dodržování předepsané úrovně kvality je pravidelně organizátorem kontrolováno a čtvrtletně vyhodnocováno.

V období platnosti tohoto Plánu **postupně dojde**, v souladu s aktuálními trendy a rostoucími požadavky na kvalitu služby ze strany cestujících, **k aktualizaci všech standardů kvality pro jednotlivé druhy dopravy v PID**, a to včetně návazných příloh, které konkrétně a podrobně upřesňují a specifikují některá ustanovení standardů. Při aktualizaci těchto standardů dojde k rozšíření vyhodnocovaných indikátorů kvality. Rovněž bude kladen důraz na jednoznačné

procesní nastavení tak, aby jednotlivá ustanovení byla srozumitelná a jednoznačně vyhodnotitelná.

6.2.2 Manuály pro infrastrukturu PID

Kvalitu veřejné dopravy výrazně ovlivňuje i kvalita infrastruktury pro veřejnou dopravu. Kromě vlastních infrastrukturních staveb se jedná především o problematiku preferenčních opatření [ovlivňuje cestovní rychlost a spolehlivost provozu veřejné dopravy] a zastávek a přestupních bodů [komfort cestujících při přestupu, čekání na zastávce či přístupu na zastávku].



Vyhrazený jízdní pruh pro autobusy, jízdní kola a vozidla taxi splňující příslušnou vyhlášku MHMP [ul. Michelská].



Vhodně řešený přístup na zastávku veřejné dopravy [zastávka Jindřišská].

Pro oblast preference veřejné dopravy zpracoval organizátor ve spolupráci s ČVUT v Praze Fakultou dopravní, projektem PREFOS, **manuál pro navrhování preferenčních opatření pro autobusy s názvem → Zásady navrhování a realizace preferenčních opatření pro BUS VHD**, který je usnesením Rady hl. m. Prahy závazný pro odbory Magistrátu hl. m. Prahy a městské organizace a mají se jím řídit i akciové společnosti v majetkovém portfoliu hl. m. Prahy. → Usnesení RHMP č. 2351 ze dne 26. 9. 2017

Základním koncepčním dokumentem pro oblast zastávek a přestupních bodů je → **Standard zastávek PID**. Standard zastávek PID vznikl ve spolupráci ROPID/IDSK, IPR Praha a ČVUT v Praze Fakulty dopravní a je usnesením Rady hl. m. Prahy závazný pro odbory Magistrátu hl. m. Prahy a městské organizace a mají se jím řídit i akciové společnosti v majetkovém portfoliu hl. m. Prahy. → Usnesení RHMP č. 2296 ze dne 19. 9. 2017

V období platnosti tohoto Plánu budou činěny kroky pro zajištění praktické implementace Standardu zastávek PID při přípravě staveb a rekonstrukcí zastávek a přestupních bodů. Specifická pozornost bude věnována i železničním stanicím a zastávkách na území hl. m. Prahy s cílem reálné integrace železnice do městské hromadné dopravy v Praze i z hlediska přestupních vazeb a návazností na veřejná prostranství. K naplnění tohoto cíle bude třeba i součinnost SŽDC s. o., respektive Ministerstva dopravy ČR jakožto jejího zřizovatele.

Infrastrukturu veřejné dopravy je třeba budovat dle požadavků na její provoz, nikoliv vytvářet provozní koncepci na základě vybudované infrastruktury. V tomto kontextu je nutné, aby začaly být činěny kroky k takovému procesnímu nastavení při **přípravě infrastrukturních projektů**, kdy se **organizátor IDS bude podílet již na jejich zadání**. Dojde tím k žádoucí optimalizaci dopravních staveb dle plánované provozní koncepce veřejné dopravy a zároveň k efektivnějšímu vynakládání veřejných prostředků i zvýšení vnímání kvality veřejné dopravy ze strany cestujících.

6.2.3 Nastavení komplexního systému řízení kvality

V období platnosti tohoto Plánu dojde ke komplexnímu nastavení systému řízení kvality, který bude zahrnovat standardy a manuály upravující kvalitu služby ve všech aspektech jejího vnímání a zároveň zajistí vhodné a účelné provázání jednotlivých dokumentů stanovujících úroveň kvality mezi sebou. Systém řízení kvality PID zároveň bude stanovovat nastavení příslušných procesních postupů jak interně v rámci organizátora (respektive v rámci ROPID i IDSK a mezi nimi), tak ve vztahu k dopravcům a dalším subjektům.

7



TECHNICKÝ
ROZVOJ PID

7.1 Multikanálový odbavovací systém

Již realizovaným projektem, který bude spuštěn v roce 2018 a v následujících letech se bude dále rozšiřovat, je **Multikanálový odbavovací systém (MOS)**, který nahradí současný již zastaralý systém, postavený na proprietárním řešení neumožňujícím dostatečnou konkurenci mezi dodavateli těchto zařízení.

Cílem MOS je vytvoření otevřeného moderního jednotného odbavovacího systému, jenž nabídne více možností nákupu jízdních dokladů pro cestující a umožní 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.

Spuštění nového odbavovacího systému vyžaduje **modernizaci stávajících odbavovacích zařízení ve vozidlech PID** a taktéž **softwarovou úpravu jízdenkových automatů**, které budou moci nabídnout více funkcí pro cestující.

Primárním cílem celého projektu je **zvýšit komfort cestujících** a to zejména zavedením nových možností odbavení v hromadné dopravě při současném zachování těch stávajících.

Projekt je realizován firmou Operátor ICT a.s. za odborné součinnosti organizace ROPID a IDSK.

7.2 Rozvoj systému pro monitorování provozu vozidel (MPV)

Organizace ROPID již mnoho let používá dispečerský systém MPV, který slouží k monitorování provozu vozidel v reálném čase. První testy systému MPV probíhaly již před více než 15 lety a od této doby se systém stále rozvíjí o nové funkce, které posunují možnosti jeho použití. Stává se z něj tak univerzální systém, díky kterému je možné zajistit:

- poskytování informací o aktuální poloze a zpoždění jednotlivých spojů cestujícím (prostřednictvím webových stránek, aplikací, zastávkových informačních systémů)
- poskytování informací pro řidiče v místech garantovaných přestupů (zajištění přestupu mezi spoji, které na sebe navazují)
- dispečerské řízení (možnost rychlé reakce na aktuální dopravní situaci)
- kontrolu provedených výkonů (zda byly všechny spoje odjety)

V příštích letech je cílem organizace ROPID systém MPV dále zlepšovat a rozvíjet. Prioritní oblastí je získávání online dat kompletně ze všech vozidel systému PID napříč všemi dopravci. Dále potom zvyšování přesnosti celého systému, zlepšování fungování návazností mezi jednotlivými druhy dopravy, rozšiřování systému o nové funkce podle aktuálních provozních potřeb a následné promítnutí všech těchto vylepšení do výstupů.

