

Dopravní plán

hlavního města
Prahy

na roky
2021 až 2025

pid

pid pražská integrovaná
doprava

ropid regionální organizátor
pražské integrované dopravy

Obsah

1. Úvod	5
2. Pražská integrovaná doprava a její rozvoj	7
2.1 Pražská integrovaná doprava	8
2.2 Základní zásady PID	8
2.3 Organizační uspořádání PID	9
3. Popis zajišťovaných veřejných služeb v přepravě cestujících	11
3.1 Výchozí vstupy pro projektování veřejné dopravy v Praze	12
3.2 Zásady projektování dopravy	14
3.2.1 Koncepce projektování sítě linek PID	14
3.2.2 Zásady koncepce infrastruktury	15
3.2.3 Standardy projektování dopravy	15
3.3 Železnice	16
3.3.1 Stav projektování železniční dopravy	16
3.3.2 Problematická místa železniční infrastruktury z pohledu objednatele železniční dopravy	22
3.3.3 Plánovaná dopravní opatření na železnici v roce 2022	25
3.3.4 Předběžná plánovaná dopravní opatření na železnici v letech 2023–2025 (s výhledem 2025+)	26
3.4 Metro	30
3.4.1 Plánovaná dopravní opatření v provozu stávajících linek metra	30
3.4.2 Metro D	31
3.4.3 Bezbariérové zpřístupnění stanic, výměny pražců a eskalátorů a opravy stanic	32
3.5 Tramvaje	32
3.5.1 Plánovaná dopravní opatření v provozu tramvají	32
3.5.2 Další rozvoj tramvajové sítě a linkového vedení	34
3.5.3 Rekonstrukce tramvajových tratí	35
3.6 Trolejbusy	36
3.6.1 Alternativní pohony v podmínkách pražské autobusové dopravy	36
3.7 Městské autobusy	37
3.7.1 Plánovaná dopravní opatření v provozu městských autobusů	39
3.8 Příměstské autobusy	41
3.8.1 Projektování a objednávka příměstských linek	41
3.8.2 Výběrová řízení na nové autobusové dopravce pro období 2024–2034	42
3.8.3 Přehled vysoutěžených provozních souborů od prosince 2024	47
3.8.4 A1 Kladensko	48
3.8.5 A2 Hostivicko	49
3.8.6 A3 Rakovnicko	50
3.8.7 A4 Mníšecko	52
3.8.8 A5 Mnichovohradištsko	53
3.8.9 A6 Líbeznicko	55
3.8.10 B1 Stochovsko	56
3.8.11 B2 Štěchovicko	57
3.8.12 B3 Jílovsko	58
3.8.13 B4 Voticko	59
3.8.14 B5 Brandýsko	60
3.8.15 C1 Horoměřicko	62
3.8.16 C2 Slánsko	63
3.8.17 C3 Berounsko	65
3.8.18 C4 Čáslavsko	69
3.8.19 C5 Kostecko	70
3.8.20 C6 Mladoboleslavsko	71
3.8.21 D1 Příbramsko	73

3.8.22	D2 Sedlčansko	74
3.8.23	D3 Vlašimsko	76
3.8.24	D4 Říčansko	77
3.8.25	D5 Zdibsko	79
3.8.26	D6 Úvalsko	80
3.8.27	D7 Dolnobřežansko	81
3.8.28	Přímá zadání	82
3.9	Přívozy	84
3.10	Lanovky	84
3.11	Specializovaná přeprava osob se sníženou schopností pohybu	84
3.12	Zvláštní autobusové linky	85
3.13	Mikrobusy na objednání (s asistencí/s pomocí)	85
4.	Předpokládaný rozsah poskytované kompenzace	86
4.1	Současný stav a východiska	87
4.2	Dopravní podnik hl. m. Prahy akciová společnost (DPP)	88
4.3	Autobusy PID – mimo autobusové linky DPP provozované v pásnu P	90
4.4	Železniční doprava	90
4.5	Přívozy	91
4.6	Souhrn plánovaných výkonů a kompenzací na území hl. m. Prahy do roku 2025	91
5.	Časový harmonogram uzavírání smluv	93
5.1	Aktuální stav v oblasti smluvního zajištění dopravní obslužnosti v hl. m. Praze	94
5.2	Výhled do budoucna v oblasti smluvního zajištění dopravních výkonů	95
5.2.1	Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost – přímé zadání	95
5.2.2	Příměstské autobusové linky PID – uzavření smluv na základě nabídkových / zadávacích řízení	96
5.2.3	Ostatní přímá zadání ve veřejné autobusové dopravě	97
5.2.4	Smlouvy v železniční dopravě	98
6.	Maximální tarify pro cestující	100
6.1	Aktuální situace v oblasti tarifu veřejné dopravy v PID	101
6.2	Tarif na území Prahy – pásma P, 0, B – základní charakteristika	102
6.3	Možné změny Tarifu PID v letech 2021 až 2030	102
6.4	Navržené způsoby valorizace	103
6.4.1	Valorizace příjmů Pražské integrované dopravy	103
6.4.2	Předplatní jízdní doklady přenosné	104
6.4.3	Jízdní doklady pro jednotlivou jízdu, krátkodobé a SMS jízdenky	104
7.	Další údaje vztahující se k financování a nákladově efektivnímu zajišťování veřejných služeb v přepravě cestujících	105
7.1	Provoz veřejných služeb zajišťovaný vnitřním provozovatelem (DPP)	106
7.2	Autobusová doprava na území hl. m. Prahy (mimo DPP)	107
7.3	Železniční osobní doprava na území hl. m. Prahy	108
7.4	Přívozy v systému PID	108
8.	Závěr	109

Seznam použitých zkratk

B+R	parkoviště Bike and Ride („Zaparkuj kolo a jed' veřejnou dopravou“)
DMU	diesel motor unit (motorová jednotka) – železniční vozidlo
DPP	Dopravní podnik hlavního města Prahy, akciová společnost
ČD	České dráhy, a. s.
ČNB	Česká národní banka
ČR	Česká republika
ČSÚ	Český statistický úřad
EMU	electric motor unit (elektrická jednotka) – železniční vozidlo
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
ROPID	Regionální organizátor Pražské integrované dopravy
TT	tramvajová trať
VRT	vysokorychlostní trať
ZHMP	Zastupitelstvo hlavního města Prahy
ZTP	zvlášť těžce postižení
ZTP/P	zvlášť těžce postižení s průvodcem
žst.	železniční stanice



1. Úvod

Dopravní plán hlavního města Prahy na roky 2021 až 2025 (dále také jen tento Plán) představuje plán dopravní obslužnosti dle zákona č. 194/2010 Sb. a vydává jej organizace ROPID (Regionální organizátor Pražské integrované dopravy) jakožto odborná organizace zřizovaná hlavním městem Prahou za účelem zajištění organizace systému veřejné dopravy na svém území.

Tento materiál má za cíl stanovit koncepční rámec rozvoje systému PID v Praze, určit vývoj dopravních výkonů pro roky 2021 až 2025 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.

Předkládaný Dopravní plán hlavního města Prahy navazuje jednak na dosavadní Dopravní plán zpracovaný v roce 2018 a také na 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:
 - Koncepce veřejné dopravy 2020–2025 s výhledem do roku 2030
 - 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+ Plán udržitelné mobility a okolí
 - Strategický plán hl. m. Prahy
 - Územní plán sídelního útvaru hl. m. Prahy
 - Územně analytické podklady hl. m. Prahy
 - Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy
 - Strategie rozvoje tramvajových tratí v Praze do roku 2030
 - Strategie rozvoje pražské metropolitní železnice



2. Pražská integrovaná doprava 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 přívozy.



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.

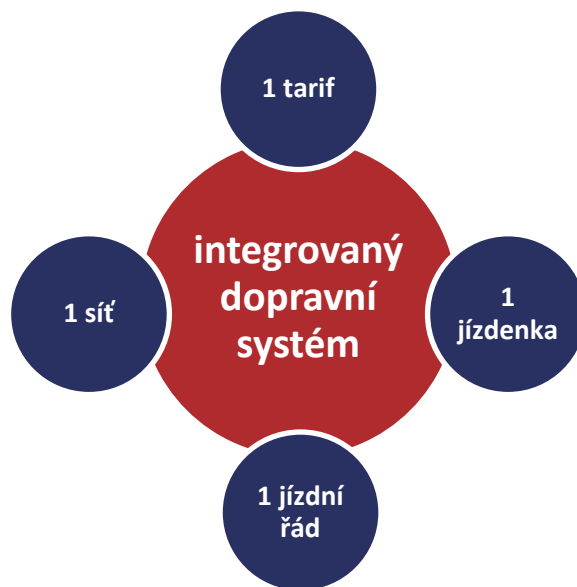
V roce 2015 se Středočeský kraj společně s hlavním městem Prahou rozhodly vytvořit společný integrovaný dopravní systém, jehož základem bude stávající systém PID. Byl nastaven harmonogram integrace oblastí Středočeského kraje, kde se do PID nově připojují buď dosud neintegrováné autobusové a vlakové 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 je na území Prahy a Středočeského kraje budován integrovaný dopravní systém. Hlavním cílem systému je nabídnout obyvatelům Prahy a Středočeského kraje kvalitní dopravní obsluhu a vytvářet tak konkurenceschopnou alternativu k individuální automobilové dopravě, neboť její další rozvoj, zejména na území Prahy, již není z prostorových důvodů téměř možný. Tento postup je v souladu se zákony a základními koncepčními materiály České republiky i Prahy a Středočeského kraje v oblasti dopravy.

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 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 přijíždějících cestujících z regionu po železnici) • omezení nárůstu individuální automobilové dopravy z regionu (kombinace integrace veřejné dopravy a systematického budování záchytných 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 budoucna (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

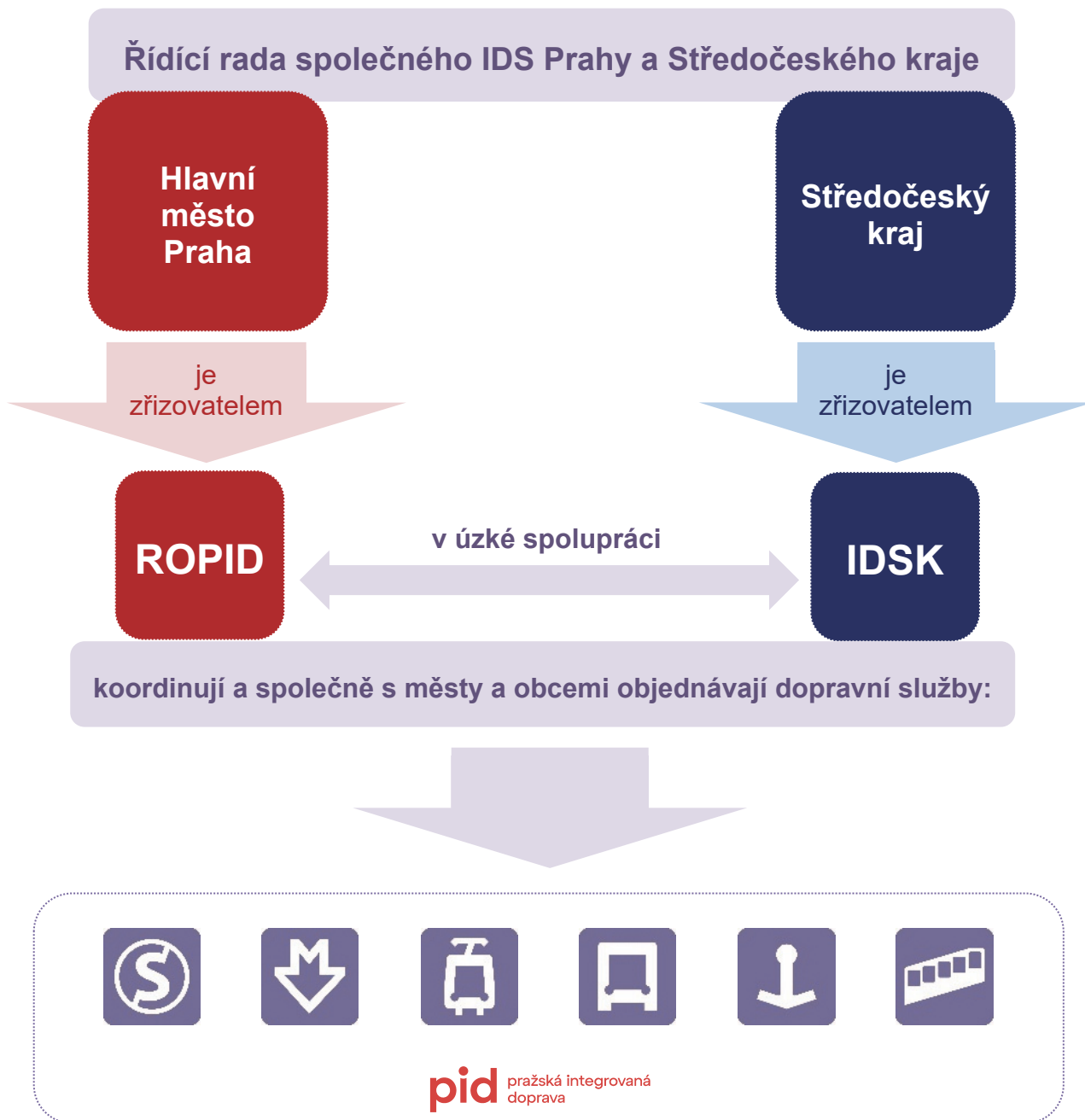
Na koordinaci společného integrovaného dopravního systému Prahy a Středočeského kraje se v úzké spolupráci podílejí dvě organizace:

- **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 č. 28/10 ze dne 15. 6. 2017.

V oblasti budoucího zajištění výkonů pro soutěženou smlouvu, pak oba kraje váže Smlouva o společném zadávání (ID 12868032) uzavřená mezi hl. m. Prahou a Středočeským krajem v září 2020. Uzavření této smlouvy bylo schváleno usnesením Zastupitelstva hlavního města Prahy č. 18/68 ze dne 2. 7. 2020 a usnesením Zastupitelstva Středočeského kraje č. 124-26/2020/ZK ze dne 3. 8. 2020. Tato smlouva tak splňuje všechny podmínky právního jednání stanovené v zákoně č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení), ve znění pozdějších předpisů, a v zákoně č. 131/2000 Sb., o hlavním městě Praze, ve znění pozdějších předpisů.



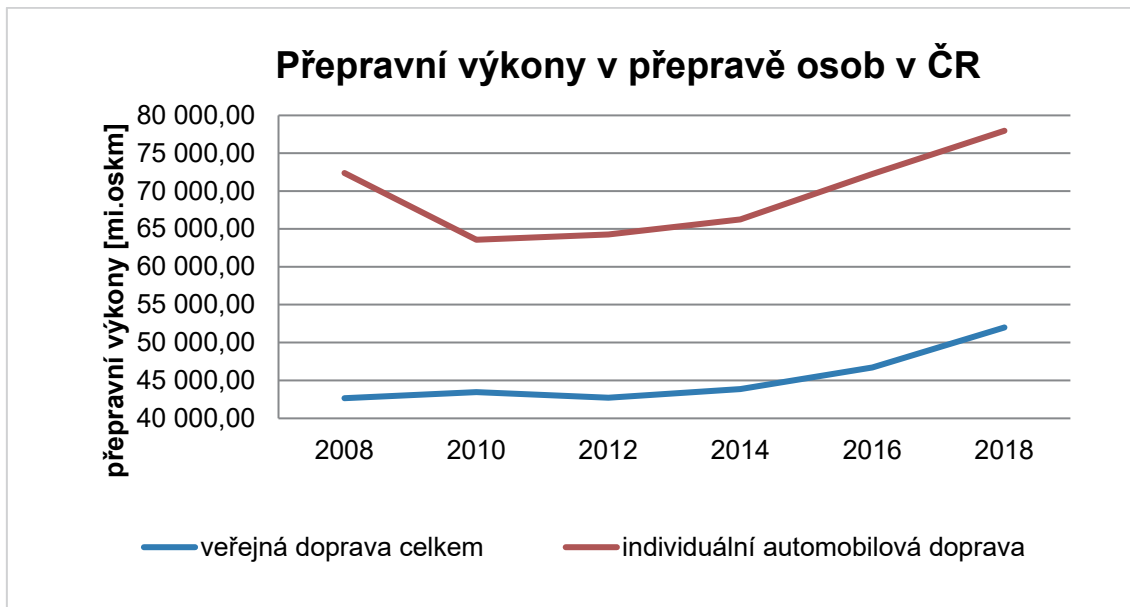


3. Popis zajišťovaných veřejných služeb v přepravě cestujících

3.1 Výchozí vstupy pro projektování veřejné dopravy v Praze

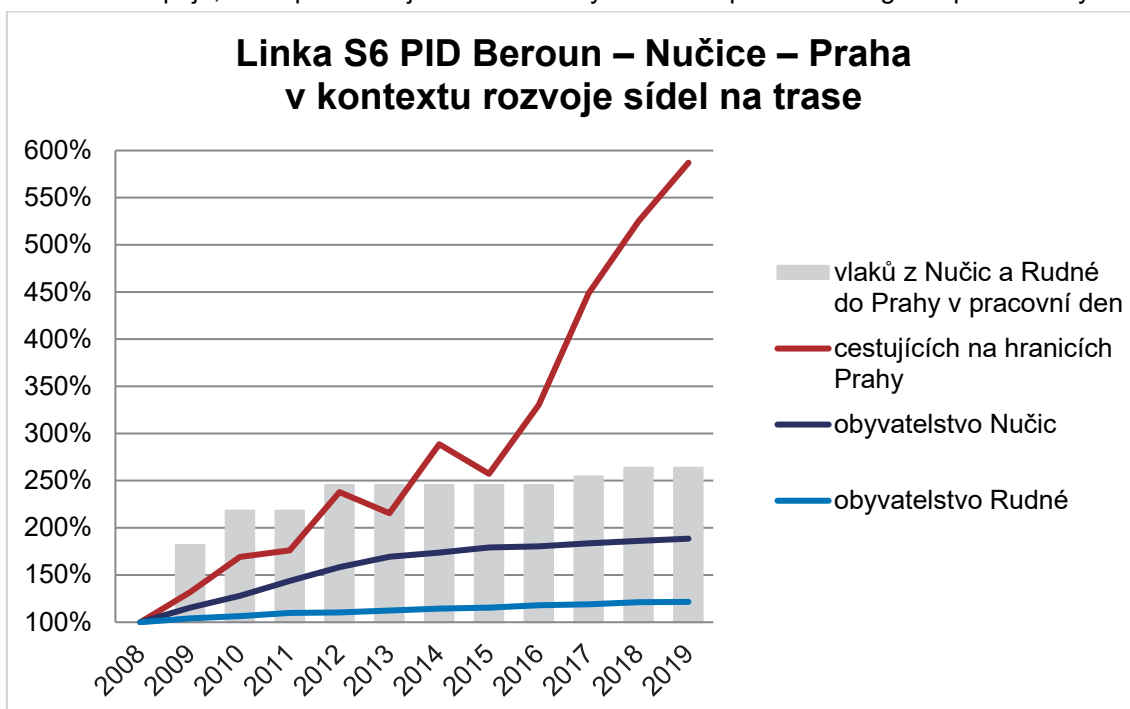
Následující odstavce shrnují základní přehled o tématech souvisejících s plánováním veřejné dopravy v Praze a částečně bilancují období platnosti předchozího Dopravního plánu hl. m. Prahy vytvořeného v roce 2018.

- **Mobilita obyvatelstva České republiky nadále roste** a dokládají to statistiky na celostátní i regionální úrovni – přepravní výkony v osobní dopravě trvale rostou.



Srovnání vývoje přepravních výkonů ve veřejné a individuální automobilové dopravě mezi lety 2008 a 2018.
Zdroj dat: MDČR

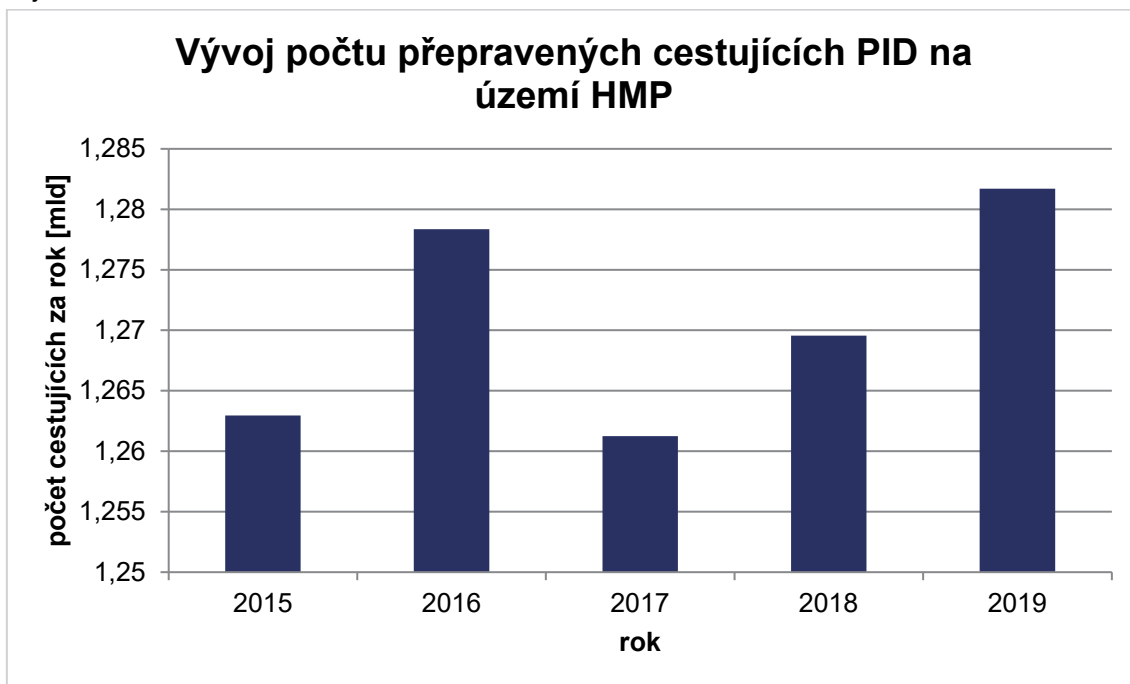
- **Trendy demografického vývoje pražské metropolitní oblasti** popsané v dokumentu „P+ Analýza“ z roku 2017 (zejména růst počtu obyvatel obcí v příměstských oblastech Prahy) lze již nyní pozorovat v reálném vývoji. Příklad vlakové linky S6 Beroun – Nučice – Rudná – Praha a kontext s rozvojem populace obcí na této lince jednak dokládá výše uvedený trend, jednak ukazuje pozitivní trend intenzivního rozvoje veřejné dopravy. To znamená, že počty přepravených cestujících rostou výrazně rychleji než počty vypravených spojů, zvyšuje se obsazenost spojů, a naopak klesají měrné náklady a měrná spotřeba energie dopravního systému.



Vývoj počtu cestujících ve vlacích linky S6 na příjezdu na území hl. m. Prahy v kontextu počtu těchto vlaků a vývoje obyvatelstva obce Nučice a města Rudná, které linka obsluhuje.

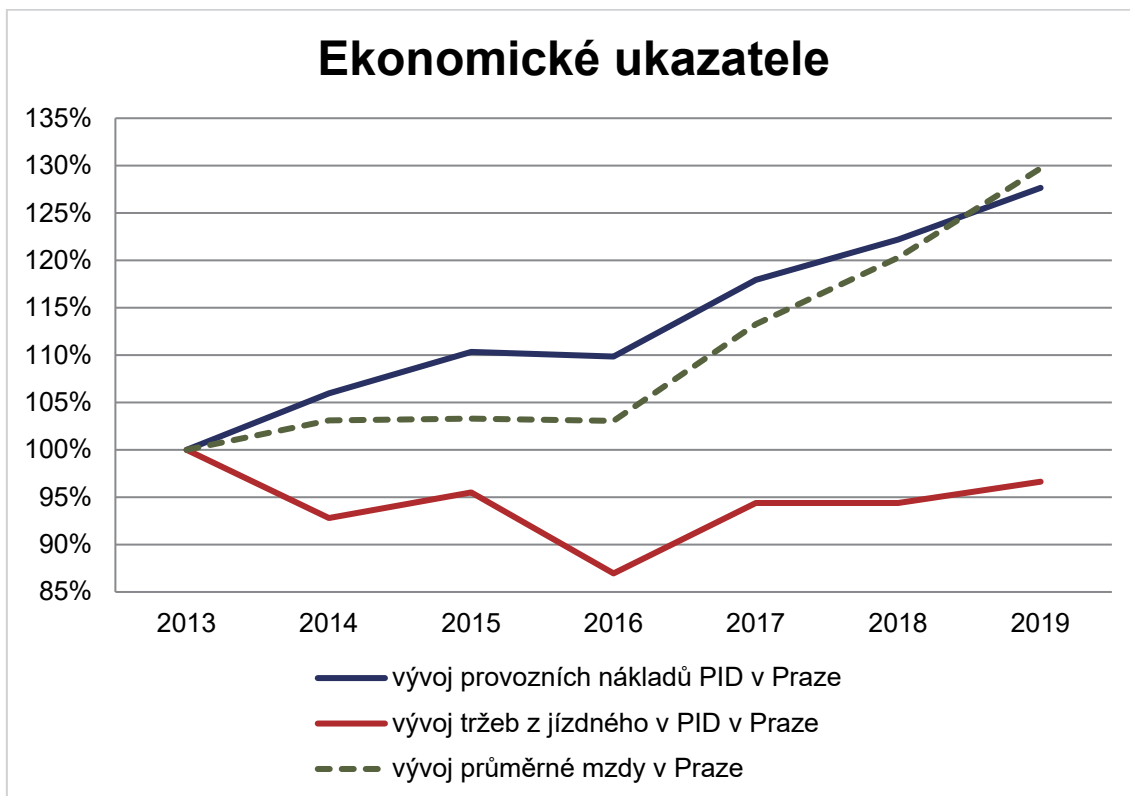
Zdroj dat: přepravní průzkumy PID (ČD) a ČSÚ

- Rostoucí mobilitu obyvatelstva i populační růst pražské metropolitní oblasti dokládá samozřejmě také vývoj individuální automobilové dopravy. **Vývoj intenzit automobilové dopravy** na území hl. m. Prahy má **setrvalý trend**, popsany již v předchozím Dopravním plánu hl. m. Prahy – na tzv. vnějším kordonu intenzita dopravy trvale roste, na centrálním kordonu (tj. širší oblast centra města) stagnuje již od roku 2013.
- Nadále **roste tzv. stupeň automobilizace**. To znamená, že počet automobilů registrovaných v Praze roste rychleji než počet jeho obyvatel. Jiný statistický údaj stagnuje – průměrná obsazenost osobního automobilu v Praze je 1,3 osoby.
- Zásadní změnou pro obyvatele i návštěvníky Prahy z hlediska jejich dopravního chování **bylo rozšíření zón placeného stání** v uplynulých letech. V roce 2020 se tzv. parkovací zóny nacházejí na území městských částí Praha 1–10. Celkem se jedná o 121 863 parkovacích míst s regulovaným režimem parkování.
- **Počty přepravených cestujících** Pražskou integrovanou dopravou na území hl. m. Prahy v uplynulých letech mírně rostly. V roce 2019 bylo prostředky PID na území hl. m. Prahy přepraveno přibližně 1,28 miliardy cestujících.



*Vývoj počtu přepravených cestujících prostředky PID na území hl. m. Prahy.
Zdroj dat: Ročenky dopravy Praha*

- Fungování systému **PID v letech 2020 a 2021** velmi silně **zasáhla opatření proti šíření nákazy COVID-19**. Jejich důsledkem, podobně jako v jiných částech ČR i EU, byl výrazný úbytek cestujících ve spojích veřejné dopravy doprovázený propadem tržeb z jízdného. V Praze byla navíc tato situace silně ovlivněna v podstatě zastaveným zahraničním cestovním ruchem. Následky těchto omezení budou vyhodnoceny pravděpodobně až v průběhu platnosti tohoto Plánu.
- V uplynulých letech **setrvale stoupaly dopravní výkony PID v Praze** a úměrně tomu stoupaly i **provozní náklady systému**. V roce 2019 činily provozní náklady systému PID v Praze 21 mld. Kč, to je o 28 % více než v roce 2013. **Podobným tempem rostou i mzdy zaměstnanců v Praze**, průměrná hrubá měsíční mzda v prvním čtvrtletí roku 2019 byla 41 450 Kč, tj. o 30 % více než v prvním čtvrtletí roku 2013 (31 956 Kč). Víceméně **setrvalý stav je v oblasti tržeb z jízdného** v systému PID v Praze. Ročně se vybere okolo 4 mld. Kč. Hlavním důvodem tohoto stavu je neupravovaná výše jízdného. Pokles v roce 2016 (viz níže v grafu) způsobil jednorázové zlevnění roční jízdenky na území hl. m. Prahy ze 4 750 Kč na 3 650 Kč.
- Charakteristiky počtu přepravených osob i ekonomické bilance v rámci PID pro roky 2020 a 2021 nejsou s ohledem na vývoj epidemie covid19 relevantní z hlediska vyjádření základních trendů. Základní ukazatele systému tedy zatím jsou odvozovány od předchozího období do roku 2019.



Vývoj provozních nákladů a tržeb z jízdného v PID v Praze v kontextu vývoje průměrné mzdy v Praze

Zdroj dat: Ročenky dopravy Praha, ČSÚ

Pozn.: V roce 2014 došlo ke změně metodiky sčítání tržeb PID

(s růstem tržeb ve vnějších pásmech přestaly být tyto tržby zahrnovány do celkové bilance)

- **Kapacita infrastruktury veřejné dopravy je nadále velmi silně zatížena.** Práce na vytvoření nové kapacity dopravní infrastruktury se v současnosti soustřeďují zejména na **železnici**, kde Správa železnic jakožto manažer infrastruktury, připravuje a částečně již realizuje rozsáhlé modernizační práce na železniční síti na území hl. m. Prahy. Cílem těchto prací je zejména zlepšení parametrů stávajících tratí, nicméně připravuje se i stavba zcela nových tratí (trať na Letiště Václava Havla, VRT Polabí).
- **Z hlediska infrastruktury pro MHD** došlo v uplynulém období zejména k rekonstrukcím tramvajových tratí a zastávek, k realizaci dalších úseků vyhrazených jízdních pruhů pro autobusy a k provedení geologického průzkumu, který předchází započatí stavby nové linky metra D (Pankrác – Písnice). Modernizacemi procházejí také stanice metra na stávajících linkách, např. jsou zřizovány bezbariérové přístupy.
- Modernizuje se také **vozidlový park** PID v Praze. Společným parametrem nově pořizovaných vozidel je zejména jejich bezbariérová přístupnost a výbava klimatizací salonu pro cestující (tramvaje 15T, nové městské i příměstské autobusy). Bohužel se nedaří modernizovat ani doplnit (zvýšit počet disponibilních vozidel) park vozidel v regionální železniční dopravě – a to i přes setrvalě rostoucí zájem o cestování vlakem.
- Provoz a plánování veřejné dopravy ovlivňují v poslední době také různá **systemová opatření na úrovni ČR i EU, jejichž vliv je zejména ekonomický, ale do jisté míry též technický a technologický.** Jedná se o novelizovanou legislativu v oblasti zajištění dopravní obslužnosti s mnoha novými a přísnějšími požadavky na objednatele veřejné dopravy. Dále jsou to požadavky na zvýšení podílu čistých vozidel. V neposlední řadě jsou to velké modernizační projekty EU a ČR na železnici (zavádění systému ERTMS a zabezpečovacího zařízení ETCS, konverze trakční napájecí soustavy), které jsou velmi komplexní a vyžadují intenzivní spolupráci mezi státní správou, samosprávami jakožto objednateli provozu veřejné dopravy, provozovateli dráhy a dopravci.

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;
- 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.

Páteřní tramvajové linky

Páteřní tramvajové linky svými parametry přesahují linky běžné. Jsou provozovány v polovičních intervalech (4–5 minut v pracovní den a 7–10 minut večer a o víkendu). V Praze jde o linky 9 a 22. V souvislosti s dlouhodobou rekonstrukcí Libeňského mostu došlo k rozdělení třetí páteřní linky 17 na dvě standardní linky 17 a 27.

Páteřní autobusové linky

V Praze se kromě páteřních tramvajových linek zavedl i segment páteřních autobusových linek, což jsou autobusové linky, které se vyznačují především následujícími parametry:

- 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 převážně 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.

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 (5×) M1 (5×)	124 (620)	METRO
TRAM	T3 (2× T3)	65 (130)	T3
	KT8	130	KT8
	14T	120	14T
	14T facelift	130	14Tfl
	15T, 52T	140	15T, 52T
BUS	od 19,1	dle konkrétního typu	KLOUBOVÝ PLUS (KB+)
	17,1–19	90	KLOUBOVÝ (KB)
	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)

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 Železnice

3.3.1 Stav projektování železniční dopravy

Železniční doprava hraje v systému PID klíčovou roli, neboť představuje kapacitní a rychlý páteří segment veřejné dopravy. Její postavení v dopravní obslužnosti Prahy a Středočeského kraje nabírá na stále vyšším významu s postupující modernizací železniční dopravní cesty i vozidlového parku. Velký potenciál vlaků v PID však 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 veřejné dopravy). Je tedy zřejmé, že v budoucích letech bude nutné nadále vytvářet v úzké spolupráci s železničními dopravci i se správcem infrastruktury Správou železnic, státní organizace (dále jen „Správa železnic“) 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:

- další prohloubení integrace s ostatními druhy dopravy na území Prahy i v jejím okolí (návazné linky, možnosti přestupu, nové zastávky atd.);
- prohloubení spolupráce se segmentem dálkové dopravy ve smyslu časové integrace, případně i dalšího rozšíření tarifní integrace;
- rozvoj segmentu spěšných vlaků;
- modernizace a doplnění vozidlového parku;
- modernizace infrastruktury a vznik nových zastávek;
- zvýšení ekologie provozu nasazením bezemisních vozidel;

- zkrácení intervalů 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;
- rozvoj segmentu městských železničních linek.

Dopravní opatření v oblasti železniční dopravy jsou navrhována v souladu se schválenými strategickými materiály hlavního města Prahy, především Studií obsluhy hl. m. Prahy a jeho okolí hromadnou dopravou osob (Metroprojekt 2002, aktualizace 2006) a Strategií rozvoje pražské metropolitní železnice (IPR 2018) 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 nástin možného řešení na území sousedního kraje. Navrhovaná opatření vychází nejen z finančních možností hlavního města Prahy, ale musí být rovněž v souladu s finančními možnostmi Středočeského kraje. Tato opatření dále jsou výrazně ovlivňována dalšími vnějšími vlivy, zejména kapacitou železniční infrastruktury, probíhajícími stavbami a reálnými možnostmi dopravců.

Jednotlivá dopravní opatření ve smyslu posilování železniční dopravy jsou realizována buď **zkracováním intervalů, prodlužováním tras jednotlivých vlaků, posilováním kapacity souprav či rozšiřováním období provozu** (týká se především rozšiřování období přepravní špičky) a jsou navrhována na základě **vyhodnocení přepravních průzkumů** a v závislosti na požadavcích měst a obcí, popř. obyvatel. Možnosti jejich realizace závisí na kapacitě tratí a vozidel, případně jsou omezena výlukovými opatřeními.

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. Současně je vhodné při konstrukci grafikonu vlakové dopravy zohlednit časově i technologicky náročnější stavby.

Posilování železniční dopravy ve smyslu **zkracování intervalů** 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 železnic**, 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), **č. 171 Praha – Beroun** a **č. 221 Praha – Benešov u Prahy**.

V případě zavádění rozsáhlé změny provozního konceptu ve smyslu změny časových poloh, navýšení rozsahu dopravy apod. se předpokládá možnost vyžádat si od Správy železnic zpracování studie dle směrnice SŽ SM069 za účelem prověření realizovatelnosti jednotlivých záměrů. Tato studie bude jedním z podkladů pro další jednání se Správou železnic pro případné úpravy infrastruktury, které realizaci těchto záměrů umožní.

Zásadní pro další rozvoj železniční infrastruktury na území hlavního města Prahy je zpracování studie proveditelnosti modernizace železničního uzlu Praha, která probíhá v gesci Správy železnic za účasti hlavního města Prahy a městských organizací (zejména ROPID a IPR) v podobě definice požadavků na rozsah dopravy v krátkodobém, střednědobém i dlouhodobém horizontu a účasti na výrobních poradách. Tento studijní materiál je v současné době zpracováván a má ambici vnést zcela nový pohled na koncepci železniční dopravy na území hlavního města Prahy. Dojde k posouzení již v současnosti sledovaných, případně zcela nových, provozních konceptů a jejich prověření z pohledu přepravní prognózy a následně ekonomické efektivity. Do budoucna tak bude zpracován komplexní materiál, dle kterého bude možné dále postupovat při návrzích dopravních opatření pro trvale udržitelnou, funkční a efektivní železniční dopravu na území hlavního města Prahy.

S ohledem na výsledky přepravních průzkumů je nadále nutné především s majoritním 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 přepřehováním vznikly u dalších vlaků. K částečnému dočasnému zmírnění tohoto problému došlo (pravděpodobně pouze dočasně) vlivem epidemiologických opatření přijatých v souvislosti s šířením onemocnění COVID-19, nicméně s návratem cestujících do veřejné dopravy jsou kapacitní problémy stále výraznější, a to zejména s přihlédnutím k častému neplnění turnusové potřeby ze strany dopravce vlivem probíhajících modernizací a zástavbě mobilních jednotek ETCS do vozidel.

Částečným dočasným řešením (spojeným se snížením kvality cestování) bylo využití **modernizovaných patrových vozů**, které byly nasazeny **na linku S7**. Ani v současné době však počet jednotek řady 471 nepokrývá aktuální potřebu a bude třeba přistoupit k dalšímu posílení vozy klasické stavby. Jedná se o krajní řešení, díky němuž dojde k posílení kapacity u nejvíce přetížených vlaků, nicméně vozidla, která již v současné době nesplňují současné kvalitativní požadavky. 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 vozidlového parku. Je proto naprosto nezbytné – pokud nemá dojít k zastavení rozvoje železniční dopravy v PID – **pořídít nové kapacitní (dvoupodlažní) elektrické jednotky s kapacitou cca 400 cestujících (EMU400 = electric multiple unit – elektrická vícedílná jednotka)**. **Cílem pořízení** těchto vozidel je jednak náhrada souprav modernizovaných patrových a dalších vozů klasické stavby, které nejsou z pohledu kvality cestování dlouhodobě vyhovující. Dále je to zvýšení kapacity vlaků na tratích, kde se očekává nárůst poptávky po dokončené modernizaci infrastruktury

(očekávané zvýšení kapacity vlaků až o 30 %). V neposlední řadě budou tato vozidla potřebná v okamžiku dokončení elektrizace dalších významných tratí, které plánuje Správa železnic, konkrétně Praha – Kladno/Letiště Václava Havla a Praha – Mladá Boleslav. V souvislosti s pořízením těchto nových jednotek je nutné, aby došlo k **prodloužení potřebných nástupištních hran** na tratích, kde je s provozem jednotek EMU 400 uvažováno, **na délku 220 metrů**. Jedná se o tratě č. 011, 120 (po modernizaci tratě), 171, 221, 231 a 232. Nutné je zahrnout také problematiku stáří samotných vozidel, z nichž první vyrobené kusy jednotek řady 471 již překročily poloviny své ekonomické životnosti. Jako další aspekt vstupuje do problematiky zajištění vozidlového parku pro zajištění provozu po konverzi napájecí soustavy, se kterou Správa železnic uvažuje k roku 2029 na trati č. 171 Praha – Beroun a výhledově i na dalších tratích. Nutné je zabývat se instalací mobilní části zabezpečovacího zařízení ETCS, které Správa železnic postupně plánuje nasadit na všech tratích zaústěných do hlavního města Prahy (viz dále).



Nutnost zajištění vysoké kapacity vlaků na příměstských linkách řeší i další státy EU. Pro příměstskou dopravu v okolí Budapešti nakupují například Maďarské státní dráhy elektrické jednotky s kapacitou 600 míst a délkou 156 metrů. Jednotky jsou vybavené ETCS. Dodávky čtyřicetikusové série začaly v roce 2020. Na snímku je zachycena jedna z jednotek během testování na okruhu Zkušebního centra VUZ ve Velimi. Zdroj fotografie: vladanfoto.cz, Autor.: Vladimír Fišar

Pro relativně méně vytíženou trať č. 091 ve směru Kralupy nad Vltavou je sledováno pořízení nových jednopodlažních elektrických jednotek s kapacitou přibližně 240 míst (EMU 240). To umožní přesun jednotek řady 471 z tratí č. 091 na dalších vytížených tratích (zejména č. 231/232 po dokončení modernizace úseku Praha-Vysočany – Lysá nad Labem). Prověřována je možnost nasazení jednotek EMU240 i na linku spěšných vlaků R41 Praha – Kolín (– Kutná Hora – Čáslav). 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.

Nevyhovující je rovněž **kvalita vozidlového parku v motorové trakci**. Jako hlavní příklad lze uvést linky S5 a R45 ve směru Kladno nebo S6 ve směru Nučice a Beroun, kam jsou sice nasazována buď vozidla částečně nízkopodlažní (jednotky řady 814 Regionova), avšak nevyhovující zejména z titulu konstrukce pojezdu tvořeného jednonápravovými podvozky, nebo vozidla s dvounápravovými podvozky, avšak bez podílu nízkopodlažní části. Druhý jmenovaný problém se týká i linky S3 ve směru Všetaty – Mělník / Mladá Boleslav. Pro stávající neelektrizovanou trať ve směru Nučice a Beroun jsou určena vozidla nezávislé trakce s kapacitou 120 míst, která do elektrizace tratí nahradí vozidla řady 814. V případě linek ve směru Kladno dojde k obměně vozidlového parku až s dokončením zkapacitnění a elektrizace železniční tratě Praha-Veleslavín – Kladno-Ostrovec včetně odbočky na Letiště VHP. Co se týče vozidlového parku na tratích ve směru Všetaty, Vrané nad Vltavou a Rudná u Prahy (přes Hostivici), aktuálně probíhají jednání týkající se možnosti otevření trhu a nasazení modernizovaných, případně nových vozidel. Forma zasmluvnění bude předmětem dalších jednání, neboť je nutné reflektovat dodací lhůty vozidel a současně výhledové záměry Správy železnic týkající se elektrizace jednotlivých tratí.

V souvislosti se schválením Klimatického plánu hlavního města Prahy do roku 2030, který byl odsouhlasen usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 27/30 dne 27. 5. 2021, je třeba věnovat dostatečnou pozornost náhradě

vozidel nezávislé trakce vozidly bezemisními. To znamená ve spolupráci se Správou železnic zajistit provoz vlaků v elektrické trakci (nutnost elektrizace železničních tratí) nebo sledovat možnost nasazení vozidel bateriových (BEMU*), případně vodíkových (HMU, popř. HEMU). V dlouhodobém horizontu je proto nutné počítat s pokračující obnovou a doplňováním vozového parku, a to v souvislosti s postupným dokončováním jednotlivých staveb (vliv elektrizace či navyšování rozsahu dopravy), ale také z důvodu nutnosti zvýšení ekologie provozu.

* Zkratkou BEMU se označují tzv. bi-mode jednotky, tj. jednotky, jejichž pohon je elektrický, přičemž zdroj trakční energie je dvojitý a lze jej v provozu měnit – zdrojem může být pevné trakční vedení, akumulátory nebo diesel-elektrický agregát.

Předpokládané typy nových vozidel

Vozidlo	Trakce	Kapacita	Předpokládané nasazení*
EMU 240	elektrická	cca 240	S4, S49, S61, S71, R41**, R49
EMU 400	elektrická	cca 400	S1, R41**, S5, S55, S7, R45, R48
DMU 120	motorová	cca 120	S6 (do elektrizace trati)
(B)EMU 240 / 150	elektrická / bateriová	cca 240 / 150	S3, S6, S8, S88, S65, R43, R44***

* Seznam dotčených linek:

- S4 Praha – Kralupy nad Vltavou – Roudnice nad Labem (dále vedena jako linka U4 do Ústí nad Labem)
- S49 Praha-Hostivař – Roztoky u Prahy
- S61 (Praha-Smíchov) – Praha-Vršovice – Praha-Běchovice (– Praha-Běchovice střed – Úvaly)
- S71 Praha-Radotín – Praha-Zahradní Město – Praha-Běchovice (– Praha-Běchovice střed – Úvaly)
- R41 Praha – Poříčany – Pečky – Kolín – Kutná Hora
- R49 Praha – Benešov u Prahy – Tábor
- S1 Praha – Český Brod – Kolín
- S2 Praha – Lysá nad Labem – Kolín
- S22 Praha – Lysá nad Labem – Milovice
- S5 Praha – Kladno – Kladno-Ostrovec
- S55 Praha – Letiště VHP
- S7 (Český Brod –) Praha – Řevnice – Beroun
- S9 (Milovice –) Praha – Strančice – Benešov u Prahy
- R45 Praha – Kladno – Kladno-Ostrovec
- R48 Praha – Lysá nad Labem – Mladá Boleslav
- S6 Praha – Nučice – Beroun
- S3 Praha – Neratovice – Všetaty – Mělník / Mladá Boleslav
- R43 Praha – Neratovice – Všetaty – Mělník / Mladá Boleslav
- S8 Praha – Vrané nad Vltavou – Čerčany
- S88 Praha – Vrané nad Vltavou – Dobříš
- S65 Praha – Hostivice – Rudná u Prahy
- R44 Praha – Kralupy nad Vltavou – Ústí nad Labem

** Na lince R41 budou nasazeny od GVD 24/25 jednotky EMU240, od GVD 29/30 (předpoklad) EMU400

*** O výsledné podobě vozidel pro tyto linky bude rozhodnuto na základě možnosti jejich elektrizace a očekávaného využití cestujícími, které vyplnou ze studií proveditelnosti pro jednotlivé tratě.

Zasmluvnění výkonů na hlavních (elektrizovaných) tratích bude realizováno pravděpodobně několika zadávacími řízeními, jejichž předmětem bude výběr dopravce s vozidly, u nichž se předpokládá počátek plnění smlouvy v prosinci roku 2029. V rámci platných smluv dopravce České dráhy uplatnil požadavek na povinný odkup 54 jednotek řady 471. Pro tato vozidla bude nezbytné realizovat nabídkové řízení na jejich nového provozovatele, přičemž s ohledem na předpokládaný průběh konverze napájecí soustavy se předpokládá nasazení jednotek řady 471 primárně na tratích Praha – Benešov u Prahy a Praha – Lysá nad Labem – Milovice/Kolín. Smlouva s novým dopravcem by měla být platná po zbývajících dobu ekonomické životnosti těchto jednotek, tj. do 12/2044 (15 let). Stěžejní bude nabídkové řízení pro zajištění dostatečného počtu velkokapacitních dvousystémových elektrických jednotek (EMU 400) pro nově elektrizované tratě a tratě, u nichž je předpokládána konverze napájecí soustavy. Dále bude nasazením těchto jednotek akcentován demografický vývoj v rámci SČK a HMP, kde neustále dochází s ohledem na zvyšující se počty obyvatel k nárůstu mobility. Tyto jednotky by měly být provozovány na lince S7 Beroun – Praha – Český Brod, na linkách S1 a R41 Praha – Poříčany – Kolín, dále na nově elektrizované trati Praha – Kladno-Ostrovec (včetně odbočky na Letiště Václava Havla Praha) a na novém spojení Praha – Lysá nad Labem – Mladá Boleslav (po dostavbě tzv. Všejské a Bezděčinské spojky). Posledními elektrickými vozidly, pro něž bude nezbytné zajistit

smluvní zajištění formou zadávacího řízení, budou nové či zánovní jednopodlažní elektrické jednotky EMU 240, u nichž se předpokládá využití pro méně zatížené elektrizované tratě a linky. Zejména se bude jednat o trať Praha – Kralupy nad Vltavou – Ústí nad Labem a dále spěšné vlaky na tratích Praha – Benešov – Tábor.

Výkony na neelektrizovaných tratích budou zajištěny buď formou nabídkového řízení vozidly novými či zánovními. S akcentem na bezbariérovost, harmonogram vypsání nabídkových řízení pro jednotlivé tratě bude předmětem dalších jednání s ohledem na nutnost vyjasnění termínů jejich elektrizace, vyloučeno není ani nabídkové řízení na provoz zajišťovaný vozidly BEMU240/150 v případě odkladu elektrizace, případně realizace elektrizace pouze parciální.

Bližší informace k plánu obnovy vozidel na jednotlivých tratích je uveden níže v následujícím souhrnu, který popisuje předpokládané rozdělení výkonů do jednotlivých provozních souborů:

- 1) **Provozní soubor EMU 400** – jedná se o provozní soubor, jež bude zajišťován výhradně nově pořízenými vozidly typu EMU 400
(soutěž 12/2029–12/2044, případně až do 12/2059)
- 2) **Provozní soubor EMU 240** – tento provozní soubor bude zajišťován nově pořízenými nebo zánovními vozidly typu EMU 240
(soutěž 12/2029–12/2044, případně až do 12/2059)
- 3) **Provozní soubor 471** – provozní soubor realizován většinou stávajících vozidel řady 471 a to na základě uplatnění možnosti dopravce odkupu těchto vozidel
(soutěž 12/2029–12/2044)
- 4) **Provozní soubor vybraných neelektrizovaných tratí**, konkrétně 070 Praha – Mladá Boleslav, 210 Praha – Vrané nad Vltavou – Čerčany/Dobříš, 121 Hostivice – Podlešín a 122 Praha – Hostivice – Rudná u Prahy – v tomto případě byla zvažována možnost soutěže nového dopravce, nicméně na základě proběhlých PTK je možný termín realizace poměrně vzdálený (12/2026, případně 12/2027). Zároveň na základě nových informací dokumentu Ministerstva dopravy „Koncepce rozvoje elektrické trakce v České republice“, by mělo dojít ke zkrácení plánovaných termínů elektrifikace některých těchto tratí. S ohledem na tuto skutečnost bude vhodné řešení formy a délky smluvního zajištění předmětem dalších diskuzí, s cílem zajištění maximální efektivity vynaložených finančních prostředků státu i kraje i možnosti brzkého nasazení modernějších vozidel na těchto tratích.
(forma a délka zasmulvnění kontraktu bude předmětem dalších analýz a prověření)
- 5) **Provozní soubor trať č. 173 Praha-Smíchov – Rudná u Prahy – Beroun** – na trať jsou aktuálně nasazovány nové jednotky řady 847, zároveň je ze strany Správy železnic sledována elektrizace trati, která by měla proběhnout mezi roky 2029–2032. Z titulu nasazení nových vozidel není třeba přistupovat k institutu otevírání trhu, zároveň jednotky 847 jsou vybaveny ETCS čili s nimi lze překlepnout období mezi ukončením smlouvy se současným dopravcem, Českými drahami, a.s., a elektrizací tratě. S ohledem na nízký rozsah výkonů lze toto smluvní zajištění přímým zadáním.
(přímé zadání do 12/2033, případně 12/2034)

Z pohledu komfortu přepravy je nutné, aby všechna nově pořizovaná vozidla pro systém PID splňovala veškeré kvalitativní požadavky definované v dokumentu Standardy kvality PID – Vlaky PID. Zcela nová vozidla budou nízkopodlažní, uzpůsobená pro přepravu imobilních cestujících, vybavená klimatizací a dalšími prvky, které jsou nedílnou součástí moderních kolejových vozidel.

S problematikou obnovy vozidlového parku jsou velice úzce spojena infrastrukturní opatření zahrnující zavádění zabezpečovacího systému ETCS, konverzi trakční napájecí soustavy na elektrizovaných tratích (ze stávajících 3 kV ss na 25 kV 50 Hz) nebo samotnou elektrizaci jednotlivých tratí. Ze strany Ministerstva dopravy ČR a Správy železnic doposud **byl stanoven závazný harmonogram zavádění systému ETCS, v případě konverze napájecí soustavy a další elektrizace železničních tratí doposud není k dispozici ucelený materiál pojednávající o harmonogramu jednotlivých staveb**, což výrazně komplikuje sestavení reálného harmonogramu obnovy vozidlového parku, nehledě na finanční dopady, které s sebou aplikace výše uvedených technologií nese. Taktéž nejasné časové horizonty realizace elektrizace tratí, na kterých je v současné době provozována železniční doprava v nezávislé trakci má negativní dopady na rozhodnutí o komplexní obnově vozového parku na jednotlivých tratích. Tyto podklady od Ministerstva dopravy a Správy železnic jsou naprosto zásadní pro kvalifikované rozhodnutí o koncepci obnovy vozidlového parku v následujících letech.

Hlavní problémové body implementace ETCS v regionální železniční dopravě v PID:

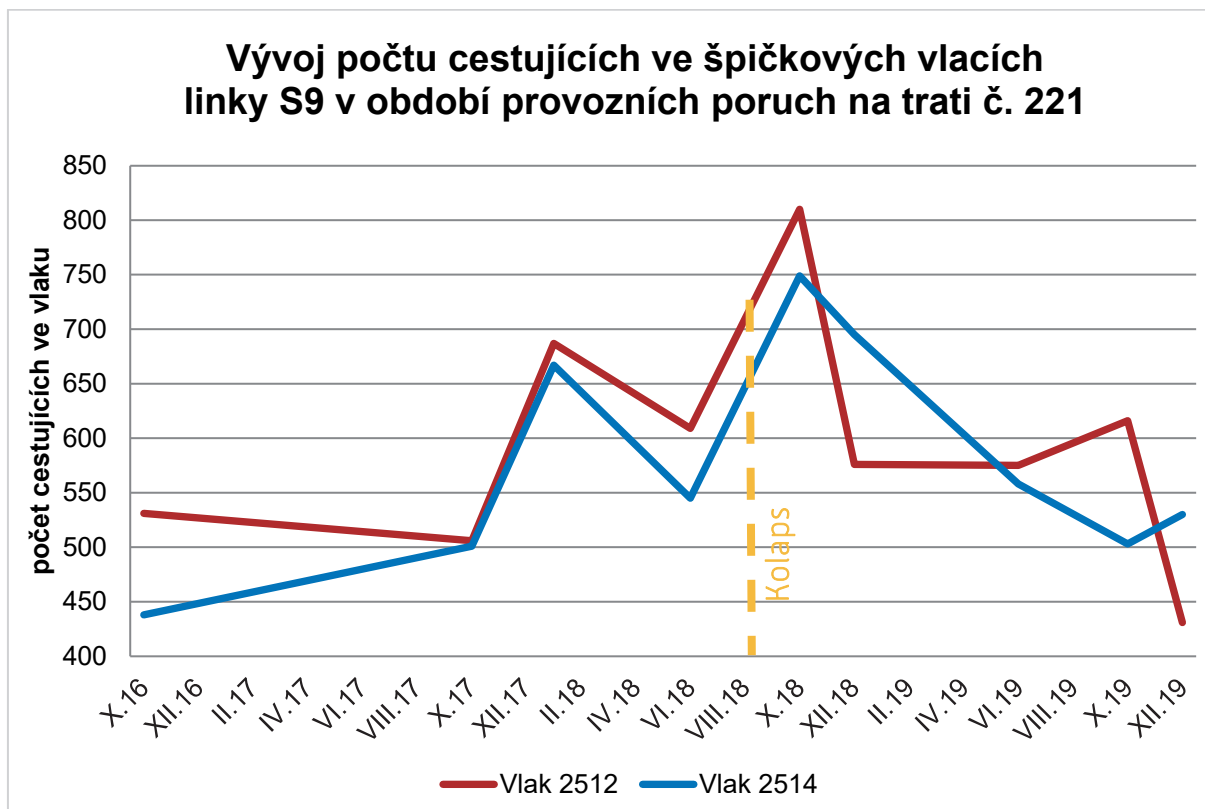
- není zřejmé, jakým způsobem bude zajištěno financování mobilní části ETCS (vybavení vozidel), resp. nových vozidel, která bude nutné v souvislosti se zahájením provozu ETCS pořídit nejen pro hlavní tratě vybavené systémem ETCS, ale také pro tratě do těchto tratí zaústěné;
- není zřejmé, zda v předpokládaných termínech je reálné z důvodů na straně kapacity výrobců a dopravců (s ohledem na nutnost zajišťování nepřerušovaného provozu) zajistit instalaci mobilní části ETCS do všech potřebných vozidel;

- není zřejmé, zda je reálné (nehledě na ekonomickou efektivitu podobné investice z pohledu životnosti vozidel) implementovat mobilní část ETCS do starších vozidel (zejména řad 810, 814, 814.2, 854, 714, 749, 754 a dalších) a zda je reálné z pohledu kapacit výrobců a také zákonem časově náročných stanovených procedur (výběrové řízení) zajistit dostatečně včas dostatečný počet mobilní částí ETCS vybavených nových vozidel (a s tím související i samotnou výrobu nových vozidel);
- je nutné zajistit vazbu harmonogramu spouštění výhradního provozu ETCS na harmonogramy konverze a další elektrizace tratí. Bez splnění této podmínky může reálně dojít k neefektivnímu vybavení vozidel motorové trakce mobilní částí ETCS, která budou záhy nahrazena vozidly elektrizovanými (může se týkat všech neelektrizovaných tratí na území hl. m. Prahy, které jsou výhledově předpokládány k elektrizaci);
- obdobně problematický je dopad implementace mobilní části ETCS na vozidla, která by měla být ve velké míře vybavena relativně krátce před skončením smlouvy se současným dopravcem;
- v krajním případě hrozí na některých tratích dočasné nebo dokonce trvalé nahrazení železniční dopravy dopravou autobusovou;
- dosud není jednoznačně známo, zda implementací ETCS nedojde ke snížení kapacity železničních uzlů a pokud ano, jak bude tento problém řešen;
- dosud není jednoznačně známo, jakým způsobem bude zabezpečovací zařízení ETCS provozováno při předpokládaných i nepředpokládaných výlukách tohoto zabezpečovacího zařízení a zda přitom nedojde k fatálnímu poklesu kapacity tratí (a to i při plánované výluce zabezpečovacího zařízení).

Obdobné problémy lze predikovat i u projektu konverze napájecí soustavy, kde je zásadní otázkou nevyjasněný reálný harmonogram prací. Současně není ve finančních možnostech obou krajů zajištění dualizace vozidel. Zejména dualizace vozidel řady 471 je relativně finančně náročná, a tak se jeví pravděpodobné, že efektivnějším řešením může být preference nákupu nových vozidel (z výroby vybavených také ETCS) a plné odstavení dosud neodepsaných vozidel řady 471 z provozu. Proto by bylo z pohledu veřejných financí vhodnější zvážit úpravu harmonogramu konverze tak, aby reflektovala životnost těchto jednotek. Toto rozhodnutí o harmonogramu konverze napájecí soustavy však přísluší státu, který je současně (přes České dráhy, a. s.) majitelem vozidel řady 471.

Lze konstatovat, že projekty zajišťující technologický pokrok na železnici (implementace ETCS a konverze trakční napájecí soustavy) mohou být z pohledu dalšího rozvoje železniční dopravy v PID poměrně velkým rizikem, a to především ve vazbě na finanční prostředky, kapacity výrobců železničního průmyslu a kapacitu dílčích úseků železniční infrastruktury především v uzlu Praha. S ohledem na jejich technické a v případě ETCS i bezpečnostní přínosy hl. m. Praha v žádném případě realizaci těchto záměrů nezpochybnuje, je však zapotřebí vyjasnit veškeré podmínky jejich implementace, především z pohledu zajištění financování.

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 předplatných 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. V následujících letech je však třeba počítat i s negativními vlivy na kvalitu dopravy plynoucí z rozsáhlé výlukové činnosti (aktuálně se týká především tratí č. 171 Praha – Beroun a č. 232 Praha – Milovice, kde probíhají nebo budou probíhat rozsáhlé modernizační akce v gesci Správy železnic, v dalších letech (2023–2025, popř. i déle) lze předpokládat rozsáhlé výlukové práce na tratích č. 120, 171 a 232).



Výluky spojené s modernizací železničních tratí v Praze bohužel znamenají mimořádně složitá dopravní opatření ve velmi hustém provozu vlaků. Mimořádné stavy infrastruktury i provozu jsou náchylné na různé poruchy. Například na trati č. 221 Praha – Benešov u Prahy proběhla v závěru roku 2018 série poruch na infrastruktuře, která měla pokaždé za následek zpoždění a operativní odříkání vlaků. Problémům na železnici v Praze se tehdy čteně věnovala i média. Celá tato situace vedla k oslabení důvěry cestujících k cestování vlakem a v konečném důsledku ke ztrátě uživatelů veřejné dopravy, jak dokládá graf počtu cestujících v ranních špičkových vlacích linky S9 na odjezdu ze žst. Praha-Uhřetěves.

Zdroj: přepravní průzkumy PID (ČD)

Ve spolupráci s IDSK došlo k zatraktivnění železniční dopravy dalšími integračními projekty, kdy byly do systému Pražské integrované dopravy integrovány všechny tratě na území Středočeského kraje, integrace pokračuje na úsecích tratí přesahujících ze Středočeského kraje do dalších krajů. Současně došlo 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. Integrované jsou dálkové vlaky obou železničních dopravců objednaných objednatelem dálkové dopravy v oblasti zahrnuté do PID (České dráhy, a. s.; Arriva vlaky s. r. o.). V současné době jsou integrovány do PID všechny železniční tratě na území hlavního města Prahy a Středočeského kraje a do budoucna je předběžně předpokládáno pokračování integrace v úsecích přesahujících na území dalších krajů.

3.3.2 Problematická místa železniční infrastruktury z pohledu objednatele železniční dopravy

Trat' č. 011 Praha – Kolín, traťový úsek Praha – Kolín

- jeden z nejzatíženějších úseků I. železničního koridoru;
- obtížné dosažení pravidelného špičkového intervalu 10 min. v úseku Praha – Úvaly;
- 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;
- nevyhovující délka nástupišť neumožňující provoz jednotek EMU 400, nutnost prodloužení nástupišť na délku 220 metrů;
- na základě jednání s MDČR a Správa železnic očekává HMP výstavbu nové dvoukolejné paralelní tratě Praha – Poříčany (tzv. VRT Polabí) zejména pro dálkovou osobní dopravu a zároveň zkapacitnění stávající tratě Praha – Poříčany – Kolín v úseku Poříčany – Kolín;
- časový horizont dokončení pravděpodobně nejdříve v roce 2030.

Trat' č. 070 Praha – Turnov, trat'ový úsek Praha-Vysočany – Všetaty

- nemožnost zkrácení špičkového intervalu regionálních vlaků na 30 min., v úseku Praha – Praha-Čakovice na 15 min.;
- nutno uvažovat (minimálně částečné) zdvoukolejnění v úsecích navržených modelovým GVD a elektrizací trati;
- časový horizont pravděpodobně nejdříve v roce 2029;
- důležitým záměrem je také zavedení osobní dopravy na vlečce bývalého Cukrovaru Čakovice do nově předpokládané zastávky Praha-Čakovice zámecký park v blízkosti čakovického sídliště.

Trat' 120 Praha – Kladno – Rakovník, trat'ový úsek Praha Masarykovo nádraží – Kladno

- trat' mezi dvěma největšími městy regionu;
- zcela nevyhovující infrastruktura: jednokolejná a neelektrizovaná trat', bez kvalitního zabezpečovacího zařízení, bez peronizace stanic;
- nemožnost zkrácení intervalu a zavedení odpovídajícího počtu vlaků;
- nevyhovující délka nástupišť neumožňující provoz jednotek EMU 400, nutnost prodloužení nástupišť na délku 220 metrů;
- po modernizaci interval 15 min. spěšných vlaků ve směru Kladno (doplňený osobními vlaky v intervalu 30 min.), ve směru Letiště Václava Havla Praha interval 10 min.;
- časový horizont kompletního dokončení připravované modernizace spojené se zdvoukolejněním a elektrizací trati (včetně zřízení odbočky na Letiště Václava Havla Praha) se v době zpracování tohoto materiálu předpokládá po roce 2030 (zavedení dílčího provozu do Prahy-Veleslavína je předběžně předpokládáno nejdříve v roce 2029).

Trat' č. 122 Praha – Hostivice – Rudná u Prahy a trat' č. 173 Praha – Rudná u Prahy – Beroun

- nedostatečná kapacita úseku Praha-Smíchov – Praha hl. n. neumožňuje prodloužení linek do centrální části města;
- u obou tratí je ze strany HMP požadována elektrizace (prioritně u trati č. 173), popř. zkapacitnění (částečné zdvoukolejnění);
- po elektrizaci by měl být zajištěn provoz osobních vlaků v úseku Praha – Nučice zastávka v intervalu 15 min.;
- v rámci zavedení nového provozního konceptu na trati č. 120 by měl být zajištěn provoz osobních vlaků v úseku Praha – Hostivice v intervalu 30 min.;
- časový horizont dokončení pravděpodobně v letech 2030–2032.

Trat' č. 171 Praha – Beroun

- trat' s velmi silnou přepravní poptávkou z pohledu regionální i dálkové dopravy;
- 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 – zcela nezbytné je provedení modernizace celé trati;
- nemožnost dosažení přesného špičkového intervalu 15 min;
- nemožnost zavedení obousměrného špičkového intervalu osobních vlaků linky S7 10 min. v úseku Praha – Dobřichovice / Řevnice (jeden pár ve špičkové hodině bude ukončen / výchozí ve stanici Dobřichovice z technologických důvodů);
- nevyhovující délka nástupišť neumožňující provoz jednotek EMU 400, nutnost prodloužení nástupišť na délku 220 metrů;
- špatný technický stav Výtoňského mostu, kvůli kterému je nutné část vlaků linky S7 ukončovat v žst. Praha-Smíchov, která navíc aktuálně prochází rozsáhlou rekonstrukcí. Stěžejní pro objednatele je v tomto úseku navýšení kapacity trati (ztříkolejnění úseku) a zajištění provozuschopnosti úseku bez jakýchkoliv rychlostních či hmotnostních omezení po období následujících dekád.
- pro ideální zajištění provozu (bez časových ztrát vlaků osobní dopravy) nutné řešit bezproblémový souběžný provoz dálkové a regionální dopravy – v roce 2023 dokončena modernizace úseku Praha-Smíchov (mimo – Černošice (mimo)), probíhá optimalizace v úseku Beroun – Karlštejn, další úseky se připravují;
- z pohledu obsluhy území by bylo vhodné zřízení zastávky Praha-Radotín sídliště (v čtyřkolejném úseku), avšak tento záměr dosud naráží na negativní projednání s MČ;
- cílovým řešením dostatečnosti infrastruktury je zřízení nové železniční trati v trase Praha – Beroun v nové trase (v poloze VRT), časový horizont realizace nejdříve v roce 2035.

- časový horizont dokončení celého souboru staveb na trati Praha-Smíchov – Řevnice – Beroun je nejdříve v roce 2029.

Trat' č. 210 Praha – Čerčany / Dobříš

- HMP požaduje elektrizaci trati, a to minimálně v úseku Praha – Vrané nad Vltavou (popř. v dalších úsecích lze zvážit využití hybridních vozidel);
- po elektrizaci by měl být zajištěn provoz osobních vlaků v úseku Praha – Vrané nad Vltavou v intervalu 15 min.;
- pro celkovou efektivitu provozního konceptu hybridních vozidel je nutno provozní koncept úzce koordinovat v závislosti na požadavcích Středočeského kraje, na jehož území leží většina trati;
- časový horizont dokončení pravděpodobně nejdříve po roce 2030.

Trat' č. 221 Praha – Benešov u Prahy, traťový úsek Praha hl. n. – Praha-Hostivař

- úsek velmi silně zatížený regionální a dálkovou dopravou;
- nemožnost dosažení špičkového intervalu 15 min. (provizorně řešeno nepravidelným intervalem cca 10/20 min.);
- nemožnost dosažení špičkového intervalu 10 min. v úseku Praha – Říčany;
- nevyhovující délka nástupišť neumožňující provoz jednotek EMU 400, nutnost prodloužení nástupišť na délku 220 metrů;
- na základě jednání s MD ČR a Správa železnic očekává hl. m. Praha realizaci nové rychlé tratě ve směru Benešov v případě realizace severovýchodního výjezdu VRT ve směru Brno.

Trat' č. 231 / 232 Praha – Kolín / Milovice, traťový úsek Praha-Vysočany – Lysá nad Labem – Kolín

- neperonizované stanice (Mstětice, Kostomlaty nad Labem, Libice nad Cidlinou, Velký Osek);
- nemožnost dosažení špičkového intervalu 15 min. v úseku Praha – Lysá nad Labem;
- nevyhovující délka nástupišť neumožňující provoz jednotek EMU 400, nutnost prodloužení nástupišť na délku 220 metrů;
- pro umožnění bezproblémového provozního konceptu regionální dopravy v úseku Praha – Lysá nad Labem – Nymburk a všeobecně odlehčení železničního uzlu Praha od nákladní dopravy je nezbytné vybudování tzv. Libické spojky (Libice nad Cidlinou – Dobšice nad Cidlinou);
- dokončena stavba Mstětice (mimo) – Praha-Vysočany (včetně), stavba probíhá v úseku Čelákovice – Mstětice, předpoklad dokončení v roce 2025;
- následně bude nezbytné provedení modernizace úseku Lysá nad Labem – Kolín, související stavbou je i vznik nové trati Milovice – Čachovice (tzv. Všejanská spojka) a zkapacitnění tratí Lysá nad Labem – Milovice a Čachovice – Mladá Boleslav, aby mohla být relace Praha – Mladá Boleslav přesměrována na trat' přes Lysou nad Labem; časový horizont realizace nejdříve po roce 2030.

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

- nemožnost využití kapacitního průtahu pro osobní dopravu (městské železniční linky);
- nutnost rekonstrukce stanice Praha-Malešice (včetně vybudování nástupišť – zastávka Praha-Depo Hostivař);
- nutnost výstavby několika nových železničních zastávek ve frekvenčně odůvodněných lokalitách;
- nutnost zdvoukolejnění úseků Branický most – Praha-Krč – Praha-Zahradní Město (aktuálně probíhá) a zřízení tzv. Libeňského přesmyku;
- pravděpodobné dokončení zřejmě nejdříve v roce 2028.

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);
- rekonstrukce jižního zhlaví stanice a prodloužení nástupišť pro umožnění provozu jednotek délky cca 220 metrů;
- v roce 2021 bylo realizováno prodloužení severního podchodu pod celým kolejištěm (výstup směr Žižkov).

Železniční zastávky

- neexistence zastávek v místech přestupních terminálů s páteřními linkami městské dopravy (např. Výtoň – bude realizována při modernizaci trati);
- neexistence dalších zastávek s očekávanými vysokými obraty (např. Radotín sídliště, Třeboradice, Malešice / Depo Hostivař, Karlín);

- probíhá příprava nových zastávek v úseku Praha-Běchovice – Praha-Malešice, Praha-Čakovice zámecký park.

Odlehčovací tratě pro segregaci dálkové a regionální dopravy

- pro zajištění segregace dálkové a regionální dopravy, které umožní další zkrácení intervalů na nevytíženějších 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 u Prahy, popř. Beroun / Hořovice, Lovosice a Mladá Boleslav – 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 či nově zřízenou infrastrukturu;
- v případě vybudování sítě tratí VRT je pro zajištění dostatečné kapacity tratí v centrální části pražského železničního uzlu zcela nezbytné situaci řešit novou podzemní tratí pro regionální dopravu (tzv. Nové spojení 2 nebo Metro S nebo Pražský diametr). V krátkodobém horizontu je žádoucí úprava zabezpečovacího zařízení v centrální části uzlu pro navýšení kapacity tratí, byť nelze předpokládat, že pouhou úpravou zabezpečovacího zařízení bude docíleno zásadního navýšení kapacity.

3.3.3 Plánovaná dopravní opatření na železnici v roce 2022

Změny časových poloh linek S2, S22, S9, S3, S34, R43

Odůvodnění zařazení opatření

V souvislosti s pokračující stavební činností na investiční akci Optimalizace traťového úseku Praha – Vysočany (včetně) – Mstětice (mimo). Dojde k úpravě časových poloh vlaků na tratích č. 070 a 232.

Popis opatření

Vlaky linek S2, S22, S9, S3, S34 a R43 budou vedeny v odlišných časových polohách, zohledněny budou delší jízdní doby v úsecích dotčených výlukovou činností. Z důvodu posunu časových poloh a snahy o eliminaci zpoždění bude průjezdný model linky S9 realizován ve velmi omezené míře pouze v ranní přepravní špičce.

Dočasné zrušení vlaků tzv. nočního rozjezdu

Odůvodnění zařazení opatření

K opatření dochází s ohledem na nutnost úsporných opatření a předpokládanou nízkou vytiženost a z toho vyplývající ekonomickou neefektivitu spojů vlivem epidemiologických opatření přijatých v souvislosti s šířením onemocnění COVID-19.

Popis opatření

Ke zrušení vlaků tzv. nočního rozjezdu s odjezdem cca ve 2:30 z Prahy dochází na všech linkách, tedy S1, S2, S3, S4, S5, S6, S7, S8 a S9.

Prodloužení S34 do zastávky Praha-Čakovice zámecký park

Odůvodnění zařazení opatření

V souvislosti s úpravou vlečky do bývalého Cukrovaru Čakovice pro osobní dopravu je pravděpodobně v průběhu roku 2022 předpokládáno prodloužení vlaků linek S34 do zastávky Praha – Čakovice zámecký park. Termín realizace opatření bude stanoven v závislosti na dokončení opravy vlečky, zřízení zastávky Praha – Čakovice zámecký park, dokončení úprav v železniční stanici Praha – Čakovice (úprava zabezpečovacího zařízení a výstavba nového nástupiště u koleje vlečky) a udělení povolení k provozu osobní dopravy na vlečce.

Popis opatření

Po dokončení nutných úprav na infrastruktuře dojde k prodloužení vlaků linky S34 do železniční zastávky Praha-Čakovice zámecký park.

PLÁNOVANÉ DOPRAVNÍ VÝKONY

Trakce	Nárůst vlkm/rok
VLAK	5292

Níže uvedená tabulka shrnuje základní parametry provozu jednotlivých linek v GVD 2021/2022.

Linka	interval [min.]						Vlkm
	pracovní den				víkendy		
	ráno	sedlo	odpoledne	večer	špička	ostatní	Celkem / GVD
S1	30	30	30	30	30	60	591058,6
S2	60	60	60	60	60	60	259613,8
S3	60	60	60	60	60	60	335352,9
S4	30	30	30	30	30	30	290822,0
S5	30-60	60	60+120	60	60	60	232195,6
S6	30	60	30	60	60	60	229179,6
S7	10/15/30*	30	15/30*	30	30	30	932078,6
S8	60	120	60	120	60	120	181720,0
S9	15	15	15/60**	30	30	30	961741,5
S22	60	60	60	60	60	60	231057,3
S34	60	60	60				143564,0
S49	30/60	60	30/60	30/60	60	60	378467,0
S54	1 pár		1 pár		2 páry		21301,6
S65	30/60	120	60	60	120	120	228396,0
S88	60	120	60	120	60	120	167446,4
R41	60		60				54482,4
R43	120		120				39866,4
R44	1 vlak		1 vlak				4939,2
R45	60	120	60	120	120	120	125852,0
R49	60		60		jeden pár		53956,5
Český ráj					jeden pár v období RL		2870,0
Cyklo Brdy					jeden pár v období RL		2282,0
Cyklohráček					2 páry v období RL		17329,2
Pražský motoráček					120		20520,0
Rakovnický rychlík					jeden pár v období RL		1820,0
Posázavský motoráček					jeden pár v období RL		2196,0
Kokořínský rychlík					jeden pár v období RL		3080,0
Lužickohorský rychlík					jeden pár v období RL		3080,0

* Linka S7 interval 30 minut na trati č. 011
** Linka S9 interval 60 minut na trati č. 232
RL – rozšířené léto, tj. období cca duben až říjen
Poznámka: V odůvodněných případech jsou objednávány na jednotlivých linkách další jednotlivé (posilové) vlaky nad rámec v tabulce uvedených intervalů.

3.3.4 Předběžná plánovaná dopravní opatření na železnici v letech 2023–2025 (s výhledem 2025+)

Navržená dopravní opatření lze rozdělit do několika kategorií:

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

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 nabídkových řízení, popř. přímým zadáním v rámci platné legislativy. Nové výkony mohou být zadávány i prostřednictvím uplatnění opcí zahrnutých ve stávajících platných smlouvách se železničními dopravci.

Současné s termínem realizace opatření nelze přesně predikovat ani termín obnovy či doplnění vozového parku, jehož nákup je stejně jako termíny dokončení staveb zatížen poměrně vysokou mírou nejistoty.

A. Dopravní opatření realizovatelná na stávající infrastruktuře:

- rozvoj **sítě spěšných vlaků** za účelem rychlého spojení vybraných hlavních sídel Středočeského kraje a Prahy (Kolín, Kutná Hora, Čáslav, Nymburk, Poděbrady, Mladá Boleslav, Mělník, Neratovice, Kralupy nad Vltavou, Slaný, Kladno, Beroun, Hořovice, Benešov, Votice) – částečně je již na některých tratích realizováno, na dalších tratích je tento segment dopravy zajištěn zcela nebo v kombinaci se integrovanými vlaky dálkové dopravy, které bude vhodné doplnit dalšími spěšnými vlaky;
- výhledově lze uvažovat o **prodloužení spěšných vlaků do dalších vhodných lokalit na neelektrizovaných tratích** (Vlašim, Sedlčany, případně Slaný a Velvary do doby elektrizace trati), v odůvodněných případech lze uvažovat o zavedení pásmového jízdního řádu, případně pořízení hybridních vozidel nebo elektrických vozidel schopných provozu na trati bez pevného trakčního vedení;
- posílení provozu spěšných vlaků:
 - Linka R41 Praha – Kolín – Kutná Hora v intervalu až 30/60 minut;
 - Linka R43 Praha – Mělník / Mladá Boleslav v intervalu až 120/– minut;
 - Linka R49 Praha – Benešov u Prahy v intervalu až 60/60 minut;
- **posílení role železnice omezením souběžné autobusové dopravy** (například v úseku Benešov – Praha nebo Kutná Hora – Praha), snížení zátěže autobusových terminálů na území Prahy (Rožtyly, Černý Most, Florenc);
- **posílení dopravy na lince S4** v úseku Praha Masarykovo nádraží – Kralupy nad Vltavou (pracovní dny špičkový interval 15 minut);
- posílení dopravy na lince S8 v návaznosti na posílení spěšných vlaků na trati Praha – Benešov u Prahy;
- zajištění celoročního provozu linky Cyklohráček (rozsah 2 pár vlaků o víkendech);
- opětovné zavedení nočního rozjezdu ve 2:30 z žst. Praha hl. n. o víkendu, případně celotýdenně (jeden pár vlaků každý směr, v závislosti na vývoji přepravní poptávky).

B. Dopravní opatření realizovatelná na stávající infrastruktuře, avšak výhodnější po její modernizaci (především zřízení nových železničních zastávek):

- posílení provozu na lince S65 v pracovní dny v úseku Praha-Smíchov – Hostivice na interval 30/60 a v úseku Hostivice – Rudná u Prahy na interval 60/120 – *vhodné realizovat po dokončení modernizace žst. Praha-Smíchov, která umožní zapojení tratě č. 122 do osobního nádraží;*
- rozšíření provozu linky S49 na interval 30/30 celodenně a celotýdenně; bude realizováno v souvislosti se změnou dopravce v GVD 2024/2025, požadované kvality provozu bude dosaženo po modernizaci trati v úseku Praha-Libeň – Praha-Hostivař (realizace Libeňského přesmyku, vznik zastávky Praha-Depo Hostivař);
- Zavedení intervalu 10 minut v úseku Praha – Úvaly (*požadované kvality lze dosáhnout po vybudování odlehčovací tratě. Praha-Běchovice – Poříčany včetně čtvrté koleje Praha-Libeň – Praha-Běchovice – segregace dálkové a regionální osobní dopravy*).

C. Dopravní opatření realizovatelná po provedení modernizace infrastruktury:

- **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 10/15 minut obousměrně a také v odpolední špičce v úseku Praha hl. n. – Praha-Radotín**, prodloužení vlaků vedených v tomto intervalu do stanice Řevnice (Dobřichovice) – *lze realizovat po modernizaci žel. trati Praha-Smíchov – Řevnice – Beroun;*
- **posílení provozu na linkách S3 a S34 v pracovní dny v úseku Praha – Všetaty**, dosažení špičkového intervalu v úseku Praha Masarykovo nádraží – Praha-Čakovice 30+30 min., v úseku Praha-Čakovice – Všetaty 30 min. – *lze realizovat po modernizaci železniční trati Praha-Vysočany – Všetaty (minimálně částečné zdvoukolejnění, elektrizace);*
- **posílení provozu na lince R43 v pracovní dny v úseku Praha – Všetaty**, dosažení špičkového intervalu až 30 min. – *lze realizovat po modernizaci železniční trati Praha-Vysočany – Všetaty (minimálně částečné zdvoukolejnění, elektrizace);*
- **posílení provozu na lince S6 v pracovní dny v úseku Praha-Smíchov – Nučice zastávka**, dosažení intervalu 15/30 min. po elektrizaci trati – *lze realizovat po ukončení odklonové vozby související s modernizací železniční trati Praha-Smíchov – Řevnice – Beroun a po dokončení elektrizace a výstavbě obrátové koleje v zastávce Nučice zastávka, do dokončení elektrizace trati lze po ukončení odklonové vozby realizovat dočasně špičkový interval 20 min.;*
- **prodloužení vlaků linky R41 až do centra Kutné Hory s cílem jízdní doby max. do 55 min.** – nutnost realizace tzv. „Kutnohorského oblouku“ a elektrizace trati ze stanice Kutná Hora hl. n. do stanice Kutná Hora město nebo řešení jiným vhodným způsobem;

- zavedení spěšných vlaků:
 - Linka R42 Praha – Lysá nad Labem – Kolín v intervalu až 60/120 min.,
 - Linka R46 Praha – Beroun, společně s linkou R26 v souhrnném intervalu až 60/120 min.
 - Linka R48 Praha – Lysá nad Labem – Mladá Boleslav, společně s linkou R21 v souhrnném intervalu 60/120 min.;
- **prodloužení linky S6 do Prahy hl. n.** – lze realizovat po zkapacitnění úseku Praha hl. n. – Praha-Smíchov (limitující pro průvoz linky S6 (a v současné době i S65) však není pouze úsek Praha hl. n. – Praha-Smíchov, ale i obě uvedené stanice (zhlaví i staniční koleje), pouhá rekonstrukce traťového úseku Praha hl. n. – Praha-Smíchov dostatečnou kapacitu pro kvalitní průvoz nezajistí);
- **posílení dopravy na trati 210** („Posázavský Pacifik“ – linky S8 a S88) – v úseku Praha – Vrané nad Vltavou dosažení intervalu 15/30 min. – *vhodné realizovat po elektrizaci trati*;
- **zavedení nové městské železniční linky S61 Praha-Vršovice – Praha-Běchovice** (včetně nových železničních zastávek) v intervalu 30/30 min. celodenně celotýdenně – *v požadované kvalitě možné realizovat po modernizaci jednotlivých traťových úseků, a především po zřízení nových železničních zastávek (Praha-Depo Hostivař, Praha-Jiráskova čtvrť, Praha-Jahodnice, Praha-Hostavice)*;
- **prodloužení linky S61 do Prahy-Smíchova** – lze realizovat po zkapacitnění úseku Praha-Vršovice – Praha-Smíchov;
- **zavedení nové městské železniční linky S71 Praha-Radotín – Praha-Krč – Praha-Depo Hostivař – Praha-Běchovice střed** v plnohodnotném provozu v intervalu 30/30 min. celodenně a celotýdenně – *v požadované kvalitě možné realizovat po modernizaci trati (zdvoukolejnění) a zřízení nových železničních zastávek (Praha-Velká Chuchle – posun zastávky, Praha-Braník Ve Studeném, Praha-Kačerov – spojovací trať, Praha-Spořilov, Praha-Zahradní Město, Praha-Depo Hostivař)*;
- **prodloužení linky S49 do Říčana** – lze realizovat po vybudování odlehčovací trati Praha-Vršovice – Benešov;
- **řešení dopravy na trati Praha – Kladno s odbočkou na Letiště Václava Havla** – provozní koncept R1spěš, resp. Zaokružování dle SP spojení Prahy – Letiště VHP a Kladna – *lze realizovat po modernizaci železniční trati Praha – Kladno s odbočkou k Letišti Václava Havla Praha*;
- **zkrácení intervalu na nejvíce využívaných linkách** (především linka S9 v úseku Praha – Říčany) na 10/15 min. – *v požadované kvalitě možné realizovat po vybudování odlehčovací tratě Praha-Vršovice – Benešov u Prahy– segregace dálkové a regionální osobní dopravy*;
- po výstavbě segregovaných tratí (resp. tratí VRT) a posílení kapacity železničních tratí v centrální části uzlu Praha bude možné segregované tratě využít také pro rychlou regionální dopravu ve směrech Beroun / Hořovice / Příbram, Benešov / Vlašim / Sedlčany, Kolín / Kutná Hora / Čáslav / Nymburk / Poděbrady, Brandýs nad Labem / Mladá Boleslav, Odolena Voda / Neratovice / Mělník, a to buď prostřednictvím zastávek u významných přestupních terminálů ležících přímo na těchto tratích, nebo pomocí vhodných přípojných spojovacích tratí z nové vysokorychlostní infrastruktury na stávající nebo nově zřízené tratě;
- po posílení kapacity železničních tratí v centrální části uzlu Praha a výstavbě segregovaných odlehčovacích tratí se předpokládá rozšíření počtu diametrálně vedených linek propojujících přes Prahu jednotlivé oblasti Středočeského kraje.

Tabulka na následujících třech stranách shrnuje plánovaná dopravní opatření na železnici na území hl. m. Prahy, která je možné předběžně uvažovat k realizaci v období platnosti tohoto Plánu a opatření, u nichž je předpoklad realizace ve výhledovém období, zejména po dokončení úprav infrastruktury.

Linka	Dopravní opatření	Změna souhrnného intervalu v úseku na:						Úsek	Celkem vkm/rok
		Pracovní den				Víkendy			
		Ráno	Sedlo	Odpoledne	Večer	Špička	Ostatní		
S1	Zkrácení intervalu Praha – Úvaly ve špičce pracovního dne	10		10				Praha Mas. n. dvorana – Úvaly hr. VUSC	237 636
S1	Zkrácení intervalu Praha – Úvaly v sedle pracovního dne		15					Praha Mas. n. dvorana – Úvaly hr. VUSC	72 324
R41	Zkrácení intervalu spěšných vlaků Praha – Kutná Hora	30	60	30	60	60	60	Praha hl. n. – Úvaly hr. VUSC	194 872 760
S3	Zkrácení intervalu Praha – Všetaty ve špičce pracovního dne	30		30				Praha-Vršovice – Hovorčovice hr. VUSC	153 619
S34	Zkrácení intervalu Praha – Čakovice ve špičce pracovního dne	30	60	30				Praha Mas. n. – Praha-Čakovice zám. park	148 932
R43	Doplnění provozu spěšných vlaků Praha – Mělník / Mladá Boleslav	120		120		120		Praha-Vršovice – Hovorčovice hr. VUSC	60 046
S4	Zkrácení intervalu osobních vlaků Praha – Kralupy nad Vltavou ve špičce pracovního dne	15		15				Praha Mas. n. dvorana – Roztoky u P. hr. VUSC	113 602
S49	Zajištění provozu na lince S49 celoročně celotýdenně	30	30	30	60	60	60	Praha-Hostivař – Roztoky u Prahy	77 008
S49	Rozšíření provozu linky S49 ve večerních hodinách	30	30	30	30	60	60	Praha-Hostivař – Roztoky u Prahy	65 384
S49	Rozšíření provozu linky S49 o víkendu	30	30	30	30	30	30	Praha-Hostivař – Roztoky u Prahy	120 472
S49	Rozšíření provozu linky S49 do Říčán	30	30	30	30	30	30	Praha-Hostivař – Říčany	338 720
-	Rozšíření provozu vlaku Cyklohráček na celoroční					2 páry celoročně		Praha hl. n. – Slaný	9 712
S65	Zkrácení intervalu vlaků Praha – Hostivice	30	60	30	60	60	60	Praha hl. n. – Praha-Zličín	164 851
S7	Zkrácení intervalu vlaků Praha – Dobřichovice ve špičce pracovního dne	10		10				Praha hl. n. – Černošice hr. VUSC	166 925
S7	Zkrácení intervalu Praha – Řevnice v sedle pracovního dne		15					Praha hl. n. – Černošice hr. VUSC	56 120
R46	Doplnění rychlíků spěšnými vlaky Praha – Beroun na souhrnný interval	30*	60*	30*	60*	60*	60*	Praha hl. n. – Černošice hr. VUSC	161 260
S6	Zkrácení intervalu Praha – Nučice zastávka ve špičce pracovního dne	20		20				Praha-Smíchov – Zbuzany hr. VUSC	98 582
S6	Zkrácení intervalu Praha – Nučice zastávka v sedle pracovního dne a o víkendu		30		30	30	30	Praha-Smíchov – Zbuzany hr. VUSC	102 005
S6	Zkrácení intervalu Praha – Nučice zastávka ve špičce pracovního dne po elektrizaci trati	15		15				Praha-Smíchov – Zbuzany hr. VUSC	188 950
S6	Prodloužení linky S6 do železniční stanice Praha hl. n.	15	30	15	30	30	30	Praha-Smíchov – Praha hl. n.	174 772
S8+S88	Zkrácení intervalu Praha – Vrané n. Vlt. ve špičce pracovního dne	15		15				Praha hl. n. – Praha-Zbraslav hr. VUSC	204 019
S8+S88	Zkrácení intervalu Praha – Vrané n. Vlt. v sedle pracovního dne		30					Praha hl. n. – Praha-Zbraslav hr. VUSC	26 611

Linka	Dopravní opatření	Změna souhrnného intervalu v úseku na:						Úsek	Celkem vlkm/rok
		Pracovní den				Víkendy			
		Ráno	Sedlo	Odpoledne	Večer	Špička	Ostatní		
S9	Zkrácení intervalu Praha – Říčany ve špičce pracovního dne	10		10				Praha hl. n. – Říčany hr. VUSC	228 362
R49	Doplnění provozu spěšných vlaků Praha – Benešov	60	60	60		60		Praha hl. n. – Říčany hr. VUSC	134 906
S2+S22+S9	Zkrácení intervalu Praha – Lysá n. L. ve špičce pracovního dne	15		15				Praha Mas. n. dvorana – Zeleneč hr. VUSC	89 712
R42	Zavedení spěšných vlaků Praha – Nymburk – Kolín	60		60				Praha hl. n. – Zeleneč hr. VUSC	105 840
R42	Doplnění rychlíků spěšnými vlaky Praha – Poděbrady na souhrnný interval		60*		60*	60*	60*	Praha hl. n. – Zeleneč hr. VUSC	69 965
R48	Zavedení spěšných vlaků Praha – Lysá n. L. – Mladá Boleslav	30*	60*	30*	60*	60*	60*	Praha hl. n. – Zeleneč hr. VUSC	175 805
S61	Zavedení městské linky S61 v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice	30	30	30	30	60	60	Praha-Vršovice – Praha-Běchovice	296 754
S61	Rozšíření provozu linky S61 ve večerních hodinách	30	30	30	30	60	60	Praha-Vršovice – Praha-Běchovice	42 500
S61	Rozšíření provozu linky S61 o víkendech (+ ráno)	30	30	30	30	30	30	Praha-Vršovice – Praha-Běchovice	78 307
S61	Rozšíření provozu linky S61 do Prahy-Běchovice střed	30	30	30	30	30	30	Praha-Běchovice – Praha-Běchovice střed	37 960
S61	Rozšíření provozu linky S61 do Prahy-Smíchov	30	30	30	30	30	30	Praha-Smíchov – Praha-Vršovice	102 200
S61	Rozšíření provozu linky S61 do Úval	30	30	30	30	30	30	Praha-Běchovice střed – Úvaly	233 600
S71	Zavedení městské linky Praha-Radotín – Praha-Běchovice střed	30	30	30	30	30	30	Praha-Radotín – Praha-Běchovice střed	765 040
**	Noční rozjezd ve 2:30 ze žst. Praha hl. n. celotýdenně	jeden pár vlaků každý směr							85 025

* interval včetně vlaků dálkové dopravy

** linky S1, S2, S3, S4, S5, S6, S7, S8, S9

3.4 Metro

3.4.1 Plánovaná dopravní opatření v provozu stávajících linek metra

Situaci v provozu metra v letech 2020 a 2021 zásadně ovlivnila epidemie COVID-19. Od závěru března do konce června 2020 bylo metro v provozu dle standardních prázdninových jízdních řádů, přesto např. v dubnu nabízelo až o 50 % vyšší kapacitu, než jaká byla poptávka (místo obvyklého denního počtu cest okolo 1 200 000 probíhalo v dubnu v pracovní dny běžně jen cca 400 000 cest).