7.3 Mobilní aplikace pro cestující

Dalším z projektů, který je zaměřen na zvýšení informovanosti a zlepšení komfortu cestování v rámci PID, je rozvoj funkcí mobilní dopravní aplikace PID INFO. Cílem je poskytnout cestujícím na jednom místě veškeré informace o cestování v rámci PID a návazných služeb v oblasti mobility [P+R, bikesharing]. Rozšíření poskytovaných služeb je úzce napojeno na nový multikanálový odbavovací systém.

Find your way around
Download new PID info app!

Goetheho
Čechovo náměstí
Rudná, Nerudova
Antala Staška
Arbesovo náměstí

New mobile app **PID info**
Download for free
on the AppStore or Google Play

Za účelem propagace nové mobilní aplikace PID info ROPID připravil marketingovou kampaň „Najdi si svou cestu“ – „Find your way around“.

Aplikace mimo jiné nabídne:

- informace o jízdnicích řádech,
- vyhledání spojení, odjezdy spojů z jednotlivých zastávek včetně aktuálního zpoždění (pokud daný dopravce data poskytuje),
- informace o výlukách a mimořádnostech v provozu včetně jejich zobrazení i ve vyhledaných spojeních, výhledově s notifikacemi o vážnějších problémech v dopravě,
- možnost nákupu jízdního dokladu (Aplikace bude sloužit i jako nosič krátkodobých jízdních dokladů, výhledově i dlouhodobých.), včetně doporučení optimální jednorázové jízdenky na základě vyhledané trasy,
- základní správu příslušného uživatelského účtu.

Na přehledné mapě si cestující může najít všechny zastávky, včetně časů odjezdů spojů, prodejní místa jízdních dokladů od jízdenek po předplacené kupony, parkoviště P+R včetně obsazenosti, stanoviště bikesharingu včetně volných jízdních kol či dalších funkcí v oblasti mobility. Cílem je usnadnit cestujícím s chytrými telefony cestování na linkách PID a zvýšit informovanost o aktuálním stavu dopravy.

7.4 Nízkoenergetické informační systémy

Prioritou organizace ROPID je zvyšování informovanosti cestujících přímo na zastávkách veřejné hromadné dopravy. Informace o odjezdech ze zastávky, zpoždění či informování o mimořádných událostech zvyšují kvalitu cestování a podporují tím využívání VHD. Cílem je tedy **zvyšování počtu zastávkových informačních systémů (ZIS)** v rámci PID. V mnoha případech však není k dispozici potřebná infrastruktura pro připojení těchto informačních systémů do elektrické sítě, což komplikuje rozšiřování ZIS.

Cílem projektu je **využití nízkoenergetických zobrazovacích zařízení v kombinaci se solárním panelem**, které budou zcela nezávislé na dodávce elektrické energie ze sítě.

V minulém období byla tato zařízení, založená na principu tzv. elektronického papíru, **testována** v kombinaci s napájením z veřejného osvětlení, které poskytuje proud zejména během noci. V následujícím období se počítá s testováním soběstačných systémů bez nutnosti investic do infrastruktury.



ROPID testoval nízkoenergetické informační systémy založené na principu tzv. e-papíru např. na zastávce Strössmayerovo náměstí. Zařízení zatím zobrazuje pouze časy odjezdů dle jízdního řádu, neboť ROPID nemá k dispozici data o poloze vozidel dopravce Dopravní podnik hl. m. Prahy.

7.5 Využití mobilních dat pro projektování veřejné dopravy

Cílem dalších projektů je zajištění přesnějších dat pro plánování dopravní obslužnosti a jejich následnou zpětnou kontrolu.

V současné době jsou data pro plánování a optimalizaci dopravní obslužnosti získávána prostřednictvím klasicky vykonávaných přepravních průzkumů (celosíťové a dílčí), jejichž provádění je limitováno zejména personální i technickou náročností jejich organizace i vlastní realizace. Relativně nízká periodičita vykonávání průzkumů (daná právě jejich organizační

i realizační náročností] pak dostatečně nereflektuje jednotlivé trendy, resp. je neumožňuje kontinuálně monitorovat v průběhu delšího časového období.

Cílem projektu je **prostřednictvím agregovaných dat mobilních operátorů, získat relevantní podklady pro plánování dopravní obslužnosti**. Získaná data by měla sloužit k vyhodnocení přepravního potenciálu, který poskytne informace o počtu osob zdržujících se v jednotlivých geografických oblastech, cíle jejich cest a určení vybraných demografických atributů přemísťujících se skupin osob. V neposlední řadě taktéž umožní přesnější analýzu modal splitu [dělbý přepravní práce].

7.6 Automatické sčítání cestujících ve vozidlech

Automatické sčítání cestujících úzce souvisí s předešlým projektem, který vhodně doplňuje.

Cílem tohoto projektu je vytvoření systému, který dokáže **autonomně sledovat a zaznamenávat nástupy, výstupy a obsazenosti vozidel** Pražské integrované dopravy. Data jsou sbírána v reálném čase přímo z vozidel veřejné hromadné dopravy dle definovaných kritérií. Díky těmto údajům vznikne přehledná databáze dlouhodobých statistik o obsazenosti vozidel a využití linek., které lze využít pro efektivnější plánování dopravy. Uvažuje se o stanovení hodnoty procentuálního podílu vozidel, které musí každý dopravce vybavit tímto systémem. V případě požadavku na detailní průzkum konkrétní linky, respektive spoje, pak bude možné po dohodě s dopravcem organizačně zajistit vypravení vozů vybavených systémem sčítání cestujících na požadované výkony. Celkovým přínosem je získání znalostí o pohybu cestujících a dlouhodobé obsazenosti vozidel. Realizace projektu přinese významnou úsporu nákladů na provádění průzkumů omezením těch prováděných klasicky.

7.7 Hlasová syntéza pro akustické informace ve vozech a na zastávkách

V rámci oddělení technického rozvoje probíhá testování systémů pro syntézu hlasu pro informování cestujících. Využití je uvažováno jednak u zastávkových informačních systémů pro předávání informací nevidomým a slabozrakým cestujícím a dále ve vozech hromadné dopravy pro hlášení zastávek a dalších provozních a informačních hlášení pro cestující. Současný systém využívá předpřipravené zvukové nahrávky, které se při požadavku na hlášení skládají do požadovaného sdělení. Tento systém ze své podstaty nemůže pružně reagovat na potřebné změny – nové nahrávky musí být předem zadány k namluvení, následně musí být rozdistribuovány do všech zařízení, z nahrávek nelze sestavit libovolné sdělení apod. U vozidel se nyní hlasová syntéza používá pro dočasné nahrávky názvů zastávek. Ve vybraných vozech linky 115 jsou zkušebně nahrány kompletní nahrávky potřebné pro tuto linku prostřednictvím hlasové syntézy. V souvislosti s rozvojem systémů pro hlasovou syntézu se bude dále testovat jejich funkčnost a „přirozenost“ pro možné budoucí plošné nasazení ve vozidlech – a to buď formou předpřipravených nahrávek distribuovaných do vozidel, nebo hlasovou syntézou umístěnou přímo v palubních PC vozidel.