Po postupném rozvolnění opatření přijímaných vládou ČR došlo v měsíci červnu 2020 k nasazení nových jízdních řádů na všech linkách metra, které svým rozsahem leží uprostřed mezi plnými jízdními řády a JŘ prázdninovými. Potřeba přípravy těchto jízdních řádů vznikla s ohledem na nutnost pružněji reagovat na vývoj poptávky cestujících nejen při mimořádných situacích.

I po skončení epidemie COVID-19 se tak tzv. „poloprázdninové“ jízdní řády metra staly součástí základní volby možného rozsahu provozu metra. V letech 2022, 2023 a 2024 byly nasazeny v období s nižší poptávkou cestujících v měsících lednu, případně i únoru.

V roce 2025 není nasazení „poloprázdninových JŘ“ v rámci metra navrhováno. Páteční síť metra bude provozována mimo letní prázdniny celoročně ve stejném, tedy plném, rozsahu.

Aktuální používané intervaly provozu linek metra v sekundách uvádí tabulka:

linka	období	plný stav	poloprázdniny	prázdniny
A	ranní špička	150 s	180 s	225 s
A	sedlo	300 s	300 s	300 s
A	odpolední špička	180 s	210 s	240 s
A	víkend	450 s	450 s	450 s
B	ranní špička	140 s	160 s	180 s
B	sedlo	240 s	240 s	300 s
B	odpolední špička	150 s	180 s	210 s
B	víkend	360 s	360 s	450 s
C	ranní špička	115 s	130 s	150 s
C	sedlo	225 s	300 s	300 s
C	odpolední špička	145 s	155 s	165 s
C	víkend	300 s	300 s	450 s

Epidemie COVID-19 se promítla i do trvalé podoby provozu metra. S ohledem na nižší počet návštěvníků Prahy a zásadní omezení večerního i nočního života, jehož úplný návrat do původního rozsahu nenastal ještě ani na konci roku 2023, došlo k přechodu na večerní interval 10 minut na všech linkách o cca hodinu a čtvrt dříve; místo cca ve 22:15 již ve 21:00.

Toto opatření bylo zrušeno od 1. června 2024 a večerní intervaly na linkách metra v období 21:00 až 22:15 byly navraceny na 7,5 minuty. S ohledem na nedostatek řidičů povrchové dopravy však nemohlo dojít ke shodnému zkrácení intervalů i u tramvají a metra. Absence přestupních návazností zejména mezi metrem a autobusovými spoji v tomto období bude řešena postupně v nejvýznamnějších přestupních uzlech, na vybraných autobusových linkách a v kontextu možností zajištění takové úpravy provozním personálem.

S ohledem na nepřiměřené prodlužování denních směn řidičů tramvají a autobusů (zatažení někdy i cca po čase 1:30) a potřebu získat pro noční údržbu v metru několik desítek minut navíc **proběhla** úprava konce provozu metra o 10 minut dříve (1 spoj) na lince A a o 20 minut dříve (2 spoje) na linkách B a C. Odjezdy metra v 0:00 **jsou** garantovány z centra města, nikoli z konečných zastávek. **V tomto případě jde o úpravu trvalou (nesouvisející s epidemií COVID-19), která byla s ohledem na nepřiměřeně dlouhé směny řidičů povrchové dopravy diskutována cca od roku 2010.**

Pokud jde o základní intervaly na jednotlivých linkách metra, v období do konce roku 2025 se nepředpokládají zásadní změny.

V roce 2024 došlo na lince B ke zkrácení intervalu v sedle pracovního dne z 5 na 4 minuty. Vytížení spojů linky B se ve standardním stavu v tomto období přiblížilo vytížení spojů linky C, kde již ke zkrácení intervalu v sedle pracovního dne došlo před časem. Sedlový interval 4 minuty byl na lince B nasazen již na prázdninové období 2024 (v souvislosti s tramvajovými výlukami v centru a železničními výlukami) a následně přešel od září 2024 do trvalého stavu.

Po dokončení instalace nového zabezpečovacího zařízení LZA na všechny soupravy linky B (pevná část již na lince B instalována je) se přesun několika vlakových souprav z linky A na linku B předpokládá až **po roce 2025**. Tím bude umožněno zkrácení intervalu na lince B v ranní špičce ze 140 na 120 sekund.

Výstavba nové stanice metra Depo Zličín neprobíhá podle plánu a nyní není pravděpodobné, že by do konce roku 2025 vůbec začala. Pokud tato stanice metra vznikne, je předpokládána její obsluha každým třetím vlakem na lince B v pracovní dny (interval 6 minut v ranní špičce, 12 minut kolem poledne a 7,5 minuty v odpolední špičce). O víkendech a večer je pak předpoklad obsluhy každým druhým spojem na lince B (interval 12 minut během dne a 15–20 minut večer). Bez ohledu na stavbu nové stanice dojde k rekonstrukci kolejové harfy Depa Zličín a dostavbě dalších hal Depa.

3.4.2 Metro D

Dlouho připravovaným projektem pražské veřejné dopravy je výstavba nové linky metra D v úseku Pankrác – Nové Dvory – Depo Písnice. Ve druhé polovině roku 2019 začaly práce na geologickém průzkumu v oblasti Pankráce, který je označen jako nultá etapa výstavby. V roce 2020 probíhal výběr zhotovitele stavby, **na jaře 2022 pak byla zahájena plnohodnotná stavba tohoto projektu v prvním úseku Pankrác – Olbrachtova. Stavební realizace dalších úseků se však zpožďuje vlivem složitostí při výběru zhotovitele.**

Cílem stavby je zkvalitnění obsluhy poměrně velkého územního celku, tj. zrychlení a zefektivnění veřejné dopravy, ale také nabídnutí atraktivní alternativy lidem dosud využívajícím v této oblasti IAD. Výsledkem bude výrazné snížení intenzit dopravy na pozemních komunikacích a tím snížení ekologické náročnosti dopravního systému jako celku (i díky omezení provozu autobusů).

Veřejnou dopravu v území do budoucna obsluhovaném metrem D nyní zastupují pouze autobusové linky, přičemž se skutečně nejedná o optimální a efektivní řešení. Dokazuje to fakt, že v nejzatíženějším úseku Nemocnice Krč – Kačerov / Budějovická je v ranní špičce pracovních dnů (PD) provozováno 128 autobusových spojů za hodinu jedním směrem, interval mezi spoji je tedy 28 sekund. Tento úsek představuje nejexponovanější autobusový úsek v PID.

Provoz linky D bude zcela automatický, bez strojvedoucích. To je fakt ze současného pohledu objednatel dopravy rovněž nezanedbatelný, neboť personální nároky na provoz nového metra budou relativně malé a zároveň se omezením autobusových linek sníží počet potřebných řidičů autobusů. V horizontu platnosti Plánu do roku 2025 nebude ještě žádný úsek nové linky metra D dokončen, stavba ovšem zasáhne do provozu na lince C, kde bude cca po dobu 12 měsíců právě v roce 2025 uzavřena stanice Pankrác, kterou budou vlaky pouze projíždět.

3.4.3 Bezbariérové zpřístupnění stanic, výměny pražců a eskalátorů a opravy stanic

Velký význam má výstavba bezbariérových přístupů v dalších stanicích metra, na které je získávána podpora z fondů EU v rámci Operačního programu Praha-Konkurenceschopnost. **V roce 2021 byla výtahy ústími do Václavské pasáže bezbariérově** zpřístupněna stanice Karlovo náměstí na lince B.

V roce 2024 byla dvojicí výtahů bezbariérově zpřístupněna i stanice Jiřího z Poděbrad na lince A, pomalou plošinu u severního vestibulu stanice Nádraží Holešovice na lince C nahradil ve stejném roce plnohodnotný výtah.

Schválený plán investic DPP, a. s. aktuálně dále v nejbližším období počítá s výstavbou bezbariérového zpřístupnění stanic metra Českomoravská, Flora či Radlická.

Cíl 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) se bohužel splnit nepodaří, nicméně i pro další stanice jsou zpracovány studie proveditelnosti (např. Jinonice, Křižíkova, Želivského a Malostranská).

Kromě zřizování bezbariérových přístupů probíhají i další opravy stanic spočívající v sanaci průsaků, výměně obložení či výměnách eskalátorů. V roce 2018 byly dokončeny opravy ve stanicích Muzeum, Dejvická a Skalka na lince A, výměny eskalátorů pak ve stanicích Anděl (vestibul Anděl) a Náměstí Republiky (vestibul Náměstí Republiky). V roce 2019 byla dokončena výměna eskalátorů a opravy vestibulu Karlovo náměstí (vestibul Karlovo náměstí).

Výměna eskalátorů a oprava vestibulu **proběhla na přelomu let 2020 a 2021** ve vestibulu stanice Anděl ve směru Na Knížecí. **V roce 2023** proběhla významná rekonstrukce stanice Jiřího z Poděbrad doprovázená výměnou eskalátorů.

I v období let **2022–2026** budou pokračovat o prodloužených víkendech a na počátku července již pravidelné výluky na lince C metra, které slouží k výměnám dřevěných pražců za betonové. V úseku Florenc – Kačerov bylo v okamžiku zprovoznění linky C v roce 1974 do kolejového svršku zabetonováno celkem 19 397 dřevěných pražců. Na konci roku **2023** bylo z tohoto počtu vyměněna více než polovina. Protože jsou tyto pražce v tunelu zabetonované a přístup techniky do těchto prostorů není zrovna jednoduchý, za jednu noc, kdy metro není v provozu, je možné vyměnit jen 5–6 pražců.

Při výluce o prodlouženém víkendu (3–4 dny) se daří nahradit okolo 300 pražců a během týdenního přerušení provozu, které je s ohledem na možnosti náhradní autobusové dopravy možné jen začátkem července, dokážou pracovníci v tunelech vyměnit i více než 600 pražců.

Ročně se tímto způsobem ve dvou až třech výlukách daří vyměnit v průměru cca 1 500 pražců, takže tento typ výluk bude probíhat ještě cca 7 let. Uzavřené úseky budou převážně Florenc (Hlavní nádraží, Muzeum) – Pražského povstání, či Pražského povstání – Kačerov.

Dřevěné pražce se mění proto, aby zůstal provoz trvale plnohodnotně bezpečný. Na rozdíl od později umístovaných betonových mají dřevěné pražce v metru v suchu i ve vlhkosti tendenci ztrácet své vlastnosti, což by časem mohlo vést k uvolnění upevňovacích kolejnič. A to je věc, která je v metru zcela nepřijatelná. Proto výměna pražců probíhá postupně s mnohaletým předstihem.

Poslední akcí, která zásadně ovlivňuje provoz metra, je probíhající rekonstrukce stropní desky stanice metra Florenc (linky C a jejího vestibulu). Během několika desítek víkendů je nutné opakovaně přerušovat provoz na lince C metra v její centrální části, přičemž náhradní dopravu převážně zajišťují tramvaje na lince XC Hlavní nádraží – Vltavská – Výstaviště.

3.5 Tramvaje

3.5.1 Plánovaná dopravní opatření v provozu tramvají

Trasy tramvajových linek jsou od roku 2016 stabilizované. S výjimkou otevření nových tramvajových tratí či obratišť tak ke změnám ve vedení linek v dalším období nedocházelo.

I situaci v provozu tramvají v roce 2020 však zásadně ovlivnila epidemie COVID-19. Od závěru března do poloviny května 2020 byly tramvaje v provozu dle standardních prázdninových jízdních řádů, přesto např. v dubnu 2020 nabízely až o 55 % vyšší kapacitu, než jaká byla poptávka.

Po postupném rozvolnění opatření přijímaných vládou ČR došlo v polovině května 2020 k nasazení nových jízdních řádů v tzv. poloprázdninovém rozsahu (omezení proti plnému provozu pouze v pracovní dny odpoledne). Stejně jako u metra potřeba přípravy těchto jízdních řádů vznikla s ohledem na nutnost pružněji reagovat na vývoj poptávky cestujících nejen při mimořádných situacích.

Aktuální používané intervaly provozu linek tramvají v minutách uvádí tabulka:

linky	období	plný stav	poloprázdniny	prázdniny
1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 25, 26, 27	ranní špička	8 min	8 min	10 min
	sedlo	10 min	10 min	12 min
	odpolední špička	8 min	10 min	10 min
	víkend	15 min	15 min	15 min
	večer	20 min	20 min	20 min
9, 22	ranní špička	4 min	4 min	5 min
	sedlo	5 min	5 min	6 min
	odpolední špička	4 min	5 min	5 min
	víkend	7–8 min	7–8 min	7–8 min
	večer	10 min	10 min	10 min
4	ranní špička	8 min	8 min	nejede
	sedlo	10 min	10 min	nejede
	odpolední špička	8 min	10 min	nejede
21	ranní špička	8 min	8 min	nejede
	odpolední špička	8 min	10 min	nejede
24	ranní špička	8 min	8 min	10 min
	sedlo	10 min	10 min	12 min
	odpolední špička	8 min	10 min	10 min

Epidemie COVID-19 se promítla i do trvalé podoby provozu tramvají. S ohledem na nižší počet návštěvníků Prahy a zásadní omezení večerního i nočního života, jehož úplný návrat do původního rozsahu se očekával **nejdříve v roce 2023**, došlo k přechodu na večerní interval 20 (10 minut) minut na všech linkách o cca hodinu a **půl** dříve. Místo cca ve 22:30 již ve 21:00. **Toto opatření bylo zavedeno na neurčito a s ohledem na omezený počet řidičů bude trvat i v roce 2025.**

Snížení cestovního ruchu se rovněž projevilo na tom, že není nutné v noci před víkendem či svátkem posilovat interval nočních tramvajových linek z obvyklých 30 minut (během týdne) na 20 minut. V případě nárůstu počtu cestujících v noci je ve výhledu připraveno opatření posilující noční víkendový provoz tramvají dílčí úpravou linkového vedení a nasazením spřažených souprav na vybrané linky.

V tomto kontextu je navrhována změna trasy tramvajové linky 99 do trasy totožné s denní linkou 9. V noci před volným dnem by byly na linku 99 rovněž nasazovány soupravy.

Soupravy jsou současně o víkendových nocích navrhovány k nasazení na tramvajovou linku 91. Trasa linky 91 z Divoké Šárky do Lazarské a na Náměstí Míru by se neměnila, dále by s ohledem na nasazení souprav linka 91 v návrhu pokračovala přes zastávky Jana Masaryka, Koh-i-noor, Kubánské náměstí a Radošovickou do nového obratiště Zahradní Město, kde by byla ukončena.

Jako zcela nová může být zřízena linka 90. S výhledem na prodloužení tramvajové tratě do Suchdola a kvůli posile oblasti Malé Strany a vazby z této části centra do Dejvic může linka 90 vyjíždět od Nádraží Podbaba, přes Vítězné náměstí, Brusnici, Pražský hrad, Malostranskou a Újezd do Lazarské. Z Lazarské přes I. P. Pavlova, Náměstí Míru a Floru pak může pokračovat po stávající trase linky 91 až na Staré Strašnice.

S cílem posílit noční dopravu v oblasti Holešovic, jsou ve výhledu navrženy změny tras linek 94 a 98. Linka 94 je ve směru od Barrandova vedena z Masarykova nádraží nově k Výstavišti Holešovice přes Bílou labuť, Těšnov, Vltavskou, Dělnickou a Nádraží Holešovice. Po současné trase linky 94 z Masarykova nádraží, přes Strossmayerovo náměstí, Nádraží Holešovice, Palmovku, Nádraží Vysočany až na Lehovce je nově vedena linka 98 (změny obou tras vyplývají z vhodnější skladby odjezdů z Lazarské konkrétními směry).

Poslední úpravou by prošla trasa linky 95, která by mezi Nákladovým nádražím Žižkov a Olšanským náměstím nově jela přes Floru (výhledově po Vinohradské ulici a po horní části Václavského náměstí).

Po epidemii COVID-19 byla **tramvajová linka 23** zprovozněna již nikoliv v soupravách ale se sólo vozy. V pracovní dny jezdí linka cca od 8 do 19 hodin v intervalu 30 minut. O volných dnech v turistické sezóně (duben–říjen) je její

základní interval 15 minut. Ten se od června do konce září v maximální sezóně od léta 2024 ještě zkracuje na 7,5 minuty tak, aby spoj linky 23 jel před každým spojením páteřní linky 22.

V souvislosti s úpravou v provozu metra od ledna 2021 (odjezdy posledních vlaků z centra v 0:00) je o 10–20 minut rovněž trvale zkrácen denní provoz tramvajových linek. Cílem je zkrátit některé nepřiměřeně dlouhé denní směny řidičů (zátahy někdy až v časech po 1:30). Jde o trvalé opatření.

V roce 2021 byla zprovozněna nová tramvajová trať do úvratového obratiště Pankrác a současně byla zavedena nová tramvajová linka 19 v trase Pankrác – Pražského povstání – Náměstí Bratří Synků – Koh-i-noor – Strašnická – Želivského – Palmovka – Nádraží Vysočany – Hloubětín – Lehovec. V návaznosti na tuto změnu byly dílčím způsobem upraveny trasy tramvajových linek 5, 13, 16 a 24.

Rovněž byla dokončena výstavba nového tramvajového obratiště Zahradní Město i nových tramvajových zastávek pod mostním objektem nového nádraží Praha-Zahradní Město. Všechny spoje linky 22 tedy nově dojedou až do zastávky Zahradní Město, místo Radošovické.

V roce 2022 bylo otevřeno nové tramvajové obratiště Depo Hostivař, kam byla z Černokostecké (nově Nových Strašnic) prodloužena linka 7. Spoje linky 16 začaly novým obratištěm navíc obousměrně projíždět.

Rok 2022 přinesl i prodloužení tramvajové tratě na Barrandov o nový úsek na úvrat' do Holyně, kam vyjela tramvajová linka 5, jejíž provoz byl zajišťován obousměrnými tramvajemi.

V roce 2023 byla otevřena nová tramvajová trať v úseku Sídliště Modřany – Libuš, kam byla prodloužena polovina spojů původně páteřní linky 17. V souvislosti s uzavřením Libeňského mostu od ledna 2024 byla tato polovina spojů páteřní linky 17 vyčleněna pro provoz na nové lince 27. S ohledem na existenci úvratí na Libeňském mostě i v Libuši tak spojení na nové trati od roku 2024 zajišťuje linka 27.

Rovněž v roce 2023 byla zprovozněna nová tramvajová trať v úseku Divoká Šárka – Dědina. Její obsluhu zajišťují prodloužené denní linky 20 a 26, noční provoz linkou 91 bude na trati zajištěn na základě výsledků měření nové hlukové zátěže nejdříve od roku 2025.

Trať mezi Sídlištěm Barrandov a Holyní se v závěru roku 2023 dočkala finálního prodloužení až do plnohodnotného obratiště ve Slivenci. Na novém úseku jsou provozovány denní linky 4 a 5 a noční linka 94. V souvislosti s otevřením této tramvajové tratě začala být linka 4 provozována i v sedlech pracovních dnů, její rozsah provozu je tak od konce roku 2023 od 6 do 20 hodin v pracovní dny.

Od září 2024 je navrženo zahájení provozu linky 4 v celotýdenním režimu v úseku Kubánské náměstí – Na Knížecí. Úsek Na Knížecí – Slivenec bude touto linkou obsluhován nadále pouze v pracovní dny od 6 do 20 hodin.

Uzavírka Libeňského mostu má od počátku roku 2024 zásadní vliv na provozní možnosti tramvajů v celé síti. V roce 2024 jsou dopravní opatření v okolí navrhována v závislosti na okolní rekonstrukční činnosti. V důsledku vyšší potřeby obousměrných tramvajů KT8D5R.N2P bylo nutné dlouhodobě upravit trasy linek 7 a 19 tak, aby na lince 19 v úseku Pankrác – Depo Hostivař mohlo jezdit co nejméně tramvajů tohoto typu. Linka 7 s jednosměrnými vozy pak jezdí v delší trase mezi Radlickou a Lehovcem.

Po skončení rekonstrukční činnosti v ulicích Dukelských hrdinů (léto 2024) a U Výstaviště (jaro 2025) by se mělo linkové vedení v oblasti stabilizovat do dlouhodobého stavu bez Libeňského mostu (může trvat až 5 let). Linky 1 a 6 by měly být propojeny v zastávce Dělnická, linka 25 by měla ve směru od Bílé Hory z Dělnické pokračovat do obratiště Výstaviště, kam by zcela stejně z Dělnické měla být odkloněna i linka 14. Spojení Lehovce, Vysočanské a Karlína s Vltavskou a Letnou bude dlouhodobě zajišťovat linka 12. V oblasti Libně a Vysočan pak budou dlouhodobě na jižní větvi u Nádraží Libeň v provozu linky 8 a 19, na severní pak linky 12 a 31 (náhradní linka za linku 1 ze Spojovací a za linku 6 mezi Palmovkou a Vysočanskou).

3.5.2 Další rozvoj tramvajové sítě a linkového vedení

Tramvajová doprava jakožto páteřní kapacitní kolejový systém bude v budoucnu tvořit ještě důležitější část sítě linek Pražské integrované dopravy. Některé projekty na výstavbu nových tramvajových byly v posledním období už realizovány:

Pro každou tramvajovou trať je již zpracován i návrh obsluhy konkrétními linkami (v dokumentu Rozvoj linek PID v Praze 2022-2032), včetně parametrů provozu, z nichž je možné odvodit nároky na rozpočet hl. m. Prahy, řidiče i vozový park.

Do konce roku 2023 byly zprovozněny následující tratě a úseky:

- tramvajová trať Kotorská – Pankrác (2021),
- tramvajové obratiště Zahradní Město (2021),
- tramvajová trať Sídliště Barrandov – Holyně (2022),
- tramvajové obratiště Depo Hostivař (2022),
- tramvajová trať Levského (Sídliště Modřany) – Libuš (2023),
- tramvajová trať Holyně – Slivenec (2023),
- tramvajová trať Divoká Šárka – Dědina (2023).

Od konce roku 2022 probíhá výstavba Dvoreckého mostu, jehož otevření se plánuje na závěr roku 2025. **Na konci června 2024** začala výstavba nové tramvajové trati v horní části Václavského náměstí, která propojí křižovatku Jindřišské a Vodičkovy ulice s Vinohradskou ulicí. S ohledem na postup přípravy a povolovací procesy je možné do roku **2026** s určitou mírou pravděpodobnosti předpokládat i zahájení stavby TT Malovanka – Strahov, TT Libuš – Nové Dvory, či TT Vinohradské hřbitovy – Sídliště Malešice. Dopravní opatření pro tyto stavby jsou rozpracována v dokumentu Rozvoj linek PID v Praze 2022-2032.

Mezi další projekty, u nichž se předpokládá realizace spíše **po roce 2026**, patří TT Kobylisy – Zdiby (přesah do Středočeského kraje), TT Nákladové Nádraží Žižkov – Sídliště Jarov a TT Vinohradská – Hlavní nádraží. Tratě, které jsou plánovány k výstavbě výrazněji po horizontu roku **2026**, jsou rovněž připravovány s podrobnostmi v dokumentu Rozvoj linek PID v Praze 2022-2032.

Tramvajová trať Dvorecký most

Tramvajová trať na Dvoreckém mostě umožní zrychlit tramvajové spojení mezi Malou Stranou, Andělem, Smíchovským nádražím, Lihovarem a oblastí Braníka a Modřan. Proto bude tímto směrem z Lihovaru přetrasována linka 20, která dojede až do obratiště Sídliště Modřany. Ve směru na Sídliště Barrandov nahradí linku 20 linka 15, místo níž na Kotlářku dočasně zamíří ve špičkách linka 21 (Kotlářka – Palackého náměstí – Nádraží Braník). Spojení mezi Karlovým náměstím, Albertovem, Podolím a Lihovarem zajistí mírně upravená trasa linky 2, která bude ukončena v obratišti Hlubočepy.

Tramvajová trať Vinohradská – Václavské náměstí

Nová tramvajová trať, která spojí Vinohradskou ulici s Václavským náměstím, umožní snížit přetížení Ječné ulice a křižovatky Karlovo náměstí tramvajovou dopravou. Zlepší možnosti odklonových tras při mimořádných situacích v centru města, přispěje k růstu cestovní rychlosti tramvajové dopravy v Praze a pomůže zvýšit pravidelnost provozu tramvají nejen v centru města ale i na jeho okrajích.

Spojení z Vodičkovy ulice do Vinohradské, z Masarykova nádraží k Muzeu, z Náměstí Republiky do středu Vršovic, či z Újezdu k Českému rozhlasu zrychlí nově vedené tramvajové linky až o cca 10 minut při každé cestě. Nová spojení také přispějí ke snížení počtu potřebných přestupů, přičemž zlepšení povrchových spojení v centru města pomůže naopak ke snížení zatížení linek metra v centrálních úsecích a umožní tak v metru nabídnout potřebnou kapacitu dalším cestujícím z okrajů města.

Základní předpoklady pro zřízení obsluhy nové tramvajové tratě byly nastaveny již při přípravě linkového vedení tramvají v roce 2016. Cílem tehdejších úprav v síti tramvají bylo je připravit tak, aby výstavby nových tratí již neměly zásadní dopad na změny trasování linek, tak jak je Pražané znají.

Pro denní obsluhu nové trati na Václavském náměstí jsou navrhovány tři tramvajové linky (6, 13 a 21) provozované ve standardních intervalech 8 minut ve špičkách, 10 kolem poledne, 15 minut o víkendu a 20 minut pozdě večer. V nočním provozu je v podélném směru na Václavském náměstí navržen provoz linky 95.

Linka 6, která nyní spojuje střed Václavského náměstí s náměstím I. P. Pavlova poměrně zdlouhavou trasou přes Karlovo náměstí a Ječnou ulici, je navržena k vedení přes novou zastávku Muzeum, přičemž její cesta na I. P. Pavlova se tak ze středu Václavského náměstí zkrátí o cca 5 minut. Touto změnou trasy dojde k odlehčení přetíženého úseku v Ječné ulici a na Karlově náměstí, čímž by mělo dojít ke zlepšení pravidelnosti ostatních zde provozovaných linek.

Na lince 13 budou místo sólo vozů nové provozovány soupravy a linka zajistí z Čechova a Vršovického náměstí výraznější posilu k tramvajové lince 22. Ze středu Vršovic a zastávky Náměstí Míru bude linka 13 pokračovat jako dnes k Muzeu, ovšem dále do středu Václavského náměstí, k Masarykovu nádraží, na Náměstí Republiky a přes Malostranskou a Pražský hrad na Malovanku. Největší poptávka po nově trasované lince 13 se očekává v úseku Náměstí Republiky – Muzeum – Francouzská ulice. Na opačné straně trasy je záměrem nabídnout spojení k Pražskému hradu i odjinud než z lokalit, kde je provozována linka 22. Po dostavbě TT na Strahov pak linka 13 zajistí přímé spojení ze Strahova do centra města.

V úseku Muzeum – Olšanské hřbitovy nahradí provoz linky 13 linka 21, na níž budou také nasazeny spřažené soupravy. Linka ze své současné konečné zastávky na Radlické dojde k Andělu a následně bude pokračovat přes Újezd a Národní třídu do Vodičkovy ulice, odkud odbočí k Muzeu a bude po Vinohradské ulici pokračovat na Olšanské hřbitovy.

Linky 15 a 21 s ukončením na Olšanských hřbitovech budou připraveny pro prodloužení na novou TT do zastávky Sídliště Malešice.

3.5.3 Rekonstrukce tramvajových tratí

Kromě rozšíření tramvajové sítě bude pokračovat i systematická obnova a rekonstrukce tratí stávajících. V roce 2019 byla dokončena zásadní rekonstrukce tramvajové tratě ve Vinohradské ulici (úprava vozovek, chodníků a dokončení některých zastávek proběhne **po roce 2025**).

V roce 2020 vznikla významná přeložka tramvajové tratě v Nádražní ulici, proběhly také zásadní oprava trati na Barrandov a kompletní rekonstrukce tratě ve Starostrašnické ulici a ulici V Olšínách.

Ihned **na jaře roku 2021** byla dokončena rekonstrukce tramvajové trati v ulicích Táborské a Na Pankráci v úseku mezi ulicemi Vladimírova a Na Veselí, při níž vznikla nová zastávka Kotorská a tramvajová zastávka Pražského povstání byla přisunuta blíže vstupu do metra.

V letech 2022 a 2023 proběhla cca patnáctiměsíční rekonstrukce tramvajového mostu mezi Palmovkou a Krejčířem, kterou doprovodila modernizace přilehlých úseků tratě mezi Ohradou a Palmovkou. V uplynulém období byly rovněž dokončeny zásadní rekonstrukce na nábřeží Edvarda Beneše (Čechův most – Letenský tunel), na Bubenském nábřeží (Vltavská – Komunardů) a na Rašínově nábřeží (Výtoň – Palackého náměstí).

V oblasti zásadních rekonstrukcí tramvajových tratí jsou nadále připravovány úseky v Seifertově ulici (Hlavní nádraží – Olšanské náměstí), v ulici Jana Želivského (Ohrada – Želivského), v ulici Lidické a na Palackého mostě a na mostě Legií.

V ulici Dukelských hrdinů (Výstaviště Holešovice – Strossmayerovo náměstí) proběhne zásadní rekonstrukce v létě 2024, v ulici U Výstaviště proběhla první etapa stavby na podzim 2023, druhá přijde na řadu na jaře roku 2025.

3.6 Trolejbusy

3.6.1 Alternativní pohony v podmínkách pražské autobusové dopravy

Doprava představuje jeden z nejvýznamnějších zdrojů znečištění ovzduší ve městě (až 40 % produkce CO₂ a 70 % ostatních polutantů). Veřejná doprava představuje klíčový segment v rámci trvale udržitelného rozvoje urbánního prostředí a lze vnímat pozitivně, že až 65 % dopravních výkonů, které přepraví cca 75 % všech cestujících, je realizováno v elektrické trakci (metro + tramvaje).

Autobusová doprava však představuje více než třetinu všech výkonů, přičemž za rok je spotřebováno těmito vozidly přes 30 mil. litrů nafty. Praha si je v tomto ohledu vědoma všech závazků plynoucích z řady mezinárodních i národních dokumentů a strategický cíl snižování emisí a dalších souvisejících negativních vlivů dopravy patří mezi jasné priority.

Hlavní město Praha zdůraznilo své cíle také vyhlášením Klimatického závazku (schváleného Radou i Zastupitelstvem HMP v červnu 2019), který akcentuje potřebu dekarbonizace dopravy a vyzývá k celkovému odklonu od fosilních paliv při výrobě energie i v dopravě, přičemž stanovuje závazek snížení emisí CO₂ v roce 2030 minimálně o 45 % oproti referenčnímu roku 2010. Na mezinárodní klimatické cíle navazuje taktéž novelizovaná Směrnice 2009/33/ES o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel (Clean Vehicle Directive), resp. její připravovaná národní transpozice, která stanoví povinné podíly nízkoemisních a bezemisních vozidel pro nově nakupovaná vozidla.

Od okamžiku schválení české transpozice do roku 2025 musí být z nově pořizovaných vozidel minimálně 41 % tzv. čistých, z toho polovina (20,5 %) musí být zcela bezemisních a druhá polovina (20,5 %) postačuje částečně čistých. Od roku 2026 stoupá povinný celkový limit na 60 % (analogicky 30/30 %).

V úzké vazbě na cíle v oblasti snižování emisní zátěže z dopravy je nutno vnímat rovněž snahy o snížení energetické náročnosti dopravy. Na mezinárodní cíle akcentované v rámci Evropské unie navazuje především Vnitrostátní plán ČR v oblasti energetiky a klimatu do roku 2030, schválený Usnesením vlády ČR č. 84/2019 ze dne 28. 1. 2019, který stanovil závazný cíl snížit mezi roky 2020 a 2030 konečnou spotřebu energie o 8 %.

V oblasti autobusové vozby by však náhradou vznětového motoru spalujícího naftu za zážehový motor spalující stlačený zemní plyn došlo naopak ke zvýšení spotřeby energie o 16 %. Aktuálním nástrojem k úsporám konečné spotřeby energie v dopravě obecně je náhrada spalovacího motoru (směrná hodnota účinnosti 30 %) elektrickým trakčním pohonem (směrná hodnota účinnosti 75 %). V důsledku 2,5násobně vyšší účinnosti klesá při náhradě spalovacího motoru elektrickým konečná spotřeba energie na 40 %, dochází tedy k úspoře 60 % konečné spotřeby energie. Tato základní úspora je dále navyšována o úsporu rekuperací brzdové energie, která se pohybuje v závislosti na charakteru jízdy a klimatických podmínkách od 10 % (spíš plynulá jízda) až do 40 % (málo plynulá jízda s četnými zastávkami). Klíčovým je proto v této souvislosti především pokrok v oblasti elektrických pohonů a technologie akumulátorů.

Akční plán elektrifikace autobusových linek

Na výše uvedený souhrnný přehled navazuje konkrétní Akční plán elektrifikace autobusových linek v Praze, který uvádí jednotlivé v současnosti definovatelné investiční záměry a nastiňuje krátkodobou, střednědobou i dlouhodobou vizi v souvislosti se zajištěním bezemisního provozu autobusů v Praze. **Tento akční plán byl schválen Usnesením Rady hl. m. Prahy ze dne 8. června 2020, a to konkrétně návrhem 1. etapy realizace trolejbusových linek:**

- 131 (51): Bořislavka – Hradčanská,
- 137 (52): Na Knížecí – U Waltrovky – Malá Ohrada,
- 176 (53): Karlovo náměstí – Stadion Strahov,
- 191 (56): Na Knížecí – OC Šestka – Letiště Václava Havla Praha.

Ve 2. a 3. etapě (po roce 2026) by následně mělo dojít k elektrifikaci linek 112, 134, 142+225, 136+150, 201, 174, 184 a 375.

Výše uvedenému akčnímu plánu předcházela rozhodnutí o elektrifikaci autobusové linky 140 (Palmovka – Čakovice – Miškovice), jakožto pilotního a zároveň ověřovacího projektu parciálních trolejbusů. Následně po neúspěšné soutěži na velkokapacitní autobusy pro linku 119 (Nádraží Veleslavin – Letiště Václava Havla) byla přehodnocena koncepce obsluhy této linky na plně elektrifikovanou verzi, pomocí tříčlankových parciálních trolejbusů.

Paralelně s těmito projekty pokračuje projekt dvoupólového nabíjení (návaznost na ověřovací provoz na linkách 163 a 213). Z dobíjecího místa na Strašnické (blízkost tramvajové měnárny) **je od počátku roku 2022** provozováno 14 elektrobusů na linkách 154 a 213 (s možnými přejezdy např. na linku **124 o víkendy**). Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s. uzavřel rámcovou smlouvu až na 100 elektrobusů s technologií dvoupólového nabíjení, které by v budoucnu mohly být nasazovány především v jihovýchodním sektoru Prahy.

Označení / číslování elektrifikovaných autobusových linek

V roce 2017 došlo v rámci Pražské integrované dopravy k velkému přečíslování autobusových linek z důvodu rozšiřující se integrace ve Středočeském kraji a dosažení téměř plného obsazení číselné řady 300–499. Spolu s přečíslováním nočních linek, školních linek a příměstských linek byl schválen i záměr ponechat číselnou rezervu 50–89 pro budoucí plán elektrifikace autobusových linek.

Tato číselná řada navazuje na historickou tradici z let 1951–1972, kdy byly v Praze trolejbusové linky očíslovány samostatnou číselnou řadou 51–63. Důvodem pro odlišení byl prostý fakt, že trolejbus není silniční, nýbrž drážní vozidlo. Číselné odlišení trolejbusových linek od autobusových na území bývalého Československa v současnosti aplikují města Ostrava, Bratislava, Brno, Košice, Plzeň, Banská Bystrica, Zlín, Jihlava, Teplice a Opava. Naopak města Pardubice, Prešov, Mariánské Lázně a Chomutov číslují trolejbusy obdobným systémem jako autobusy. V Českých Budějovicích a Hradci Králové je snaha s rozvojem trolejbusových tratí a redukcí autobusů označovat v budoucnu linky trolejbusů číselnou řadou 1–9.

Dnes již nejsou důvody pro nové číslování čistě administrativní, jako tomu bylo v 50. letech, ale spíše marketingové. Města se snaží cestujícím odlišným číslováním elektrifikovaných linek sdělit, že se přepravují moderním, ekologickým a bezemisním dopravním prostředkem. Rovněž se odlišným označením elektrifikovaných linek sděluje obyvatelům v bezprostřední blízkosti ulic, že město financuje v jejich okolí čistou bezemisní dopravu.

Nové trolejbusové linky ponесou v souladu se systémem číslování tato značení:

Do roku 2026:

- 51 (131) Bořislavka – Hradčanská
- 52 (137) Na Knížecí – U Waltrovky – Malá Ohrada
- 53 (176) Karlovo náměstí – Stadion Strahov
- 56 (191) Na Knížecí – OC Ruzyně – Letiště Václava Havla Praha
- 58 (140) Palmovka – Čakovice – Miškovice
- 59 (119) Nádraží Veleslavin – Letiště Václava Havla Praha

Po roce 2026:

- 55 (142+225) Sídlíště Na Dědině – Velká Ohrada – Nové Butovice
- 57 (136+150) Sídlíště Čakovice – Slavia – Na Beránku
- 61 (201) Nádraží Holešovice – Černý Most
- 62 (112) Nádraží Holešovice – ZOO – Podhoří
- 64 (174) Nádraží Řeporyje – Vypich
- 65 (184) Vypich – Velká Ohrada
- 75 (375) Nádraží Libeň – Brandýs nad Labem, Stará Boleslav

V 30. letech by následně mohly být trolejbusy zavedeny na linkách 106, 123+167, 149, 171, 180, 185, 186, 196, 197, 231 a 223.

3.7 Městské autobusy

V souladu s předchozím Dopravním plánem proběhlo v městské autobusové dopravě v posledních letech několik úprav v linkovém vedení. V září 2018 došlo k úpravám provozu v oblasti Jarova a Počernické ulice (mj. vznikla nová napaječová linka 199). Přímé spojení do Štěrbohol a Malešic získala díky nové lince 228 Dubeč, stejná linka pak zajistila obsluhu hromadnou dopravou v Bečovské ulici. Ke stejnému datu se podařilo upravit organizaci provozu autobusů v oblasti Radotína a zřídit obsluhu lokality Na Viničkách.

Od 1. prosince 2019 došlo na cca 10 % městských linek v Praze, provozovaných soukromými dopravci, k následujícím úpravám: Linka 146 byla prodloužena do trasy Mezitřaťová – Spojovací – Habrová – Želivského. Nová midibusová linka 153 spojila Dívčí Hrad, Radlickou, Malvazinky a dosud špatně dostupný Černý vrch

s tramvajovou zastávkou U Zvonu. Linky 192 a 194 byly sloučeny pod číslem 194 do trasy Florenc – Nemocnice pod Petřínem (v pracovní dny s novým intervalem 15 minut). Linka 223 byla zkrácena do trasy Ratibořická – Bryksova a v úseku Černý Most – Depo Hostivař nahradila linku 223 nová linka 171, která byla současně prodloužena přes Náchodskou ulici do obratiště Ve Žlábku. Midibusová linka 224 byla rozdělena na dvojici kratších linek 204 (zrychlila spojení Horních a Dolních Počernic) a 224. Nová linka 242 zahájila provoz v oblasti chatové osady v Lipencích. Spojení do a z Víně k metru Letňany bylo posíleno linkou 182, linka 185 byla zkrácena do Letňan a kvůli budoucí zástavbě terminálu Palmovka došlo i ke změně trasy linky 302, nově na Českomoravskou.

V březnu 2019 bylo zveřejněno zadávací řízení, které bylo ukončeno až na základě rozhodnutí dohledového orgánu (Úřad pro ochranu hospodářské soutěže) v září 2020. Teprve tehdy mohlo dojít k uzavření smluv s vítěznými uchazeči. Nové desetileté smlouvy začnou být plněny od 1. 4. 2021 resp. 1. 5. 2021 po dobu 120 měsíců, tj. až do 31. března respektive 30. dubna roku 2030. Předmětem plnění jsou veřejné služby v přepravě cestujících v autobusové dopravě v rozsahu cca 10 % výkonů městských autobusových linek. K překlenutí období do zahájení nového plnění smluv, objednatel využil možnosti prodloužit stávající smlouvy dopravců z důvodu realizovaných významných investic.

I situaci v provozu autobusů v letech 2020 a 2021 zásadně ovlivnila epidemie COVID-19. Od závěru března do druhé poloviny května 2020 byly autobusy v provozu dle prázdninových jízdních řádů, přesto např. v dubnu nabízely až o 45 % vyšší kapacitu, než jaká byla poptávka.

Po postupném rozvolnění opatření přijímaných vládou ČR došlo ve druhé polovině května 2020 k nasazení jízdních řádů v tzv. poloprázdninovém rozsahu (jízdní řády, které byly u autobusů nasazeny při nižší poptávce již v lednu a v únoru roku 2020).

Aktuální používané intervaly provozu linek autobusů v minutách uvádí tabulka (u řady linek jsou však nasazeny specifické jízdní řády přizpůsobené účelu dané linky):

linky	období	plný stav	poloprázdniny	prázdniny
páteční linky typu 177, 184, 195	ranní špička	6 min	7-8 min	10 min
	sedlo	15 min	15 min	20 min
	odpolední špička	7–8 min	10 min	10 min
	víkend	15 min	15 min	20 min
	večer	20 min	20 min	20 min
standardní linky typu 149, 154, 162	ranní špička	12 min	15 min	20 min
	sedlo	30 min	30 min	40 min
	odpolední špička	15 min	15 min	20 min
	víkend	30 min	30 min	40 min
	večer	40 min	40 min	40 min

Epidemie COVID-19 se promítla i do trvalé podoby provozu autobusů. S ohledem na nižší počet návštěvníků Prahy a zásadní omezení večerního i nočního života, jehož úplný návrat do původního rozsahu se očekával **nejdříve v roce 2023**, došlo k přechodu na večerní interval 20 (40 minut) minut na většině linek o cca hodinu a **půl** dříve. Místo cca ve 22:30 již ve 21:00. **Toto opatření bylo zavedeno s ohledem na nedostatek řidičů autobusů na neurčito. Po posílení provozu metra v tomto večerním období z léta 2024 budou návaznosti autobusů v klíčových uzlech řešeny postupně u vybraných linek a dle dostupného provozního personálu.**

Snížení cestovního ruchu se rovněž projevilo na tom, že není nutné v noci před víkendem či svátkem posilovat interval nočních pátečních autobusových linek z obvyklých 30 minut (během týdne) na 20 minut. Tato úprava se týká linek 904, 905, 910 a 911. Pokud bude docházet k růstu noční poptávky po autobusových spojích, je navrženo řešení zaměřené na posilu konkrétních směrů vloženými spoji, zejména o víkendech.