V rámci oddělení technického rozvoje v následujícím období 2018 – 2022 je prioritní využití nových technologií ke zlepšení komfortu při využívání veřejné hromadné dopravy. K výše uvedeným patří také snaha o zlepšení podmínek pro cestování hendikepovaným cestujícím, především nevidomým a slabozrakým - zejména se jedná o poskytování aktuálních informací prostřednictvím mobilní aplikace či akustického výstupu s využitím systémů pro hlasovou syntézu v zastávkových informačních systémech na zastávkách VHD v systému PID a ve vozidlech PID.

8



PROPAGACE A MARKETING



Informace o systému i aktuální výluky a mimořádnosti provozu mohou cestující najít na webových stránkách Pražské integrované dopravy (www.pid.cz) i na sociálních sítích

Primárním cílem propagace a marketingu je podpora a zviditelnění značky integrovaného dopravního systému a obecně podpora využívání veřejné dopravy, zdůraznění výhod integrovaného tarifu, ekologičnosti veřejné dopravy a výhod kombinování mezi jednotlivými dopravními módy včetně spolupráce s individuální automobilovou dopravou.

Konkrétní úkoly pro oblast marketingu a propagace se budou odvíjet od postupně realizovaných dopravních opatření a navazujících činností v oblasti tarifu, odbavovacích systémů a nových komunikačních technologií. Zvláštní důraz bude kladen na zavedení a postupnou optimalizaci společného dopravního systému Prahy a Středočeského kraje včetně osvěty cestujících, kteří integrovaný systém dosud nevyužívali. Sledovány budou aktuální vývojové trendy v oblasti komunikačních a informačních technologií pro aktivní a moderní komunikaci ke stávajícímu i potenciálnímu zákazníkovi. Důležitá je také spolupráce na klíčových strategických dokumentech definujících budoucí podobu systému (nové standardy vozidel, zastávek, informačních technologií). Primární snahou vývoje nových technologií bude zajistit co nejkvalitnější, nejaktuálnější a nejkonkrétnější informace o provozu, tarifu i dalších záležitostech potřebných nejen

pro každodenní cestující, ale i pro příležitostné cesty. Pro obecné povědomí o výhodách integrované dopravy se plánují obecné i konkrétní marketingové kampaně zdůrazňující výhody veřejné dopravy oproti dopravě individuální. Tyto kampaně budou kombinovány s poutavými akcemi pro veřejnost, kde cílíme zejména na rodiny s dětmi, čili potenciální budoucí uživatele veřejné dopravy.

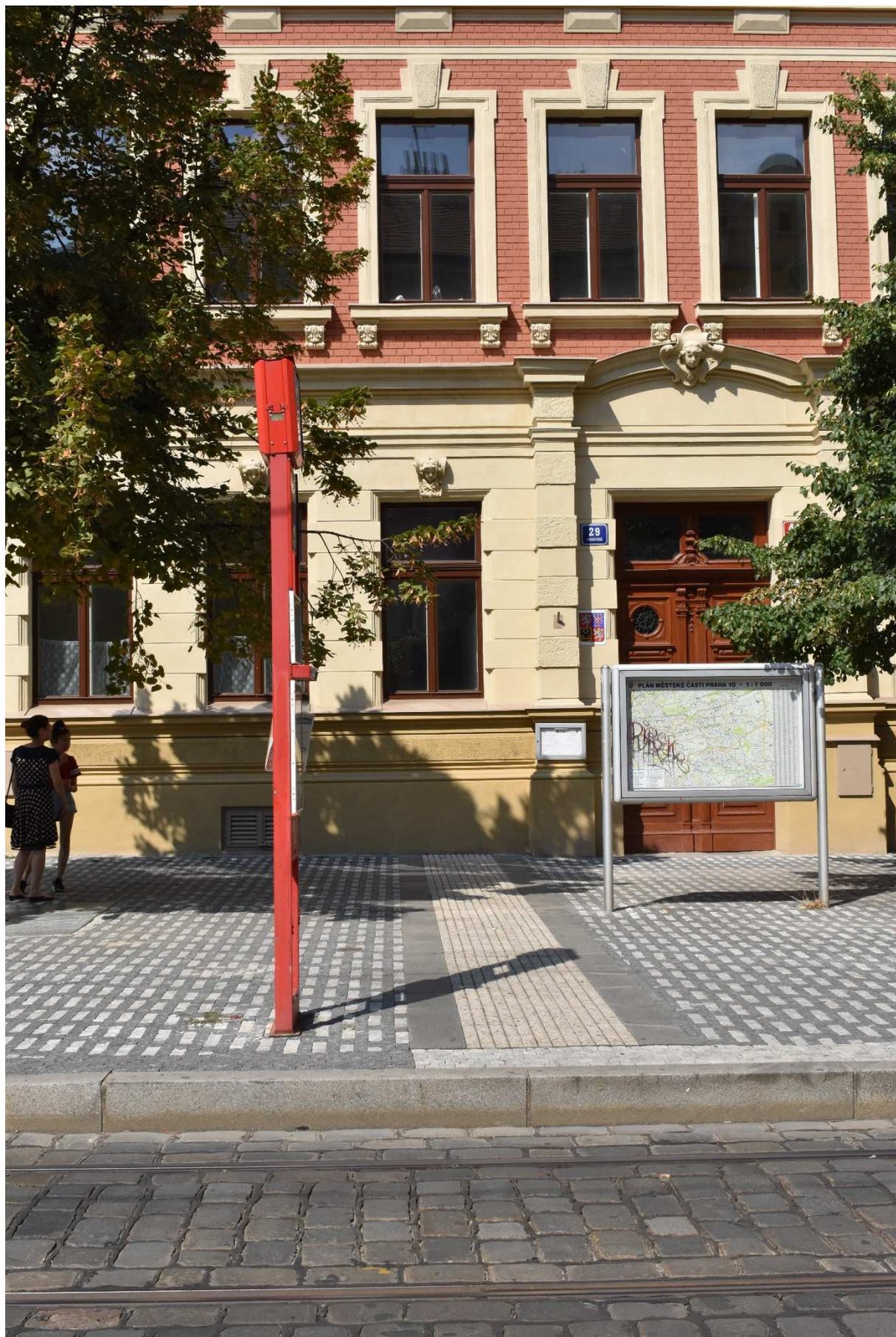


K významnějším dopravním opatřením vznikají samostatné marketingové kampaně.

Samostatnou kapitolou je pak aktivní působení pro dotváření pozitivního mediálního obrazu integrované dopravy v očích široké veřejnosti. S tím souvisí i aktivní PR podpora jednotlivých projektů a úkolů.