Na podzim 2024 je záměrem zřídit noční obsluhu oblastí Dobešky a Zeleného Pruhu a současně posílit provoz tangenciální noční linky 913 v oblasti Žižkova. To by umožnilo vedení stávající linky 916 z Víně nově přes Nádraží Libeň, Ohradu, Olšanské náměstí a Bohdalec směrem do Michelské ulice a přes Brumlovku a Budějovickou na Zelený pruh, Dvorce a Smíchovské nádraží. Ve výhledu bude tato linka provozována na Dvorském mostě.

V souvislosti s úpravou v provozu metra od ledna 2021 (odjezdy posledních vlaků z centra v 0:00) byl o 10–20 minut rovněž **trvale** zkrácen denní provoz autobusových linek. Cílem je zkrátit některé nepřiměřeně dlouhé denní směny řidičů (zátahy někdy až v časech po 1:30).

V roce 2021 byly zprovozněny společné autobusové a tramvajové zastávky pod novým nádražím Praha-Zahradní Město, byl prodloužen provoz autobusové linky 101 z oblasti Vršovic směrem na nám. Jiřího z Poděbrad a následně ke stadionu Viktorie Žižkov, a také byla novou linkou 235 zřízena trvalá obsluha areálu Nemocnice Bohnice.

V roce 2022 byla nejprve v souvislosti s rekonstrukcí Kutnohorské ulice a následně trvale zavedena autobusová linka 173 spojující nové sídliště malý Háj s metrem u Depa Hostivař.

V souvislosti s prodloužením tramvajové trati ze Sídliště Modřany do Libuše byla **v polovině roku 2023** zrušena autobusová linka 165. V úseku Obchodní náměstí – Sídliště Zbraslav jí nahradily prodloužené spoje linky 139, v úseku Sídliště Libuš – Háje pak spoje přetrasované linky 154, která dále pokračuje po své obvyklé trase na

Strašnickou. Obsluhu Uhříněvsi, Křeslic a okolí ulic Květnového vítězství a Mírového hnutí na Praze 11 zajišťuje nová páteřní linka 126 (Nádraží Uhříněves – Křeslice – Háje – Šperlova – Donovalská – Benkova – Chodov – Koleje Jižní Město). Linka 213 byla zkrácena do trasy Želivského – Jižní Město a linka 197 ve směru od Smíchova a Písnice pokračuje od metra Chodov do obrotiště Roztyly. Linka 246 byla ve špičkovém intervalu 30 minut prodloužena o úsek Zbraslavské náměstí – Poliklinika Modřany, čímž se obnovilo přímé spojení Modřan a Radotína.

Od září 2023 byla prodloužena noční autobusová linka 904 od metra Luka na Stodůlky, dále do Zličína a k tramvajovému obratišti Sídliště Řepy.

V souvislosti s prodloužením TT na Slivenec dostala linka 230 nové číslo 104. Linka kromě změny obsluhy oblasti Holyně propojila oblast Barrandova nejen s Holyní a Slivencem ale také s Chuchlí. Mezi Chaplinovým náměstím a Filmovými ateliéry Barrandov nahradily odkloněnou linku 230 prodloužené spoje linky 130.

Otevření tramvajové tratě na Dědinu **na podzim 2023** přineslo zkrácení autobusové linky 225 o úsek Sídliště Na Dědině – Nádraží Veveslavín – Nové Vokovice. Na základě dodatečného nesouhlasu MČ P6 s provozem linky 116 ulic Na Krutci nemohla být obsluha Nových Vokovic zajištěna touto linkou, dočasně tedy do Nových Vokovic zajišťují samostatně zřízené spoje příměstské linky 300. Ve výhledu (nejlépe po dokončení vyhrazeného pruhu pro autobusy v Horoměřické ulici) se předpokládá vedení linky 116 z Jenerálky na Bořislavku a dále Kladenskou ulic na Nádraží Veveslavín a do Nových Vokovic.

V souvislosti s růstem poptávky cestujících v okolí zastávky Valcha je **od podzimu 2024** navržena mírná směna linkového vedení v oblasti Kbel, Vínofe a Čakovic. Linka 159 ve stávající trase bude posílena, linka 185 bude z Bakovské pokračovat nově ke Kbelskému hřbitovu a dále do Čakovic a Třeboradic. Čakovice a Třeboradice tak dostanou alternativní spojení k metru Letňany. Část spojů linky 158, které jezdí od Sídliště Letňany do Třeboradic, bude ukončena už u OC Čakovice.

Dlouhodobá uzavírka části ulice Na Strži v souvislosti s výstavbou metra D (stanice Olbrachtova) vedla k trvalým úpravám vedení autobusových linek na pankrácké pláni. Asi tou nejpodstatnější byla úprava trasy linky 193, která od Kunratic a IKEMu pokračuje přímo na Kačerov a na svou obvyklou trasu pak dále přes Brumlovku a Budějovickou.

3.7.1 Plánovaná dopravní opatření v provozu městských autobusů

Dvorecký most

Po dokončení Dvoreckého mostu dojde k významnému zkrácení tras autobusových linek 118, 196 a 197, které na své cestě mezi Braníkem a Lihovarem nový most využijí. Most využijí rovněž noční linky 901 a 916. Přestože je v cílovém stavu předpokládáno zkrácení linky 190 ve směru od Beránku u Nádraží Braník, po otevření Dvoreckého mostu bude uzavřena stanice metra Kačerov, tj. přinejmenším dočasně (cca 2 roky) je předpokládáno, že linka 190 bude v úseku Nádraží Braník – Smíchovské nádraží jezdit nadále (přes barrandovský most).

Uzavírka stanice metra Kačerov

V souvislosti s rekonstrukcí stanice metra Kačerov a novou výstavbou v prostoru terminálu bude terminál Kačerov pro autobusy uzavřen až 2 roky, stanice metra pak bude uzavřena cca 1 rok. K uzavření stanice dojde po dokončení stavebních prací ve stanici Pankrác, po jejím otevření, tedy cca na přelomu let 2025 a 2026. Dopravní opatření pro tuto významnou výlukou zahrnuje převedení většiny autobusových spojů na Budějovickou a u některých jejich prodloužení do stop sávajících linek po pankrácké pláni. Linka 193 by měla posílit propojení linky C se Smíchovem Jeremenkovou ulic.

Obsluha nové stanice metra Depo Zličín autobusovými linkami

Pokud by došlo ke zprovoznění nové stanice metra Depo Zličín, je navrženo zrušení provozu autobusové linky 249, která nyní jezdí mezi stanicí metrem Zličín a sídlištěm Nový Zličín. Linka 100 bude současně zkrácena v návaznostech na prodloužené spoje metra do zastávky Depo Zličín (v intervalu 12 minut v ranní špičce, dopoledne a o víkendu a 15 minut odpoledne).

Nové autobusové obrotiště Na Drahách a Nádraží Zbraslav

Po dostavbě nového obrotiště Na Drahách je navrženo prodloužení všech spojů linky 139 provozovaných v úseku Obchodní náměstí – Sídliště Zbraslav do tohoto obrotiště. Tím se trasa linky 139 více přiblíží lokalitě Baně a její spoje vhodněji doplní nabídku spojů linky 129.

MČ Praha-Zbraslav připravuje realizaci obrotiště pro midibusy u Nádraží Zbraslav, které následně umožní prodloužení minibusové linky 242 ze Zbraslavského náměstí k Nádraží Zbraslav. V souvislosti s touto možností bude možné provozně oddělit oběhy linek 242 a 243 a linka 243 bude moci zajistit spojení z Lipenců nejen do Kazína, ale opačným směrem i k Velkostržnici Lipence a k lávce přes řeku Berounku směřující přímo do středu Radotína.

Obsluha nové zástavby v okolí Nákladového Nádraží Žižkov, Vackova a Počernické ulice

Souhrnný interval spojů linek 146 a 155 v úseku Habrová – Vackov – Třebešín – Želivského je od září 2024 ve špičkách navržen ke zkrácení z 10 na 7,5 minuty. Spoje linek 146 a 155 přijíždějící od Polikliniky Malešice a z Vínice Hrdlořezy ve špičkách po 30 minutách lze pro zajištění tohoto intervalu doplnit o další dva vložené spoje linky 146 začínající na Habrové. Na lince 146 je současně v úseku Habrová – Spojovací – Mezitraťová navržen večerní a víkendový provoz v intervalu 30–60 minut.

V souvislosti se zahájenou bytovou a administrativní výstavbou v severní části Nákladového nádraží Žižkov a s cílem zvýšit kapacitní možnosti odstavů na východní straně linky 207 je navrženo výhledové prodloužení každého druhého spoje linky 207 o úsek Ohrada – Basilejské náměstí – Vackov – Habrová. Podmínkou realizace tohoto opatření jsou stavební úpravy na komunikacích v okolí Habrové, aby bylo možné zde ukončit kloubové autobusy, které budou na linku 207 ve výhledu nasazovány s ohledem na růst poptávky cestujících v Koněvově ulici.

Vzhledem k tomu, že z oblasti Počernické ulice již nebude možné přímé spojení linkou 188 k vlakové lince S9 na Nádraží Strašnice, která nebude v provozu, je navržena obnova tohoto spojení k vlakové lince S9 u Nádraží Zahradní Město autobusovou linkou 133, na kterou budou nasazeny kloubové autobusy. Ze Sídliště Malešice bude linka 133 prodloužena přes Skalku, Nádraží Zahradní Město, Zahradní Město a Centrum Zahradní Město do zastávky Jesenická. V úseku Sídliště Malešice – Jesenická tak plně nahradí linku 195, která je navržena ke zrušení. V podobě linky 133 tak Počernické ulici zůstane zachováno i spojení do zastávek Limuzská i Donatellova (v blízkosti Dobročovické) náhradou za linku 188.

Severní úsek trasy zrušené linky 195 pak obslouží spoje linky 188, které ve směru z Kavčích hor a Strašnické dojedou na Sídliště Malešice, odkud budou pokračovat na sever na Spojovací, k Nádraží Libeň a přes Vysočanskou, Prosek a Letňany do Starých Letňan a na konečnou zastávku Nové Letňany zřízenou v nové zástavbě u ulice Veselské. Nové překryvné opatření s provozem linek 133 a 188 umožní lépe využít nabízenou kapacitu obou linek, která je dnes na Sídlišti Malešice (133), resp. na oblouku Malešice – Strašnice (188) výrazně naddimenzovaná. Okolí ulice V Olšínách, Strašnická, či zastávka Na Hroudě navíc díky nové trase linky 188 získají možnost přímého spojení na Jarov či do Vysočan.

Podmínkou realizace změn na linkách 133, 188 a 195 je dokončení výstavby nového obratiště v Letňanech, ukončení opravy stropní desky stanice metra Florenc (doprovázené rozšířením kapacity odstavů v oblasti Florence), dokončení rekonstrukce Koněvovy ulice, zlepšení podmínek pro odstavy v oblasti Jesenické a realizace opravy nebo náhrady mostu v ulici K Červenému dvoru, který aktuálně nemá únosnost pro provoz kloubových vozidel.

Obsluha Počernické ulice ve vztahu k metru Želivského je navržena posílenou páteří autobusovou linkou 199 ve velmi krátkém intervalu, ve špičkách 3 minuty. Tím bude možné ještě vhodněji zajistit návaznosti na odjezdy a příjezdy metra linky A ve stanici Želivského, zejména večer a o víkendech. Po dobudování tramvajové tratě v Počernické ulici už nebude nutné zasahovat do autobusových spojení v lokalitě. Provoz linky 199 následně pouze nahradí nové tramvajové spoje, které pojedou nejen k metru Želivského, ale také dále do centra na I. P. Pavlova či na Hlavní a Masarykovo nádraží. Po dostavbě tramvajové tratě nebude na Sídlišti Malešice prostor pro odstavy autobusů, proto je dopravní opatření v autobusové dopravě již v předstihu koncipováno bez výhledového ukončení autobusových linek v této lokalitě.

Posílení obsluhy Újezdu u Průhonic, Košíku a zřízení obsluhy v Nových Měcholupech

Linka 122, zřízená nejprve pro posilu spojení z Újezdu u Průhonic k metru Opatov, v návrhu nově ve špičkách doplňuje provoz linky 177 v oblasti Košíku a mezi Skalkou a Zentivou přebírá roli současné linky 101, která je v oblasti Zahradního Města vedena nově Jabloňovou ulicí a následně z Nádraží Hostivař pokračuje do lokality Nové Měcholupy, kde zajišťuje obsluhu nové zástavby.

Provoz linky 122 je navržen v intervalu 12 minut v ranní a 15 minut v odpolední špičce pracovního dne. V období mezi špičkami je provoz linky 122 navržen v intervalu 30 minut mezi zastávkami K Sukovu a Opatov, mezi Zentivou a Skalkou pak jede několik vybraných spojů.

Ukončení linky 122 v Újezdě u Průhonic je v základní verzi navrženo v zastávce K Sukovu. V případě, že bude k dispozici nové obratiště severním směrem u ulice Josefa Bíbrdlíka, ze zastávky Formanská bude linka 122 pokračovat severním směrem do tohoto obratiště.

Spojení mezi Újezdem u Průhonic, Křeslicemi a Petrovicemi je navrženo ke zřízení prodloužením spojů linky 204 ze zastávky Sídliště Petrovice ve stávajících parametrech provozu. V ulici Josefa Bíbrdlíka se předpokládá vznik několika nových zastávek Josefa Bíbrdlíka, Nový Újezd, Ke Štítu a Fenyklová.

Změna trasy linky 101

Na základě opakovaných podnětů cestujících z okolí zastávky Tolstého byla prověřena možnost úpravy trasy linky 101 v této oblasti tak, aby obousměrně zajišťovala do zastávky Tolstého (na jih i sever vedení ulic U Roháčových kasáren). Realizace je podmíněna vybudováním několika nových zastávek v gesci MČ P10.

Prodloužení linky 195 ulicemi Na Vinobraní a Jesenickou

Tento záměr byl projednán v základních obrysech, jeho realizace je podmíněna šetřením veřejného mínění v oblasti, kterého se přislíbila ujmout MČ P10.

Autobusová linka AE

Provoz autobusové linky AE byl v letech 2020 a 2021 dlouhodobě přerušen. V omezeném režimu v celodenním intervalu 30 minut linka opět zahájila provoz 1. července 2021. Až postupně s opětovným růstem cestovního ruchu začal být interval zkracován, v letní sezóně 2024 již na interval 15 minut. V souvislosti s MS v hokeji 2024 byl od první poloviny května na lince AE zaveden noční provoz, u něhož je v turistické sezóně předpoklad trvalého zachování. Pro provoz linky AE jsou nadále doporučeny vozy délky 15 m

s tím, že pokud by jejich flotila v budoucnu nebyla využita (či po dokončení železničního propojení z centra na letiště), bude je dopravce (DPP) moci nasadit na jiné linky PID (např. na linku 129 Smíchovské nádraží – Baně).

3.8 Příměstské autobusy

V souladu s předchozím Dopravním plánem bylo i v příměstské autobusové dopravě v uplynulém období realizováno několik projektů, které měly přímou souvislost s dopravní obsluhou vybraných lokalit hl. m. Prahy.

V průběhu roku 2019 došlo k realizaci integrace v oblasti Příbramska I (z hlediska hl. m. Prahy se jedná zejména o linky 392, 393 a 395 v trase Praha – Dobříš – Příbram), na území Prahy byly tyto linky přesunuty z autobusového terminálu Na Knížecí do terminálu Smíchovské nádraží. Dále byla realizována integrace v oblasti Slánska (vznikly linky 342 a 388 do Slaného a linka 389 v relaci Praha – Slaný – Louny) a také v oblasti Rakovnicka – první etapa (linky 304, 305, 365 a 404 v trasách Praha – Nové Strašecí / Rakovník), kde došlo ke zkrácení a převedení linek z oblasti Hradčanské ke stanicím metra Nemocnice Motol a Zličín.

V roce 2020 byla integrována oblast Voticka, kde došlo k zavedení autobusové linky PID 500 v trase Praha – Benešov – Votice a dále s přesahem do Jihočeského kraje směrem Tábor – Jindřichův Hradec / Třeboň, v Praze s ukončením v autobusovém terminálu Roztyly. V prosinci 2020 byla integrována oblast Berounska a Hořovicka, přičemž i zde došlo k zavedení nových linek 384 a 394 v relacích Praha – Beroun – Hořovice, resp. Praha – Beroun – Zdíce. Na území Prahy jsou linky vedeny do autobusových terminálů Zličín a Nové Butovice. Příprava a postup integrace byly v roce 2020 významně ovlivněny epidemií nemoci COVID-19.

V roce 2021 došlo k rozvoji integrace v dalších oblastech Středočeského kraje. Dále jsou zmíněny pouze projekty, které mají přímou souvislost s územím hl. m. Prahy.

V souvislosti s integrací části oblastí Kolínska a Kutnohorska došlo k úpravě stávajících linek 381, 382, 383, 387 vedených z Prahy a ke zřízení nové linky 402 z terminálu Roztyly, která je vedena po dálnici D1 do Zruče nad Sázavou a Čáslavi.

Dále byl realizován rozsáhlý projekt integrace oblastí Mladoboleslavska se zřízením nových linek PID 315, 345, 403, 412, 700, 720 a 730, které jsou vedeny z Mladé Boleslavi a okolí do Prahy po dálnici D10, kde jsou ukončeny v terminálu Černý Most. Linky 345, 412, 700, 720 a 730 jsou v rámci mezikrajské spolupráce dále vedeny s přesahem do Libereckého, resp. Královéhradeckého kraje.

V rámci mezikrajské spolupráce s Libereckým krajem došlo i k zahrnutí mezikrajských linek 400 (Praha – Česká Lípa – Nový Bor) a 410 (Praha – Doksy – Jablonné v Podještědí) do systému PID. Tyto linky jsou na území Prahy ukončeny u stanice metra Střížkov.

Další rozšíření integrace proběhlo v oblasti Rakovnicka, kde došlo k dílčím úpravám stávajících linek 304, 305, 404 a ke zřízení nové linky 405 Praha, Zličín – Žatec.

V rámci vyhodnocení oblasti Voticka došlo ke změně číselného označení původní linky PID 500 v trase Praha – Benešov – Votice a dále s přesahem do Jihočeského kraje směrem Tábor – Jindřichův Hradec / Třeboň na linku 401.

V roce 2022 byla dokončena zbývající integrace autobusové dopravy ve Středočeském kraji.

Nejprve v dubnu a následně v červnu 2022 byla dokončena integrace posledních oblastí ve Středočeském kraji (Vlašimsko, Sázavsko; resp. Čáslavsko, Březnicko a Krásnohorský). Veškerá regionální doprava je již začleněna do systému PID (zbývají vybrané provozy MHD).

V rámci realizace integrace těchto projektů byly pro hl. m. Prahu významné oblasti, které zahrnují vedení autobusových linek do Prahy. V rámci integrace zmíněných oblastí došlo k zavedení nové linky PID 406 Praha – Vlašim – Pelhřimov a úpravě stávajících linek 401 a 402, které jsou do Prahy vedeny po dálnici D1 a ukončeny v terminálu Roztyly. Současně v oblasti Příbramska došlo k zavedení nové linky PID 407 Praha – Milín – Písek do oblasti Smíchovského nádraží.

V letech 2022-2024 došlo u řady linek k úpravám v souvislosti se zajištěním potřebné přepravní kapacity (např. posílení provozu nasazením kapacitnějších vozidel, nebo zkrácením provozního intervalu).

Další vliv na provoz příměstských autobusových linek vznikne s plánovanou výstavbou nové dopravní infrastruktury (tramvajová trať Kobylisy – Zdiby, prověřované zavedení trolejbusových linek z Prahy do Brandýsa nad Labem případně i do Kostelce nad Labem, či plánovaná modernizace dálnice D4).

Podstatná část výkonů příměstských linek bude do roku 2024 ve spolupráci se Středočeským krajem (IDSK) přesoutěžena.

3.8.1 Projektování a objednávka příměstských linek

Středočeský kraj je pro účely projektování a objednávky autobusové dopravy rozdělen do dílčích oblastí. Každá z těchto oblastí je spravována příslušným projektantem.

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

Od prosince 2024 v rámci zadávacích řízení na autobusové dopravce pro období 2024-2034 bude Středočeský kraj rozdělen na celkem 35 provozních souborů (24 souborů je společných HMP a SČK; 11 souborů pouze SČK), ty byly soutěženy celkem ve 4 vlnách. Ve vlně A bylo soutěženo osm souborů, vlna B obsahovala osm souborů, vlna C celkem deset souborů a poslední vlna D v rámci soutěží zahrnovala celkem devět provozních souborů.

Oblasti pouze SČK jsou vyznačeny kurzívou.

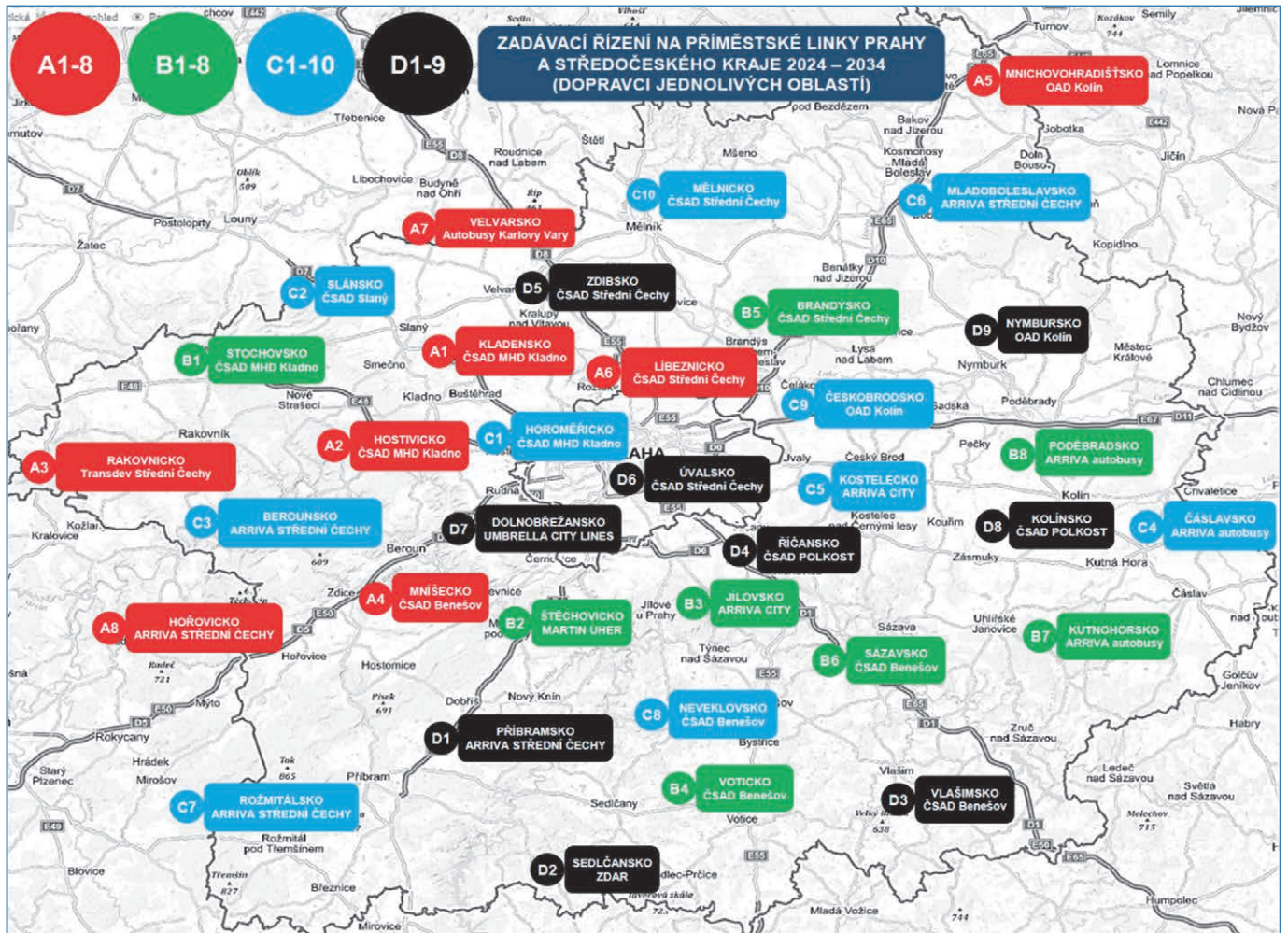
Přehled oblastí projektování autobusové dopravy od prosince 2024

Označení oblasti	Oblast
A1	Kladensko
A2	Hostivicko
A3	Rakovnicko
A4	Mníšecko
A5	Mnichovohradištsko
A6	Líbeznicko
A7	<i>Velvarsko</i>
A8	<i>Hořovicko</i>
B1	Stochovsko
B2	Štěchovicko
B3	Jílovsko
B4	Voticko
B5	Brandýsko
B6	Sázavsko
B7	<i>Kutnohorsko</i>
B8	<i>Poděbradsko</i>
C1	Horoměřicko
C2	Slánsko
C3	Berounsko
C4	Čáslavsko
C5	Kosteletsko
C6	Mladoboleslavsko
C7	<i>Rožmitálsko</i>
C8	<i>Neveklovsko</i>
C9	<i>Českobrodsko</i>
C10	<i>Mělnicko</i>
D1	Příbramsko
D2	Sedlčansko
D3	Vlašimsko
D4	Říčansko
D5	Zdibsko
D6	Úvalsko
D7	Dolnobřežansko
D8	<i>Kolínsko</i>
D9	<i>Nymbursko</i>

Přehled oblastí projektování autobusové dopravy od prosince 2024 včetně dopravců

Oblast	Dopravce
A1 Kladensko	ČSAD MHD Kladno a. s.
A2 Hostivicko	ČSAD MHD Kladno a. s.
A3 Rakovnicko	Transdev Střední Čechy s. r. o.
A4 Mníšecko	ČSAD Benešov s. r. o.
A5 Mnichovohradištsko	Okresní autobusová doprava Kolín, s. r. o.
A6 Líbeznicko	ČSAD Střední Čechy, a. s.
A7 Velvarsko	<i>Autobusy Karlovy Vary, a. s.</i>
A8 Hořovicko	<i>ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s. r. o.</i>
B1 Stochovsko	ČSAD MHD Kladno a. s.
B2 Štěchovicko	Martin UHER, spol. s r. o.
B3 Jílovsko	ARRIVA City s. r. o.
B4 Voticko	ČSAD Benešov s. r. o.
B5 Brandýsko	ČSAD Střední Čechy, a. s.
B6 Sázavsko	ČSAD Benešov s. r. o.
B7 Kutnohorsko	<i>ARRIVA autobusy a. s.</i>
B8 Poděbradsko	<i>ARRIVA autobusy a. s.</i>
C1 Horoměřicko	ČSAD MHD Kladno a. s.
C2 Slánsko	ČSAD Slaný s. r. o.
C3 Berounsko	ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s. r. o.
C4 Čáslavsko	ARRIVA autobusy a. s.
C5 Kosteletsko	ARRIVA City s. r. o.
C6 Mladoboleslavsko	ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s. r. o.
C7 Rožmitálsko	<i>ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s. r. o.</i>
C8 Neveklovsko	ČSAD Benešov s. r. o.
C9 Českobrodsko	Okresní autobusová doprava Kolín, s. r. o.
C10 Mělnicko	ČSAD Střední Čechy, a. s.
D1 Příbramsko	ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s. r. o.
D2 Sedlčansko	ZDAR, a. s.
D3 Vlašimsko	ČSAD Benešov s. r. o.
D4 Říčansko	ČSAD POLKOST, spol. s r. o.
D5 Zdibsko	ČSAD Střední Čechy, a. s.
D6 Úvalsko	ČSAD Střední Čechy, a. s.
D7 Dolnobřežansko	UMBRELLA CITY LINES s. r. o.
D8 Kolínsko	ČSAD POLKOST, spol. s r. o.
D9 Nymbursko	Okresní autobusová doprava Kolín, s. r. o.

Schéma oblastí v rámci zadávacího řízení včetně dopravců



Přehled oblastí v rámci zadávacího řízení včetně dopravců

ZADÁVACÍ ŘÍZENÍ NA PŘÍMĚSTSKÉ LINKY PRAHY A STŘEDOČESKÉHO KRAJE 2024 – 2034			
(soutěžené oblasti včetně dopravců)			
A	B	C	D
A1 Kladensko ČSAD MHD Kladno	B1 Stochovsko ČSAD MHD Kladno	C1 Horoměřicko ČSAD MHD Kladno	D1 Příbramsko ARRIVA Střední Čechy
A2 Hostivicko ČSAD MHD Kladno	B2 Štěchovicko Martin Uher	C2 Slánsko ČSAD Slaný	D2 Sedlánsko Zdar
A3 Rakovnicko Transdev Střední Čechy	B3 Jišovsko ARRIVA CITY	C3 Berounsko ARRIVA Střední Čechy	D3 Vlašimsko ČSAD Benešov
A4 Mníšecko ČSAD Benešov	B4 Voticko ČSAD Benešov	C4 Čáslavsko ARRIVA autobusy	D4 Říčansko ČSAD Polkost
A5 Mnichovořadištsko OAD Kolín	B5 Brandýsko ČSAD Střední Čechy	C5 Kostecko ARRIVA CITY	D5 Zdibsko ČSAD Střední Čechy
A6 Líbeznicko ČSAD Střední Čechy	B6 Sázavsko ČSAD Benešov	C6 Mladoboleslavsko ARRIVA Střední Čechy	D6 Úvalsko ČSAD Střední Čechy
A7 Velvarsko Autobusy Karlovy Vary	B7 Kutnohorský ARRIVA autobusy	C7 Rožmitálsko ARRIVA Střední Čechy	D7 Dolnobřežansko UMBRELLA CITY LINES
A8 Horovicko ARRIVA Střední Čechy	B8 Pobebradsko ARRIVA autobusy	C8 Neveklovsko ČSAD Benešov	D8 Kolínsko ČSAD Polkost
		C9 Českokobrodsko OAD Kolín	D9 Nymbursko OAD Kolín
		C10 Mělnicko ČSAD Střední Čechy	

Schéma rozdělení dopravců v rámci zadávacího řízení



Přehled rozdělení dopravců v rámci zadávacího řízení

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

3.8.3 Přehled vysoutěžených provozních souborů od prosince 2024

Přehled oblastí projektování autobusové dopravy od prosince 2024 pro jednotlivé vlny včetně dopravců (uvedeny pouze oblasti, kde je spoluzadavatel HMP)

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

- Dopravce v oblasti
- Města s MHD včetně způsobu jejího provozování
- Hlavní přestupní uzly BUS × BUS
- Přestupní uzly BUS × VLAK
- Možnosti přestupu mezi vlaky a autobusy
- Linky v oblasti
- Denní výkony v km pro pracovní den, pracovní den prázdniny, sobotu a neděli
- Počet vozů (počet a typ vozů v ranní špičce pracovního dne)

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

3.8.4 A1 Kladensko

Dopravce	ČSAD MHD Kladno a. s.			
Města s MHD	Kladno – systém MHD byl od 1. 9. 2022 vyřazen ze systému PID z důvodu nepřístupnosti Statutárního města Kladna ke smlouvě o zajišťování a financování dopravní obslužnosti se Středočeským krajem Praha – plná integrace v systému PID			
Hlavní přestupní uzly BUS × BUS	Zastávka BUS Praha, Nádraží Veleslavín; Praha, U Hangáru; Kladno, nám. Svobody; Kladno, autobusové nádraží; Smečno; Slaný, aut. nádr.			
Přestupní uzly BUS × VLAK	Zastávka BUS	Stanice / zastávka VLAK		
	Jeneč, nádraží	Jeneč; Jeneč zast.		
	Koleč, Zámek	Koleč		
	Kladno, Kůbeck	Kladno-Švermov		
	Kladno, Nádraží	Kladno		
	Kladno, železniční zastávka město	Kladno město		
	Kněževes, U Nádraží	Středokluky		
	Pavlov, žel. zast.	Pavlov		
	Praha, Nádraží Veleslavín	Praha-Veleslavín		
	Zákolany	Zákolany; Zákolany zast.		
Linky	Linka	Trasa		
	300	Praha, Nádraží Veleslavín – Kladno, Energie		
	319	Praha, Terminál 1/Praha, Letiště – Malé Kyšice		
	322	Praha, Nádraží Veleslavín – Kladno, Autobusové nádraží		
	323	Praha, Nádraží Veleslavín – Koleč, Zámek		
	324	Praha, Zličín – Kladno – Slaný		
	565	Kladno – Vinařice – Slaný		
	621	Kladno – Libušín – Smečno		
	627	Smečno – Ledce – Slaný		
Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pracovní den	10 216	Sobota	4 658
	Prázdniny	9 716	Neděle	4 658
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	0	Midibus	0
	Standardní	17	Třiosý (15 m)	0
	Kloubový	18		

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.8.5 A2 Hostivicko

Dopravce	ČSAD MHD Kladno a.s.			
Města s MHD	Kladno – systém MHD byl od 1. 9. 2022 vyřazen ze systému PID z důvodu nepřistoupení Statutárního města Kladna ke smlouvě o zajišťování a financování dopravní obslužnosti se Středočeským krajem Praha – plná integrace v systému PID			
Hlavní přestupní uzly BUS × BUS	Zastávka BUS Unhošť, nám.; Kladno, autobusové nádraží; Praha, Zličín			
Přestupní uzly BUS × VLAK	Zastávka BUS		Stanice / zastávka VLAK	
	Hostivice, nádraží		Hostivice	
	Hostivice, Ve Vilkách		Hostivice-U hřbitova	
	Chýně, Nádraží		Chýně	
	Jeneč, nádraží		Jeneč; Jeneč zast.	
	Malé Přítočno, U Hrnčírny		Unhošť	
Linky	Linka	Trasa		
	306	Praha, Zličín – Kladno, Autobusové nádraží		
	307	Praha, Zličín – Kladno, Autobusové nádraží		
	336	Praha, Zličín – Hostivice, Ve Vilkách		
	347	Praha, Zličín – Hostivice, Nádraží – Praha, Motol		
	358	Praha, Zličín – Rudná, Hořelice		
	626	Jeneč – Kladno		
	957	Praha, Sídliště Řepy – Hostivice, Ve Vilkách		
Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pracovní den	5 027	Sobota	1 954
	Prázdniny	4 524	Neděle	1 954
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	0	Midibus	0
	Standardní	15	Třiosý (15 m)	0
	Kloubový	6		

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

1) Pokračování výstavby ve městě Hostivice v oblasti „u hřbitova“ může vyvolat potřebu změny ve vedení linky 347 přes zastávku „Ve Vilkách“, aby byla zajištěna dopravní obslužnost ve směru Litovice / Chýně. Kilometrické výkony narostou až o 34 553 linkových km/rok.

2) Dokončení výstavby svazkové školy v obci Chýně pro obce Chýně, Hostivice a Jeneč vyvolá potřebu posílení linky 347 v úseku Chýně – Hostivice, aby byla zajištěna dopravní obslužnost jak po dopravu do školy, tak i do volnočasových aktivit dětí i dospělých. Kilometrické výkony narostou až o 79 360 linkových km/rok, předpokládá se nárůst počtu vozů o 2 vypravené standardní vozy ve špičkách PD a 1 vůz v ostatních obdobích.

3) Pokračování výstavby v obci Chýně a navýšení počtu obyvatel o cca 2 000 osob může vyvolat potřebu posílení provozu linky zkrácením souhrnného intervalu linek 347 a 358 v úseku Zličín – Chýně na 10 minut ve špičkách pracovních dnů a 30 minut v sedle PD, v přepravně zatíženějších obdobích soboty a neděle. Kilometrické výkony narostou až o 49 250 linkových km/rok, nárůst 1 vypraveného standardního vozidla celotýdenně.

4) Z důvodu zajištění dopravy k lékaři na úřad apod. může dojít k navýšení počtu spojů linky 358 v úseku Rudná – Chýně na 60 minut v pracovní dny a zahájení provozu v sobotu a neděli v intervalu 60 minut. Navýšení výkonů se předpokládá až o 49 590 linkových km/rok a nárůst vypravení o max. 3 standardní vozy v pracovní dny a až o 2 standardní vozy v sobotu a neděli.

5) V průběhu závazku může dojít (zejména z důvodu zlepšení atraktivity železničního spojení s Prahou 6 výstavbou modernizované železnice Praha – Kladno) k zrušení provozu linky 347 v úseku Hostivice, Nádraží – Praha, Motol. Pokles km výkonů může být až 7 300 linkových km/rok bez dopadu na počet vypravovaných vozů. Předpokládaný termín realizace prosinec 2029.

6) Dokončení výstavby železniční stanice „Malé Přítočno“ v rámci stavby modernizace trati Praha – Kladno bude znamenat prodloužení stávající trasy linky 307 v úseku Unhošť – Kladno z důvodu zániku stávajícího železničního přejezdu na silnici I/61. Zároveň umožní prodloužení stávajících spojů linky 307 ukončených v zastávce „Unhošť, náměstí“ do nově vybudovaného autobusového terminálu u žel. st. „Malé Přítočno“ a zajištění návaznosti linky na páteřní železniční dopravu. Předpokládá se navýšení km výkonů až o 58 370 linkových km/rok a nárůst 1 vypraveného kloubového vozu celotýdenně. Předpokládaný termín realizace prosinec 2029.

7) V návaznosti na dokončení výstavby státní tiskárny cenin u obce Drahelčice a nutnosti zajištění kapacitnější dopravy pro návoz zaměstnanců může dojít k nárůstu počtu spojů linky 307 v úseku Červený Újezd – Praha na interval 10–15 minut v přepravních špičkách pracovního dne obousměrně. Nárůst počtu vozidel až o 2 kloubové vozy v pracovní dny. Nárůst km výkonů až o 44 950 linkových km/rok.

8) Z důvodu změny komunikační sítě způsobené výstavbou modernizace trati Praha – Kladno v obci Jeneč může dojít k nárůstu km výkonů na svazku linek 306 a 626 až o 23 500 linkových km/rok bez dopadu na počet vypravovaných vozů. Předpokládaný termín realizace prosinec 2029.

9) V návaznosti na dokončení nového obytného souboru v Hostivici – Litovicích může dojít k posílení provozu linky 336 v pracovní dny – ve špičkách na interval 15–20 minut, podle přepravní poptávky. Nárůst km výkonů se předpokládá až o 43 200 linkových km/rok, vypravení vozidel naroste až o 1 standardní vůz.

10) V souvislosti s pokračující výstavbou obytné zástavby na pomezí obcí Hostivice a Jeneč může dojít v návaznosti na poptávku cestujících k prodloužení stávající linky 957 o úsek Hostivice, Ve Vilkách – Jeneč, Lidická. Předpokládané navýšení km výkonů až o 1 315 linkových km/rok, bez dopadu na počet vypravovaných vozů.

11) V souvislosti s pokračující výstavbou komerčních objektů mezi obcí Jeneč a obcemi Hostouň a Dobrovíz může dojít k posílení linky 306 v úseku Jeneč – Kladno o 2 páry spojů v pracovní dny a až 2 páry v sobotu a neděli zejména k zajištění dopravy zaměstnanců ve směnných provozech. Kilometrické výkony vzrostou až o 23 151 linkových km/rok, bez dopadu na počet vypravovaných vozů.

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

3.8.6 A3 Rakovnicko

Dopravce	Transdev Střední Čechy s. r. o.	
Města s MHD	Praha – plná integrace v systému PID Rakovník – systém samostatné MHD zanikl s integrací oblasti Rakovnicka v roce 2019, linky byly nahrazeny regionálními linkami PID	
Hlavní přestupní uzly BUS × BUS	Zastávka BUS Rakovník, aut. st.; Hořovičky; Lubenec, Pražská; Bochov; Kralovice	
Přestupní uzly BUS × VLAK	Zastávka BUS	Stanice / zastávka VLAK
	Čistá, žel. st.	Čistá
	Jesenice, žel. st.	Jesenice
	Kralovice, žel. st.	Kralovice u Rakovníka
	Kounov, rozc.	Kounov
	Kožlany, žel. st.	Kožlany
	Křivoklát, žel. st.	Křivoklát

	Lužná, žel. st.	Lužná u Rakovníka		
	Milostín, žel. st.	Milostín		
	Mutějovice, K Nádraží	Mutějovic		
	Nové Strašecí, žel. st.	Nové Strašecí		
	Oráčov	Oráčov		
	Pšovlky	Pšovlky		
	Rakovník, aut. st.	Rakovník		
	Rakovník, žel. zast.	Rakovník zastávka		
	Rakovník, žel. zast. Západ	Rakovník západ		
	Senomaty, Hostokryje, rozc.	Příčina		
	Stochov, Slovanka II	Stochov		
	Šanov	Šanov		
	Švihov	Švihov u Jesenice		
	Zavidov, žel. zast.	Zavidov		
Linky	Linka	Trasa		
	304	Praha, Kukulova/Vypich – Rakovník, aut. st.		
	305	Praha, Zličín – Lubenec, Karlovarská		
	404	Praha, Zličín – Rakovník, aut. st. – Kralovice – Manětín		
	405	Praha, Zličín – Žatec, aut. nádr.		
	560	Rakovník – Kryry, Strojetic		
	561	Rakovník – Řeřichy		
	562	Lubná – Rakovník – Olešná		
	563	Rakovník – Kounov – Mutějovice		
	564	Rakovník – Jesenice		
	571	Rakovník – Čistá, Kůzová		
	572	Rakovník – Krakovec – Zvíkovec		
	574	Křivoklát – Skryje		
	575	Rakovník – Pavlíkov – Zvíkovec		
	576	Rakovník – Slabce – Skryje		
	577	Rakovník – Stochov		
	578	Rakovník – Nezabudice – Křivoklát – Rakovník		
	581	Senomaty – Rakovník – Nové Strašecí		
584	Rakovník – Krupá – Hředle – Mutějovice, Lhota pod Džbánem			
585	Rakovník – Hředle – Vinařice			
760	Rakovník – Podbořany			
Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pracovní den	16 078	Sobota	4 860
	Prázdniny	16 078	Neděle	4 860
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	0	Midibus	0
	Standardní	40	Třiosý (15 m)	6
	Kloubový	0		

1) Z důvodu zlepšení dopravní obslužnosti obsluhovaného území ve Středočeském kraji může být nárůst na lince 304 až o 122 880 linkových km/rok s dopadem na počet vypravovaného vozu o 1 více, z důvodu omezení platby SDO může být až o 333 120 linkových km/rok s dopadem na počet vypravovaného vozu o 1 méně.

2) Z důvodu zlepšení dopravní obslužnosti obsluhovaného území ve Středočeském, Ústeckém a Karlovarském kraji a změny komunikační sítě s výstavbou dálnice D6 možná úprava trasy linky 305 o úsek Lubenec – Karlovy Vary. Nárůst kilometrického výkonu může být až 331 000 linkových km/rok.

3) Z důvodu zlepšení dopravní obslužnosti obsluhovaného území ve Středočeském kraji, a v případě objednávky Plzeňského kraje možná úprava trasy linky 404 o úsek Manětín – Nečtiny, Hrad Nečtiny. Nárůst kilometrických výkonů může být až o 333 120 linkových km/rok bez dopadu na vypravovaný počet autobusů. Dále vlivem expresního

propojení Prahy a Rakovníka a Rakovníka s Plzní (zejména z důvodu výstavby nových přeložek silnice I/27) může dojít k navýšení výkonů až o 800 000 linkových km/rok s dopadem na počet vypravovaných vozů.

4) Z důvodu zlepšení dopravní obslužnosti obsluhovaného území ve Středočeském, Ústeckém kraji a možná úprava trasy linky 405 o úsek Žatec – Kadaň. Nárůst kilometrického výkonu může být až 223 000 linkových km/rok.

5) Z důvodu zlepšení dopravní obslužnosti obsluhovaného území a změny komunikační sítě s výstavbou dálnice D6 může být nárůst na lince 560 až o 51 600 linkových km/rok.

6) Z důvodu zlepšení dopravní obslužnosti obsluhovaného území (rozvoj města Rakovník) může být nárůst na lince 561 až o 11 052 linkových km/rok.

7) V průběhu závazku může dojít (zejména z důvodu utlumení železničního spoje Lužná u Rakovníka – Žatec) k posílení linek 563, 584 a 405. Nárůst kilometrického výkonu může být až 127 400 linkových km/rok.

8) Z důvodu zlepšení dopravní obslužnosti obsluhovaného území může být nárůst na lince 560 až o 76 800 linkových km/rok dopadem na počet vypravovaného vozu o 1 více.

9) V průběhu závazku může dojít (zejména z důvodu zlepšení atraktivity železničního spojení Rakovník – Jesenice) k zrušení provozu linky 564 v úseku Rakovník – Jesenice. Pokles kilometrických výkonů může být až 280 320 linkových km / rok s dopadem na počet vypravovaných vozů o 1 méně.

10) Z důvodu zlepšení dopravní obslužnosti obsluhovaného území, a v případě objednávky Plzeňského kraje možná úprava trasy linky 571 Rakovník – Chříč – Čistá, Kůzová. Nárůst kilometrického výkonu může být až o 17 360 linkových km/rok bez dopadu na vypravovaný počet autobusů.

11) Z důvodu zlepšení dopravní obslužnosti obsluhovaného území (a v případě objednávky Plzeňského kraje) může být nárůst na lince 575 až o 20 152 linkových km/rok.

12) Linka 574 je v provozu o víkendech v sezóně zpravidla od 1. 5. do 2. 10. dle provozu turistických zařízení v oblasti. V období provozu se nejedná o nárůst počtu vypravených vozů. Z důvodu zlepšení dopravní obslužnosti obsluhovaného území, v případě objednávky Plzeňského kraje možná úprava trasy Křivoklát – Skryje – Zvíkovec – Liblín. Kilometrické výkony narostou až 13 824 linkových km/rok s dopadem na počet vypravovaných vozu o 1 více.

13) Z důvodu zlepšení dopravní obslužnosti obsluhovaného území může být nárůst na lince 575 až o 10 192 linkových km/rok.

14) Z důvodu zlepšení dopravní obslužnosti obsluhovaného území (rozvoj města Rakovník) může být nárůst na lince 576 až o 35 840 linkových km/rok.

15) Z důvodu zlepšení dopravní obslužnosti obsluhovaného území (rozvoj města Rakovník) může být nárůst na lince 581 až o 51 600 linkových km/rok.

16) V průběhu závazku může dojít (zejména z důvodu omezení dojížděky do Rakovníka) k zrušení provozu linky 585 v úseku Rakovník – Vinařice. Pokles kilometrických výkonů může být až o 47 616 linkových km/rok s dopadem na počet vypravovaných vozů o 1 méně.

17) Z důvodu zlepšení dopravní obslužnosti obsluhovaného území a změny komunikační sítě s výstavbou dálnice D6 může být nárůst na lince 760 až o 105 600 linkových km/rok.

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

3.8.7 A4 Mníšecko

Dopravce	ČSAD Benešov s. r. o.	
Města s MHD	Praha – plná integrace v systému PID	
Hlavní přestupní uzly BUS × BUS	Zastávka BUS	
	Mníšek p. Brdy, náměstí; Jiloviště, Cukrák; Dobříš, náměstí; Mníšek p. Brdy, Kaple	
Přestupní uzly BUS × VLAK	Zastávka BUS	Stanice / zastávka VLAK
	Čisovice, Bojov, žel. st.	Bojov
	Dobříš, žel. st.	Dobříš
	Měchenice, rozc. k žel. st.	Měchenice
	Mníšek p. Brdy, žel. zast. Rymaně	Rymaně
	Praha, Smíchovské nádraží	Praha-Smíchov
Linky	Linka	Trasa
	314	Praha, Smíchovské nádraží – Nová Ves p. Pleší
	317	Praha, Smíchovské nádraží – Dobříš, náměstí
	318	Praha, Smíchovské nádraží – Řitka

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

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

- 1) Z důvodu navýšení počtu obyvatel obce Trnová může dojít k prodloužení části spojů na lince 318 v úseku Jíloviště – Trnová. Nárůst výkonů může být až 55 800 linkových km/rok s nárůstem o 2 vozy typu KbN.
- 2) V průběhu závazku může dojít z důvodu zvýšení atraktivity dopravní obslužnosti k zavedení nočního páru spojů v sobotu a neděli, a to na lince 390 v úseku a směru Rabyně, Nová Rabyně – Praha, Smíchovské nádraží a na lince 338 v úseku a směru Praha, Smíchovské nádr. – Hradištko, zámek. Nárůst výkonů může být až 7 560 linkových km/rok bez dopadu na počet vypravovaných vozů.
- 3) Z důvodu posílení víkendového provozu v úseku Davle – Bratřínov – Nová Ves pod Pleší/Mníšek pod Brdy může dojít nárůstu výkonů až o 12 312 linkových km/rok a s nárůstem 1 vozu typu SdN.
- 4) V souvislosti s úpravami provozu na železniční trati 210 může dojít k posílení provozu na lince 748 až o 32 768 linkových km/rok a s nárůstem 1 vozu typu SdN.
- 5) V souvislosti s výstavbou v oblasti může dojít v přepravních špičkách ke zkrácení intervalu v úseku Praha – Mníšek. Nárůst výkonů může být až 237 600 linkových km/rok a nárůst až 3 vozů typu KbN.
- 6) Z důvodu posílení provozu může dojít na lince 334 k nárůstu výkonů až o 70 000 linkových km/rok a s nárůstem 1 vozu typu SdN.
- 7) V souvislosti s modernizací dálnice D4 a vyvolanou úpravou infrastruktury může dojít k potřebě alternativního zajištění obslužnosti obce Klíнец. Nárůst výkonů může být až 80 000 linkových km/rok a nárůst 2 vozů typu KbN.
- 8) V případě nenaplnění podmínek projektu pro provoz autobusů H₂ může dojít k rozšíření výkonů o linky 446, 447, 448, 449, 688 a 996 až o 1 489 km/PD, 393 km/SO, 393 km/NE a o 5 vozů typu SdN, 2 vozy typu Md@N a 1 vůz typu MnN.
- 9) V případě nedostatečné kapacity odstavných ploch v konečné zastávce na území hl. m. Prahy může být objednavatelem nařízeno odstavování na náhradních plochách. Manipulační přejezdy na tyto plochy a zpět budou dle aktuální potřeby zapracovány do VJŘ a hrazeny CDDV v souladu se Smlouvou. Objem těchto výkonů může dosáhnout max. 10 % z objednávaných výkonů na území hl. m. Prahy a nebude generovat vypravení vozů navíc.

3.8.8 A5 Mnichovohradištsko

Dopravce	OAD Kolín, s. r. o.	
Města s MHD	Mladá Boleslav – jednání o integraci do PID budou zahájena v letošním roce, předpokládaný termín začlenění do PID je prosinec 2024 Praha – plná integrace systému PID	
Hlavní přestupní uzly BUS × BUS	Zastávka BUS Benátky n. Jiz., aut.st.; Brodce, sokolovna; Bakov n. Jiz., žel. zast.; Mnichovo Hradiště, nám.; Bezno; Sobotka, nám.; Kněžmost, nám.	
Přestupní uzly BUS × VLAK	Zastávka BUS	Stanice / zastávka VLAK
	Bakov n. Jiz., Malá Bělá	Malá Bělá
	Bakov n. Jiz., žel. zast.	Bakov nad Jizerou město
	Březina	Březina
	Březina, podchod	Březina
	Dolní Bousov, Bechov	Bechov
Chotětov	Chotětov	

	Košátky	Košátky		
	Kropáčova Vrutice, Kojovice	Kojovice		
	Kropáčova Vrutice, Střížovice, u pily	Kropáčova Vrutice		
	Loukov, žel. st.	Loukov u Mnichova Hradiště		
	Mladá Boleslav, aut. st.	Mladá Boleslav město		
	Mnichovo Hradiště, dopravní terminál	Mnichovo Hradiště		
	Rohatsko	Rohatsko		
	Zdětín	Zdětín u Chotětova		
Linky	Linka	Trasa		
	315	Praha, Černý Most – Mladá Boleslav – Mnichovo Hradiště		
	345	Praha, Černý Most – Mladá Boleslav – Hodkovice nad Mohelkou – Liberec		
	699	Mladá Boleslav – Horky nad Jizerou – Kadlín – Mšeno		
	715	Mladá Boleslav – Ptýrov – Mnichovo Hradiště – Žďár, Žehrov		
	716	Boseň, Mužský – Mnichovo Hradiště, Sychrov – Boseň, Mužský		
	717	Mnichovo Hradiště – Turnov		
	718	Mnichovo Hradiště – Dolní Bousov – Sobotka		
	722	Český Dub – Hlavice – Mnichovo Hradiště		
	727	Mnichovo Hradiště – Dolní Krupá – Rokytá		
	733	Mnichovo Hradiště – Loukovec – Sezemice		
	734	Mnichovo Hradiště – Mohelnice nad Jizerou – Sezemice		
	738	Mnichovo Hradiště – Horní Bukovina – Mukařov, Vicmanov		
	767	Mladá Boleslav – Kropáčova Vrutice – Dolní Slivno		
	768	Benátky nad Jizerou – Dolní Slivno – Byšice		
769	Mladá Boleslav – Doubravička – Chotětov			
Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pracovní den	11648,67	Sobota	3870,205
	Prázdniny	10736,774	Neděle	4039,134
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	0	Midibus	0
	Standardní	21	Třiosý (15 m)	15
	Kloubový	0		

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

- 1) Vybudování dvoukolejné elektrifikované tratě Praha – Mladá Boleslav může vyvolat změnu v trasování linky 345, která by byla ukončena v zastávce Mladá Boleslav, Jičínská. Kilometrické výkony mohou poklesnout až o 563 040 linkových km/rok. Vypravení vozidel Sd@N může poklesnout až o 3 v pracovní den a až o 2 v soboty a neděle. Předpokládaný termín realizace prosinec 2031.
- 2) Vývoj s platbami obcí v rámci Standardů dopravní obslužnosti může vyvolat změnu linkového vedení linky 715, která by byla prodloužena do Tuřic v trase linky 315 v úseku Mladá Boleslav, Jičínská – Tuřice se stejnými zastávkami jako linka 315 v předmětném úseku. Případné úpravy si mohou vyžádat úpravu kilometrických výkonů v rámci poklesu o 36 400 linkových km/rok.
- 3) Vývoj s platbami obcí v rámci Standardů dopravní obslužnosti může vyvolat změnu linkového vedení linky 715, která by byla prodloužena do Tuřic v trase linky 315 v úseku Mladá Boleslav, Jičínská – Tuřice se stejnými zastávkami jako linka 315 v předmětném úseku. Případné úpravy si mohou vyžádat úpravu kilometrických výkonů v rámci nárůstu o 36 400 linkových km/rok.
- 4) Úpravy na lince 315 na požadavky občanů a obcí mohou vyvolat pokles objemu kilometrických výkonů až o 36 400 linkových km/rok. Vypravení vozidel Sd@N může poklesnout až o 1 v pracovní den.
- 5) Úpravy na lince 315 na požadavky občanů a obcí mohou vyvolat nárůst objemu kilometrických výkonů až o 36 400 linkových km/rok. Vypravení vozidel Sd@N se může zvýšit až o 1 o pracovní den.
- 6) Rekonstrukce nádraží Mladá Boleslav město a zavedení přímých vlaků z této stanice ve směru Bakov nad Jizerou a Mnichovo Hradiště bude vyvolat pokles objemu kilometrických výkonů na linkách 315 a 715 až o 226 400 linkových km/rok. Vypravení vozidel Sd@N nebo SdN může poklesnout až o 2 v pracovní den. Předpokládaný termín realizace prosinec 2031.

- 7) Úpravy železničního provozu v rámci tratě 064 mezi Mšenem a Mladou Boleslaví mohou vyvolat nárůst objemu kilometrických výkonů až o 14 000 linkových km/rok a nárůst počtu vypravení vozidel typu SdN o pracovní den až o 1 v pracovní den.
- 8) Úpravy železničního provozu v rámci tratě 070 mezi Mnichovým Hradištěm a Turnovem mohou vyvolat nárůst objemu kilometrických výkonů až o 21 000 linkových km/rok. Vypravení vozidel SdN se může zvýšit až o 1 v pracovní den.
- 9) Úpravy železničního provozu v rámci tratě 070 mezi Mnichovým Hradištěm a Turnovem mohou vyvolat pokles objemu kilometrických výkonů až o 21 000 linkových km/rok. Vypravení vozidel SdN může poklesnout až o 1 v pracovní den.
- 10) Vývoj s platbami obcí v rámci Standardů dopravní obslužnosti může vyvolat změnu spojů na lince 727. Pokles objemu kilometrických výkonů může být až o 21 000 linkových km/rok.
- 11) Vývoj s platbami obcí v rámci Standardů dopravní obslužnosti může vyvolat změnu spojů na linkách 767 a 768. Pokles objemu kilometrických výkonů může být až o 55 000 linkových km/rok.
- 12) V průběhu platnosti závazku může dojít ke změně spojů na lince 718 z důvodu zvýšené přepravní poptávky do Malobratřic. Nárůst objemu kilometrických výkonů může být až o 6 000 linkových km/rok.
- 13) Vývoj s platbami obcí v rámci Standardů dopravní obslužnosti může vyvolat změnu spojů na lince 718. Pokles objemu kilometrických výkonů může být až o 28 000 linkových km/rok.
- 14) Úprava jízdních řádů z důvodu celozávodní dovolené ve firmě ŠKODA Auto může způsobit pokles objemu kilometrických výkonů až o 20 200 linkových km/rok.
- 15) V případě nedostatečné kapacity odstavných ploch v konečné zastávce na území hl. m. Prahy může být objednavatelem nařízeno odstavování na náhradních plochách. Manipulační přejezdy na tyto plochy a zpět budou dle aktuální potřeby zapracovány do VJŘ a plně hrazeny. Objem těchto výkonů může dosáhnout max. 10 % z objednávaných výkonů na území hl. m. Prahy a nebude generovat vypravení vozů navíc.

3.8.9 A6 Líbeznicko

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

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

- 1) V návaznosti na dokončení nové tramvajové trati do Zdib/Sedlece a s tím související reorganizace linkového vedení v oblasti dojde na všech linkách svazku ke změně trasování na území Prahy (Ládví/Střížkov – Kobylisy). Kilometrické výkony narostou až o 181 110 linkových km/rok s nárůstem o 1 vypravený vůz v PD. Předpokládaný termín realizace prosinec 2025.
- 2) V návaznosti na dokončení nové tramvajové trati do Zdib/Sedlece a s tím související reorganizace linkového vedení v oblasti bude v průběhu závazku posílen úsek Líbeznice – Praha. Kilometrické výkony narostou až o 107 008 linkových km/rok, předpokládá se nárůst počtu vozů ve špičkách PD o 2 vypravené vozy. Předpokládaný termín realizace prosinec 2025.
- 3) V souvislosti s pokračující výstavbou obytných zón v obcích podél silnice I/9 v úseku Mělník – Praha může dojít v návaznosti na poptávku cestujících k posílení provozu linky 369 v pracovní dny – ve špičkách na interval 20 minut. Nárůst km výkonů se předpokládá až o 42 400 linkových km/rok, vypravení vozidel naroste až o 1 vůz.
- 4) V průběhu platnosti závazku může dojít ke zkrácení linky 400 o úsek Dubá – Cvikov/Rumburk, které může vyvolat pokles km výkonů až o 470 220 linkových km/rok s poklesem o cca 3 vypravené vozy v PD a o cca 3 vypravené vozy o víkendu.
- 5) V případě nedostatečné kapacity odstavných ploch v konečné zastávce na území hl. m. Prahy může být objednavatelem nařízeno odstavování na náhradních plochách. Manipulační přejezdy na tyto plochy a zpět budou dle aktuální potřeby zapracovány do VJŘ a hrazeny CDDV v souladu s touto Smlouvou. Objem těchto výkonů může dosáhnout max. 10 % z objednávaných výkonů na území hl. m. Prahy a nebude generovat vypravení vozů navíc.

3.8.10 B1 Stochovsko

Dopravce	ČSAD MHD Kladno a. s.	
Města s MHD	Kladno – systém MHD byl od 1. 9. 2022 vyřat ze systému PID z důvodu nedohody Středočeského kraje se Statutárním městem Kladno o příspěvku v rámci Standardu dopravní obslužnosti Praha – plná integrace v systému PID Rakovník – systém samostatné MHD zanikl s integrací oblasti Rakovnicka v roce 2019, linky byly nahrazeny regionálními linkami PID	
Hlavní přestupní uzly BUS × BUS	Zastávka BUS Praha, Zličín; Praha, Motol; Kladno, nám. Svobody; Kladno, autobusové nádraží; Kamenné Žehrovice; Bratronice; Unhošť, nám.; Hostivice; Stochov, Slovanka; Nové Strašecí, Palackého; Beroun, autobusové nádraží	
Přestupní uzly BUS × VLAK	Zastávka BUS	Stanice / zastávka VLAK
	Beroun, autobusové nádraží	Beroun
	Hostivice, Ve Vilkách	Hostivice-U hřbitova
	Kladno, železniční zastávka město	Kladno město
	Kladno, Nádraží	Kladno
	Křivoklát, žel. zast.	Křivoklát
	Louny, aut. nádr.	Louny střed
	Nové Strašecí, žel. st.	Nové Strašecí
	Rakovník, aut. st.	Rakovník
	Stochov, Slovanka	Stochov
Zbečno, žel. st.	Zbečno	
Linky	Linka	Trasa
	365	Praha, Motol – Stochov, Náměstí
	386	Praha, Zličín – Kladno, Autobusové nádraží
	555	Kladno – Běleč – Zbečno – Roztoky
	600	Kladno – Nové Strašecí – Louny
	618	Kladno – Kačice
	619	Kladno – Lány – Třtice – Ročov
	625	Kladno – Ruda – Rakovník
	628	Kladno – Mšec – Řevničov
	629	Kladno – Velká Dobrá – Družec – Bratronice, Dolní Bezděkov
630	Kladno – Unhošť – Beroun	

Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pracovní den		11249,567	Sobota
Prázdniny		11249,567	Neděle	3556,274
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	0	Midibus	0
	Standardní	39	Třiosý (15 m)	0
	Kloubový	0		

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

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

3.8.11 B2 Štěchovicko

Dopravce	Martin UHER, spol. s r. o.			
Města s MHD	Praha – plná integrace v systému PID			
Hlavní přestupní uzly BUS × BUS	Zastávka BUS Štěchovice; Nový Knín; Praha, Smíchovské nádr.; Praha, Zbraslavské nám.; Dobříš, žel. st.; Dobříš, nám.; Korkyně			
Přestupní uzly BUS × VLAK	Zastávka BUS		Stanice / zastávka VLAK	
	Dobříš, žel. st.		Dobříš	
	Hradištko, Pikovice, most		Petrov u Prahy	
	Měchenice, rozc. k žel. st.		Měchenice	
	Mokrovraty, Vilová čtvrť		Mokrovraty	
	Praha, Smíchovské nádraží		Praha-Smíchov	
	Stará Huť, žel. zast.		Stará Huť	
Linky	Linka	Trasa		
	338	Praha, Smíchovské nádraží – Hradištko, Pikovice, most		
	361	Praha, Smíchovské nádraží – Dobříš, nám.		
	390	Praha, Smíchovské nádraží – Rabyň, Měřín		
	437	Nový Knín – Nové Dvory – Štěchovice – Hradištko		
	439	Nový Knín – Chotilsko		
	440	Štěchovice – Štěchovice, Masečín		
	525	Nový Knín – Borotice – Nový Knín		
Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pracovní den	4 807	Sobota	896
Prázdniny	4 807	Neděle	896	
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	0	Midibus	0
	Standardní	19	Třiosý (15 m)	0
	Kloubový	0		

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

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

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

3) V průběhu závazku může dojít z důvodu zvýšení atraktivity dopravní obslužnosti k zavedení nočního páru spojů v pracovní dny, a to na lince 390 v úseku a směru Rabyň, Nová Rabyň – Praha, Smíchovské nádr. a na lince 338

v úseku a směru Praha, Smíchovské nádr. – Hradištko, zámek. Nárůst výkonů může být až 18 000 linkových km/rok bez dopadu na počet vypravovaných vozů.

3.8.12 B3 Jílovsko

Dopravce	ARRIVA City s. r. o.			
Města s MHD	Benešov – doprava zdarma, IDSK zajišťuje na základě smlouvy s městem přípravu dat a propagaci linek MHD Praha – plná integrace v systému PID			
Hlavní přestupní uzly BUS × BUS	Zastávka BUS Jesenice; Jílové u Prahy, náměstí; Kamenice, Kult. dům; Týnec nad Sázavou, žel. st.; Benešov, Terminál; Nespeky; Neveklov			
Přestupní uzly BUS × VLAK	Zastávka BUS		Stanice / zastávka VLAK	
	Benešov, Terminál		Benešov u Prahy	
	Davle, Sázava		Davle	
	Jílové u Prahy, Borek		Jílové u Prahy	
	Senohraby, žel. st.		Senohraby	
	Týnec nad Sázavou, žel. st.		Týnec nad Sázavou	
Linky	Linka	Trasa		
	332	Praha, Budějovická – Neveklov		
	335	Praha, Budějovická – Kamenice, Kult. dům		
	337	Praha, Budějovická – Benešov, Terminál		
	339	Praha, Budějovická – Týnec nad Sázavou, Železniční stanice		
	362	Praha, Budějovická – Jílové u Prahy, náměstí		
	441	Jílové u Prahy – Jílové u Prahy, Luka pod Medníkem		
	444	Kamenice – Jílové u Prahy – Davle		
	651	Nespeky – Pyšely – Senohraby – Hrusice		
956	Praha, Budějovická – Jílové u Prahy, Náměstí			
Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pracovní den	8 276	Sobota	4 457
	Prázdniny	8 176	Neděle	4 457
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	0	Midibus	0
	Standardní	14	Tříosý (15 m)	0
	Kloubový	18		

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

1) Zprovoznění linky metra D v úseku Pankrác – Nové Dvory může vyvolat zkrácení tras linek 332, 335, 337, 339 a 362 do zastávky Kačerov, které může znamenat pokles km výkonů až o 69 680 km ročně. Předpokládaný termín realizace prosinec 2028.

2) Pokračování výstavby ve městě Jílové u Prahy a nárůst počtu obyvatel může vyvolat potřebu zkrácení intervalu na lince 332 v úseku Jílové u Prahy – Praha ve špičkách pracovních dnů. Ráno z 10 až na 7,5 minut a odpoledne z 15 až na 10 minut, o víkendech v přepravně zatíženějších obdobích může nastat posílení z 30 až na 15 minut. Předpokládá se posílení obsluhy úseku Jílové u Prahy – Neveklov až o 2 spoje / pracovní den. V pracovních dnech se celkově předpokládá nárůst až o 2 kloubová vozidla a 1 standardní vozidlo, o víkendů až o 1 kloubové vozidlo. Celkový nárůst výkonů se předpokládá až o 163 056 linkových km/rok.

3) Za předpokladu pokračování výstavby v obcích Sulice, Nechánice, Kostelec u Křížku, Křížkový Újezdec a Radějovice může dojít k potřebě posílení provozu na lince 335 až o 4 spoje / pracovní den a 2 spoje / víkend. Nárůst km výkonů se předpokládá až o 43 400 linkových km/rok, vypravení vozidel může narůst až o 1 standardní vůz.

4) V souvislosti s pokračováním výstavby v Benešově a růstem poptávky po spojení s Kamenicí a Prahou může dojít ke zkrácení intervalu linky 337 v úseku Benešov – Praha v ranní špičce z 30 až na 15 minut a v odpolední špičce z 60 až na 30 minut, o víkendů až o 4 spoje. Nárůst výkonů se předpokládá až o 104 160 km/rok. V pracovních dnech se celkově předpokládá nárůst až o 2 kloubová vozidla.

5) V souvislosti s pokračováním výstavby v Týnci a větší poptávky po spojení s Kamenicí a Prahou může dojít ke zkrácení intervalu linky 339 v úseku Týnec nad Sázavou – Praha v ranní i odpolední špičce z 30 až na 15 minut,

o víkendu až o 4 spoje. Nárůst výkonů se předpokládá až o 81 840 km/rok. V pracovních dnech se celkově předpokládá nárůst až o 2 kloubová vozidla.

6) Pro rostoucí poptávku cestujících z Neveklova se počítá s posílením přímého a rychlého spojení v úseku Jílové u Prahy – Praha linkou 362 (přímé spoje z linky 332) až o 11 264 linkových km/rok bez předpokladu nárůstu počtu vozidel (nárůst vozidel je započítán v lince 332)

7) S rostoucí poptávkou obyvatel Petrova a též za předpokladu zvýšení turistické poptávky může dojít k posílení provozu linky 444 až o 64 160 linkových km/rok. Nárůst počtu vozidel až o 2 standardní vozy v pracovní dny.

8) S rostoucí poptávkou obyvatel Pyšel a též za předpokladu zvýšení turistické poptávky může dojít k posílení provozu linky 651 až o 44 880 linkových km/rok. Nárůst počtu vozidel až o 1 standardní vůz v pracovní dny.

9) Navýšení km výkonů v důsledku potřeby zkrácení intervalu na lince 956 v úseku Jílové u Prahy – Praha v nočních hodinách denně. Předpoklad zavedení celonočního hodinového intervalu může vyvolat navýšení km výkonů až o 48 048 km/ročně bez potřeby navyšovat počet vozidel do vypravení.

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

3.8.13 B4 Voticko

Dopravce	ČSAD Benešov s. r. o.	
Města s MHD	Benešov – doprava zdarma, IDSK zajišťuje na základě smlouvy s městem přípravu dat a propagaci linek MHD Praha – plná integrace v systému PID Vlašim – není integrována do PID, o začlenění budou vedena jednání s městem	
Hlavní přestupní uzly BUS × BUS	Zastávka BUS Praha, Roztyly; Benešov, Terminál; Vlašim, žel. st.; Votice, aut. st.; Miličín; Bystřice, nám.; Tábor, aut. nádr.; Jindřichův Hradec, aut. nádr.	
Přestupní uzly BUS × VLAK	Zastávka BUS	Stanice / zastávka VLAK
	Benešov, Terminál	Benešov u Prahy
	Bystřice, Tožice	Tomice
	Bystřice, žel. st.	Bystřice u Benešova
	Heřmaničky, žel. st.	Heřmaničky
	Jindřichův Hradec, aut. nádr.	Jindřichův Hradec
	Mezno, hl. silnice	Mezno
	Mezno, žel. st.	Mezno
	Planá n. Luž., nám.	Planá nad Lužnicí
	Olbramovice, žel. st.	Olbramovice
	Tábor, aut. nádr.	Tábor
	Veselí n. Luž., aut. st.	Veselí nad Lužnicí
	Vlašim, žel. st.	Vlašim
	Vojkov, Minartice	Minartice
	Votice, žel. st.	Votice
Střeziměř, železniční zastávka	Střeziměř	
Linky	Linka	Trasa
	401	Praha, Roztyly – Jindřichův Hradec, aut. nádr./ Třeboň, aut. nádr.
	451	Votice – Sedlec-Prčice – Borotín
	452	Benešov – Mladá Vožice
	459	Miličín – Mladá Vožice
	532	Votice, Beztahov – Jankov, Bedřichovice
	550	Olbramovice – Vlašim
	553	Benešov – Jankov, Odlochovice
	554	Benešov – Votice
	556	Votice – Heřmaničky – Sedlčany
	558	Olbramovice – Bystřice

	566	Vojkov – Votice			
	568	Střezimíř – Miličín			
	569	Mezno – Miličín			
Denní výkony	Typ dne		Km	Typ dne	Km
	Pracovní den		7 107	Sobota	2 000
	Prázdniny		7 107	Neděle	2 000
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu		Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus		0	Midibus	6
	Standardní		15	Třiosý (15 m)	6
	Kloubový		0		

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

- 1) V případě nedostatečné kapacity odstavných ploch v konečné zastávce na území hl. m. Prahy může být objednavatelem nařízeno odstavování na náhradních plochách. Manipulační přejezdy na tyto plochy a zpět budou dle aktuální potřeby zapracovány do VJŘ a plně hrazeny. Objem těchto výkonů může dosáhnout max. 10 % z objednávaných výkonů na území hl. m. Prahy a nebude generovat vypravení vozů navíc.
- 2) V průběhu závazku může dojít k prodloužení linky 451 o víkendech o úsek Sedlec – Prčice, nám. – Střezimíř z důvodu zlepšení dostupnosti místních turistických lokalit. Nárůst výkonů činí 8 000 linkových km/rok bez dopadu na počet vypravovaných vozidel.
- 3) V průběhu závazku může dojít z důvodu zvýšení atraktivnosti k vedení linky 401 do oblasti Čestlic přes zastávky Čestlice, Rehau – Čestlice, Zábavní park – Čestlice, Nákupní zóna – Čestlice, V oblouku (oba směry linky). Nárůst výkonů činí 10 000 linkových km/rok bez dopadu na počet vypravovaných vozidel.
- 4) V průběhu závazku může dojít ke zrušení spojů začínajících a končících ve Třeboni a jejich přetrasování do Jindřichova Hradce.

3.8.14 B5 Brandýsko

Dopravce	ČSAD Střední Čechy, a. s.	
Města s MHD	Brandýs n. L. – linka 478 byla v červenci 2022 začleněna mezi běžné regionální linky PID zajišťující obsluhu i mimo území města Brandýs n. L. Praha – plná integrace v systému PID Odolena Voda – v rámci města platí jízdní doklad vyhlášený městem Odolena Voda	
Hlavní přestupní uzly BUS × BUS	Zastávka BUS Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, aut. st.; Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, nám.; Čelákovice, žel. st.; Úvaly, žel. st.; Kostelec nad Labem, nám.; Benátky nad Jizerou, aut. st.	
Přestupní uzly BUS × VLAK	Zastávka BUS	Stanice / zastávka VLAK
	Brandýs n. L.- St. Bol., Nádr.	Brandýs nad Labem
	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, žel. st.	Stará Boleslav
	Čelákovice, V Prokopě	Čelákovice zast.
	Čelákovice, žel. st.	Čelákovice
	Dřísy, žel. st.	Dřísy
	Úvaly, žel. st.	Úvaly
Linky	Linka	Trasa
	346	Praha, Černý Most – Brandýs n. L.-St. Bol., Nem. – Praha, Černý Most
	367	Praha, Černý Most – Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Autobusové stanoviště
	376	Praha, Letňany – Brandýs n. L.-St. Bol., Nádr.
	378	Praha, Letňany – Jenštejn, Hradní/ Radonice, Spojovací
	379	Praha, Černý Most – Brandýs n. L.-St. Boleslav, Autobusové stanoviště
	477	Brandýs n. L.-St. Boleslav – Mratín – Brandýs n. L.-St. Boleslav
	478	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav – Kostelec nad Labem
	655	Brandýs n. L.-St. Boleslav – Čelákovice – Úvaly
	657	Brandýs n. L.-St. Boleslav – Odolena Voda
666	Brandýs n. L.-St. Boleslav – Káraný	

	667	Brandýs n. L.-St. Boleslav – Horky nad Jizerou		
	669	Brandýs n. L.-St. Boleslav – Dřísy – Mečeříž		
	670	Brandýs n. L.-St. Boleslav – Sudovo Hlavno/Mečeříž		
	671	Jenštejn – Přezletice – Brandýs n. L.-St. Boleslav		
	953	Praha, Lehovec – Brandýs n. L.-St. Boleslav, aut.st.		
Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pracovní den	8 159	Sobota	2 310
	Prázdniny	7 483	Neděle	2 310
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	0	Midibus	0
	Standardní	25	Třiosý (15 m)	0
	Kloubový	8		

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

- 1) Pokračování výstavby ve městě Brandýs nad Labem-Stará Boleslav může vyvolat potřebu posílení provozu linek 346, 367 pro zajištění dostatečné dopravní obsluhy. Kilometrické výkony narostou až o 300 000 linkových km/rok, nárůst počtu vozidel až o 2 kloubové vozy.
- 2) Pokračování výstavby ve městě Brandýs nad Labem-Stará Boleslav může vyvolat potřebu posílení provozu linky 379 pro zajištění dostatečné dopravní obsluhy. Kilometrické výkony narostou až o 160 000 linkových km/rok, nárůst počtu vozidel až o 1 standardní vůz.
- 3) Pokračování výstavby v obci Jenštejn a zprovoznění nové komunikace může vyvolat potřebu prodloužení linky 378 o úsek Jenštejn – Dehtáry – Svěmyslice. Kilometrické výkony narostou až o 60 000 linkových km/rok, nárůst počtu vozidel až o 1 standardní vůz.
- 4) Pokračování výstavby v obci Jenštejn a zprovoznění nové komunikace může vyvolat potřebu změny trasy linky 376. Linka může být zkrácena o úsek Praha, Letňany – Svěmyslice a prodloužena o úsek Praha, Černý Most – Svěmyslice. Kilometrické výkony narostou až o 20 000 linkových km/rok, bez dopadu na počet vypravovaných vozů.
- 5) V návaznosti na dostavbu Svazkové školy Panská pole bude upravena trasa školní linky 671 v Přezleticích a současně bude jízdní řád přizpůsoben potřebám zřizovatele školy. Kilometrické výkony narostou až o 15 000 linkových km/rok, nárůst počtu vozidel až o 1 standardní vůz.
- 6) V návaznosti na chystanou výstavbu nové infrastruktury ve městě Brandýs nad Labem-Stará Boleslav může dojít k prodloužení linky 367 ve Staré Boleslavi. Kilometrické výkony narostou až o 40 000 linkových km/rok, nárůst počtu vozidel až o 1 kloubový vůz.
- 7) V návaznosti na chystanou výstavbu nové infrastruktury ve městě Brandýs nad Labem-Stará Boleslav může dojít ke změně trasy linek 346 a 379. Linka 379 by po změně trasy byla provozována kloubovými autobusy a naopak linka 346 by byla obsluhována standardními vozy. Tato změna nebude mít vliv na celkový počet vypravovaných vozů. V této souvislosti může dojít k poklesu výkonů na lince 379 až o 18 000 linkových km/rok a u linky 346 může dojít k nárůstu výkonů až o 13 000 linkových km/rok, beze změny v počtech vypravovaných vozů.
- 8) V návaznosti na chystanou výstavbu nové infrastruktury ve městě Brandýs nad Labem-Stará Boleslav může dojít k prodloužení linky 666 na území města. Kilometrické výkony narostou až o 21 700 linkových km/rok, bez dopadu na počet vypravovaných vozidel.
- 9) V návaznosti na chystanou výstavbu nové infrastruktury ve městě Brandýs nad Labem-Stará Boleslav může dojít k prodloužení linky 669 na území města. Kilometrické výkony narostou až o 28 840 linkových km/rok, bez dopadu na počet vypravovaných vozidel.
- 10) V návaznosti na chystanou výstavbu nové infrastruktury ve městě Brandýs nad Labem-Stará Boleslav může dojít k prodloužení linky 670 na území města. Kilometrické výkony narostou až o 13 140 linkových km/rok, bez dopadu na počet vypravovaných vozidel.
- 11) V návaznosti na požadavky obcí může dojít k posílení provozu na linkách 669 a 670. Kilometrické výkony narostou až o 70 000 linkových km/rok, nárůst počtu vozidel až o 1 standardní vůz.
- 12) V souvislosti s rozvojem výstavby v obci Záryby a městě Kostelec nad Labem může být vyvolána potřeba posílení provozu linky 478 pro zajištění dostatečné dopravní obsluhy. Kilometrické výkony narostou až o 70 000 linkových km/rok, nárůst počtu vozidel až o 1 standardní vůz.
- 13) V souvislosti s rozvojem výstavby v obci Záryby a městě Kostelec nad Labem může dojít k prodloužení linky 346 z Brandýsa nad Labem-Staré Boleslavi do Kostelce nad Labem. Nárůst výkonů linky 346 bude kompenzován poklesem výkonů linky 478. Tato změna nebude mít vliv na počet vypravovaných vozidel.
- 14) V souvislosti s rozvojem výstavby v obci Záryby a městě Kostelec nad Labem může dojít k posílení provozu prodloužené linky 346. Kilometrické výkony narostou až o 36 000 linkových km/rok, nárůst počtu vozidel až o 1 standardní vůz.

15) V souvislosti s výstavbou nového obytného souboru v obci Mstětice může dojít k zavedení nové autobusové linky v trase Brandýs nad Labem-Stará Boleslav – Zápy – Mstětice. Kilometrické výkony narostou až o 260 000 linkových km/rok, nárůst počtu vozidel až o 3 standardní vozy.

16) V souvislosti se zajištěním dopravy dětí ze Skorkova a Sojovic do škol v Lysé nad Labem může dojít k zavedení nové autobusové linky v trase Brandýs nad Labem-Stará Boleslav – Skorkov – Sojovice – Lysá nad Labem. Kilometrické výkony narostou až o 140 000 linkových km/rok, nárůst počtu vozidel až o 2 standardní vozy.

17) V návaznosti na chystanou výstavbu nové infrastruktury ve městě Brandýs nad Labem-Stará Boleslav může dojít k prodloužení linky 953 ve Staré Boleslavi. Kilometrické výkony narostou až o 4 500 linkových km/rok bez dopadu na počet vypravovaných vozidel.

18) V souvislosti s výstavbou VRT a nádraží Praha-východ a dále s chystanou výstavbou ve Mstěticích může dojít k zavedení nové autobusové linky v trase Brandýs nad Labem-Stará Boleslav – Zápy – Nehvizdy – Praha-východ. Kilometrické výkony narostou až o 340 000 linkových km/rok, nárůst počtu vozidel až o 4 standardní vozy.

19) V návaznosti na chystanou výstavbu nové infrastruktury ve městě Brandýs nad Labem-Stará Boleslav může dojít k zavedení víkendového provozu linky 346. Kilometrické výkony narostou až o 70 000 linkových km/rok, nárůst počtu vozidel až o 2 standardní vozy.

20) V návaznosti na chystanou výstavbu nové infrastruktury ve městě Brandýs nad Labem-Stará Boleslav může dojít k zavedení víkendového provozu linky 379. Kilometrické výkony narostou až o 80 000 linkových km/rok, nárůst počtu vozidel až o 1 standardní vůz.

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

3.8.15 C1 Horoměřicko

Dopravce	ČSAD MHD Kladno a. s.	
Města s MHD	Kladno – systém MHD byl od 1. 9. 2022 vyřazen ze systému PID z důvodu nepřistoupení Statutárního města Kladna ke smlouvě o zajišťování a financování dopravní obslužnosti se Středočeským krajem Kralupy nad Vltavou – systém samostatné MHD zanikl s integrací oblasti Mělnicka v roce 2016, linky byly nahrazeny regionálními linkami PID Praha – plná integrace v systému PID Slaný – systém samostatné MHD zanikl s integrací oblasti Slánska v roce 2018, linky byly nahrazeny regionálními linkami PID	
Hlavní přestupní uzly BUS × BUS	Zastávka BUS Velké Přílepy; Horoměřice	
Přestupní uzly BUS × VLAK	Zastávka BUS	Stanice / zastávka VLAK
	Kralupy n. Vlt., Minice	Kralupy n. Vlt.-Minice
	Kralupy n. Vlt., žel. st.	Kralupy n. Vltavou
	Libčice n. Vlt., žel. st.	Libčice n. Vltavou
	Libčice n. Vlt., žel. zast. Letky	Libčice n. Vltavou-Letky
	Lichoceves, Noutonice, Nádraží	Noutonice
	Praha, Nádraží Podbaba	Praha-Podbaba
	Praha, Sedlecký přívoz	Praha-Sedlec
	Roztoky, nádraží	Roztoky u Prahy
	Zákolany	Zákolany; Zákolany zast.
Linky	Linka	Trasa
	316	Praha, Bořislavka – Kralupy n. Vlt., žel. st.
	340	Praha, Dejvická – Roztoky, Levý Hradec
	350	Praha, Dejvická – Kladno, OAZA
	356	Praha, Bořislavka – Statenice – Praha, Letiště
	359	Praha, Suchdol – Roztoky, Bělina
	409	Praha, Suchdolské náměstí – Velké Přílepy, Roztocká
	456	Libčice nad Vltavou – Koleč – Slaný
	622	Číčovice – Kladno
954	Praha, Vítězné náměstí – Číčovice, Velké Číčovice	

Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pracovní den	7 791	Sobota	2 248
Prázdniny	6 321	Neděle	2 248	
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	0	Midibus	7
	Standardní	20	Třiosý (15 m)	0
	Kloubový	9		

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

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

3.8.16 C2 Slánsko

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

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

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

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

2) Pokud budou zavedeny přímé spěšné vlaky Praha – Slaný, může dojít k optimalizaci linkového vedení. Až 100 % zbylých linkových km na lince 388 může být převedeno na linku 389. Beze změny počtu vypravených vozidel.

3) Pokud budou zavedeny přímé spěšné vlaky Praha – Slaný, může dojít k optimalizaci linkového vedení. Linka 389 může být přetrasována přes zastávku „Praha, U Hangáru“ (dnes jezdí přímo po dálnici D7). Předpokládaný nárůst km výkonů linky 389 až 18 000 linkových km/rok, vypravení vozidel beze změny.

4) V případě spuštění provozu na nově modernizované železniční trati Praha – Kladno včetně úseku do centra Prahy dojde k odstranění neefektivní souběhu linek 342, 388 a 389 v úseku Praha, Dlouhá Míle – Praha, Nádraží Veleslavín s rychlodráhou. Předpokládaný úbytek km výkonů linek 342, 388 a 389 až 136 240 linkových km/rok, vypravení vozidel může klesnout až o 1 autobus kategorie SdN+ (autobus délky 15 metrů) a o 1 standardní autobus. Předpokládaný termín realizace prosinec 2029.

5) V případě nezavedení přímých spěšných vlaků Praha – Slaný může dojít k nárůstu poptávky cestujících z důvodu stále rostoucí dojížděky z města Slaný a okolních obcí do hlavního města Prahy. Předpokládaný nárůst km výkonů linky 388 až 153 600 linkových km/rok, vypravení vozidel může vzrůst až o 3 autobusy kategorie SdN+.

6) Z důvodu velmi silné poptávky cestujících během víkendových dní může dojít k posílení linek 388 a 389 během sobot, nedělí a státních svátků. Předpokládaný nárůst km výkonů linek 388 a 389 až 45 000 linkových km/rok, vypravení vozidel beze změny (budou využita vozidla, která jsou nasazována v pracovní dny).

7) V rámci zlepšení kvality víkendového spojení je možné posílení víkendového provozu na lince 580. Intervaly mezi spoji by byly prodlouženy ze stávajících 240 minut na 120 minut. Předpokládaný nárůst km výkonů linky 580 až 36 300 linkových km/rok, vypravení vozidel beze změny (budou využita vozidla, která jsou nasazována v pracovní dny).

8) Pokud budou zavedeny přímé spěšné vlaky Praha – Slaný, může dojít k optimalizaci linkového vedení. Linka 580 může být přetrasována přes zastávku „Slaný, žel. st.“, kde bude navázána na nové vlaky. Předpokládaný nárůst km výkonů linky 580 až 6 100 linkových km/rok, vypravení vozidel beze změny.

9) Na základě požadavků obcí a cestujících je uvažováno s přetrasování linky přes městys Mšec. Předpokládaný nárůst km výkonů linky 586 až 29 950 linkových km/rok, vypravení vozidel beze změny.

10) Z důvodu dlouhodobého požadavku města Nové Strašecí na snížení rozsahu počtu spojů a tím snížení nákladů v rámci standardů dopravní obslužnosti může dojít k redukci spojů na lince 586. Předpokládaný úbytek km výkonů linky 586 až 28 670 linkových km/rok, vypravení vozidel beze změny.

11) V souvislosti s přetrasováním linky 580 (bod 8) může dojít ke zrušení víkendových spojů linky 587, protože budou plně nahrazeny spoji linky 580. Předpokládaný úbytek km výkonů linky 587 až 2 900 linkových km/rok, vypravení vozidel beze změny.

12) Z důvodu úpravy silniční sítě v souvislosti se zkapacitněním silnice I/7 na D7 u Lotouše bude muset být upravena trasa linky 588. Nově bude trasována přes obec Byseň. Předpokládaný nárůst km výkonů linky 588 až 3 950 linkových km/rok, vypravení vozidel beze změny.

13) Pokud budou zavedeny přímé spěšné vlaky Praha – Slaný, může dojít k optimalizaci linkového vedení. Linka 588 může být přetrasována přes zastávku „Slaný, žel. st.“, kde bude navázána na nové vlaky. Předpokládaný nárůst km výkonů linky 588 až 5 900 linkových km/rok, vypravení vozidel beze změny.

14) V souvislosti s možným zastavením osobní dopravy na trati 110 mezi městy Slaný a Louny (linka S40/U40) může dojít k optimalizaci linkového vedení autobusových linek. Linka 590 by byla prodloužena přes obce Vrbičany, Klobuky, Úherce do Panenského Týnce. Předpokládaný nárůst km výkonů linky 590 až 68 700 linkových km/rok, vypravení vozidel může vzrůst až o 2 autobusy kategorie SdN+.

15) V rámci zlepšení kvality víkendového spojení a také optimalizace linkového vedení v souvislosti se zastavením osobní dopravy na trati 110 je možné posílení víkendového provozu. Intervaly mezi spoji by byly prodlouženy ze stávajících 240 minut na 120 minut. Předpokládaný nárůst km výkonů linky 590 až 41 500 linkových km/rok, vypravení vozidel beze změny (budou využita vozidla, která jsou nasazována v pracovní dny).