Mezi hlavní body činnosti marketingu a propagace pro období 2018-2022 patří:

- rozšíření informačních kanálů pomocí nových komunikačních technologií, posílení stávajících služeb (infocentra, infolinky, komunikace na sociálních sítích a na internetu);
- rozvoj interaktivních komunikačních prvků (inteligentní zastávky, infostojany, prodejní kiosky) ve významných uzlových bodech;
- sjednocení funkce a rozšíření počtu informačních a prodejních míst na další uzlové přestupní body zejména v regionu;
- komplexní marketingová podpora procesu slučování dopravních systémů Prahy a Středočeského kraje;
- další posilování cizojazyčných informací;
- implementace nových standardů týkajících se vozidel i zastávek PID včetně sjednocení vzhledu zastávek v celé síti i sjednocení podoby informačního a navigačního systému v terénu;
- rozšíření a sjednocení elektronických informací ve vozidlech včetně on-line informací o poloze vozidel nebo o mimořádnostech v provozu;
- posílení obecné propagace systému v terénu (vozidla, zastávky, regionální propagační akce);
- marketingové a PR projekty s cílem ukázat veřejnou dopravu jako běžnou součást života Pražanů a Středočechů;
- podpora kombinace individuální a veřejné dopravy (P+R, B+R, K+R) s cílem minimalizovat počet cest osobními automobily;
- pravidelné anketní marketingové průzkumy zjišťující skutečné potřeby cestujících



9



LEGISLATIVA
A TECHNICKÉ
NORMY

Je žádoucí iniciovat a prosazovat zlepšení dopravní legislativy a technických norem na základě praktických poznatků z provozu a projednávání projektových dokumentací.

9.1 Legislativní úpravy

- Návrh na změnu zákona 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících, hlava IV Mimořádné situace, § 22

Doporučujeme doplnit do § 22 shodný postup jako při přerušení služeb i pro mimořádnou potřebu služeb nových – tj. přímé zadání bez roční prenotifikace v Úředním věstníku Evropské unie, přímé uzavření smlouvy, maximálně na dva roky s povinností v této lhůtě postupem dle Nařízení EU č. 1370/2007 přesoutěžit.

Odůvodnění: Současná úprava připouští mimořádnost pouze ve smyslu přerušení nebo hrozby přerušení poskytování veřejných služeb. V praxi však občas dochází i k mimořádné potřebě zřízení nových služeb v přepravě cestujících (např. při náhlém zrušení z hlediska počtu zaměstnanců významného provozu a je nutné nabídnout nové přepravní služby často i ve velmi rozdílném objemu výkonů odlišných parametrů). Při postupu dle současného znění zákona je nutné respektovat dlouhé oznamovací lhůty minimálně 1 rok při přímém zadání. Ne vždy je možné zadat tyto služby vnitřnímu provozovateli, protože nemusí u daného objednatele existovat a objem výkonů do 50 000 km za rok není v praxi postačující. V nařízení 1370/2007 je v článku 8 definováno přechodné období, které zákon č. 194/2010 Sb. zcela opomenul, a které by bylo nejméně do roku 2019 řešením.

- Návrh na změnu Vyhlášky MD ČR č. 175/2000 Sb. o přepravním řádu – doplnění textu v § 16

Jedná-li se o stanici, kde vozidlo zastavuje jen na znamení, musí cestující, který chce nastoupit, dát včas osobě řídící vozidlo znamení zvednutím paže, nestanoví-li dopravce ve smluvních přepravních podmínkách jinak; cestující, který chce vystoupit, musí včas použít příslušné signalizační zařízení nebo včas vyrozumět o svém úmyslu řidiče vozidla nebo doprovod vlaku.

Odůvodnění: V Evropských státech je často pravidlem, že stačí, když je cestující na zastávce. Ne vždy je optimální viditelnost a cestující znamení může dát pozdě, což v praxi přináší problémy. Rozvolnění této podmínky by bylo praktickým přínosem pro přátelskou veřejnou dopravu. Trend rozšiřování zastávek na znamení má i ekonomické odůvodnění – úspora PHM (rozjezdy – brzdění), toto opatření by pomohlo rozumnému rozšíření zastávek na znamení zejména v extravilánu nebo v méně exponovaných provozních obdobích.

- Návrh na změnu Vyhlášky MD ČR č. 341/2014 Sb. o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích

Aktualizovat technické parametry vozidel určených pro provoz vozidel na pozemních komunikacích (hmotnost a délka).

Odůvodnění: Některé parametry stanovené ve vyhlášce v současnosti již nevyhovují. Např. umožnit provoz delších vozidel než je 22 m (standardní dvoukloubová vozidla mají délku přibližně 25 m), nebo umožnit provoz vleků za autobusy v běžném provozu.

- Návrh na změnu Zákona 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích

Zavedení výjimky pro autobusy v rámci závazku veřejné služby z platby mýtného, případně zavedení zpětné refundace vybraného mýtného v souvislosti s výkonem v rámci veřejné služby.

Odůvodnění: Autobusová doprava financovaná z veřejných rozpočtů je v současné době zatížena platbou mýtného na zpoplatněných úsecích komunikační sítě. V případě rozšíření zpoplatnění o další úseky (případně silnice nižších tříd) by se jednalo o skokový nárůst nákladů.

- Návrh na změnu Zákona 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích

Doporučujeme doplnit do § 2 přesnou definici autobusového pásu a sdruženého tramvajového a autobusového pásu:

autobusový pás je část pozemní komunikace určená především pro provoz autobusů veřejné hromadné dopravy,

sdružený tramvajový a autobusový pás je část pozemní komunikace určená především pro provoz tramvají a autobusů veřejné hromadné dopravy,

Odůvodnění: Z důvodů preference veřejné hromadné dopravy je již běžnou praxí dodatečně zavádění provozu autobusů MHD po tramvajovém pásu, případně je již prvoplánově při výstavbě či zásadní rekonstrukci komunikace s provozem autobusů na tramvajovém pásu počítáno. Sdružený tramvajový a autobusový pás je kombinací tramvajového a autobusového pásu. Přináší výhody nejen z hlediska preference VHD, ale i hlediska soustředění nabídky veřejné hromadné dopravy do jedné osy v rámci komunikace s využitím sdružených zastávek pro tramvaje a autobusy.

Z hlediska výkladu doporučujeme upravit §14, odst. 1 s implementací §13, odst.2, a to následovně:

1) Je-li vyznačen jízdní pruh dopravní značkou "Vyhrazený jízdní pruh" (dále jen "vyhrazený jízdní pruh") pro určitý druh vozidel, platí pro řidiče ostatních vozidel, že do vyhrazeného jízdního pruhu se smí v podélném směru vjet jen při objíždění, předjíždění, odbočování, otáčení, vjíždění na pozemní komunikaci, nebo vyžadují-li to zvláštní okolnosti, například není-li mezi vyhrazeným jízdním pruhem a okrajem vozovky dostatek místa; vyhrazený jízdní pruh od vozovky jinak oddělený se smí přejíždět jen příčně, a to na místě k tomu přizpůsobeném. Při vjíždění do vyhrazeného jízdního pruhu nesmí řidič ohrozit ani omezit vozidla, pro něž je vyhrazený jízdní pruh určen (s výjimkou situace dle § 25, odst. 6.)