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

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

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

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

3.8.17 C3 Berounsko

Dopravce	ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s. r. o.
Města s MHD	Beroun – systém samostatné MHD zanikl s integrací oblasti Berounska v roce 2020, linky byly nahrazeny regionálními linkami PID, v rámci města platí jízdní doklad vyhlášený městem Beroun Hořovice – systém samostatné MHD zanikl s integrací oblasti Berounska v roce 2020, linky byly nahrazeny regionálními linkami PID Kladno – systém MHD byl od 1. 9. 2022 vyňat ze systému PID z důvodu nepřistoupení Statutárního města Kladna ke smlouvě o zajišťování a financování dopravní obslužnosti se Středočeským krajem Praha – plná integrace v systému PID

Hlavní přestupní uzly BUS × BUS	Zastávka BUS			
	Beroun, aut. nádr.; Beroun, U Černého koně; Loděnice; Beroun, Sídliště; Řevnice, nádr.; Černošice, žel. zast.			
Přestupní uzly BUS × VLAK	Zastávka BUS		Stanice / zastávka VLAK	
	Beroun, autobusové nádraží		Beroun	
	Černošice, žel. zast.		Černošice	
	Černošice, Mokropsy žel. zast.		Černošice-Mokropsy	
	Jinočany, Nádraží		Jinočany	
	Liteň, kino		Liteň	
	Liteň, Leč, rozc.		Skuhrov pod Brdy	
	Nižbor, odb. žel. st.		Nižbor	
	Nižbor, Žloutkovice		Žloutkovice	
	Nučice, Nádraží		Nučice	
	Nučice, žel. zast.		Nučice zast.	
	Osov, žel. zast.		Osov	
	Praha, Nádraží Radotín		Praha-Radotín	
	Rudná, U Nádraží		Rudná u Prahy	
	Řevnice, nádraží		Řevnice	
	Vižina		Vižina	
	Vráž, rozc. k žel. st.		Vráž u Berouna	
	Všeradice, žel. zast.		Všeradice	
Linky	Linka	Trasa		
	308	Praha, Zličín – Nučice, Prokopská náves		
	309	Praha, Zličín – Choteč – Praha, Nádraží Radotín		
	310	Praha, Zličín – Rudná, Zdravotní středisko		
	311	Praha, Zličín – Řevnice, nádraží		
	313	Praha, Nádraží Radotín – Černošice, žel. zast.		
	380	Praha, Kukulova/ Vypich – Králův Dvůr, Počaply		
	384	Praha, Zličín – Hořovice, nám. B. Němcové		
	394	Praha, Nové Butovice – Zdice, náměstí		
	415	Praha, Sídliště Radotín – Karlík		
	425	Mořinka – Beroun – Koněprusy – Králův Dvůr		
	631	Nižbor – Beroun – Suchomasty – Všeradice		
	632	Řevnice – Všeradice – Hostomice		
	633	Beroun – Tetín – Liteň		
	636	Loděnice – Železná – Chyňava		
	637	Řevnice – Beroun – Nový Jáchymov – Kublov		
	638	Všeradice – Beroun – Skryje – Branov		
	649	Nižbor, Stradonice – Nižbor, Žloutkovice		
	664	Černošice – Vonoklasy		
	751	Řevnice – Mořina		
861	Beroun, Autobusové nádraží – Beroun, Jungmannova – Beroun, Autobusové nádraží			
862	Beroun, Autobusové nádraží – Beroun, Wagnerovo náměstí – Beroun, Autobusové nádraží			
951	Praha, Chaplinovo náměstí – Dobřichovice, Pošta			
952	Praha, Sídliště Řepy – Beroun, sídliště			
Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pracovní den	16 965	Sobota	5 430
	Prázdniny	16 366	Neděle	5 424

Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	1	Midibus	0
	Standardní	36	Třiosý (15 m)	14
	Kloubový	9		

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

- 1) Pokračování výstavby ve městě Berouně v oblasti „Na Máchovně a okolí“ a na území města Králův Dvůr v oblasti Zahořan může vyvolat potřebu zavedení nové linky PID v trase „Beroun, Autobusové nádraží – Beroun, Sídliště – lokalita Na Máchovně/Zahořany“. Kilometrické výkony narostou až o 41 933 linkových km/rok a nárůst jednoho vozidla v pracovní dny.
- 2) Pokračování výstavby ve městě Berouně v oblasti „Závodí“ může vyvolat potřebu zavedení nové linky PID v trase „Beroun, Autobusové nádraží – Beroun, Wagnerovo náměstí – Nová lokalita závodí“ Kilometrické výkony narostou až o 79 857 linkových km/rok a nárůst jednoho vozidla celotýdenně.
- 3) Pokračování výstavby v obcích na trase linky 380 a zvyšování počtu zaměstnanců v obsluhovaných komerčních zónách může vyvolat potřebu posílení linky 380 až na interval 15 minut v přepravních špičkách pracovních dnů a v ostatních obdobích až na interval 30 minut. Kilometrické výkony narostou až o 661 489 linkových km/rok a počet vypravovaných vozidel naroste až o 7 kloubových vozidel v přepravních špičkách pracovních dnů a až o 4 kloubová vozidla v ostatních obdobích.
- 4) Navyšování počtu žáků dopravovaných z oblasti Vysoký Újezd až Bubovice linkou 425 do ZŠ a SŠ Loděnice a Beroun může vyvolat potřebu zajištění nových školních spojů ve dnech školního vyučování. Kilometrické výkony narostou až o 63 632 linkových km/rok a vypravení o jedno standardní vozidlo.
- 5) Navyšování počtu žáků dopravovaných linkou 631 do ZŠ a SŠ v Berouně může vyvolat potřebu zajištění nových školních spojů ve dnech školního vyučování. Kilometrické výkony narostou až o 61 757 linkových km/rok a vypravení o jedno standardní vozidlo.
- 6) Dokončení výstavby v oblasti Vysoký Újezd může vyvolat potřebu zavedení vložených spojů linky 311 v trase Nučice, Nádraží – Vysoký Újezd – Lužce navázaných na příjezdy/odjezdy vlaků ve stanici Nučice či zastávce Nučice, zastávka. Kilometrické výkony narostou až o 120 373 linkových km/rok a nárůst až dvou vypravovaných standardních vozidel v přepravních špičkách pracovních dnů a jednoho standardního vozidla v ostatních obdobích.
- 7) Dokončení výstavby v oblasti Vysoký Újezd/Nučice/Mezouň může vyvolat potřebu zavedení nových spojů linky 311 a to doplnění stávajících spojů až na interval 15 minut v přepravních špičkách pracovních dnů, 30 minut v přepravním sedle pracovních dnů a 120 minut v ostatních obdobích. Kilometrické výkony narostou až o 578 699 linkových km/rok a nárůst až o 5 vypravovaných standardních vozidel v přepravních špičkách pracovních dnů a až o 3 standardní vozidla v ostatních obdobích.
- 8) V návaznosti na dokončení výstavby v Nučicích a pokračování výstavby v Jinočanech (včetně nové komerční zóny na hranici obce Jinočany a hl. m. Prahy) může dojít k nárůstu výkonů na linkách 309 a 310 v úseku Nučice (Tachlovice) – Zličín až o 94 997 linkových km/rok a nárůst o 1 vozidlo celotýdenně a jedno další vozidlo v přepravních špičkách pracovního dne.
- 9) V případě zprovoznění nového úseku silnice II/118 (úsek D0 až křižovatka Tachlovice/Jinočany) může dojít k navýšení výkonů změnou trasy linek 309 a 310 až o 198 750 linkových km/rok a nárůst 1 vypravovaného vozidla celotýdenně.
- 10) V průběhu závazku může dojít k poklesu kilometrických výkonů na linkách 384 a 394 vlivem zřízení zastávky v Plzeňské ulici v Králově Dvoře ve směru Zličín zrušením zajiždění neukončených spojů přes zastávku Králův Dvůr, Počaply. Pokles km výkonů je až 2 130 linkových km/rok.
- 11) V návaznosti na změny časových poloh vlaků na trati 171 (Praha – Radotín – Černošice – Beroun) může v průběhu závazku dojít k navýšení km výkonů linek 309, 313, 415 a 664 z důvodu navýšení manipulačních přejezdů nebo vyrovnávacích spojů až o 21 780 linkových km /rok bez nárůstu vypraveného vozidla.
- 12) V návaznosti na dokončení bytové výstavby nových lokalit (Na Vinici a K Lomu) v Nučicích může dojít k nárůstu kilometrických výkonů na lince 308 až o 75 468 linkových km/rok a k nárůstu až o 1 vypravované vozidlo v pracovní dny.
- 13) V případě dopravní potřeby vyvolané nárůstem trvale žijících obyvatel v části obce Bítov (obec Koněprusy) a Litohlavy (obec Králův Dvůr) může dojít k zavedení nové linky PID v trase Beroun – Králův Dvůr – Bítov – Koněprusy. Nárůst km výkonů až o 44 544 linkových km/rok a o 1 standardní vozidlo v pracovní dny.
- 14) V návaznosti na pokračující velkou výstavbu obytných domů na trase linky 394 může v průběhu závazku dojít ke zkrácení intervalu v návozných směrech a zavedení provozu v sobotu a neděli. Předpokládá se zkrácení intervalu v ranní špičce pracovních dnů až na interval 5 minut, v odpolední přepravní špičce až na interval 7,5 minuty, v přepravním sedle a večerním období pracovního dne na interval 30 minut. Zavedení provozu v sobotu a neděli v intervalu až 30 minut. Nárůst km výkonů až o 1 099 255 linkových km/rok. Nárůst vypravovaných vozidel až o 7 Sd+ autobusů. v přepravních špičkách pracovních dnů, až o 2 Sd+ vozidla v sedle a večerním období pracovního dne a až o 4 Sd+ vozidla v sobotu a neděli.

- 15) V návaznosti na výstavbu v obci Loděnice (část směr obec Vráž) a na výstavbu v části Závodí v Berouně, může dojít k posílení provozu linky 384 na interval 15 minut v přepravních špičkách pracovního dne a až na interval 30 minut v ostatních obdobích. Nárůst km výkonů až o 819 880 linkových km/rok a nárůst počtu vozidel až o 5 Sd+ vozidel.
- 16) V návaznosti na zvýšení přepravní poptávky na lince 952 může dojít v průběhu závazku na rozšíření provozu a případně i prodloužení linky do Zdic. Nárůst km výkonů se předpokládá až o 61 414 km ročně a 1 standardní vypravované vozidlo v nočním období.
- 17) V návaznosti na rozvoj komerční výstavby podél silnice II/605 a D5 u obce Chrášťany může dojít v průběhu závazku k zavedení nové linky PID Praha – Chrášťany (nová KZ) – Rudná (nebo k úpravě trasy a rozšíření provozu linky 308). Předpokládaný nárůst km výkonů až o 84 885 linkových km/rok a navýšení počtu vypravovaných vozidel o 2 vozidla standardní v přepravních špičkách pracovních dnů a jedno standardní vozidlo v ostatních obdobích.
- 18) V návaznosti na zvýšení přepravní poptávky může dojít k navýšení km výkonů na lince 636 o 19 876 linkových km/rok bez dopadu na počet vypravovaných vozidel.
- 19) V případě zvýšení poptávky cestujících (zejména z důvodu turistického ruchu) může dojít k nárůstu km výkonů na trase Beroun – Tetín – Koněprusy (vybrané spoje Koněprusy, jeskyně – linky 633, 637, 638) až o 46 379 linkových km/rok a až o 1 vypravované standardní vozidlo.
- 20) Z důvodu zvýšené poptávky o sobotách, nedělích a svátcích v období 1. 4.–31. 10. může dojít v tyto dny k zavedení linky PID v trase Loděnice – Svatý Jan pod Skalou – Bubovice – Loděnice. Předpokládaný nárůst km výkonů je až o 10 308 linkových km/rok a jedno vypravované standardní vozidlo v sobotu, neděli a svátek v období od 1. 4. do 31. 10.
- 21) Navyšování počtu žáků dopravovaných linkami 637 a 638 do ZŠ v Králově Dvoře a SŠ v Berouně může vyvolat potřebu zajištění nových školních spojů ve dnech školního vyučování. Kilometrické výkony narostou až o 91 581 linkových km/rok a vypravování o až dvě standardní vozidla.
- 22) Zvýšení počtu dojíždějících žáků z obcí Nučice, Tachlovice, Dobříč a Jinočany do ZŠ na území Prahy 13 může vyvolat v průběhu závazku zavedení nové školní linky PID v trase Nučice – Praha. Kilometrické výkony narostou až o 33 385 linkových km/rok a 1 standardní vypravované vozidlo ve dnech školního vyučování.
- 23) V návaznosti na zvýšenou poptávku obyvatel obcí Jinočany, Zbuzany a Tachlovice a z důvodu nepřetržitého provozu v komerční zóně na rozhraní Prahy a Jinočan může dojít v průběhu závazku ke zřízení nové noční linky PID v trase Praha – Ořech – Zbuzany – Jinočany (vybrané spoje až do zastávky Nučice, Prokopská náves). Nárůst km výkonů až o 37 899 linkových km/rok a až jednoho standardního vozidla v nočním období celotýdenně.
- 24) V průběhu závazku může dojít k omezení provozu linek 861 a 862 až o 41 216 linkových km/rok.
- 25) V průběhu závazku může dojít ke zřízení nové linky PID v trase (Mořina) – Karlštejn – Liteň – Řevnice k uspokojení dopravních potřeb obcí Karlštejn a Liteň (škola, lékař, zájmové kroužky apod.). Nárůst km výkonů bude až o 96 057 linkových km/rok a jednoho vypravovaného standardního vozidla v pracovní dny.
- 26) V průběhu závazku může dojít vlivem zvýšené zástavby ve Vysokém Újezdu (podél silnice III/10120) k navýšení kilometrických výkonů linky 313 (závlekem přes Vysoký Újezd) až o 156 704 linkových km/rok bez dopadu na počet vozů.
- 27) V průběhu závazku může dojít na lince 649 k navýšení km výkonů z důvodu zlepšení obsluhy v obci Nižbor včetně zavedení obsluhy oblasti u hradu až o 46 311 linkových km/rok a navýšení až o jedno vozidlo celotýdenně.
- 28) V průběhu závazku může dojít k navýšení výkonů z důvodu obsluhy Koněpruských jeskyní vždy od 1. 4. do 31. 10. až o 9 987 linkových km/rok, a až o jedno vozidlo (primárně budou využity vozy s dlouhou přestávkou na linkách 384 v Králově Dvoře a linek 631, 633, 637 a 638 v zastávce Beroun, Autobusové nádraží).
- 29) V průběhu závazku může dojít k posílení provozu linky 632 v sobotu a neděli až o 7 614 linkových km/rok bez dopadu na počet vypravovaných vozidel.
- 30) V průběhu závazku může dojít k omezení provozu linky 632 v pracovní dny z důvodu posílení vlaků na souběžné žel. trati až o 36 096 linkových km/rok.
- 31) V průběhu závazku může dojít k omezení počtu spojů na lince 631, které zajíždějí přes zastávky Beroun, Brožikova/Beroun, Školní náměstí. Pokles kilometrických výkonů může být až o 6 820 linkových km/rok bez dopadu na počet vypravovaných vozů.
- 32) V návaznosti na změny časových poloh vlaků na trati 171 (Praha – Radotín – Černošice – Beroun) může v průběhu závazku dojít k navýšení km výkonů linek 631, 633, 637 a 638 z důvodu navýšení manipulačních přejezdů nebo vyrovnávacích spojů až o 51 630 linkových km/rok bez nárůstu vypravovaného vozidla.
- 33) V případě nedostatečné kapacity odstavných ploch v konečné zastávce na území hl. m. Prahy může být objednavatelem nařízeno odstavení na náhradních plochách. Manipulační přejezdy na tyto plochy a zpět budou dle aktuální potřeby zapracovány do VJR a hrazeny postupem dle této smlouvy (jako CDDV). Objem těchto výkonů může dosáhnout max. 10 % z objednávaných výkonů na území hl. m. Prahy a nebude generovat vypravování vozů navíc.

3.8.18 C4 Čáslavsko

Dopravce	ARRIVA autobusy a. s.			
Města s MHD	Čáslav – systém samostatné MHD zanikl s integrací oblasti Čáslavska v roce 2022, linky byly nahrazeny regionálními linkami PID Kutná Hora – většina linek samostatné MHD zanikla s integrací oblasti Kutnohorska v roce 2021, zbývající dvě linky smluvně zajištěny městem Kutná Hora do 31. 3. 2025 integrovány do PID se samostatným jednotlivým tarifem, který je uznáván na všech regionálních linkách PID na území města Kutná Hora Praha – plná integrace v systému PID			
Hlavní přestupní uzly BUS × BUS	Zastávka BUS Zbraslavice, nám.; Uhlířské Janovice, nám.; Kutná Hora, aut. st.; Kutná Hora, hl. nádr.; Malešov; Zruč n. Sáz., Na Pohoří; Zruč n. Sáz., Sázavan; Čáslav, aut. st.; Heřmanův Městec, nám.			
Přestupní uzly BUS × VLAK	Zastávka BUS	Stanice / zastávka VLAK		
	Čáslav, žel. st.	Čáslav		
	Golčův Jeníkov, žel. zast.	Golčův Jeníkov město		
	Golčův Jeníkov, žel. st. rozc.	Golčův Jeníkov		
	Chrudim, aut. st.	Chrudim		
	Kutná Hora, hlavní nádraží	Kutná Hora hlavní nádraží		
	Kutná Hora, Sedlec, kostnice	Kutná Hora-Sedlec		
	Malešov, žel. st.	Malešov		
	Rataje nad Sázavou, Mirošovice	Mirošovice u Rataj nad Sázavou		
	Rataje nad Sázavou, žel. zast. předměstí	Rataje nad Sázavou předměstí		
	Sázava, aut. st.	Sázava		
	Soběšín	Soběšín		
	Vlkaneč, ZŠ	Vlkaneč		
	Třemošnice, aut. st.	Třemošnice		
	Třemošnice, Závrtec	Závrtec		
	Zbraslavice, žel. st.	Zbraslavice		
	Zruč n. Sáz., Sázavan	Zruč nad Sázavou zastávka		
	Zruč n. Sáz., Želivec, žel. zast.	Želivec		
Žlebské Chvalovice, žel. zast.	Žlebské Chvalovice			
Žleby, Hráz	Žleby			
Linky	Linka	Trasa		
	402	Praha – Zruč nad Sázavou – Čáslav		
	481	Soběšín – Uhlířské Janovice – Kutná Hora – Čáslav		
	710	Čáslav – Heřmanův Městec – Chrudim		
	740	Čáslav – Bratčice – Golčův Jeníkov		
	741	Čáslav – Tupadly – Zbýšov		
	742	Čáslav – Zbýšov – Třebětín – Ledec nad Sázavou		
	743	Čáslav – Kluky – Paběnice – Petrovice I		
	746	Čáslav – Malešov – Chlístovice – Uhlířské Janovice		
	749	Čáslav – Zbýšov – Petrovice I		
	780	Čáslav – Žleby – Třemošnice		
	781	Čáslav – Žleby – Hostovlice – Adamov		
	793	Vlašim – Radošovice – Divišov – Ostředek		
Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pracovní den	6 559	Sobota	1063
	Prázdniny	6 559	Neděle	1063

Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	0	Midibus	0
	Standardní	20	Třiosý (15 m)	4
	Kloubový	0		

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

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

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

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

4) Z důvodu zvýšení atraktivnosti k vedení linky 402 do oblasti Čestlic přes zastávky Čestlice, Rehau – Čestlice, Zábavní park – Čestlice, Nákupní zóna – Čestlice, V oblouku (oba směry linky). Nárůst výkonů činí 10 000 linkových km/rok bez dopadu na počet vypravovaných vozidel.

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

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

3.8.19 C5 Kostecko

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

	492	Kostelec n. Č. I. – Jevany – Černé Voděrady		
	557	Babice – Mukařov – Stříbrná Skalice		
	659	Český Brod – Kostelec n. Č. I. – Vlkančice – Stříbrná Skalice		
	959	Praha, Háje – Kostelec n. Č. I., Nám.		
Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pracovní den	9 148	Sobota	4 528
	Prázdniny	9 148	Neděle	4 560
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	0	Midibus	0
	Standardní	13	Třífosý (15 m)	0
	Kloubový	19		

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

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

3.8.20 C6 Mladoboleslavsko

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

	Hrdlořezy, Přední Důl	Mladá Boleslav-Debř		
	Kolomuty	Kolomuty		
	Luštěnice, Voděřady	Voděřady		
	Mladá Boleslav, aut. st.	Mladá Boleslav město		
	Mladá Boleslav, aut. st.	Mladá Boleslav město		
	Mladá Boleslav, Čejetičky, mlékárna	Mladá Boleslav hl. n.		
	Mladá Boleslav, Čejetičky, mlékárna	Mladá Boleslav hl. n.		
	Mladá Boleslav, Debř, škola	Mladá Boleslav-Debř		
	Mnichovo Hradiště, dopravní terminál	Mnichovo Hradiště		
	Mšeno, škola	Mšeno		
	Nepřevázka, křižovatka	Nepřevázka		
	Rohatsko	Rohatsko		
	Řepov, hl. sil.	Řepov		
	Židněves, u nádraží	Březno u Mladé Boleslavi		
Linky	Linka	Trasa		
	403	Praha, Černý Most – Dobrovice – Sobotka		
	412	Praha, Černý Most – Mladá Boleslav – Jičín		
	763	Mladá Boleslav – Dobrovice – Dobrovice, Chloumek		
	764	Mladá Boleslav – Dobrovice – Mcely		
	775	Mladá Boleslav – Dobrovice – Luštěnice – Benátky nad Jizerou		
	467	Mladá Boleslav – Mělník – Roudnice nad Labem		
	712	Mladá Boleslav – Katusice – Bělá pod Bezdězem		
	713	Mladá Boleslav – Obruby – Sobotka		
	714	Mladá Boleslav – Kněžmost – Sobotka		
	719	Mladá Boleslav – Bítouchov – Bakov nad Jizerou, Zvířetice		
	724	Mladá Boleslav – Dlouhá Lhota – Libáň – Kopidlno		
	725	Mladá Boleslav – Markvartice – Sobotka		
	726	Mladá Boleslav – Nová Telib – Žerčice		
	728	Mladá Boleslav – Skalsko – Mšeno		
	729	Mladá Boleslav – Doubravička – Skalsko		
	731	Mladá Boleslav – Katusice – Plužná		
	732	Čistá – Bělá pod Bezdězem, Bezdědice		
	736	Mladá Boleslav – Kněžmost – Dolní Bousov		
	737	Mladá Boleslav – Čistá – Bělá pod Bezdězem		
739	Mladá Boleslav/Bělá pod Bezdězem – Kněžmost			
766	Březno – Lhotky – Rabakov			
Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pracovní den	11 551	Sobota	1 138
	Prázdniny	11 551	Neděle	1 691
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	0	Midibus	2
	Standardní	36	Tříosý (15 m)	4
	Kloubový	0		

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

- 1) Na lince 403 může dojít ke změně spojů na základě vyhodnocení jejich obsazenosti. To může vyvolat pokles objemu kilometrických výkonů až o 16 000 linkových km/rok.
- 2) Na lince 403 může dojít ke změně trasy a spojů na základě výstavby Všejské a Bezděčinské spojky. Linka může být vedena pouze v trase Benátky nad Jizerou – Sobotka. Pokles objemu kilometrických výkonů může být až o 75 000 linkových km/rok. Vypravení vozidla v pracovní den může poklesnout až o 1.
- 3) Na linkách 412 a 713 může dojít k rozšíření provozu. To může vyvolat nárůst objemu kilometrických výkonů až o 133 000 linkových km/rok a nárůst vypravení vozidel Sd@ o 1 o pracovní den a 1 o sobotách a 1 nedělích.

- 4) Na lince 412 může dojít ke zkrácení trasy linky o úsek Praha, Černý Most-Mladá Boleslav, aut. st. vlivem výstavby Všejské a Bezděčinské spojky. To může vyvolat pokles objemu kilometrických výkonů až o 300 000 linkových km/rok a pokles ve vypravení vozidel až o 1 Sd@ v pracovní den.
- 5) Linka 416 může být přetrasována v úseku Mladá Boleslav, aut. st. – Dobrovice, aut. st. To může vyvolat pokles objemu kilometrických výkonů až o 13 000 linkových km/rok.
- 6) Linka 417 může být přetrasována v úseku Mladá Boleslav, aut. st. – Dobrovice, aut. st. To může vyvolat nárůst objemu kilometrických výkonů až o 13 000 linkových km/rok.
- 7) Linka 417 může být vedena více spoji z důvodu vyhodnocení provozu přes zastávku Smilovice. To může vyvolat nárůst objemu kilometrických výkonů až o 13 000 linkových km/rok.
- 8) Linka 418 může být vedena spoji jinými variantami tras mezi zastávkami Dobrovice, aut. st. – Luštěnice, Sluneční. To může vyvolat pokles objemu kilometrických výkonů až o 26 000 linkových km/rok.
- 9) Na lince 467 může být zaveden víkendový provoz v celé délce trasy. To může vyvolat nárůst výkonů až o 56 000 linkových km/rok a nárůst vypravení vozidla SdN až o 1 v sobotu a 1 v neděli.
- 10) Na linkách 712 a 728 může být rozšířen provoz v pracovní den a zaveden víkendový provoz v souvislosti se změnou objednávky na trati 064 v úseku Mladá Boleslav hl. n. – Mšeno. To může vyvolat rozšíření objemu kilometrických výkonů až o 65 000 km/rok a nárůst ve vypravení vozidel SdN až o 2 v sobotu a 2 v neděli.
- 11) Na lince 731 může být ukončen nedělní provoz. To může vyvolat pokles objemu kilometrických výkonů až o 62 000 km/rok a pokles vypravení vozidla SdN v neděli o 1.
- 12) Linky 714 a 736 mohou být přetrasovány v úseku Mladá Boleslav, aut. st. – Kněžmost, nám. z důvodu požadavku obcí. To může vyvolat pokles nebo nárůst objemu kilometrických výkonů o 50 000 linkových km/rok.
- 13) Na lince 724 může dojít ke změně spojů na základě požadavků obcí. To může vyvolat pokles objemu kilometrických výkonů až o 17 000 linkových km/rok.
- 14) Na lince 732 může dojít ke změně spojů na základě požadavků obcí. To může vyvolat pokles objemu kilometrických výkonů až o 26 000 linkových km/rok.
- 15) Linka 737 může být vybranými spoji přetrasována v úseku Mladá Boleslav, aut. st. – Čistá, hlavní silnice. Na lince může být zavedena zastávka Mladá Boleslav, u hřiště. To může vyvolat nárůst nebo pokles objemu kilometrických výkonů až o 11 000 linkových km/rok.
- 16) Na lince 739 může dojít ke změně spojů vyvolanou vyhodnocením provozu linky. To může vyvolat pokles objemu kilometrických výkonů až o 70 000 linkových km/rok a pokles ve vypravení vozidla MdN v pracovní den o 1.
- 17) Na lince 766 může dojít ke změně spojů vyvolanou vyhodnocením provozu linky. To může vyvolat pokles objemu kilometrických výkonů až o 10 000 linkových km/rok.
- 18) Úprava jízdních řádů z důvodu celozávodní dovolené ve firmě ŠKODA Auto může způsobit pokles objemu kilometrických výkonů až o 20000 linkových km/rok.
- 19) V případě nedostatečné kapacity odstavných ploch v konečné zastávce na území hl. m. Prahy může být objednavatelem nařízeno odstavení na náhradních plochách. Manipulační přejezdy na tyto plochy a zpět budou dle aktuální potřeby zapracovány do VJŘ a hrazeny postupem dle této smlouvy (jako CDDV). Objem těchto výkonů může dosáhnout max. 10 % z objednávaných výkonů na území hl. m. Prahy a nebude generovat vypravení vozů navíc.

3.8.21 D1 Příbramsko

Dopravce	ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s. r. o.	
Města s MHD	Praha – plná integrace v systému PID Příbram – začlenění systému MHD do PID proběhne 10. 12. 2023, v rámci města budou platit na linkách MHD jízdní doklady vyhlášené městem Příbram	
Hlavní přestupní uzly BUS × BUS	Zastávka BUS Dobříš, náměstí; Příbram, Jiráskovy sady; Příbram, sídl. II. poliklinika; Březnice, aut. st.; Blatná, žel. st.; Nečín; Drevníky; Hříměždice, Vestec; Rožmitál p. Tř., aut. st.	
Přestupní uzly BUS × VLAK	Zastávka BUS	Stanice / zastávka VLAK
	Blatná, žel. st.	Blatná
	Dobříš, žel. st.	Dobříš
	Praha, Smíchovské nádraží	Praha-Smíchov
	Příbram, aut. st.	Příbram
	Příbram, Dolejší Obora	Příbram
	Příbram, Školní III. poliklinika	Příbram sídliště

Linky	Linka	Trasa		
	392	Praha, Smíchovské nádraží – Příbram, aut. nádr.		
	393	Praha, Smíchovské nádraží – Příbram, Břez. Hory, rozc. Zdaboř		
	395	Praha, Smíchovské nádraží – Příbram, Břez. Hory, rozc. Zdaboř		
	482	Strakonice – Blatná – Příbram		
	507	Příbram – Dobříš		
	514	Dobříš – Drevníky – Županovice		
	515	Příbram – Nečín – Borotice		
	520	Dobříš – Nečín – Kamýk nad Vltavou		
	521	Příbram – Rožmitál pod Třemšínem – Věšín		
522	Rožmitál pod Třemšínem – Hvožďany			
Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pracovní den	14 895	Sobota	5 620
	Prázdniny	13 239	Neděle	5 620
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	0	Midibus	0
	Standardní	8	Tříosý (15 m)	31
	Kloubový	0		

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

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

3.8.22 D2 Sedlčansko

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.8.23 D3 Vlašimsko

Dopravce	ČSAD Benešov s. r. o.			
Města s MHD	Benešov – doprava zdarma, IDSK zajišťuje na základě smlouvy s městem přípravu dat a propagaci linek MHD Praha – plná integrace v systému PID Vlašim – není integrována do PID, o začlenění budou vedena jednání s městem			
Hlavní přestupní uzly BUS × BUS	Zastávka BUS Praha, Roztyly; Benešov, Terminál; Vlašim, žel. st.; Čechtice; Pelhřimov, aut. nádr.; Dolní Kralovice; Načeradec; Louňovice pod Blaníkem; Mladá Vožice, aut. st.; Tábor, aut. nádr.; Trhový Štěpánov, nám.; Tehov, Kostelík; Ledec nad Sázavou, Husovo nám.			
Přestupní uzly BUS × VLAK	Zastávka BUS		Stanice / zastávka VLAK	
	Benešov, Terminál		Benešov u Prahy	
	Pacov, žel. st.		Pacov	
	Postupice, žel. st.		Postupice	
	Struhařov, žel. zast.		Struhařov	
	Tábor, aut. nádr.		Tábor	
	Vlastějovice		Vlastějovice	
	Vlašim, Domašín, žel. zast		Domašín	
	Vlašim, Znosim		Znosim	
	Vlašim, žel. st.		Vlašim	
	Zruč nad Sázavou, Sázavan		Zruč nad Sázavou zastávka	
Linky	Linka	Trasa		
	406	Praha – Vlašim – Pelhřimov		
	453	Tábor – Ratibořské Hory – Mladá Vožice – Vlašim		
	455	Tábor – Hlasivo – Mladá Vožice – Postupice – Benešov		
	458	Mladá Vožice – Načeradec – Vlašim		
	758	Benešov – Postupice – Vlašim		
	776	Zruč nad Sázavou – Vlastějovice – Zruč nad Sázavou		
	840	Vlašim – Vlašim, Nesperská Lhota		
	841	Benešov – Načeradec, Zdiměřice		
	842	Vlašim – Borovnice – Studený – Dolní Kralovice		
	843	Vlašim – Křivsoudov – Čechtice		
	844	Vlašim – Trhový Štěpánov – Snět		
	845	Zruč nad Sázavou – Dolní Kralovice – Ježov		
	846	Čechtice/Dolní Kralovice – Ledec nad Sázavou		
	847	Čechtice – Čechtice, Staré Práchnany – Čáslavsko		
	848	Vlašim – Pravonín – Načeradec		
	849	Vlašim – Zdislavice – Miřetice – Čechtice – Načeradec		
850	Čechtice – Humpolec			
854	Vlašim – Načeradec – Lukavec – Pacov			
Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pracovní den	8 886	Sobota	2 629
	Prázdniny	8 886	Neděle	2 935
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	1	Midibus	0
	Standardní	24	Třiosý (15 m)	7
	Kloubový	0		

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

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

3.8.24 D4 Říčansko

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

Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pracovní den	7 768	Sobota	2 609
	Prázdniny	7 768	Neděle	2 609
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	1	Midibus	0
	Standardní	35	Třiosý (15 m)	0
	Kloubový	0		

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

- 1) Pokračování výstavby, rozvoj průmyslových parků a logistických center v okolí Průhonic, Čestlic a Nupak může vyvolat potřebu zkrácení intervalu na linkách 328, 357, 363 nebo 385 v úsecích Praha – Průhonice, Praha – Čestlice, Praha – Nupaky příp. Praha – Herink v pracovních dnech i víkendech. Dle potřeby se předpokládá nárůst na všech linkách, nebo na různé kombinaci uvedených linek celkově až o 6 standardních vozidel v pracovních dnech, o víkendu až o 3 standardní vozidla. Celkový možný nárůst výkonů se předpokládá až o 615 000 linkových km/rok.
- 2) Nárůst počtu cestujících přepravovaných linkou 428 v relaci Jesenice – Říčany může vyvolat potřebu doplnění spojů v nejvytíženějším období dopravních špiček. Kilometrické výkony mohou narůst až o 48 500 linkových km/rok a vypravení až o dvě standardní vozidla.
- 3) Navyšování počtu žáků přepravovaných linkou 761 z Řepčic a Lojovic (části Velkých Popovic) do škol ve Velkých Popovicích a dále na přestup na linky 363 a 461 může vyvolat potřebu zajištění nových školních spojů ve dnech školního vyučování. Kilometrické výkony se mohou navýšit až o 26 550 linkových km/rok a vypravení až o jedno vozidlo kategorie MnN.
- 4) V průběhu závazku může dojít k omezení provozu na linkách 328, 357, 363 nebo 385 až o 49 000 linkových km/rok (prázdninové omezení).
- 5) V průběhu závazku může dojít k úpravě tras, nebo optimalizaci spojů a oběhů na linkách 328, 357, 363 nebo 385 v úsecích Praha – Průhonice nebo Praha – Čestlice, nebo Praha – Nupaky. Přetrasování může způsobit pokles až o 49 000 linkových km/rok.
- 6) Z důvodu zlepšení dopravní obslužnosti obsluhovaného území a zavedení víkendového provozu (výstavba rodinných domů, rekreační oblast) může být nárůst na lince 653 až o 14 550 linkových km/rok bez dopadu na vypravovaný počet autobusů.
- 7) Z důvodu zlepšení dopravní obslužnosti obsluhovaného území (rozšiřování bytové výstavby a rodinných domů, rekreační oblast) může být nárůst na lince 489 až o 42 300 linkových km/rok s dopadem na počet vypravovaných vozů o 1 více.
- 8) Z důvodu zlepšení dopravní obslužnosti obsluhovaného území (rozšiřování bytové výstavby a rodinných domů, výstavba ZŠ v Ondřejově, rekreační oblast) může být nárůst na lince 490 až o 70 250 linkových km/rok s dopadem na počet vypravovaných vozů o 1 více.
- 9) Z důvodu zlepšení dopravní obslužnosti obsluhovaného území (požadavek města Říčany, rozšiřování bytové výstavby a rodinných domů v celé oblasti, rekreační oblast) může být nárůst na lince 494 až o 36 100 linkových km/rok bez dopadu na počet vypravovaných autobusů.
- 10) Z důvodu zlepšení dopravní obslužnosti obsluhovaného území (požadavek města Říčany, rozšiřování bytové výstavby a rodinných domů v celé oblasti, rekreační oblast) může být nárůst na lince 582 až o 25 600 linkových km/rok bez dopadu na počet vypravovaných autobusů.
- 11) Z důvodu zlepšení dopravní obslužnosti obsluhovaného území (rozšiřování výstavby rodinných domů, rekreační oblast) může být nárůst na lince 685 až o 24 700 linkových km/rok s dopadem na počet vypravovaných vozů o 1 více.
- 12) S předpokladem vybudování nového obratiště v obci Petříkov a s rostoucí výstavbou v Nebřenicích se počítá s prodloužením spojů linky 363 z obratiště v Chomutovicích do Petříkova. Předpokládaný nárůst výkonů je cca až o 55 000 linkových km/rok a navýšení počtu vozidel do výpravy až o 1–2 standardní vozidla. V případně prodloužení celé linky až do Velkých Popovic se počítá s nárůstem výkonů cca až o 75 000 linkových km/rok a navýšení počtu vozidel do výpravy až o 2 standardní vozidla.
- 13) V návaznosti na změny časových poloh vlaků na trati 221 (Praha – Strančice – Benešov u Prahy) může v průběhu závazku dojít k navýšení km výkonů linek 461, 462, 469 z důvodu navýšení manipulačních přejezdů nebo vyrovnávacích spojů až o 40 690 linkových km/rok a nárůst až o 1 vozidlo kategorie SdN.
- 14) V případě nedostatečné kapacity odstavných ploch v konečné zastávce na území hl. m. Prahy může být objednavatelem nařízeno odstavné plochy na náhradních plochách. Manipulační přejezdy na tyto plochy a zpět budou dle aktuální potřeby zapracovány do VJŘ a hrazeny CDDV v souladu se Smlouvou. Objem těchto výkonů může dosáhnout max. 10 % z objednávaných výkonů na území hl. m. Prahy a nebude generovat vypravení vozů navíc.
- 15) Vozidlo Sd pořízené v odkupech, které nesplňuje bezbariérovost, bude nasazeno na pořadí, které bude stanoveno v Závazném jízdním řádu po dohodě s dopravcem (ostatní pořadí budou garantována jako nízkopodlažní) a po uplynutí doby jeho životnosti stanovené ve Standardu kvality PID nahrazeno vozidlem typu SdN.

3.8.25 D5 Zdibsko

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

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

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

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

3.8.26 D6 Úvalsko

Dopravce	ČSAD Střední Čechy a. s.			
Města s MHD	Praha – plná integrace v systému PID Říčany – doprava zdarma, ROPID zajišťuje přípravu dat a propagaci linek MHD			
Hlavní přestupní uzly BUS × BUS	Zastávka BUS Mochov; Nehvizdy; Poděbrady, žel. st.; Říčany, Radošovice, Haškova; Říčany, náměstí; Sadská; Sibřina; Starý Vestec; Šestajovice, Za Stodolami; Úvaly, žel. st.			
Přestupní uzly BUS × VLAK	Zastávka BUS	Stanice / zastávka VLAK		
	Libice nad Cidlinou, žel. st.	Libice nad Cidlinou		
	Poděbrady, žel. st.	Poděbrady		
	Praha, Nádraží Horní Počernice	Praha-Horní Počernice		
	Praha, Nádraží Klánovice	Praha-Klánovice		
	Praha, Nádraží Klánovice-sever	Praha-Klánovice		
	Říčany, Radošovice, Haškova	Říčany		
	Říčany, nádraží	Říčany		
	Sadská	Sadská		
	Úvaly, žel. st.	Úvaly		
	Zeleneč	Zeleneč		
	Zeleneč, Bezručova	Zeleneč		
Linky	Linka	Trasa		
	303	Praha, Černý Most – Křenice		
	343	Praha, Nádraží Klánovice-sever – Nehvizdy, škola		
	344	Praha, Černý Most – Horoušany, u rybníka		
	353	Praha, Černý Most – Svěmyslice/Horoušany, Horoušanky, U Tří svatých		
	354	Praha, Černý Most – Nehvizdy, Mochovská		
	398	Praha, Černý Most – Poděbrady, žel. st. – Kolín, PZKO-TOYOTA		
	423	Jirny – Úvaly – Škvorec – Doubravčice		
	484	Úvaly – Horoušany – Úvaly		
	677	Úvaly – Vyšehořovice – Nehvizdy		
	686	Úvaly – Říčany		
765	Sibřina – Říčany			
Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pracovní den	8 794	Sobota	2 852
	Prázdniny	8 794	Neděle	2 800
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	0	Midibus	0
	Standardní	29	Třiosý (15 m)	0
	Kloubový	10		

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

1) V souvislosti s případnou změnou vedení linky 376 (svazek číslo 20) v úseku Praha, Letňany – Svěmyslice je možné zkrácení linky 353 pouze do úseku Praha, Černý Most – Zeleneč, Obora. Kilometrické výkony na lince 353 poklesnou až o 11 500 linkových km/rok.

2) Jízdní řád linky 354 je do značné míry závislý na požadavcích firem, které mají provozovny v logistické zóně Jirny. Z tohoto důvodu může dojít v průběhu závazku k výraznějšímu ponížení nebo navýšení objednávky. V případě ponížení může jít až o 95 000 kilometrů ročně, v případě navýšení pak až o 38 000 kilometrů ročně.

3) U linky 398 může dojít v průběhu závazku ke zkrácení intervalu v odpolední špičce pracovních dnů na 15 minut. Tato úprava by znamenala nárůst výkonů až o 102 000 linkových km/rok. Dále může dojít u linky 398 ke zkrácení

intervalu o víkendech v úseku Praha, Černý Most – Mochov na 60 min. Tato úprava by znamenala nárůst výkonů až o 26 000 linkových km/rok. Posílení provozu linky 398 o víkendu však bude do značné míry kompenzováno omezením víkendového provozu linky 354, která vede v podobné trase.

4) Z důvodu zvažovaného posílení obslužnosti v Úvalech (svazková škola) a v obci Doubravčice může dojít k navýšení počtu spojů u linky 423, popř. 484. Kilometrické výkony se na linkách 423, 484 mohou navýšit až o 102 000 linkových km/rok a nárůst vypravení až o 1 vozidlo kategorie SdN.

5) U linky 686 může dojít k dodatečnému zkrácení intervalů, zejména v ranní a odpolední špičce pracovního dne. Kilometrické výkony se na lince 686 navýší až o 90 000 linkových km/rok a nárůst vypravení až o 1 vozidlo kategorie SdN.

6) V návaznosti na změny časových poloh vlaků na tratích 011 (Praha – Kolín) a 221 (Praha – Benešov u Prahy) může v průběhu závazku dojít k navýšení km výkonů linek 303, 423, 484, 686, 765 z důvodu navýšení manipulačních přejezdů nebo vyrovnávacích spojů až o 50 300 linkových km/rok a nárůst až o 1 vozidlo kategorie SdN.

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

3.8.27 D7 Dolnobřežansko

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

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

1) Zprovoznění linky metra D v úseku Pankrác – Nové Dvory může vyvolat zkrácení trasy linky 333 do zastávky Nové Dvory, které může znamenat pokles km výkonů až o 232 120 km ročně a pokles vozidel do výpravy až o 3 standardní vozidla. Předpokládaný termín realizace prosinec 2028.

2) Pokračování výstavby v obci Dolní Břežany a navýšení počtu obyvatel, nebo počtu dopravovaných cestujících do rozrůstající se oblasti technologických parků může vyvolat potřebu zkrácení intervalu na lince 333 v úseku Dolní Břežany – Praha, Kačerov ve špičkách pracovních dnů. Ráno z 10 až na 5 minut a odpoledne z 15 až na 10 minut, o víkendech v přepravně zatíženějších obdobích může nastat posílení z 30 až na 15 minut. V pracovních dnech se celkově předpokládá nárůst až o 3 kloubová vozidla, o víkendu až o 1 kloubové vozidlo. Celkový nárůst výkonů se předpokládá až o 140 150 linkových km/rok.

3) Pokračování výstavby v části obce Zvole – Nová Zvole a navýšení počtu obyvatel může vyvolat potřebu zkrácení intervalu na lince 333 v úseku Zvole, Nová Zvole – Praha, Kačerov ve špičkách pracovních dnů. Ráno z 10 až na 5 minut a odpoledne z 15 až na 10 minut, o víkendech v přepravně zatíženějších obdobích může nastat posílení z 30 až na 15 minut. V pracovních dnech se celkově předpokládá nárůst až o 3 kloubová vozidla, o víkendu až o 2 kloubová vozidla. Celkový nárůst výkonů se předpokládá až o 210 860 linkových km/rok.

- 4) Pokračování výstavby v obci Březová-Oleško a navýšení počtu obyvatel může vyvolat potřebu zkrácení intervalu na lince 333 v úseku Březová-Oleško – Praha, Kačerov ve špičkách pracovních dnů. Ráno z 20 až na 10 minut a odpoledne z 30 až na 15 minut, o víkendech v přepravně zatíženějších obdobích může nastat posílení z 120 až na 60 minut. V pracovních dnech se celkově předpokládá nárůst až o 3 kloubová vozidla, o víkendu až o 2 kloubová vozidla. Celkový nárůst výkonů se předpokládá až o 248 150 linkových km/rok.
- 5) Navyšování počtu žáků dopravovaných linkou 445 do škol ve Vraném nad Vltavou z Březového-Oleška, nebo z Okrouhla přes Zvole do Vraného nad Vltavou, nebo s přestupem na linku 333 do Dolních Břežan může vyvolat potřebu zajištění nových školních spojů na lince 445 ve dnech školního vyučování. Kilometrické výkony narostou až o 32 768 linkových km/rok a vypravení až o 2 vozidla kategorie MdN.
- 6) Navyšování počtu žáků dopravovaných linkou 762 z Dolních Břežan a Zlatníků-Hodkovic do škol v Jesenici a do Dolních Břežan může vyvolat potřebu zajištění nových školních spojů ve dnech školního vyučování s upravenou trasou přes Zlatníky-Hodkovice i v odpoledních hodinách a zajištění do Dolních Břežan též v odpoledních hodinách. Kilometrické výkony narostou až o 30 720 linkových km/rok a vypravení až o jedno standardní vozidlo.
- 7) Poptávka obyvatel Libře na cestování směr Jílové u Prahy může vyvolat potřebu zavedení těchto spojů na lince 341 v úseku Libeň – Jílové u Prahy o víkendech, která může vyvolat nárůst až o 1 standardní vozidlo, a celkový nárůst výkonů až o 15 800 linkových km/rok.
- 8) V návaznosti na změny časových poloh vlaků na trati 210 (Praha – Vrané nad Vltavou – Čerčany – Dobříš) může v průběhu závazku dojít k navýšení km výkonů linky 445 z důvodu navýšení manipulačních přejezdů nebo vyrovnávacích spojů a zachování přestupních vazeb na linku 333 až o 35 690 linkových km/rok a nárůst až o 2 vozidla kategorie MdN.
- 9) V průběhu závazku může dojít k omezení provozu linky 341 až o 30 720 linkových km/rok.
- 10) Navýšení km výkonů v důsledku potřeby zkrácení intervalu na lince 960 v úseku Zlatníky – Hodkovice, Na Drahách – Praha v nočních hodinách denně. Předpoklad zavedení celonočního hodinového intervalu může vyvolat navýšení km výkonů až o 37 128 km/ročně bez potřeby navyšovat počet vozidel do výpravy.
- 11) V průběhu závazku může dojít k omezení provozu linky 333 s poklesem vozidel do výpravy až o 4 vozidla, celkově až o 125 800 linkových km/rok (prázdninové omezení).
- 12) V průběhu závazku může dojít k omezení provozu linky 341 s poklesem vozidel do výpravy až o 2 vozidla, celkově až o 62 400 linkových km/rok (prázdninové omezení).
- 13) V případě nedostatečné kapacity odstavných ploch v konečné zastávce na území hl. m. Prahy může být objednavatelem nařízeno odstavování na náhradních plochách. Manipulační přejezdy na tyto plochy a zpět budou dle aktuální potřeby zapracovány do VJŘ a hrazeny CDDV v souladu se Smlouvou. Objem těchto výkonů může dosáhnout max. 10 % z objednávaných výkonů na území hl. m. Prahy a nebude generovat vypravení vozů navíc.

3.8.28 Přímá zadání

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

Údaje uvedené kurzívou se týkají pouze oblastí (linek) na území Středočeského kraje.

Oblast	Dopravce
P51	Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s.
P54	AD Střední Čechy a. s.
<i>P55</i>	<i>Kokořínský SOK s. r. o.</i>
P56	POHL Kladno spol. s r. o.
P57	AUTODOPRAVA LAMER s. r. o.
<i>P58</i>	<i>Martin Uher Bus, s. r. o.</i>
<i>P59</i>	<i>LEXTRANS BUS s. r. o.</i>
<i>P60</i>	<i>Autobusová doprava Kohout s. r. o.</i>
<i>P61</i>	<i>Lutan s. r. o.</i>
<i>P62</i>	<i>COMETT PLUS, spol. s r. o.</i>
P63	EKOSERVIS TRANSPEED a. s.
<i>P64</i>	<i>Martin UHER, spol. s r. o.</i>
P67	KAD BUS spol. s r. o.
<i>P68</i>	<i>BusLine LK s. r. o.</i>

Oblast P51 Dopravní podnik hl. m. Prahy – jedná se o soubor 16 příměstských linek, z nichž některé jsou úzce svázány s provozem městských linek na území HMP.

Linka	Trasa
301	Praha, Luka – Chýnice
302	Praha, Letňany – Přezletice – Praha, Letňany
312	Praha, Bořislavka – Lichoceves
326	Praha, Volha – Jesenice
327	Praha, Opatov – Jesenice
329	Praha, Skalka/Sídliště Skalka – Škvorec
331	Praha, Opatov – Dolní Břežany, Zálepy
351	Praha, Letňany – Neratovice
352	Praha, Luka – Jinočany
355	Praha, Dejvická – Únětice
364	Praha, Depo Hostivař – Doubek
366	Praha, Depo Hostivař – Mukařov
373	Praha, Kobylisy – Veliká Ves
397	Praha, Opatov – Modletice
411	Praha, Kobylisy – Zdiby, Holosmetky/ Brnky
958	Praha, Kobylisy – Odolena Voda

Všechny příměstské linky zadávané DPP budou ze strany HMP objednány i na území Středočeského kraje. V průběhu jednání s DPP však došlo k přehodnocení původně napřímo zadávaných příměstských linek 370 a 372, a tyto linky se z předmětné oblasti vyčlenily, zejména z provozně-ekonomických důvodů.

Linku 370 je navrženo zadat přímým zadáním dopravci EKOSERVIS TRANSPPEED, a. s. (oblast P63) s tím, že ve smlouvě je specifikováno, že po dostavbě tramvajové trati (Kobylisy – Zdiby – Sedlec) dojde k optimalizaci výkonů a zrušení této linky. Linka 372 byla ve shodě se SČK zařazena do oblasti „D5 Zdibsko“ s využitím vyhrazené změny smlouvy.

Linka	Trasa
370	Praha, Kobylisy – Kozomín – Kralupy nad Vltavou
372	Praha, Kobylisy – Vojkovice – Kralupy nad Vltavou

Původně připravované přímé zadání s dopravci ARRIVA CITY s. r. o. (pro linku 391) a ČSAD Střední Čechy, a. s. (pro linku 396) nebude realizováno. Předmětné linky se v rámci vyhrazených změn zahrnuly do oblastí C5 Kosteletko (linka 391) a A6 Líbeznicko (linka 396).

Linka	Trasa
391	Praha, Nádraží Klánovice – Úvaly
396	Praha, Vinoř – Přezletice

Oblast P54 AD Střední Čechy a. s. – jedná se o smluvní zajištění linek 375 a 377 pro potřeby naplnění Směrnice ES 2019/1161 o podpoře čistých a energeticky účinných sil. vozidel. U obou linek existuje projektový záměr „elektrifikace“.

Linka	Trasa
375	Praha, Českomoravská – Brandýs nad Labem-Stará Boleslav
377	Praha, Letňany – Kostelec nad Labem

Oblast P56 POHL Kladno spol. s r. o. + P57 AUTODOPRAVA LAMER s. r. o. – jedná se o přímé zadání na provoz expresních linek 330 a 399 v trase Praha – Kladno. Dopravce AUTODOPRAVA LAMER s. r. o. bude zajišťovat rovněž provoz linky 414.

Linka	Trasa
330	Praha, Nádraží Veleslavín – Kladno – Libušín
399	Praha, Nádraží Veleslavín – Kladno
414	Praha, Nádraží Veleslavín – Středokluky

Oblast P67 KAD BUS spol. s r. o. – zasmluvnění dopravních výkonů na území HMP pro linky 405, 700 a 720.

Linka	Trasa
405	Praha, Černý Most – Mladá Boleslav – Jičín – Vrchlabí – Špindl. Mlýn
700	Harrachov – Tanvald – Železný Brod – Turnov – Praha
720	Semily – Železný Brod – Turnov – Mladá Boleslav – Praha

3.9 Přívozy

Provoz přívozů je vyhodnocován průběžně. V uplynulém období sloužily přívozy mimo standardních spojení i jako náhradní doprava za mostní objekty. Po pádu Trojské lávky vznikl již v závěru roku 2017 přívoz P8 mezi Císařským ostrovem a Trojou, který byl provozován zdarma. Již v polovině roku 2018 byla s ohledem na nedostatečnou kapacitu původního plavidla pro přívoz vybudována nová loď Troja, která dokázala přepravit najednou až 100 cestujících. Po otevření nové Trojské lávky na konci října roku 2020 byl provoz přívozu P8 ukončen.

Náhradní dopravu při opravě lávek na Železničním mostě na Výtoni zajišťoval i přívoz P4 mezi Výtoní, Císařskou loukou a smíchovskou stranou (Kotevní, Náplavka Smíchov). Po dokončení oprav lávek a jejich zprovoznění byl od sezóny 2020 přívoz P4 rozdělen na dva (P4 a P5), které z výtoňské i smíchovské strany směřují na Císařskou louku. **V roce 2022 došlo na základě zkušeností s provozem obou těchto přívozů opět k jejich sloučení pod označením P5 a v trase Císařská louka – Kotevní – Výtoň, kde přístaviště Kotevní na smíchovské straně je obsluhováno pouze v režimu na znamení.**

V průběhu roku 2022 je předpokladem zavedení nového přívozu s označením P4, který by měl spojit oblast Velké Chuchle s oblastí Belárie na modřanské straně.

Na jihu města došlo v roce 2018 k přerušení provozu přívozu v Kazíně, a to s ohledem na nutnost použít loď dopravce na přívoz v okolí Děčína. V budoucnu je předpokladem obnova pravidelného provozu tohoto přívozu.

3.10 Lanovky

V případě lanové dráhy na Petřín (L1) probíhají práce na přípravě dodávky nových vozů, které budou nabízet mírně vyšší kapacitu i bezpečnost. V období do roku 2025 by náhrada vozidel novými měla proběhnout.

Do roku 2025 je současně záměrem hl. m. Prahy realizovat výstavbu druhé lanové dráhy začleněné do systému Pražské integrované dopravy.

Lanová dráha L2 spojí Nádraží Podbaba se zoo a s Bohnicemi. Cesta z Dejvic do Bohnic se části cestujících využívajících hromadnou dopravu může zkrátit až cca o 20 minut, samotná stavba lanové dráhy má proběhnout v jedné stavební sezóně cca v roce 2024.

Nástupní stanice na Podbabě u společného přestupního terminálu s vlaky, autobusy a tramvajemi, překonání Vltavy a čistírný odpadních vod vzduchem za pomoci dvou pilířů, zastávka u Zoologické zahrady a stoupání do Bohnic k přestupnímu terminálu Krakov. To je podle zpracované studie nejlepší a nejrychleji realizovatelná varianta spojení Prahy 8, Zoologické zahrady a Prahy 6.

Doba jízdy 7 minut, interval 60 sekund a přepravní kapacita nejméně 2 tisíce osob za hodinu, dle provozního režimu s možností navýšení až na 4 tisíce osob. Takto navržená kapacita zahrnuje i potřebnou rezervu pro sezónní i jiné výkyvy v poptávce a pro budoucí růst počtu cestujících.

Trasa vede záměrně mimo území Zoologické zahrady, aby lanovka nekřížila její území, ale je dost blízko, aby mohla přivést cestující přímo k plánovanému novému zadnímu vstupu do areálu. Díky tomu by se částečně vyřešil problém s přetěžovanou autobusovou linkou 112 i nedostatkem parkovacích míst kolem zoo. Zároveň nevede navržená trasa přes žádný z obytných domů.

To, že se připravuje v této lokalitě stavba lanové dráhy, neznamena, že Bohnice a Prahu 6 nemůže v budoucnu spojit tramvajová trať. I na její přípravě se pracuje, nicméně její realizace přesahuje horizont roku 2025, a proto v tomto dokumentu není podrobněji rozpracována. Ideově je však již podrobněji rozpracována např. nová tramvajová trať Kobylisy – Bohnice (Krakov), která ve výhledu významně přibližuje možnou realizaci tramvajového propojení přes Vltavu.

3.11 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.

Na konci roku 2019 bylo v metru bezbariérově přístupných 44 z 61 stanic (72 %), 45. plně přístupnou stanicí **se v roce 2021 stalo** Karlovo náměstí. V tramvajové dopravě bylo **na konci roku 2021** v jízdních řádech garantováno **60 % bezbariérových spojů**, reálně v provozu pak bylo vypravováno **67 % bezbariérových tramvajových spojů**. **U městských autobusů se v jízdních řádech objevila 100 % garance nízkopodlažnosti již od počátku prosince**

roku 2020. U příměstských autobusových linek je garantováno 48 % nízkopodlažních spojů, reálně je však nasazováno již 77 % nízkopodlažních vozidel.

Z ekonomických a sociálně-integračních důvodů je tento postup nejhodnější 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.

3.12 Zvláštní autobusové linky

Pro přepravu osob se sníženou pohyblivostí je v úseku Chodov – Náměstí Republiky provozována zvláštní linka H1 (v provozu v pracovní dny, základní interval cca 2,5 hodiny, cca 7 spojů v jednom směru za den).

V roce 2019 byla linka H1 zkrácena o úsek Florenc – OC Černý Most. V tomto úseku kleslo průměrné vytížení spojů pod 1 vozíčkáře na spoj. Linka v této trase vznikala v polovině 90. let v době, kdy v Praze nebylo možné na vozíčku využívat téměř žádné spoje běžných linek hromadné dopravy. V roce 2020 je k dispozici denně více než 18 000 bezbariérových spojů plošně na celém území města. Proto také využití linky H1 zásadně pokleslo.

V oblasti Jedličkova ústavu (nová nástupní zastávka Pankrácké náměstí) je zvažováno ukončení autobusové linky 193, která směřuje k Poliklinice Budějovické, Nemocnici Krč, IKEMu a do Kunratic. Je možné, že po této změně bude možné autobusovou linku H1 ve zbylé trase v následujících letech zrušit.

3.13 Mikrobusevé na objednání (s asistencí/s pomocí)

Pro přepravu osob se zhoršenou pohyblivostí (držitele průkazů ZTP a ZTP/P) je provozován 24 hodin denně systém mikrobusevé na objednání (pod názvem Bezba doprava), 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.

V roce 2021 bylo dokončeno zadávací řízení na poskytovatele služeb. Nově objednávané služby se rozšířily a smluvně je možné aktivací vyhrazených změn posílit oba provozní soubory až na 48 vozidel.

Služba je určena pro osoby s těžkým zdravotním postižením, držitele průkazů ZTP, ZTP/P, s trvalým bydlištěm v hl. m. Praze ve Středočeském kraji (ve Středočeském kraji s definovanými podmínkami), včetně jedné osoby zajišťující doprovod držitele těchto průkazů. Služba je zajišťována na území hl. m. Prahy a v přilehlé části Středočeského kraje (1. tarifní pásmo).



4. Předpokládaný rozsah poskytované kompenzace

4.1 Současný stav a východiska

Vývoj ekonomiky PID pro období od roku 2021 do roku 2025 bude určován několika základními faktory:

- důsledky koronavirové krize;
- změnou poptávkou a potřebami veřejných služeb, které jsou v důsledku dopadů pandemické situace jen obtížně predikovatelné;
- vývojem tržeb zejména v souvislosti s úpravou tarifu a cenovou politikou příslušných orgánů, včetně případných kroků, vedoucích ke sjednocení tarifu na území obou krajů společného IDS s ohledem na specifické podmínky poskytovaných státních dotací ke slevám nařízených státem;
- vývojem mzdové politiky ve vazbě na nastartovaný trend a s ohledem na dopady koronavirové krize;
- vývojem inflace;
- vlivem cen PHM a energií (současný relativně stabilní stav může být v souvislosti s geopolitickým vývojem narušen);
- naplňování klimatického závazku a povinného podílu ekologicky čistých vozidel (transpozice ekologických požadavků směrnic EU);
- dopady výsledků dalších veřejných soutěží (ve vazbě na předchozí vlivy – zejména vývoj mezd na trhu práce, ekologická vozidla);
- téměř plně saturovanou kapacitou infrastruktury veřejné dopravy (propustnost tramvajových tratí, propustnost tratí metra danou zabezpečovacími zařízeními, propustnost železničních tratí);
- nedostatkem řidičů autobusů, který se však vzhledem k dopadům koronavirové krize může dočasně zlepšit (útlum komerční dopravy naproti tomu však rostoucí poptávka po logistických službách).

Návrh ekonomického zajištění PID na území HMP vychází z dlouhodobě plánovaných výkonů, které jsou upřesňovány pro konkrétní rok. Rozpočet se sestavuje vždy se specifikací nových a odpadlých úkolů a každá změnová položka musí být kvantifikována a navázána na zdůvodnění. Nejčastěji jsou to podmínky indexace stanovené ve smlouvách nebo plánované rozvojové projekty.

Rok 2021 je však velice specifickým rokem, protože se budou projevat dopady pandemie COVID-19, jejichž vliv bude pravděpodobně patrný i v dalších letech. Ve veřejné dopravě se jedná, jako v mnoha dalších odvětvích ekonomiky, zejména o obrovský propad turistického ruchu a v neposlední řadě také predikovanou změnu chování zaměstnavatelů a jejich zaměstnanců z hlediska rozšíření práce z domova.

V celém procesu plánování veřejné dopravy je tak mnoho neznámých a v současnosti je nutné reagovat na optimalizaci provozu průběžně, tak aby byly zachovány, pokud možno bezpečné odstupy mezi cestujícími (hygienické aspekty), avšak by se současně uspořilo a tím eliminoval dramatický propad tržeb (ekonomické aspekty).

Před pandemií byla veřejná doprava na území HMP každoročně posilována o další potřebné spoje, které byly zaváděny z důvodu potřeb města a dále byla realizována dopravní opatření zajišťovaná v souladu s dobudováním společného IDS se Středočeským krajem (SČK) – postupné plnění úkolu dle usnesení RHMP č. 2994 ze dne 8. 12. 2015 k integraci veřejné dopravy do jednoho společného IDS Prahy a Středočeského kraje.

Všechny nákladové položky jsou standardně upravovány pro každý rok v souladu s indexačními podmínkami ekonomicky oprávněných nákladů dopravců uvedenými ve schválených smlouvách o závazcích veřejných služeb / o veřejných službách. Významným faktorem pro období zachycené tímto Dopravním plánem bude pravděpodobně vyšší inflace, než je současný cíl ČNB (2 %). Samostatně se posuzují a indexují mzdy, které jsou navázány na statistický ukazatel mezd v oblasti dopravy a skladování a ceny energií a PHM. U Dopravního podniku hl. m. Prahy, a. s. vstupuje do indexace také kolektivní smlouva. Rozhodná základna pro indexaci je k 30. 6. roku „n-1“ pro rok „n“, s výjimkou Českých drah a. s., kdy rozhodné datum pro indexaci nákladů na rok „n“ je 31. 12. roku „n-2“.

Z hlediska výnosů budou roky 2021 a následující velmi složitým obdobím. Hl. m. Praha si nechalo zapracovat analýzu Tarifu PID, která se však vzhledem k pandemii COVID-19 průběžně dopracovává. Ná vaznou studii realizuje také Středočeský kraj. Je však naprosto základním požadavkem, aby tarify Prahy a Středočeského kraje byly co nejvíce propojeny (resp. aby se **nadále jednalo o jeden tarif**), protože k základním znakům integrovaných dopravních systémů patří podmínka jednotného jízdního dokladu, tj. návazného, a co nejvíce korespondujícího tarifu. Krytí provozních nákladů tržbami bylo v roce 2019 cca 18 %, a v roce 2020 se očekává kvůli koronavirové krizi kolem 11 %. Podrobnější koncept realizace změn Tarifu PID včetně mechanismu pravidelných valorizací je rozpracován v kapitole 6 tohoto Plánu – Maximální tarify pro cestující. Kompenzace jsou propočítány k tarifu platnému v říjnu roku 2020.

Jednotlivé části běžných výdajů pro PID jsou komentovány v následujícím textu, a to jak z hlediska změny objednávky, tak i nákladů. Všechny finanční údaje jsou uvedeny v cenách roku 2021, protože jakékoli úvahy ohledně inflace, změny výše mezd, by vzhledem k dopadům epidemie COVID-19 bylo obtížné modelovat na základě předchozího vývoje a cílové inflace. Nelze vyloučit, že bude docházet z těchto mimořádných důvodů ke změnám, které bude nezbytné aktuálně operativně zajistit zejména z důvodů bezpečnosti cestujících.

4.2 Dopravní podnik hl. m. Prahy akciová společnost (DPP)

V kapitole 3 je podrobně zpracován vývoj dopravních opatření a z toho plynoucí objednávky na roky 2021 až 2025. Všechny finanční údaje jsou uvedeny v cenách roku 2021. Výše přiměřeného zisku je v případě DPP náhradou za odpisy z podrozvahových účtů (tj. odpisy z majetku pořízeného z dotací). Vývoj této složky kompenzace bude ve skutečnosti záviset právě na objemu majetku pořizovaného z dotací. Vzhledem k tomu, že se začnou naplňovat podmínky směrnic o čistých vozidlech ve veřejné dopravě, očekává se vypsání dotačních titulů na jejich pořízení. Z tohoto důvodu může dojít i k významným změnám výše čistého příjmu DPP.

V následujících tabulkách jsou kvantifikovány plánované změny pro období platnosti tohoto Plánu, souhrn celkových výkonů a náklady na kompenzaci z rozpočtu objednatele.

Opatření (linky DPP)	Celková bilance tis. Kč/rok	Bilance tis. Kč (variabilní náklady)/rok			Pravděpodobný rok zavedení (opatření platné v uvedeném roce celoročně)
		BUS	TRAM	METRO	
Nová TRAM 19 Pankrác – Kubánské nám., BUS 193 zkrácen z Pražského povstání na Vyšehrad	13 633	-6 247	19 880	0	2021
Všechny spoje TRAM 22 do obřatiště Zahradní Město, TRAM 4 prodloužena na Radošovickou, TRAM 99 zkrácena na ZM	15 503	0	15 503	0	2022
TRAM 19 až na Lehovce, TRAM 5 na Voz. Žižkov, TRAM 13 jen na Olš. hřbitovy, na ÚDDP buď TRAM 11, nebo 16	13 015	0	13 015	0	2023
Mírné posílení nočních tramvajových linek, TRAM 99 jako 9, nová TRAM 90, BUS 908 na Stodůlky	11 676	5 490	6 186	0	2022
Prodloužení BUS 101 z Tolstého přes Jiřího z Poděbrad na Husineckou	4 331	4 331	0	0	2022
Nová linka BUS 173 Depo Hostivař – Ústřední – Malý háj	8 245	8 245	0	0	2023
Zkrácení intervalů BUS 121 do násobku intervalů BUS 106	2 417	2 417	0	0	2023
BUS 225 do kloubových vozidel, obsluhu Nových Vokovic zajistí BUS 116	1 111	1 111	0	0	2023
V PD každý 3. spoj do stanice Depo Zličín, o víkendu každý druhý, ranní interval na B v PD 2 minuty a sedlo 4 minuty	89 398	-1 010	0	90 408	2025
Prodloužení BUS 165 do nového obřatiště Na Drahách	-2 711	-2 711	0	0	2024
½ TRAM 17 na Libuš, BUS 165 zkrácen na Sídl. Libuš, BUS 139 na nové obřatiště v Komořanech a ½ na Zbraslav	-180	-11 600	11 420	0	2024
TRAM 7 prodloužena na Depo Hostivař, TRAM 11 nebo 16 (místo TRAM 5) projíždí novým obřatištěm	5 418	0	5 418	0	2023
½ BUS 207 prodloužena na Habrovou, BUS 133 Jesenická – Florenc, BUS 188 Kavčí Hory – Nové Letňany, posila BUS 199	-6 193	-6 193	0	0	2024
TRAM 6 přes horní VN, TRAM 13 Čechovo nám. – Malovanka, TRAM 21 Radlická – Olš. hřbitovy a související úpravy	100 099	0	100 099	0	2024
TRAM 4 a 5 na Slivenec, BUS 230 prodloužen ze Slivence do Velké Chuchle, omezení BUS 244	8 243	-6 685	14 928	0	2025
BUS 122 Újezd u Průhonice – Skalka – Zentiva, BUS 101 přes Jabloňovou na Nové Měcholupy	23 529	23 529	0	0	2025
TRAM 20 a 26 na Dědinu, BUS 225 zkrácen na Sídliště Na Dědině, úprava trasy BUS 108	22 204	-11 385	33 589	0	2023

Opatření (linky DPP)	Celková bilance tis. Kč/rok	Bilance tis. Kč (variabilní náklady)/rok			Pravděpodobný rok zavedení (opatření platné v uvedeném roce celoročně)
		BUS	TRAM	METRO	
BUS 236 do areálu Nemocnice Bohnice, BUS 102 návrat na Zámky	6 993	6 993	0	0	2022
Mírné omezení BUS 200, BUS 236 jen Zámky – lanovka – Nemocnice Bohnice, závlek BUS 177 a 202 k lanovce	-8 192	-8 192	0	0	2025
TRAM 20 od Lihovaru do Modřan, BUS 118, 196, 197 přes Dvorecký most, BUS 190 spojen s BUS 106	40 966	-39 795	80 761	0	2025
Posila BUS 156 k Holešovickému přístavu, spojení do areálu Nemocnice Bulovka	6 036	6 036	0	0	2023
TRAM 23 – Návrat do plného provozu s intervalem 15 minut o víkendech a svátcích	5 959	0	5 959	0	2023
AE – z 0 na 30 min	23 652	23 652	0	0	2022
AE – z 30 na 15 min	17 000	17 000	0	0	2023
AE – z 15 na 10 min	8 869	8 869	0	0	2024
leden + únor (bez nasazení poloprázdninového provozu na všech traktích)	96 595	36 920	27 673	32 002	2022
neděle – navrácení kratších intervalů dopoledne od 10:00 do cca 12:30	22 102	11 151	10 951	0	2023
večery – navrácení kratšího intervalu od 21 do 22:30	90 543	24 928	26 953	38 662	2023
119 – navrácení plného provozu s návazností na každé metro linky A	28 705	28 705	0	0	2023
Navrácení „normálních“ letních prázdnin BUS bez omezení intervalů z 15 na 20 minut	23 453	23 453	0	0	2022
Provozní náklady lanové dráhy (710 spojů v jedno směru/PD, 530 spojů/víkend – místo vozokm uvedeny kabinokm)	1 097	x	x	x	2025

Vzhledem k tomu, že v době sestavení tohoto Plánu nejsou známy specifické ekonomické údaje k provozu nové lanové dráhy, budou výkony a kompenzace doplněny příslušným dodatkem Dopravního plánu před realizací.

Přehled výkonů včetně dopravních opatření (mimo novou lanovou dráhu) – DPP

Výkony DPP v letech 2021–2025	Celková bilance vozkm/rok	Celková bilance místokm/rok	Bilance vozkm/rok			Bilance místokm/rok		
			BUS	TRAM	METRO	BUS	TRAM	METRO
rok 2021	175 965 000	22 391 530 000	58 944 000	57 946 000	59 075 000	10 904 925 000	6 374 060 000	5 112 545 000
rok 2022	179 306 343	22 627 691 173	60 663 386	58 966 114	59 676 843	11 028 873 618	6 486 272 555	5 112 545 000
rok 2023	183 631 039	23 145 601 891	62 279 449	60 947 656	60 403 934	11 194 302 909	6 704 242 156	5 247 056 826
rok 2024	185 722 525	23 414 504 533	62 066 285	63 252 306	60 403 934	11 209 693 994	6 957 753 713	5 247 056 826
rok 2025	188 811 166	23 857 936 066	61 477 189	65 229 814	62 104 163	11 121 057 351	7 175 279 524	5 561 599 191
vývoj 2025/2021	12 846 166	1 466 406 066	2 533 189	7 283 814	3 029 163	216 132 351	801 219 524	449 054 191

Kompenzace DPP v cenách roku 2021 (tis. Kč)

DPP v letech 2021–2025	Kompenzace v cenách roku 2021	Provozní část	Z toho kompenzace ztráty na tržbách v důsledku koronavirové pandemie	Přiměřený zisk jako náhrada odpisů za majetek
rok 2021*	15 232 409	15 232 409	453 637	0
rok 2022	17 901 121	16 001 121	302 425	1 900 000
rok 2023	18 167 128	16 267 128	151 212	1 900 000
rok 2024	18 211 277	16 311 277	0	1 900 000
rok 2025	18 612 460	16 712 460	0	1 900 000

* V roce 2021 vypočtená výše přiměřeného zisku činila 1 891 054,1 tis. Kč, z důvodu pokračujících dopadů koronavirové krize nebyl přiměřený zisk do rozpočtu na tento rok zahrnut.

4.3 Autobusy PID – mimo autobusové linky DPP provozované v pásmu P

Veřejná autobusová linková doprava na území hl. m. Prahy je zajišťována mimo DPP i dalšími dopravci. V roce 2019 proběhlo zadávací řízení dle zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů, na veřejnou zakázku „Výběr dopravců pro uzavření smluv o veřejných službách v přepravě cestujících v rámci PID“. Plnění nově uzavřených smluv v tarifním pásmu P na 6 svazků bude zahájeno od 1. 4. 2021 a 5 svazků od 1. 5. 2021. Tyto smlouvy jsou uzavřeny v brutto (dopravce nenese riziko výnosů) režimu na 120 měsíců. Nabídková cena bude v průběhu trvání smlouvy indexována stanovenými postupy po specifických složkách (PHM, mzdové náklady, složky bez indexace – odpisy, inflace – ostatní položky).

Další složkou veřejných služeb na území hl. m. Prahy jsou příměstské autobusové linky, které budou ve spolupráci se Středočeským krajem v období platnosti tohoto dopravního plánu nově soutěženy a smluvně zajištěny. Protože v roce 2021 by měla být kompletně dokončena integrace, v dalších letech už bude objednávka stabilizována.

Výkony autobusové dopravy na území hl. m. Prahy (mimo DPP MHD)

Autobusová doprava	2021	2022	2023	2024	2025
Městské linky	9 828 tis. linkm	9 828 tis. linkm	9 828 tis. linkm	9 828 tis. linkm	9 828 tis. linkm
Příměstské linky	14 200 tis. linkm	14 431 tis. linkm	14 662 tis. linkm	14 892 tis. linkm	15 123 tis. linkm
Celkem výkony	24 028 tis. linkm	24 259 tis. linkm	24 490 tis. linkm	24 721 tis. linkm	24 951 tis. linkm

Nové integrace, které budou zahájeny v průběhu roku 2021, jsou již ve výkonech i v kompenzaci započteny, ale v orgánech hl. m. Prahy budou schvalovány postupně, tak jak bude probíhat jejich realizace. V roce 2022 je nárůst výkonů i kompenzace generován dopočtem do celoročního objemu. V kompenzaci se projevuje také ztráta na tržbách způsobená koronavirovou krizí, která by měla postupně se stabilizací ekonomiky mizet.

Kompenzace provozu autobusové dopravy na území HMP (mimo DPP MHD) – v cenách roku 2021

	2021	2022	2023	2024	2025
Kompenzace PID – BUS	1 039 483,7 tis. Kč	1 048 368,9 tis. Kč	1 035 157,2 tis. Kč	1 021 945,4 tis. Kč	1 021 945,4 tis. Kč
z toho kompenzace ztráty na tržbách v důsledku koronavirové pandemie	39 635,2 tis. Kč	26 423,4 tis. Kč	13 211,7 tis. Kč	0,0 tis. Kč	0,0 tis. Kč

4.4 Železniční doprava

Náklady na kompenzaci veřejné osobní drážní dopravy na území HMP vyplývají z výchozích finančních modelů těchto služeb. Obdobně jako další segmenty veřejné dopravy na území HMP je kompenzace železniční dopravy zatížena ztrátami způsobenými koronavirovou krizí. Zvýšení nákladů na kompenzaci je očekáváno také v souvislosti se zaváděním zabezpečovacího zařízení ETCS a konverzí trakční napájecí soustavy (z 3 kV ss na 25 kV 50 Hz).

Otázky implementace ETCS a konverze trakční napájecí soustavy nejsou v okamžiku uzávěrky tohoto Plánu zcela vyjasněny. Správa železnic aktualizuje harmonogramy realizace, přičemž tato aktualizace má být dokončena do konce roku 2020. Podle stávajících plánů má být od 1. 1. 2025 zaveden výhradní provoz ETCS na trati Kolín – Praha – Kralupy nad Vltavou. Následně by měl být v průběhu let 2026–2030 zaveden výhradní provoz ETCS v podstatě na všech pražských linkách (včetně nostalgických). Také pro konverzi napájecí soustavy existuje harmonogram, podle něhož se do roku 2030 přepnou alespoň částečně trati č. 171 (Praha – Beroun), 221 (Praha – Benešov) a 232 (Praha – Lysá nad Labem – Milovice), do roku 2035 trať 091 (Praha – Kralupy nad Vltavou), do roku 2040 trať 011 (Praha – Kolín) a jako poslední bylo v horizontu do roku 2045 předpokládáno přepnutí pražského železničního uzlu. Tyto harmonogramy však mohou v nejbližším období doznat změn.

Kompenzace, které jsou v tomto Plánu uvedeny, zatím s náklady na ETCS a konverzi nepočítají, tedy počítá se s udržení stávajícího vozidlového parku nejméně do roku 2025 beze změn. V případě realizace bude samozřejmě kompenzace záviset na spoluúčasti státu na financování těchto projektů. Oba tyto projekty budou generovat významné investice do vozových parků dopravců. Investice do mobilní části zabezpečovače, která se pohybuje okolo 15–17 mil. Kč na jedno vozidlo, nebude mnohdy ekonomicky odůvodnitelná u starších vozidel (náklady dopravců do vozového parku se samozřejmě propíší v kompenzaci objednatelů). Odpovědnost za financování těchto investičních programů nelze v žádném případě přenášet v plné výši na regionální objednatele veřejné dopravy, kteří nejsou autory příslušných předpisů a ani nebyli zodpovědní za jejich přijetí. Objednatelé nemohou ze svých rozpočtů financovat 100 % těchto nákladů.

Uvedené kompenzace pro železniční dopravu na území hl. m. Prahy jsou opět uvedeny v cenách roku 2021. Vzhledem připravované soutěži na provoz linek S49 a S61 bude Dopravní plán upraven, obdobně v případě aktivovaných opcí dle smluv nebo nabídkových řízení zajištěných ve spolupráci se Středočeským krajem.

Výkony železniční osobní dopravy na území hl. m. Prahy

Výkony	2021	2022	2023	2024	2025
PID – ŽD	5 672,7 tis. vlkm	5 670,2 tis. vlkm	5 670,2 tis. vlkm	5 739,1 tis. vlkm	5 739,1 tis. vlkm

Kompensace provozu železniční dopravy na území hl. m. Prahy – v cenách roku 2021

Kompensace PID – ŽD	2021	2022	2023	2024	2025
kompensace celkem	1 325 468,1 tis. Kč	1 300 486,5 tis. Kč	1 275 505,0 tis. Kč	1 264 073,1 tis. Kč	1 264 073,1 tis. Kč
rozpočet HMP	1 036 206,3 tis. Kč	1 011 224,7 tis. Kč	986 243,2 tis. Kč	974 811,3 tis. Kč	974 811,3 tis. Kč
z toho kompensace ztráty na tržbách v důsledku koronavirové pandemie	74 944,6 tis. Kč	49 963,1 tis. Kč	24 981,5 tis. Kč	0,0 tis. Kč	0,0 tis. Kč
státní rozpočet	289 261,8 tis. Kč	289 261,8 tis. Kč	289 261,8 tis. Kč	289 261,8 tis. Kč	289 261,8 tis. Kč

4.5 Přívozy

Provoz přívozů je uveden v plném rozsahu provozu všech přívozů. Vzhledem k tomu, že bylo schváleno vybudování Holešovické lávky, která spojí Holešovice, ostrov Štvanice a Karlín, bude po jejím otevření ukončen provoz přívozu P7. Předpoklad otevření Holešovické lávky je v roce 2022. Další infrastrukturou, která zajistí nové rychlé spojení, bude Dvorecký most mezi Podolím a Smíchovem. Po otevření této dopravní tepny pro hromadnou dopravu, cyklisty a pěší bude ukončen provoz přívozu P3. Předpoklad otevření Dvoreckého mostu je v roce 2024. V případě realizace uvedených staveb bude dopravní plán aktualizován dodatkem.

Výkony přívozů na území hl. m. Prahy

Přívozy PID	2021	2022	2023	2024	2025
Výkony	48,3 tis. plavebních km	48,3 tis. plavebních km	48,3 tis. plavebních km	48,3 tis. plavebních km	48,3 tis. plavebních km

Kompensace provozu přívozů na území hl. m. Prahy – kompensace v cenách roku 2021

	2021	2022	2023	2024	2025
Kompensace Přívozy PID	16 159,6 tis. Kč	16 133,1 tis. Kč	16 133,1 tis. Kč	16 159,6 tis. Kč	16 159,6 tis. Kč
z toho kompensace ztráty na tržbách v důsledku koronavirové pandemie	79,6 tis. Kč	53,1 tis. Kč	26,5 tis. Kč	0,0 tis. Kč	0,0 tis. Kč

4.6 Souhrn plánovaných výkonů a kompensací na území hl. m. Prahy do roku 2025

Výkony	2021	2022	2023	2024	2025
DPP	175 965,0 tis. vozkm	179 306,3 tis. vozkm	183 631,0 tis. vozkm	185 722,5 tis. vozkm	188 811,2 tis. vozkm
PID – BUS	24 028 tis. linkm	24 259 tis. linkm	24 490 tis. linkm	24 721 tis. linkm	24 951 tis. linkm
PID – ŽD	5 672,7 tis. vlkm	5 670,2 tis. vlkm	5 670,2 tis. vlkm	5 739,1 tis. vlkm	5 739,1 tis. vlkm
PID – přívozy	48,3 tis. plavebních km	48,3 tis. plavebních km	48,3 tis. plavebních km	48,3 tis. plavebních km	48,3 tis. plavebních km

Kompensace v letech 2021 až 2025	2021*	2022	2023	2024	2025
Kompensace DPP (rozpočet HMP)	15 232 408,9 tis. Kč	17 901 120,7 tis. Kč	18 167 128,2 tis. Kč	18 211 277,0 tis. Kč	18 612 459,5 tis. Kč
Provozní část	15 232 408,9 tis. Kč	16 001 120,7 tis. Kč	16 267 128,2 tis. Kč	16 311 277,0 tis. Kč	16 712 459,5 tis. Kč
z toho kompensace ztráty na tržbách v důsledku koronavirové pandemie	453 637,0 tis. Kč	302 425,0 tis. Kč	151 212,0 tis. Kč	0,0 tis. Kč	0,0 tis. Kč
Přiměřený zisk jako náhrada odpisů za majetek pořizovaný z dotací (odpisy z podrozvahových účtů)	0,0 tis. Kč	1 900 000,0 tis. Kč	1 900 000,0 tis. Kč	1 900 000,0 tis. Kč	1 900 000,0 tis. Kč
Kompensace BUS (rozpočet HMP)	1 039 483,7 tis. Kč	1 048 368,9 tis. Kč	1 035 157,2 tis. Kč	1 021 945,4 tis. Kč	1 021 945,4 tis. Kč
z toho kompensace ztráty na tržbách v důsledku koronavirové pandemie	39 635,2 tis. Kč	26 423,4 tis. Kč	13 211,7 tis. Kč	0,0 tis. Kč	0,0 tis. Kč
Kompensace železnice	1 325 468,1 tis. Kč	1 300 486,5 tis. Kč	1 275 505,0 tis. Kč	1 264 073,1 tis. Kč	1 264 073,1 tis. Kč

Kompensace v letech 2021 až 2025	2021*	2022	2023	2024	2025
Rozpočet HMP	1 036 206,3 tis. Kč	1 011 224,7 tis. Kč	986 243,2 tis. Kč	974 811,3 tis. Kč	974 811,3 tis. Kč
z toho kompenzace ztráty na tržbách v důsledku koronavirové pandemie	74 944,6 tis. Kč	49 963,1 tis. Kč	24 981,5 tis. Kč	0,0 tis. Kč	0,0 tis. Kč
Státní rozpočet	289 261,8 tis. Kč	289 261,8 tis. Kč	289 261,8 tis. Kč	289 261,8 tis. Kč	289 261,8 tis. Kč
Kompensace přívozy (rozpočet HMP)	16 159,6 tis. Kč	16 159,6 tis. Kč	16 159,6 tis. Kč	16 159,6 tis. Kč	16 159,6 tis. Kč
z toho kompenzace ztráty na tržbách v důsledku koronavirové pandemie	0,0 tis. Kč	0,0 tis. Kč	0,0 tis. Kč	0,0 tis. Kč	0,0 tis. Kč
Celkem kompenzace	17 613 520,2 tis. Kč	20 266 135,8 tis. Kč	20 493 950,0 tis. Kč	20 513 455,1 tis. Kč	20 914 637,7 tis. Kč
Z rozpočtu HMP	17 324 258,4 tis. Kč	19 976 874,0 tis. Kč	20 204 688,2 tis. Kč	20 224 193,3 tis. Kč	20 625 375,9 tis. Kč
z toho kompenzace ztráty na tržbách v důsledku koronavirové pandemie	568 216,8 tis. Kč	378 811,5 tis. Kč	189 405,3 tis. Kč	0,0 tis. Kč	0,0 tis. Kč
Ze státního rozpočtu	289 261,8 tis. Kč	289 261,8 tis. Kč	289 261,8 tis. Kč	289 261,8 tis. Kč	289 261,8 tis. Kč

* V roce 2021 vypočtená výše průměrného zisku činila 1 891 054,1 tis. Kč, z důvodu pokračujících dopadů koronavirové krize nebyl průměrný zisk do rozpočtu na tento rok zahrnut.



5. Časový harmonogram uzavírání smluv

5.1 Aktuální stav v oblasti smluvního zajištění dopravní obslužnosti v hl. m. Praze

Hl. m. Praha má uzavřené smlouvy o veřejných službách přímým zadáním (v souladu s právními předpisy platnými v době uzavření jednotlivých smluv) s vnitřním provozovatelem, s autobusovými dopravci a s železničními dopravci. Další smlouvy o veřejných službách jsou uzavřeny na základě soutěžních procedur dle zákona č. 194/2010 Sb. Jedná se o tyto smlouvy:

- 1) **Smlouva s vnitřním provozovatelem Dopravním podnikem hl. m. Prahy, akciová společnost**, která byla prodloužena na základě uložených významných investic – platná do 30. 11. 2024 (ID876305).
- 2) **Smlouvy s autobusovými dopravci uzavřené přímým zadáním** dle zákona č. 111/1994 Sb. a prodloužené na základě uložených významných investic do 30. 11. 2024 (veřejnoprávní smlouvy uzavřené dle zákona č. 111/1994 Sb. nespádají pod povinné uveřejňování smluv dle zákona č. 340/2015 Sb., a nejsou tedy uveřejněny v registru smluv)
 - ARRIVA CITY s. r. o. – městské linky;
 - ARRIVA CITY s. r. o. – příměstské linky;
 - ARRIVA Střední Čechy s. r. o. – příměstské linky;
 - Dopravní podnik hl. m. Prahy akciová společnost – příměstské linky;
 - ČSAD MHD Kladno a. s. – příměstské linky;
 - Okresní autobusová doprava Kolín, s. r. o. – příměstské linky;
 - ČSAD POLKOST spol. s r. o. – příměstské a městské linky;
 - Stenbus s. r. o. – městské a příměstské linky;
 - ČSAD Střední Čechy, a. s. – příměstské a městské linky.
- 3) **Smlouvy s autobusovými dopravci a provozovateli přívozů uzavřené jako smlouvy o veřejných službách malého rozsahu** v souladu s § 18 zákona č. 194/2010 Sb.

Dopravce	Platnost	ID v registru smluv
About Me s. r. o.	10. 10. 2010 – 30. 6. 2024	403149
Arriva autobusy; linka 402	1. 8. 2021 – 30. 11. 2024	
Autodoprava Lamer s. r. o.; linka 330	26. 8. 2017 – 31. 12. 2023	2744998
BUSLine s. r. o.; linky 700, 720, 730	12. 12. 2021 až do březnové změny jízdních řádů v roce 2029	17380099
COMETT PLUS spol. s r. o.; linka 401	1. 3. 2022 – 30. 11. 2024	18051103
ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a. s.; linka 360	30. 3. 2019 – 30. 11. 2024	8172099
ČSAD Benešov s. r. o.; linka 337	13. 7. 2019 – 30. 11. 2024	9075999
ČSAD Česká Lípa a. s.; linky 342, 388, 389	24. 8. 2019 – 30. 11. 2024	9887128
ČSAD Jindřichův Hradec, s. r. o.; linka 401	1. 3. 2022 – 30. 11. 2024	18290503
ČSAD Liberec a. s., linky 345, 400, 410	12. 12. 2021 až do březnové změny jízdních řádů v roce 2029	17380111
ČSAD Slaný s. r. o.; linky 342, 388, 389	24. 8. 2019 – 30. 11. 2024	9887244
ICOM transport, a. s.	1. 5. 2022 – 30. 11. 2024	18761227
KAD BUS spol. s r. o.; linka 700	1. 6. 2022 až do březnové změny jízdních řádů v roce 2029	V době přípravy aktualizované verze DP na rok 2022 v procesu
Kateřina Kulhánková; linka 399	26. 8. 2017 – 31. 12. 2023	2770498
POHL Kladno spol. s r. o.; linka 330	26. 8. 2017 – 31. 12. 2023	2745042
POHL Kladno spol. s r. o. linky 342, 388	1. 3. 2020 – 30. 11. 2024	11101440
Transdev Střední Čechy s. r. o. (dříve Anexia s. r. o.); linky 304, 305, 404	15. 12. 2019 – 30. 11. 2024	10352232
Valenta BUS s. r. o.; linka 323	1. 1. 2020 – 30. 11. 2024	10565792
Pražská paroplavební společnost, a. s.; přívozy P7, P4	25. 3. 2016 – 31. 12. 2025	1438094
Pražské Benátky s. r. o.; přívozy P1, P2, P5, P6	1. 1. 2020 – 31. 12. 2024	10449052
Vittus Group s. r. o.; přívoz P3	28. 3. 2020 – 31. 12. 2024	11230652

4) Smlouvy s železničními dopravci uzavřené přímým zadáním:

- České dráhy a. s. – platná do prosincové změny jízdních řádů roku 2029 (ID 10379800);
- Arriva Vlaky s. r. o. – platná do prosincové změny jízdních řádů v roce 2028 (ID 6980715);
- KŽC Doprava s. r. o. – linka S34 – platná do 31. 12. 2028 (ID3416508), Nostalgické rychlíky – platná do 31. 12. 2027 (ID4780760), Pražský motoráček – platná do 31. 12. 2024 (ID 10415360);

5) Smlouvy s autobusovými dopravci uzavřené na základě nabídkového/zadávacího řízení:

- od 1. 4. 2021 do 31. 3. 2031:
 - About Me s. r. o. – svazek 1 (ID 12746220) a svazek 9 (ID 12747236),
 - ARRIVA CITY s. r. o. – svazek 2 (ID 12746504), svazek 3 (ID 12746920), svazek 8 (ID 12747036) a svazek 11 (ID 12747684);
- od 1. 5. 2021 do 30. 4. 2031:
 - About Me s. r. o. – svazek 10 (ID 13183064),
 - ČSAD Střední Čechy, a. s. – svazek 4 (ID 13183004) a svazek 5 (ID 13183020),
 - ČSAD POLKOST, spol. s r. o. – svazek 7 (ID 13183048),
 - Stenbus s. r. o. – svazek 6 (ID 13183032).