§ 25 (6) ...Řidiči autobusu hromadné dopravy nebo trolejbusu musí v obci řidiči ostatních vozidel umožnit vyjetí ze zastávky nebo ze zastávkového pruhu, a to snížením rychlosti jízdy, popřípadě i zastavením vozidla; toto platí i v případě, že ostatní vozidlo jede ve vyhrazeném

jízdním pruhu; řidič autobusu nebo trolejbusu přitom nesmí ohrozit zejména řidiče vozidel jedoucích stejným směrem.

Odůvodnění: V současné době nejsou přesně určena práva a povinnosti v případě přednosti vozidel jedoucích (oprávněně) ve vyhrazeném jízdním pruhu a autobusů (trolejbusů) vyjíždějících ze zastávky do takového pruhu.

Vzhledem k v praxi se vyskytujícím nejasnostem ohledně ukončení vyhrazených jízdních pruhů pro autobusy (a trolejbusy) doporučujeme zanést do **§14** zákona následující odstavec: „*Je-li vyhrazený jízdni pruh ukončen v souvislosti s místem snížení počtu jízdních pruhů, vozidlo vyjíždějící z vyhrazeného jízdniho pruhu, pro něž je vyhrazený jízdni pruh určen, má přednost v jízdě.*“.

Odůvodnění: Původní text odst. 4 je nově a jednotně ošetřen v § 72. Nový text odst. 4 reaguje na skutečnost, kdy se v rámci zkušeností s projednáváním podoby ukončení vyhrazeného jízdniho pruhu pro autobusy MHD objevuje výklad, že pokud je vyhrazený jízdni pruh ukončen dopravní značkou IP18b „Snížení počtu jízdniho pruhů“, v následném „zipu“ již neplatí přednost v jízdě vozidla vyjíždějícího z vyhrazeného jízdniho pruhu. Z hlediska preference veřejné hromadné dopravy je žádoucí, aby v této situaci byla jednoznačně určena přednost autobusu VHD přijíždějícího do místa snížení počtu jízdniho pruhů vyhrazeným jízdni pruhem.

Do **§ 18** doporučujeme vložit nový odstavec:

„*Pokud je tramvajový pás nepojistitelný ostatními vozidly nebo tramvajový pás je umístěn vně pozemní komunikace, nejvyšší dovolená rychlost jízdy tramvaje v tomto úseku se stanoví obdobně jako v případě tramvajové tratě na samostatném tělese.*“.

Odůvodnění: Navrhovaný umožňuje u tramvajových pásů v ose komunikace, které však mají charakter samostatné tramvajové tratě (dlouhé úseky samostatné jízdni dráhy v kombinaci s absolutní preferencí na SSZ, apod.), provozovat tramvajové spoje rychlostí vyšší než 50 km/h (například 60 km/h – dle směrových a výškových poměrů příslušného úseku) a zároveň odstraňuje nesmyslné situace, kdy tramvaj na fyzicky odděleném tramvajovém pásu v ose komunikace musí dodržovat snížení rychlosti dané přechodnou úpravou z důvodu, která se dotýká pouze provozu v jízdni pruzích, ale nikoliv provozu na tramvajovém pásu. Například v případě přechodného snížení rychlosti na 30 km/h z důvodů opravy chodníku při pravé straně komunikace musí dle současné právní úpravy rychlost 30 km/h dodržovat i tramvaj na fyzicky odděleném tramvajovém pásu (zvýšený tramvajový pás, tramvajový pás oddělený dělicím pásem apod.). V případě, že je žádoucí snížit rychlost tramvají (např. z důvodu zvýšeného pohybu chodců, zhoršených rozhledových poměrů), je toto realizovatelné snížením rychlosti návěstí dle interních předpisů pro provoz tramvají.

Do **§ 21** doporučujeme vložit nový odstavec:

„*Autobus, který při odbočování nebo jiné změně směru z vyhrazeného jízdniho pruhu pro autobusy MHD křížuje směr jízdy vozidla jedoucího po jeho pravé nebo levé straně a dává znamení o změně směru jízdy, má přednost v jízdě.*“

Odůvodnění: Navrhovaný odst. 8 v sobě jednak obsahuje původní ustanovení § 14 odst. 1 ve znění §21 („Je-li vyhrazený jízdni pruh vyznačen na tramvajovém pásu, a křížuje směr jízdy vozidla jedoucího po jeho pravé nebo levé straně a dává-li řidič vozidla, který

vyhrazeného jízdního pruhu užívá znamení o změně směru jízdy, řidiči ostatních vozidel jsou povinni dát takovému vozidlu přednost v jízdě.“), ale toto znění rozšiřuje i na vyhrazený jízdní pruh, který není veden po tramvajovém pásu. Toto navrhované znění zajistí jednoznačné určení přednosti v jízdě autobusu veřejné hromadné dopravy při sporných situacích, ke kterým může docházet u některých progresivních prvků preference autobusů veřejné hromadné dopravy na světelně řízených křižovatkách při případném výpadku signalizace (častý argument používaný ze strany Dopravního inspektorátu Policie České republiky).

V § 25 je žádoucí za slova „popřípadě i zastavením vozidla“ vložit slova „toto platí i v případě, že ostatní vozidlo jede ve vyhrazeném jízdním pruhu;“.

„ Řidič vozidla, které zastavilo nebo stálo a opět vyjíždí od okraje pozemní komunikace nebo od chodníku, musí dávat znamení o změně směru jízdy a nesmí ohrozit ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. Řidiči autobusu hromadné dopravy osob nebo trolejbusu musí v obci řidiči ostatních vozidel umožnit vyjetí ze zastávky nebo ze zastávkového pruhu, a to snížením rychlosti jízdy, popřípadě i zastavením vozidla; toto platí i v případě, že ostatní vozidlo jede ve vyhrazeném jízdním pruhu; řidič autobusu nebo trolejbusu přitom nesmí ohrozit zejména řidiče vozidel jedoucích stejným směrem.“

Odůvodnění: V současné době nejsou přesně určena práva a povinnosti v případě přednosti vozidel jedoucích (oprávněně) ve vyhrazeném jízdním pruhu a autobusů MHD (trolejbusů) vyjíždějících ze zastávky/zastávkového pruhu do přilehlého vyhrazeného jízdního pruhu.

Dosavadní § 71 doporučujeme nahradit novým textem:

„Provoz vozidel na tramvajovém pásu, autobusovém pásu a sdruženém tramvajovém a autobusovém pásu se řídí světelným signalizačním zařízením se signály "Signály pro městskou hromadnou dopravu". Těchto signálů lze užít i pro signalizaci pohybu autobusů městské hromadné dopravy v křižovatce, pokud autobus městské hromadné dopravy vjíždí do křižovatky po vyhrazeném řadicím pruhu, nebo využívá k vjezdu do křižovatky jiného řadicího pruhu, než je určen pro příslušný křižovatkový pohyb.“

Odůvodnění: V rámci aplikace progresivních prvků preference autobusů MHD v křižovatkách se ukazuje, že je nutné signalizovat zvláštní fázi pro autobusy MHD jedoucí nejen na tramvajovém pásu, ale i pro autobusy vjíždějící do křižovatky vyhrazeným řadicím pruhem (což ještě současné znění zákona umožňuje), ale dokonce i v případě, že autobus MHD využívá pro svůj křižovatkový pohyb jiný řadicí pruh, než je k tomu určený – například levé odbočení z pravého řadicího pruhu na speciální fázi. Tato situace není v rámci zemí západní Evropy nijak ojedinělá a praktické zkušenosti s aplikací preferenčních opatření v podmínkách České republiky ukazují potřebu aplikace i tohoto opatření, nicméně současného znění zákona toto neumožňuje, respektive neumožňuje jeho signalizaci. Právě z těchto důvodů je navržena změna terminologie ze „Signály pro tramvaje“ na „Signály pro veřejnou hromadnou dopravu“, neboť se jimi již prakticky stávají a zároveň se tímto otevírá možnost vhodně signalizovat například i výše zmíněnou situaci.

— Návrh na změnu Vyhlášky MD ČR č. 122/2014 Sb. o jízdních řádech veřejné linkové osobní dopravy – doplnění textu v § 6

V případě dočasné změny trvající maximálně 7 kalendářních dnů lze na označnicku ponechat původní jízdní řád současně s dočasně platným jízdním řádem.

Odůvodnění: U krátkodobých dočasných změn dochází k problematickým situacím při změně na výlukový stav, kdy není možné vyvěsit a odstranit všechny jízdní řády na všech zastávkách přesně v požadovaný moment. Možnost zanechání i dočasně neplatných jízdních řádů by tak zjednodušila a zpřesnila informování cestujících.

— Návrh na změnu zákona č. 266/1994 o dráhách a navazujících předpisů apod.

§ 34f, odst. (1) – Zákon by měl jednoznačně stanovit pořadí důležitosti jednotlivých kategorií vlaků. Stávající forma svádí k dvojímu výkladu, kde není zřejmá vzájemná přednost vlaků uvedených pod body a) – d). Doporučujeme tedy definovat jednoznačněji a popř. doplnit pořadí důležitosti u dalších kategorií vlaků (přednost neobjednané osobní dopravy před běžnou nákladní dopravou – kategorie Pn, Vn apod.). Toto pořadí by mělo být používáno i při posuzování důležitosti vlaků při tvorbě jízdního řádu a při řízení provozu – viz další připomínky níže.

Kromě toho by měly být jednoznačněji definovány kategorie vlaků, zejména v nákladní dopravě. V praxi se běžně setkáváme s jevem, kdy někteří dopravci objednávají vlaky svým účelem náležející do kategorie Pn či Vn (především ucelené vlaky – uhlí, cisterny apod.) jako kategorie Nex a Rn s cílem získat vyšší důležitost těchto vlaků před ostatními vlaky, přestože charakterem sem nenáleží. Podobná praxe funguje i v osobní dopravě u tzv. výletních vlaků, které jsou vedeny jen několikrát ročně, avšak z důvodu zvýšení důležitosti při řízení dopravy jsou zařazeny v kategorii Sp.

§ 34f – Při procesu přidělování kapacity dopravní cesty by měly být zohledňovány konkrétní požadavky na časové polohy a další parametry objednaných tras. Dle stávající praxe je možné v případě nedostatečné kapacity dopravní cesty přemístit časové polohy vlaků teoreticky libovolně, tzn. trasa objednaná v časové poloze ve špičce pracovního dne může být odsunuta do nočních hodin a žádosti je tím vyhověno. To v praxi může vést k bezproblémovému přidělení kapacity vlakům nižší důležitosti (definované dle odst. 1) v požadované časové poloze, zatímco vlaky vyšší důležitosti mohou být odsunuty do jiných (pro objednatele neakceptovatelných) časů.

§ 40 – Jízdní řád – Legislativa stanovuje pouze vypracování jednoho Návrhu jízdního řádu. V praxi se tento postup ukazuje jako výrazně nevyhovující. Dopravci a především objednatelé dopravy nemají dostatek informací o výsledku projednání svých požadavků, velmi obtížné je zajištění koordinace jízdních řádů železniční a autobusové dopravy. Již při projednání Návrhu jízdního řádu jsou objednatelé pravidelně konfrontováni se skutečností, že již v tom okamžiku neplatí údaje uvedené v Návrhu jízdního řádu a připomínky objednatele tak neodpovídají realitě. Objednatelé by měli proto získat on-line přístup do procesu projednávání jízdního řádu (postačí elektronicky), který lze popř. dočasně suplovat předkládáním opakovaných návrhů jízdního řádu.

Bezpodmínečně nutné je však opětovné ustanovení institutu Konečného návrhu jízdního řádu s termínem cca 4 měsíce před zahájením platnosti jízdního řádu. Kromě toho pro

zajištění koordinace železniční a autobusové dopravy by objednatelé regionální dopravy měli získat nejpozději cca 3 měsíce před zahájením platnosti jízdního řádu definitivní podobu jízdního řádu všech vlaků osobní dopravy. Tyto údaje by sloužily dále pro zajištění propagace systému veřejné dopravy, provozovatel by je měl poskytovat i v elektronické podobě pro zajištění dalšího zpracování pro marketing (vydávání oblastních jízdních řádů veřejné dopravy apod.).

§ 40 – Jízdní řád – Do Zákona o dráhách by měla být zakotvena důležitost vlaků nejen při procesu přidělování kapacity, ale také při vlastní tvorbě jízdního řádu. V praxi se velmi často setkáváme s problémem, kdy jsou při tvorbě jízdního řádu preferovány neobjednané (komerční) vlaky před objednanými vlaky (vedenými v zájmu státu nebo kraje) v případě, že tyto neobjednané vlaky jsou vedeny jako vyšší kategorie vlaku, než vlaky objednané.

Dále by bylo účelné zřídit výjimku pro městské aglomerace s hustým provozem příměstské regionální dopravy (k zajištění dopravní obsluhy kraje), kde by za určitých okolností mělo být možné nadřadit při tvorbě GVD požadavky regionální dopravy vedené ve velmi krátkých intervalech před požadavky dálkové dopravy (k zajištění dopravní obsluhy státu). Stávající stav výrazně komplikuje tvorbu GVD regionální dopravy, zejména pak při vzájemném propojení dvou radiálních ramen v případech, kdy je regionální doprava s krátkými intervaly vkládána mezi již položené trasy vlaků dálkové dopravy ve výrazně delších intervalech (obvykle dvoj až čtyřnásobně). Tato priorita dálkové dopravy značně komplikuje vznik systémů typu S-Bahn v ČR a narušuje páteřní funkci kolejové dopravy v rámci integrovaných dopravních systémů.

§ ... Zákon o dráhách by měl přímo stanovit i pořadí důležitosti vlaků při řízení provozu. Tato důležitost by opět měla kopírovat pořadí důležitosti podobně jako při procesu přidělování kapacity dráhy. Tedy vlaky objednané by měly mít i při řízení dopravy přednost před vlaky neobjednanými, vlaky osobní objednané před veškerými nákladními (včetně nákladních expresních vlaků).

§ 38 – Omezení drážní dopravy – Zkušenosti z provozu ukazují, že by provozovatel dráhy měl mít zákonem uloženy určité povinnosti při přípravě výluk. Výluky by měly projednány s dotčenými dopravci a objednateli dopravy nejpozději 3 měsíce před jejich konáním. Toto ustanovení by se mělo týkat i jakýchkoli změn (termínových i z hlediska rozsahu), které by však bylo možné provádět nejpozději 1 měsíc před konáním výluk (v případě, že by byla u výluky přijata mimořádná opatření – výlukový jízdní řád), v ostatních případech nejpozději 1 týden před konáním výluk. Toto ustanovení by se nevztahovalo na mimořádné výluky nutné k zajištění provozuschopnosti, a dále v případě, že provozovatel získá souhlas se změnou v konání výluky od všech dotčených stran. Za tímto účelem by bylo výhodné ustavení institutu pravidelných měsíčních výlukových porad za účasti objednatelů veřejné dopravy, a to po jednotlivých regionech (případně lze sloučit projednání pro 2 – 3 kraje společně).

Zákon by měl dále stanovit povinnost provozovatele při koordinaci výlukové činnosti minimalizovat omezení dráhy jen na nezbytně nutnou dobu. Údržbové a modernizační práce by měly být koncentrovány na co nejkratší časové období. V jednotlivých úsecích by měly být jednotlivé práce slučovány do jedné výluky, aby nedocházelo ke zbytečnému konání opakovaných výluk ve stejných úsecích.

Provozovatel odpovídající za koordinaci výluk by měl brát v úvahu nutnost zajistit provoz vlakové dopravy a adekvátní náhradu všech vlaků v závazku veřejné služby (včetně zohlednění možností dopravců na vystavení náhradních vozidel a zajištění náhradní dopravy). Provozovatel by se měl podílet na zajištění a přípravě náhradní dopravy během výluky, a to i finančně v případě, že dojde pro dopravce k vícenákladům v souvislosti s výlukovými opatřeními. Toto opatření by mělo provozovatele nutit k minimalizaci výluk a jejich co nejlepší koordinaci. Provozovatel by také měl vždy zajistit podmínky pro zajištění odklonů vlaků a provozu náhradní dopravy.

§ 38 – Redukce drážní infrastruktury – Podmínky platné při omezení a zastavení provozu na dráze jsou platné pouze při plánované redukci železničních tratí jako celku. Současně však dochází k různým redukcím železniční infrastruktury (racionalizace sítě), kdy jsou za postradatelné označovány a následně rušeny jednotlivé součásti dráhy (staniční koleje, výhybky apod.). Tato opatření však provozovatel dráhy nemá za povinnost projednat se všemi dotčenými stranami, konkrétně objednatelé nejsou o takových opatřeních informováni vůbec. Tato zařízení by měla být redukována stejným způsobem jako v případě, dochází-li k omezení drážní dopravy na celé trati, tj. řádným projednáním na Drážním správním úřadu (viz § 38, odst. [1]). Provozovatel dráhy totiž nemusí mít veškeré informace o výhledových záměrech jednotlivých objednatelů, resp. dopravců, a tak může v některých případech dojít k neuvážené redukci infrastruktury (typickým příkladem může být zrušení bývalé žel. st. Praha-Hlubočepy, kde provozovatel zrušení v té době nedostatečně funkční stanice prosadil i přes písemně deklarováný nesouhlas objednatele i dopravce, přestože tito zde naopak pro zajištění svých rozvojových záměrů v rámci zajištění dopravní obsluhy kraje požadovali opětovné zprovoznění stanice pro křižování vlaků).

§ 22 – Bylo by vhodné zahrnout do zákona sankční náležitosti při zanedbání povinností při provozování dráhy, zejména pak v případě, kdy vinou závady na zařízení provozovatele dráhy, popř. vzniklé zanedbáním údržby, dojde k zpoždění nebo odřeknutí vlaků. Objednatelé mají s dopravci stanoveny standardy kvality a opakovaně narážíme na problematiku zajištění zlepšení stavu v případech, kdy ke zpoždění či odřeknutí dochází vlivem infrastruktury. Dopravce za tyto případy odmítá nést odpovědnost, monopolního provozovatele nic nenutí ke zlepšování situace a víceméně k dobrovolnému podpisu sankčních opatření v takových případech.

§ 22 – Podobná situace jako u předchozího bodu je v oblasti zajištění standardů kvality v otázce vybavení a čistoty nástupišť a železničních zastávek. Provozovateli by měla být stanovena povinnost se účastnit dohod o zajištění standardů kvality (včetně stanovení sankcí). V současné době se nám výrazně daří zlepšovat standardy kvality u zařízení dopravce, avšak objednatel nemá prakticky žádné nástroje na zlepšení u zařízení provozovatele. Konkrétně se jedná především o čistotu zastávek a nástupišť, informace o jízdním řádu a aktuální provozní situaci (zpoždění) v případě, kde za toto odpovídá provozovatel, zlepšování bezbariérovosti stanic apod.

- Návrh na změnu zákona č. 111/1994 o silniční dopravě a zákona č. 266/1994 o drahách

Zákon č. 111/1994 o silniční dopravě: § 18a – Vztahy mezi cestujícími a dopravcem veřejné linkové dopravy, odst. (3)

Odstavec 3 vymezuje výši přírážky k jízdnému za nedodržení přepravního řádu nebo pokynu a příkazu pověřené osoby nebo za znečištění vozidla nebo za rušení klidné přepravy cestujících nebo jiné obtěžování cestujících na výzvu pověřené osoby. Výše přírážky nesmí přesáhnout částku 1 500 Kč (dle novely 64/2014 Sb. v platném znění od 1. května 2014). Stávající forma vede k devaluaci přírážky při zvyšování tarifu. Nový návrh by měl maximální výši přírážky stanovit pomocí násobku ceny jízdního dokladu za 1 základní tarifní úsek s tím, že bude stanoven i limit maximální výše ceny za 1 základní tarifní úsek. **Obdobně je třeba upravit § 37 Přepravní řád, odst. (6) zákona č. 266/1994 o drahách**

- Návrh nového zákona o vybudování vysokorychlostních tratí v České republice

Tento návrh zákona bude předložen zákonodárnou iniciativou podle článku 41 Ústavy České republiky. Účelem zákona bude zajistit co možná nejrychlejší vybudování vysokorychlostních tratí v České republice jako základní páteřní železniční sítě vnitrostátní veřejné dopravy 21. století, a to včetně propojení na sousední země EU. Bez vybudování těchto vysokorychlostních tratí dochází ke stagnaci a omezení dalšího rozvoje příměstské (regionální) dopravy v metropolitních oblastech – zejména ve Středočeském kraji a v železničním uzlu Praha, v Jihomoravském kraji kolem Brna a v Moravskoslezském kraji na Ostravsku. Důvodem je nedostatečná kapacita železničních tratí pro regionální segment dopravy, protože kapacita většiny současných páteřních koridorových železničních tratí v uvedených oblastech je již nyní naplněna. Z výše uvedených důvodů je třeba, aby se ROPID na vzniku tohoto nového zákona odborně podílel.

- Návrh zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací

Velký problém při hodnocení působení hluku v městském prostředí představuje platná legislativa, která neřeší hlukový limit v území při spolupůsobení více zdrojů hluku. Zabývá se pouze jednotlivými zdroji hluku a hygienickými limity separátně. Z důvodu vyhodnocení vůči příslušným hygienickým limitům se tedy musí hodnocení akustické situace provádět pro jednotlivé posuzované dopravní zdroje. Chybí tedy legislativní zakotvení hodnocení celkové akustické situace v území, které by posoudilo kumulativní a synergický vliv jednotlivých zdrojů hluku z dopravy.

9.2 Úprava technických norem

- ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací

Osová vzdálenost kolejí tramvajové trati v případě poježdění ostatními vozidly (norma požaduje 3,5 m, v praxi při poježdění autobusy vyhovuje i 3,0 m) ČSN 73 6110, konkrétně článek 7.3.4: „Jsou-li vedeny na tramvajovém pásu autobusy, musí být osová vzdálenost kolejí

3,50 metru.“ Dále na obrázcích v čl. 8.3.1. Základ je asi v konstatování, že „Autobusový vyhrazený pruh na místních sběrných komunikacích má šířku 3,50 metru, může být i pouze 3,25 metru“ (ČSN 73 6110 v čl. 6.1. tabulka 3).

Jistý rozpor je s ČSN 736425-1, čl. 7.3.9: „Osová vzdálenost kolejí na zastávce tramvaje, kde stanicuje i autobus, je minimálně 3,45 metru.“.

Článek 10.13.3 – Neřízený přechod přes jízdní pruh + vyhrazený jízdní pruh (neomezený) – připustit možnost, která je zmíněna v Komentáři k ČSN 73 6110.

— ČSN 73 6425-1 Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště – Část 1: Navrhování zastávek

Článek 6.1.1.1 odstavec d) Zákaz umístění zastávek na mostech

Vzhledem ke snaze o zvýšení komfortu přestupních vazeb je nutné umožnit zřízení zastávek na mostech, aby mohly být realizovány zejména přestupní zastávky s co možná nejkratší docházkovou vzdáleností.

Článek 6.2.1.2 Základní rozměry zálivových zastávek

Je nutné revidovat délky vyřazovacích a zařazovacích pruhů (úseků), neboť současné půdorysné parametry zastávek v zálivu neumožňují v praxi kvalitní a přitom bezpečné přistavení autobusu; není zohledněna šířka zálivu či směrové vedení komunikace (tzn. parametry nejsou určeny nájezdovým úhlem).

Článek 6.2.2.4 Výška nástupní hrany nad vozovkou u autobusových zastávek

Výška nástupní hrany nad vozovkou pro autobusové zastávky je normou udána hodnotou 200 mm. V praxi se při nepřímé linii příjezdu k hraně nebo odjezdu od hrany naráží na problém, kdy je obtížné pro nízkopodlažní vozidlo přistavit blízko k nástupní hraně bez rizika kontaktu pravé spodní části skříně s nástupní hranou. Vhodné by bylo určit variantní podmínky řešení nižší hrany (až 160 mm) přístupněji než „v odůvodněných případech“.

Článek 7.3.6 Výška nástupní hrany nad temenem kolejnice

Výška nástupní hrany tramvajových zastávek (norma požaduje 240 mm, což je dolní limitní hodnota pro použitelný sklon výklopné rampy), je nutné v návaznosti specifikovat podmínky pro výšku nástupní hrany zastávky kombinované pro bus a tram.

— Další úpravy vzešlé z provozních zkušeností

- Normy pro konstrukci interiérů vozidel (zejména parametry pro vzdálenosti sedadel a podchodí výšky stropů a jiných konstrukcí již neodpovídají skutečným potřebám).
- Výrazně podpořit umístění zastávek v jízdních pružích (menší délkové nároky, nižší náklady na zřízení, lepší podmínky preference bus).
- Upřesnění povinností účastníků v případě vyhrazeného jízdního pruhu vedeného podél zastávkového zálivu (Zákon 361/2000 Sb.).

10



ZÁVĚR

Dopravní plán hlavního města Prahy na roky 2018-2020 s výhledem do roku 2022 je dokumentem, který naznačuje možný rozvoj hromadné dopravy v Praze v krátkodobém, ale i ve střednědobém horizontu.

Cílem je vybudovat moderní systém veřejné dopravy, který bude atraktivní a zároveň efektivní. Vezmeme-li v úvahu na jedné straně dynamický rozvoj osídlení území hlavního města Prahy a jeho bezprostředního okolí, závislost tohoto rozvoje na kvalitní dopravní infrastruktuře i zvyšování ekonomické úrovně obyvatelstva a z toho plynoucí trvalý růst stupně automobilizace a na druhé straně zejména prostorové možnosti v Praze, je jednoznačně zřejmé, že hlavní město se bude muset v zájmu svého udržitelného



rozvoje nadále velmi pečlivě věnovat rozvoji systému veřejné dopravy. Proto je potřeba zejména koordinovat činnosti jednotlivých subjektů navzájem, a realizovat tak skutečně integrované řešení dopravní obsluhy a její infrastruktury, což je také jedním ze základních cílů Dopravního plánu.

Dobrým předpokladem pro výše nastíněný směr rozvoje je vznik společného integrovaného dopravního systému Prahy a Středočeského kraje, neboť právě koordinovaným a centralizovaným plánováním veřejné dopravy lze docílit efektivního vynakládání veřejných prostředků na samotný provoz, ale zejména lze snáze stanovit jednoznačné požadavky na infrastrukturu a zajistit tak udržitelný rozvoj dopravy jako celku, což je v souladu se základními koncepčními materiály České republiky i Prahy.

Společný IDS Prahy a Středočeského kraje je na dobré cestě být moderním systémem, který své uživatele motivuje k pravidelnému užívání, systémem, který naslouchá požadavkům všech zúčastněných subjektů a hledá kompromisy pro co nejlepší službu, která uspokojí maximální možný počet cestujících za co nejmenší množství vynaložených finančních prostředků. Systémem, který je tu zejména pro cestující.



Dopravní plán hlavního města Prahy na roky 2018 až 2020 s výhledem do roku 2022



Regionální organizátor Pražské integrované dopravy
Oddělení koncepce, projektů a projektového řízení
Rytířská 10, Praha 1
www.pid.cz

Vedoucí projektu

Bc. Čeněk Malář | maler.cenek@ropid.cz

Dokument vznikl ve spolupráci s odbory městské dopravy, příměstské dopravy, ekonomiky a marketingu ROPID.

červenec 2018