5.2 Výhled do budoucna v oblasti smluvního zajištění dopravních výkonů

5.2.1 Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost – přímé zadání

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost (DPP), jakožto vnitřní provozovatel zajišťuje provoz metra, tramvají vč. lanové dráhy na Petřín, trolejbusů a podstatné části autobusů v pásmu P. Stávající smlouva byla v roce 2019 prodloužena z důvodu významných investic do 30. 11. 2024. Pro návazné období bylo notifikováno v Úředním věstníku EU uzavření nové smlouvy s vnitřním provozovatelem přímým zadáním pod čj. 2021/S 066-172543 s účinností od 1. 12. 2024.; dopravce obdržel dne 21. 6. 2021 od objednatele výzvu k zahájení prací na nové smlouvě (0667/21/KŘ/STA) a dopisem čj. PP/68/2021 ze dne 20. 7. 2021 ji přijal.

Vzhledem k tomu, že v současné době je i část území Středočeského kraje obsluhována příměstskými linkami provozovanými DPP, je připravováno zadání těchto linek tomuto dopravci a zajištění této objednávky mezi hl. m. Prahou a Středočeským krajem ve veřejnoprávní rovině (přímé zadání vnitřnímu provozovateli, se souhlasem Středočeského kraje i na jeho území) s tím, že ekonomické vyrovnání mezi oběma územními samosprávnými celky bude stanoveno v mezikrajské smlouvě.

Oblast	Území	Způsob uzavření smlouvy	Zahájení jednání o přímém zadání	Společné zadání se SČK	Datum zahájení plnění veřejných služeb
Smlouva o veřejných službách s vnitřním provozovatelem (MHD Praha)	Městské linky provozované Dopravním podnikem hl. m. Prahy, akciová společnost na území HMP	přímé zadání vnitřnímu provozovateli	2021	NE	1. 12. 2024

Oblast	Území	Způsob uzavření smlouvy	Zahájení jednání o přímém zadání	Společné zadání se SČK	Datum zahájení plnění veřejných služeb
Veřejná autobusová doprava – oblast 51: linky (v souvislosti s prováděnými dopravními optimalizacemi může ještě dojít k dílčím úpravám tras): 301 Praha – Chýnice 302 Praha – Veleň 312 Praha – Lichoceves 326 Praha – Jesenice 327 Praha – Jesenice 329 Praha – Škvorec 331 Praha – Dolní Břežany 351 Praha – Neratovice 352 Praha – Jinočany 355 Praha – Únětice 364 Praha – Doubek 366 Praha – Mukařov 370 Praha – Kralupy n. Vlt. 372 Praha – Kralupy n. Vlt. 373 Praha – Veliká Ves 397 Praha – Modletice 413 Praha – Zdiby, Holosmetky / Zdiby, Brnky 958 Praha – Odolena Voda	Příměstské linky provozované Dopravním podnikem hl. m. Prahy, akciová společnost (území HMP a dojezd do Středočeského kraje)	přímé zadání vnitřnímu provozovateli	2022	Částečně ANO ve veřejnoprávní rovině (přímé zadání vnitřnímu provozovateli, se souhlasem SČK i na území SČK, ekonomické vyrovnání na základě mezikrajské smlouvy)	1. 12. 2024

5.2.2 Příměstské autobusové linky PID – uzavření smluv na základě nabídkových / zadávacích řízení

Současné smlouvy na provoz příměstských linek jsou uzavřeny převážně podle zákona č. 111/1994 Sb., a byly prodlouženy z důvodu explicitně objednaných významných investic do 30. 11. 2024. Některé smlouvy byly uzavřeny již dle nových podmínek jako služby malého rozsahu dle zákona č. 194/2010 Sb. Na území hl. m. Prahy se jedná zejména o krátké dojezdy z regionu a smlouvy nepřekračují povolené limity pro veřejné služby malého rozsahu. Jedná se o provoz linek PID, které zajišťují veřejné služby v přepravě cestujících jak na území hl. m. Prahy, tak i na území Středočeského kraje, a v současné době je objednávat také středočeské obce.

Pro návazné období se předpokládá, že tyto dopravní výkony budou přesoutěženy v nabídkovém / zadávacím řízení. Ještě před soutěžemi bude potřeba dokončit kompletní integraci. V pražském prstenci chybí na počátku roku 2021 integrace (spojená s optimalizací výkonů) některých okrajových částí kraje, z nichž však některé linky zasahují až na území hl. m. Prahy. Jedná se o oblasti Sázavska, Vlašimska, Březnicka a Čáslavska, jejichž integrace by měly být dokončeny v první polovině roku 2022, tj. ještě před začátkem nabídkových řízení.

V současné době se již hl. m. Praha a Středočeský kraj připravují na společné zadávání. Mezi oběma subjekty byla uzavřena Smlouva o společném zadávání (ID 12868032), kterou je nastavena spolupráci při zajištění společných zadávacích řízení, jejichž výsledkem budou nové smlouvy o veřejných službách účinné (dle předpokladu) od 1. 12. 2024. Předpokládaný harmonogram soutěžených smluv je uveden níže v tabulce (s ohledem na průběh přípravy a realizace nabídkových řízení nelze ještě vyloučit drobné časové korekce u předpokládaných termínů zahájení nabídkových řízení).

Oblast	Území	Způsob uzavření smlouvy	Předpokládané zahájení nabídkového řízení	Společné zadání se SČK	Datum zahájení plnění veřejných služeb
Veřejná autobusová doprava – oblast 01	Horoměřicko + dojezd na území HMP	nabídkové řízení	11/2022	ANO	1. 12. 2024
Veřejná autobusová doprava – oblast 02	Slánsko + dojezd na území HMP	nabídkové řízení	11/2022	ANO	1. 12. 2024
Veřejná autobusová doprava – oblast 03	Kladensko + dojezd na území HMP	nabídkové řízení	07/2022	ANO	1. 12. 2024

Oblast	Území	Způsob uzavření smlouvy	Předpokládané zahájení nabídkového řízení	Společné zadání se SČK	Datum zahájení plnění veřejných služeb
Veřejná autobusová doprava – oblast 04	Stochovsko + dojezd na území HMP	nabídkové řízení	09/2022	ANO	1. 12. 2024
Veřejná autobusová doprava – oblast 05	Hostivicko + dojezd na území HMP	nabídkové řízení	07/2022	ANO	1. 12. 2024
Veřejná autobusová doprava – oblast 06	Rakovnicko + dojezd na území HMP	nabídkové řízení	07/2022	ANO	1. 12. 2024
Veřejná autobusová doprava – oblast 07	Berounsko + dojezd na území HMP	nabídkové řízení	11/2022	ANO	1. 12. 2024
Veřejná autobusová doprava – oblast 08	Mníšecko + dojezd na území HMP	nabídkové řízení	07/2022	ANO	1. 12. 2024
Veřejná autobusová doprava – oblast 09	Příbramsko + dojezd na území HMP	nabídkové řízení	01/2023	ANO	1. 12. 2024
Veřejná autobusová doprava – oblast 10	Štěchovicko + dojezd na území HMP	nabídkové řízení	09/2022	ANO	1. 12. 2024
Veřejná autobusová doprava – oblast 11	Sedlčansko + dojezd na území HMP	nabídkové řízení	01/2023	ANO	1. 12. 2024
Veřejná autobusová doprava – oblast 12	Dolnobřežansko + dojezd na území HMP	nabídkové řízení	01/2023	ANO	1. 12. 2024
Veřejná autobusová doprava – oblast 13	Jílovsko + dojezd na území HMP	nabídkové řízení	09/2022	ANO	1. 12. 2024
Veřejná autobusová doprava – oblast 14	Voticko + dojezd na území HMP	nabídkové řízení	09/2022	ANO	1. 12. 2024
Veřejná autobusová doprava – oblast 15	Vlašimsko + dojezd na území HMP	nabídkové řízení	01/2023	ANO	1. 12. 2024
Veřejná autobusová doprava – oblast 16	Říčansko + dojezd na území HMP	nabídkové řízení	01/2023	ANO	1. 12. 2024
Veřejná autobusová doprava – oblast 17	Čáslavsko + dojezd na území HMP	nabídkové řízení	11/2022	ANO	1. 12. 2024
Veřejná autobusová doprava – oblast 18	Kosteletsko + dojezd na území HMP	nabídkové řízení	11/2022	ANO	1. 12. 2024
Veřejná autobusová doprava – oblast 19	Úvalsko + dojezd na území HMP	nabídkové řízení	01/2023	ANO	1. 12. 2024
Veřejná autobusová doprava – oblast 20	Brandýsko + dojezd na území HMP	nabídkové řízení	09/2022	ANO	1. 12. 2024
Veřejná autobusová doprava – oblast 21	Mladoboleslavsko + dojezd na území HMP	nabídkové řízení	11/2022	ANO	1. 12. 2024
Veřejná autobusová doprava – oblast 22	Mnichovohradištsko + dojezd na území HMP	nabídkové řízení	07/2022	ANO	1. 12. 2024
Veřejná autobusová doprava – oblast 23	Líbeznicko + dojezd na území HMP	nabídkové řízení	07/2022	ANO	1. 12. 2024
Veřejná autobusová doprava – oblast 24	Zdibsko + dojezd na území HMP	nabídkové řízení	01/2023	ANO	1. 12. 2024

5.2.3 Ostatní přímá zadání ve veřejné autobusové dopravě

Kromě přímého zadání vnitřnímu provozovateli nelze vyloučit také další přímá zadání smluv malého rozsahu dle § 18 zákona č. 194/2010 Sb., a to jak v oblasti městské, tak v oblasti příměstské dopravy. Zákodárce tuto možnost ponechává pro uplatnění malých a středních dopravních podniků, které by mohly mít v soutěžním prostředí problém se uplatnit na otevřeném trhu a jako možnost případného doplnění vysoutěžených služeb, které už nelze zákonným způsobem rozšířit. Pro uzavření smluv jsou stanovena striktní pravidla, včetně notifikačních lhůt a limitů hodnoty zakázky nebo jejího rozsahu v km. Nebude se jednat o stěžejní způsob zadávání, ale spíše o doplňkovou metodu k operativnímu pokrytí minoritních veřejných služeb, které nebude možno efektivně zasmluvnit jiným způsobem, tj. ani v rámci již vysoutěžených výkonů, ani v rámci nových soutěží, ani prostřednictvím vnitřního provozovatele.

Ve spolupráci se Středočeským krajem se přímé zadání veřejných služeb malého rozsahu předpokládá v souvislosti se zachováním spolehlivých provozů malých dopravců.

Oblast	Území	Způsob uzavření smlouvy	Předpokládané zahájení jednání o přímém zadání	Společné zadání se SČK	Datum zahájení plnění veřejných služeb
Veřejná autobusová doprava – oblast 52	Linka 391 Praha – Úvaly (zasmluvnění v rámci již vysoutěžených výkonů na jiných souvisejících linkách)	přímé zadání veřejných služeb malého rozsahu dle podmínek stanovených v § 18 až 20 zákona 194/2010 Sb.	2022	ANO	1. 12. 2024
Veřejná autobusová doprava – oblast 53	Linka 396 Praha – Přeletice (zasmluvnění v rámci již vysoutěžených výkonů na jiných souvisejících linkách)	přímé zadání veřejných služeb malého rozsahu dle podmínek stanovených v § 18 až 20 zákona 194/2010 Sb.	2022	ANO	1. 12. 2024
Veřejná autobusová doprava – oblast 54	Linka 375 Praha – Brandýs n. L.-Stará Boleslav + linka 377 Praha – Kostelec n. L. (připravovaná elektrifikace linek) – 2 smlouvy (1. provozní koncept trolejbus – 375, 2. provozní koncept elektrobuse – 377)	přímé zadání veřejných služeb malého rozsahu dle podmínek stanovených v § 18 až 20 zákona 194/2010 Sb.	2022	ANO	1. 12. 2024
Veřejná autobusová doprava – oblast 56	Linka 330 Praha – Smečno (ve vazbě na dokončení modernizace železniční trati Praha – Kladno se předpokládá následné zrušení provozu linky)	přímé zadání veřejných služeb malého rozsahu dle podmínek stanovených v § 18 až 20 zákona 194/2010 Sb.	2022	ANO	1. 12. 2024
Veřejná autobusová doprava – oblast 57	Linka 399 Praha – Kladno (ve vazbě na dokončení modernizace železniční trati Praha – Kladno se předpokládá následné zrušení provozu linky)	přímé zadání veřejných služeb malého rozsahu dle podmínek stanovených v § 18 až 20 zákona 194/2010 Sb.	2022	ANO	1. 12. 2024

5.2.4 Smlouvy v železniční dopravě

V železniční dopravě jsou základní veřejné služby v přepravě cestujících zajištěny současnými smlouvami. V roce 2021 hl. m. Praha dokončila nabídkové řízení a uzavřelo smlouvu o veřejných službách na provoz městských železničních linek S49 a S61 pro období 2024-2039.

Kromě uvedených městských linek je výhledově předpokládáno, že budou soutěženy i další linky (resp. přepravní výkony), které aktuálně spadají pod smlouvu s Českými drahami, a. s. V této smlouvě je sjednáno právo objednatele i v průběhu plnění smlouvy přesoutěžít (a tedy i případně zadat jinému dopravci) veřejné služby spadající do této smlouvy až do výše 25 % roční objednávky. Konkrétní plán ani harmonogram v tuto chvíli není sestaven, navíc s ohledem na nastavení aktuální smlouvy s Českými drahami, a. s., budou tyto služby muset být soutěženy společným zadáním se Středočeským krajem (kdy budou výsledkem dvě smlouvy o veřejných službách se stejnými podmínkami na provázaném dopravním konceptu). Specifikace těchto soutěží (nabídkových řízení) bude stanovena dodatkem Dopravního plánu.

Oblast	Území	Způsob uzavření smlouvy	Předpokládané zahájení nabídkového řízení	Společné zadání se SČK	Datum zahájení plnění veřejných služeb
Železniční doprava	otevírání trhu v souladu se Smlouvou o veřejných službách (specifikace bude stanovena dodatkem dopravního plánu) do 25% roční objednávky po částech nebo i současně celý stanovený objem výkonů	nabídkové řízení	dle aktuální potřeby a sestavených dodatků dopravního plánu	ANO	podle aktuální potřeby a doby realizace v souladu s postupy dle zákona 194/2010 Sb. a zákona 134/2016 Sb.



6. Maximální tarify pro cestující

6.1 Aktuální situace v oblasti tarifu veřejné dopravy v PID

Integrovaný tarif má umožnit cestujícímu na jeden jízdní doklad 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 objednaných 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. Významným cílem je maximální zjednodušení tarifních kategorií a dokladování nároků na slevy a také přepravních podmínek pro zvýšení srozumitelnosti a celkové použitelnosti systému pro všechny skupiny cestujících.

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

- **přestupnost** (cesta na jeden jízdní doklad 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 objednatelů;
- 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), kde hlavními dlouhodobými cíli jsou:
 - sjednocení prokazování nároku na slevy (výše slev a jejich struktura je významným parametrem stávajícího Tarifu PID – 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 × denní vs. měsíční × měsíční vs. roční;
 - revize a případné zrušení tarifních sazeb s velmi nízkým použitím.

Orgány HMP již schválily dokument Plánu udržitelné mobility P+, kde byl stanoven cíl krytí nákladů tržbami v úrovni 25 % v roce 2030 (příloha č. 4 k usnesení ZHMP č. 7/32 ze dne 24. 5. 2019), které je přístupné v archivu usnesení ZHMP na <http://zastupitelstvo.praha.eu/>. Vzhledem k očekávanému vývoji nákladů (při cílové inflaci ČNB 2 % činí kumulovaná inflace za 10 let cca 19,5 % – reálná inflace po ekonomických dopadech opatření k zamezení šíření koronaviru může být výrazně vyšší) a reálně lze očekávat výrazně vyšší náklady na ekologičtější druhy dopravy.

Vliv na ekonomiku provozu veřejné dopravy budou mít zejména klimatický závazek a transpozice směrnice Evropského parlamentu a rady (EU) 2019/1161 ze dne 20. června 2019, kterou se mění směrnice 2009/33/ES o **podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel**, která má být platná datem transpozice nebo nejpozději od 2. srpna 2021. Minimální cíle stanovené v České republice pro podíl čistých těžkých užitkových vozidel – autobusy (kategorie vozidel M3) činí 41 % od 2. srpna 2021 do 31. prosince 2025 a 60 % od 1. ledna 2026 do 31. prosince 2030. Je jasné, že akceptace předepsaných kvót bude ekonomicky nesmírně náročná nejen z hlediska investic (výrazně dražší vozidla a investice do infrastruktury – plničky, nabíjecí stanice atd.), ale také vyššími provozními náklady. Pouze část těchto vyšších nákladů bude možné pokrýt dotacemi z fondů EU.

Praha i Středočeský kraj analyzovaly Tarif PID s cílem zjednodušit tarif, optimalizovat a zvýšit výnosy a nastavit pravidla valorizací cen jízdného. 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). Projednání změn je však komplikováno celkovou ekonomickou situací dopadů pandemie koronaviru. Proto v oblasti dlouhodobého jízdného tento dokument neuvádí konkrétní záměry ohledně zdražení jízdného, pouze v závěru této kapitoly popisuje rozsah potřebné valorizace příjmů rozpočtu PID, která ke splnění usnesení ZHMP č. 7/32 ze dne 24. 5. 2019 může vést. V případě schválení změn tarifu v orgánech HMP bude tato kapitola aktualizována.

6.2 Tarif na území Prahy – pásma P, 0, B – základní charakteristika

Tarif PID v systému integrované dopravy (PID) stanovuje způsob a postup při uplatňování cen jízdného v hromadné dopravě osob na území hl. m. Prahy a na území Středočeského kraje v rámci PID. Tarif PID je smluvně zajištěn mezi hl. m. Prahou, Středočeským krajem a obcemi zapojenými do systému PID. K tomuto tarifu přistupují všichni dopravci zapojení do systému PID na základě Tarifní smlouvy a smluv mezi Regionálním organizátorem Pražské integrované dopravy (ROPID), organizátorem Integrovaná doprava Středočeského kraje (IDSK) a příslušným dopravcem. Tarif je uplatňován na všech městských a příměstských linkách PID a ve vlacích zapojených do systému PID.

Tarif PID je časový a pásmový. Území hl. m. Prahy je pro potřeby tarifu a jízdného pojímáno jako čtyři tarifní pásma – pásmo P, které má dvojnásobnou tarifní hodnotu (tj. je počítáno jako dvě tarifní pásma), a liniové pásmo 0, jehož součástí je příhraniční pásmo B. Obě pásma 0 a B se pro jednotlivé jízdné započítávají samostatně (tedy jako dvě tarifní pásma) a pro předplatné jako jedno pásmo. Všechny linky metra, tramvajové linky, linky městských autobusů a městské linky nekolejové elektrické trakce (trolejbusy, elektrobuses), lanová dráha na Petřín, přívozy na území hl. m. Prahy a na železničních tratích vlaky provozované v úsecích mezi stanicemi a zastávkami na území hl. m. Prahy mimo úseky tratí uvedené v Tarifu PID jsou zařazeny v tarifním pásmu P.

Pásmem 0 se rozumí:

- úseky příměstských autobusových linek PID včetně linek nekolejové elektrické trakce vedené na území hl. m. Prahy, přičemž v rámci pásma 0 jsou stanoveny zastávky označené B – tzv. příhraniční zastávky. Pro účely Tarifu PID se pásmo 0 a pásmo B pro jednotlivé jízdné započítávají samostatně (tedy jako dvě pásma) a pro předplatné jako jedno pásmo.
- na železničních tratích traťové úseky na území hl. m. Prahy, přičemž v rámci pásma 0 jsou stanoveny stanice a zastávky označené B – tzv. příhraniční zastávky. Pro účely Tarifu PID se pásmo 0 a pásmo B pro jednotlivé jízdné započítávají samostatně (tedy jako dvě pásma) a pro předplatné jako jedno pásmo. V pásmu 0 a B jsou zařazeny úseky příměstských linek na území Prahy a úseky železničních tratí.

Plné znění tarifu PID, včetně všech cen je uvedeno na www.pid.cz. Zařazení stanic a zastávek do tarifních pásem je uvedeno v jízdních řádech. Chybí-li v jízdním řádu pásmo nebo pásma z předepsané posloupnosti, musí být pro úhradu potřebného počtu tarifních pásem započtena i chybějící pásma (zejména rychlíkové spoje). Vybrané zastávky na linkách PID jsou zařazeny do dvou tarifních pásem s místní úpravou platnosti.

Okolí hl. m. Prahy je rozděleno na třináct vnějších pásem (pásma **1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13**). Tarifní pásma PID navazují v tomto pořadí „P, 0, B, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13“ nebo opačně „13, 12, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1, B, 0, P“.

Při počítání kombinací tarifních pásem pro určení ceny jízdného se u **jízdních dokladů pro jednotlivou jízdu** používá schéma (posloupnost pásem): **P-P-0-B-1-2-3-4-5-6-7-8-9-10-11-12-13** resp. opačně; u **předplatních časových jízdních dokladů** (kdy B je součástí 0) se používá schéma (posloupnost pásem): **P-0-1-2-3-4-5-6-7-8-9-10-11-12-13** resp. opačně.

Aktuální ceny jízdného jsou i cenami maximálními. Tarif na území HMP schvaluje příslušný orgán a nepodléhají cenové regulaci (od roku 2016).

6.3 Možné změny Tarifu PID v letech 2021 až 2030

V souvislosti s tím, že není k dispozici průřezová shoda na úpravě cen nepřenositelného předplatního jízdného na území HMP, jsou pro účely tohoto dokumentu zmíněny možnosti úpravy tarifu v oblasti přenosného jízdného, rozsahu přiznaných slev u některých věkových kategorií a zjednodušení prokazování nároku na ně.

První změnou je **úprava cen přenosných časových jízdních dokladů** (bez osobních údajů) v pásmech P, 0, B. Zvýšení ceny jízdenky, kterou může během roku využívat více lidí, však z hlediska příjmů nepřinese zásadní efekt v horizontu roku až dvou od realizace. A to s ohledem na zásadní snížení turistického ruchu, se kterým je tento typ jízdného významně spjat.

Navrhována je úprava výše slev v kategoriích junior 15-18 let (sleva nově 40 %), student 18-26 let /osoby od 18 do 26 let (sleva nově 40 %), hmotná nouze (rozšíření pro poživitele invalidního důchodu poskytovaným Českou republikou pro invaliditu II. stupně, sleva 50 %) a postupné odbourání slev pro seniory od 60 do 65 let s ohledem na jejich pokračující ekonomické aktivity a postupné prodloužování odchodu do starobního důchodu.

Určitou kompenzaci tarifní politiky vůči studentům a obecně mladým lidem je na území Prahy navrhované zásadní **zjednodušení prokazování nároku na slevu**. Slevu 40 % bude do věku 26 let poskytována všem bez ohledu na status studenta (tedy na základě předložení občanského průkazu). Tento krok výrazně pomůže mladým lidem usnadnit vstup do života, avšak nelze realizovat bez celkového snížení slevy. Nelze ovšem zavést ve Středočeském kraji, a to s ohledem na podmínku stanovenou Cenovým výměrem pro poskytnutí slevy osobám od 18 do 26 let, které musí mít status studenta (denní studium).

U jednotlivého jízdného je v souladu s kumulativním růstem inflace a na základě iniciativy Středočeského kraje (zdražení jízdného PID na jeho území o cca 20–25 %) **byla v roce 2021 realizována úprava cenové řady jízdenek pro jednotlivá pásma**. Zdražení dnešních základních jízdenek pro jednotlivou jízdu na území HMP za 24 Kč (platnost 30 minut) na 30 Kč a za 32 Kč (platnost 90 minut) na 40 Kč Jde o úpravu zohledňující logickou návaznost na růst ceny přenosných předplatných jízdenek.

V oblasti nepřenosného předplatného jízdného byly aktuálně rozpracovány především varianty zjednodušení nákupu jízdného.

Původně uvažované zastropování roční ceny pro občanské předplatné jízdné na území HMP by bylo z hlediska výnosů kontraproduktivní a přineslo by prakticky neřešitelné komplikace – bankovní licence, daňové komplikace a možnosti uvést klienty do situace „sesplatnění stávajících půjček / hypotéky“ při opomenutí platby. Zastropování ceny ročního kupónu řešené přes nákupy předplatného nebylo zjištěno na žádném zahraničním příkladu.

Možností řešení je tak navržená věrnostní sleva po nákupu 12 občanských měsíčních kuponů I. typu (osobní údaje v databázi MOS – poskytovaná sleva je vázaná na veřejné peníze, proto je nutné vědět, komu se poskytuje) v nepřetržité řadě (tato varianta placení jízdného bude z technických a organizačních důvodů možná jen pro jízdné v elektronické podobě – na Lítačce nebo v chytrém telefonu či na bankovní kartě).

Nejde o splátkový systém, ale věrným klientům by byla po splnění podmínky nepřetržitého nákupu 12 po sobě jdoucích měsíčních kuponů **vrácena sleva ve výši ceny jednoho či dvou měsíčních kuponů** (pro nepřetržitě dvanáctiměsíční cykly). Tím dojde ke snížení rozdílu mezi cenou roční jízdenky a pokrytím jízdného za rok měsíčními kupony (již by nebylo nutné vynakládat částku za roční jízdné najednou).

Papírové předplatní jízdenky budou sice vydávány dále, ale slevový program (zavedený pouze pro občanské jízdné – měsíční kupóny I. typu) na nich nebude možné získat. Již dnes je vydáváno v papírové podobě cca jen 10 % jízdních dokladů. Do budoucna se předpokládá postupné ukončení tohoto distribučního kanálu, a proto nebude investováno do jeho úprav. Kromě postupného zániku distribuce papírových předplatných kuponů je možné v případě zavedení tohoto postupu prodeje postupné vymizení předplatných kuponů čtvrtletních či ročních a přechod na platby jízdného pouze na měsíční bázi s věrnostní slevou.

V roce 2022 byl realizován capping na cenu jednodenní jízdenky z jízdenek pro jednotlivou jízdu v elektronické podobě (v aplikaci PID Lítačka). Tento projekt není daňově a právně tak komplikovaný, proto mohl být v poměrně krátké době realizován.

S ohledem na usnesení ZHMP č. 7/32 ze dne 24. 5. 2019, kde byl schválen záměr o pokrytí nákladů PID tržbami z jízdného ve výši 25 % v roce 2030, je zřejmé, že i v oblasti přenosných předplatných jízdenek bude nutné ve výhledu přikročit ke zvýšení jízdného. Dokud budou přetrvávat kromě měsíčních a čtvrtletních i roční kupóny, je analytickým cílem sblížovat proporce mezi výší cen předplatných jízdenek na měsíc či tři měsíce vůči ročnímu jízdnému. Potřebný růst příjmů rozpočtu PID, aby bylo možné do roku 2030 splnit závazek, který si ZHMP stanovilo, je podrobněji popsán v následující kapitole.

6.4 Navržené způsoby valorizace

6.4.1 Valorizace příjmů Pražské integrované dopravy

S ohledem na stále probíhající epidemii koronaviru je nejnevhodnější doba pro stanovení výhledových parametrů růstu výkonů v síti PID i výhledových ekonomických parametrů. V každém případě je zřejmé, že příjmová strana rozpočtu PID bude v následujících letech potřebovat posílit.

V posledním běžném roce (2019) bez dopadů koronavirové krize činily roční náklady PID na území Prahy 21 miliard Kč, přičemž tržby z této částky pokryly pouze 4,3 mld. Kč.

Vliv na růst nákladů PID v dalších letech bude mít kromě kumulované inflace (do roku 2030 minimálně 19,5 %, dle aktuálního vývoje může přesáhnout až 30 %) i růst provozních nákladů nově dokončených projektů kolejové infrastruktury a přechod až 60 % autobusové dopravy na alternativní pohon (elektrizace, vodíkový pohon). I bez rozvoje infrastruktury, bez pořizování nových vozidel a při zachování stávajícího rozsahu obsluhy území HMP hromadnou dopravou rostou roční náklady (včetně přiměřeného zisku na obnovu vozového parku dopravců nebo dofinancování vlastních zdrojů z neodepisovaných investic) na provoz PID již nyní v rozmezí od 0,6 do 1,0 miliardy Kč ročně. Na základě těchto známých parametrů a se započítáním plánovaného rozvoje sítě PID (zejména kolejové sítě, včetně I. etapy metra D) lze odhadnout, že v roce 2030 budou roční náklady na provoz PID na území HMP činit cca 35 mld. Kč. Pokrytí 25 % těchto nákladů příjmy z jízdného znamená v tuto dobu vybrat cca 8,75 miliardy Kč (bez DPH) na tržbách ročně tj. v hrubých tržbách ještě o 875 mil. Kč víc).

Aktuálně lze důvodně předpokládat, že roky 2021 a 2022 budou z hlediska bilance nákladů a tržeb z jízdného z důvodu koronavirové epidemie nadále vysoce nestandardní. Kromě toho situaci komplikuje i krize způsobená válkou na Ukrajině, která velmi dramaticky ovlivňuje náklady veřejných služeb nejvíce v oblasti cen PHM – nafty, CNG a elektrické energie. Valorizaci příjmů PID lze tak nastavit nejdříve od roku 2023 a kromě zde uvedeného bude

potřeba přihlédnout i k enormnímu růstu nákladů. Každoroční potřebný růst na příjmové straně, aby se podařilo naplnit závěr deklarovaný v usnesení ZHMP č. 7/32 ze dne 24. 5. 2019 ukazuje následující tabulka:

rok	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
potřebný růst příjmů PID (%)	+11,5 %	+10,3 %	+9,3 %	+8,5 %	+7,9 %	+7,3 %	+6,8 %	+6,4 %	+6,0 %

Tabulka modeluje každoroční růst příjmů v lineární podobě, tedy o cca 495 mil. Kč ročně. Distribuce opatření pro růst příjmů v uvedených letech, tak aby bylo dosaženo v roce 2030 vytčeného cíle, se však může lišit na základě rozhodnutí politických reprezentací HMP. Zejména půjde o rozhodnutí, v jaké míře se na zvýšení příjmů PID budou podílet jednotlivé typy jízdného, přenosného, či nepřenosného, jednotlivého či předplatního. Uvedený model současně bude průběžně korigován s ohledem na reálný vývoj nákladů, přičemž do něho mohou vstoupit opatření na nákladové straně (nerealizace některých projektů případně dílčí redukce objednávky spojů).

Konkrétní návrhy valorizace jsou zpracovány zatím v oblasti přenosných jízdenek a jízdenek pro jednotlivou jízdu (u nich bude třeba vždy součinnost řešení se Středočeským krajem).

6.4.2 Předplatní jízdní doklady přenosné

Valorizace přenosných předplatních jízdních dokladů je zatím navrhována do roku 2025 včetně jen v ročním jízdném, a to tak, že v roce 2024 bude cena ročního přenosného kuponu zvýšena na 10 220 Kč (měsíční a čtvrtletní kupony přenosné zůstanou beze změny). Tato cena bude platná pro roky 2024 a 2025. V roce 2026 už bude nutné cenu přenosných kuponů navázat proporčně na zahájenou valorizaci ostatního jízdného. Cena roční přenosné jízdenky by měla být vždy cca dvojnásobkem ceny občanských kuponů s tím, že roční/365denní resp. 366denní bude 2násobkem ceny nepřenosné předplatní jízdenky občanské (I. a II. typu) a ostatní jízdné měsíční/30 denní a čtvrtletní/90 denní (bude-li ještě existovat – zaniklo by implementací varianty návazných měsíčních kuponů s věrnostní slevou) bude upraveno ve stejném poměru. Jako základ pro výpočet nové ceny bude vzata cena valorizovaných občanských kuponů po zaokrouhlení na celé koruny.

6.4.3 Jízdní doklady pro jednotlivou jízdu, krátkodobé a SMS jízdenky

V oblasti jízdného pro jednotlivou jízdu bude po roce 2022 nutné taktéž minimálně jednou za 2 roky přistoupit ke zvýšení ceny o kumulovanou inflaci s tím, že vypočtené jízdné se zaokrouhlí na celé koruny nahoru. Při modelování nárůstu cen jízdného pro jednotlivou jízdu bude nezbytná úzká spolupráce se Středočeským krajem, tak aby byl zachován integrační princip společné jednotné jízdenky. Cena předkládaná v roce n pro rok $(n+1)$ bude započtena jako kumulovaná inflace za roky $(n-2)$ a $(n-1)$ k 31. 12. roku $(n-2)$ a k 31. 12. roku $(n-1)$.

Kvůli pandemii koronaviru HMP zatím rozhodlo, že z hlediska snížení ekonomické zátěže občanů dojde k odložení začátku procesu narovnávání tarifních disproporcí, cen jízdného a procesu zvyšování krytí nákladů tržbami až do roku 2022. Vzhledem k tomu, že pro systémy MHD (byť jsou součástí IDS) neplatí od roku 2016 cenová regulace (cenový výměr Ministerstva financí ČR), ceny jízdného musí schvalovat samosprávné orgány a schvalují je jako ceny Tarifu PID. Ceny jízdného uvedené v Tarifu PID jsou tedy maximálními cenami jízdného pro cestující.



7. Další údaje vztahující se k financování a nákladově efektivnímu zajišťování veřejných služeb v přepravě cestujících

Podle § 5 odst. 2 písm. f) zákona č. 194/2010 Sb. jsou nově součástí Dopravního plánu i další údaje vztahující se k financování a nákladově efektivnímu zajišťování veřejných služeb v přepravě cestujících stanovené přímo použitelným předpisem Evropské unie (EU). Tímto předpisem EU je čl. 2a odst. 2 nařízení č. 1370/2007 (v aktuálním znění), podle něhož „*Specifické závazky veřejné služby a související kompenzace za čisté finanční dopady závazků veřejné služby dosahují cílů politiky veřejné dopravy nákladově efektivním způsobem a finančně zabezpečují poskytování veřejné přepravy cestujících, v souladu s požadavky stanovenými v politice veřejné dopravy z dlouhodobého hlediska*“.

Závazným dokumentem, který bude pro toto období stanovovat základní mantinely veřejných služeb v přepravě cestujících, je **Koncepce veřejné dopravy 2020-2025 s výhledem do roku 2030**. K tomuto dokumentu budou navazovány dopravní plány objednatelů. Bohužel vzhledem k řešení problémů pandemie onemocnění COVID-19 nemá ani tento základní koncepční dokument dosud jasně stanovená pravidla v některých důležitých bodech. Ještě budou dále analyzovány postupy objednávky železniční dopravy a chybí v něm zásadní informace ohledně financování nejdražších projektů, které krajům / objednatelům nařizuje Evropská unie, potažmo stát (ETCS, konverze napájecí soustavy na železnici, tzv. čistá vozidla). V neposlední řadě budou významným faktorem ovlivňujícím koncepci veřejné dopravy na území HMP a v celém systému PID také dopady války na Ukrajině.

Objednatel dopravní obslužnosti hl. m. Praha zastoupený organizátorem ROPID průběžně sleduje a vyhodnocuje všechny ekonomické ukazatele vztahující se k poskytovaným přepravním službám, aktivně se zajímá o vývoj u jiných objednatelů, aktivně sleduje a porovnává dostupné ukazatele od jiných objednatelů. Pravidelně jsou kontrolovány nákladové výkazy dopravců, sledovány dosažené výsledky a kontrolovány investice. Dopravci mají smluvně ošetřený odkup nově pořizovaných vozidel dle parametrů stanovených v § 20 zákona č. 194/2010 Sb. Je sledována a vyhodnocována kvalita plnění smluv z hlediska standardů kvality PID a základní údaje jsou čtvrtletně zveřejňovány. Ve smlouvách s dopravci jsou stanoveny podrobné sazebníky pokut za porušení plnění, všechna porušení jsou s dopravci řešena a pokuty jsou ukládány a čtvrtletně inkasovány, což samozřejmě vede ke snaze dopravců plnit tak, aby nebyli sankcionováni.

Ceny dopravního výkonu za poskytované přepravní služby jsou pravidelně indexovány na základě komplexního sofistikovaného vzorce podle jednotlivých nákladových položek, kdy každá tato položka nebo skupina věcně souvisejících položek je indexována samostatně podle vlastního speciálně nastaveného indexačního kritéria (tak, aby toto kritérium vhodně reflektovalo skutečné ekonomické dopady příslušné nákladové položky). Hl. m. Praha tak u aktuálně uzavíraných smluv opouští dřívější systém paušální indexace cen podle roční inflace a na místo toho nyní mnohem detailněji diferencuje jednotlivé nákladové položky, což vede k oboustranné spravedlnosti a udržitelnosti smluv (obě smluvní strany mají jistotu, že ekonomická rovnováha smlouvy zůstane nezměněna i v delším časovém horizontu).

Hl. m. Praha výrazně akcentuje systém veřejné dopravy. Podíl využití hromadné dopravy oproti dopravě individuální je v Praze dlouhodobě až nadprůměrně příznivý. MHD ve městě využívá posledních 20 let dlouhodobě 57–59 % lidí. Automobilovou dopravu ve zjednodušeném modal splitu tedy využívá 41–43 % lidí. Tato čísla jsou tak optimistická, že z nich obecně není možné nikam stoupat, velice těžkým úkolem však může být už jen snaha o jejich udržení. Bohužel náklady vzhledem k výrazným tlakům (investiční rozvoj infrastruktury – metro, tramvajové tratě, infrastruktura pro ekologicky čistá vozidla, mzdy řidičů, zvyšující se standardy kvality, které zajišťují výrazně vyšší kvalitu a komfort pro cestující atd.) stále rostou nadinflačně, na rozdíl od stagnujících cen jízdného.

7.1 Provoz veřejných služeb zajišťovaný vnitřním provozovatelem (DPP)

Hl. m. Praha je 100 % akcionářem Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti (DPP). DPP tak splňuje podmínky pro tzv. vnitřního provozovatele ve smyslu čl. 2 písm. j) nařízení č. 1370/2007. Hl. m. Praha má s DPP uzavřenou Smlouvu o veřejných službách, která byla v roce 2019 na základě explicitně uložených významných investic objednatel prodloužena o polovinu trvání původně uzavřené doby platnosti, tj. do 31. 12. 2024. DPP zajišťuje veřejné služby v provozu metra, tramvají (vč. lanové dráhy na Petřín) a městských autobusů. Tato skladba je pro město maximálně výhodná, protože pro velkokapacitní provoz, kterými jsou metro i tramvaje, je potřeba mít dostatečné zálohy na povrchu, tj. flotilu velkokapacitních autobusů částečně i nad rámec standardních záloh, tak aby v případě výluk nebo poruchových přerušení provozu byl dopravce schopen v operativním čase takové výpadky nahradit.

V souvislosti s naplňováním klimatického závazku a povinného podílu ekologicky čistých vozidel (transpozice směrnice EU) se jedná o mimořádně vysoké investice do infrastruktury i provozu. Vzhledem k tomu, že vnitřní provozovatel má vyšší míru právní jistoty, že bude veřejné služby zajišťovat i nadále na základě další (návazné) smlouvy uzavřené přímým zadáním (DPP mimo jiné vlastní infrastrukturu metra i tramvajových tratí, nově buduje infrastrukturu pro trolejbusy a elektrobuses, resp. hybridní vozidla), je jednodušší nastavení doby účetních odpisů za vložený kapitál, které tak mohou přesáhnout bez problémů i právními předpisy stanovenou dobu uzavření smlouvy o veřejných službách. Tím je pro objednatelů cena za poskytované služby výhodnější, než kdyby byly uzavřeny smlouvy na základě otevřeného řízení, kde by byly respektovány maximální doby trvání smlouvy umožněné právními

předpisy, nebo by muselo být realizováno komplikované a nejisté schvalování prodloužení smlouvy Evropské komise (čl. 4 odst. 4 třetí alinea nařízení č. 1370/2007). Kromě toho tyto projekty trvají samy o sobě poměrně dlouho, a pokud by byly ztíženy ještě dalšími nabídkovými řízeními na zajištění veřejných služeb, která jsou často napadána (a to nejen objektivně, ale i opakovaně obstrukčně), bylo by v praxi velmi obtížné až nemožné tyto projekty v potřebném časovém horizontu realizovat. Zadání takto nákladných projektů tak, aby bylo ekonomicky smysluplné, přichází do úvahy opravdu nejlépe s vnitřním provozovatelem formou přímého zadání.

V provozu metra a tramvaji zajišťuje hl. m. Praha veřejné služby výlučně prostřednictvím vnitřního provozovatele, je to dáno historickým vývojem a objektivními okolnostmi. Otevírání trhu u tohoto segmentu není v podmínkách hl. m. Prahy reálné. Objednatel průběžně pečlivě sleduje nákladové položky a dohlíží, aby za poskytovanou cenu byla poskytována odpovídající služba, jsou sledovány a schvalovány plány investic a rozvoje tak, aby byly zajišťované veřejné služby rozvíjeny a zkvalitňovány. Historicky, a to i do budoucna, jsou zde mimořádně vysoké investiční náklady (vozový park tramvají, dostavba metra D, obnova a pořízování vozového parku metra, zabezpečovací zařízení pro metro D bezobslužný provoz), a také investice zvyšující komfort cestujících – zvyšování bezbariérovosti veřejné dopravy, zavádění klimatizace, pokrytí mobilním signálem včetně mobilních dat apod.

DPP, divize Metro, též spravuje ochranný systém metra, který je nedílnou součástí integrovaného záchranného systému. Stále úkryty jsou tvořeny trvalými ochrannými prostory v podzemní části staveb. Tyto úkryty jsou vybaveny odpovídajícím filtroventilačním zařízením, které slouží k zabránění proniknutí zamořeného ovzduší do vnitřních prostor těchto úkrytů, a také vytváří vhodné klimatické podmínky i pro dlouhodobý pobyt ukryvaných osob. Kapacita ochranného systému metra je schopna pojmout 332 080 osob.

Tyto specifické funkce není možné třístit, a tak je pro hl. m. Prahu výhodné mít jeden subjekt naplňující status vnitřního provozovatele, který integruje všechny shora popisované funkce důležité pro město.

7.2 Autobusová doprava na území hl. m. Prahy (mimo DPP)

V roce 2020 byla ukončena veřejná soutěž **Výběr dopravců pro uzavření smluv o veřejných službách v přepravě cestujících v rámci PID** a bylo uzavřeno 11 nových smluv na 120 měsíců s tím, že šest smluv bude plněno od 1. 4. 2021 a pět od 1. 5. 2021. Zadávací podmínky byly podrobeny i řízení před dohledovým orgánem, který v tomto ohledu pravomocně neshledal žádné porušení právních předpisů. Neuspěl ani uchazeč, který napadl procesní postupy hl. m. Prahy. Při sestavování zadávacích podmínek, zejména obchodní smlouvy o veřejných službách, bylo dbáno na co nejsložitější zadání tak, aby dopravci nebyli nuceni započítat „bezpečnostní přírůžky“ (zejména přesný popis tzv. vyhrazených změn závazku a složitovaná indexační kritéria). Praha tak získala ekonomicky výhodné smlouvy, kde jsou jasným způsobem definovány postupy vyhrazených změn, indexace nákladů, standardy kvality, sankční aparát a další specifika, a vzhledem k nastavení podmínek plnění jsou tyto smlouvy dlouhodobě udržitelné.

V provozu příměstských linek má zatím hl. m. Praha uzavřené smlouvy převážně přímým zadáním ještě v režimu zákona č. 111/1994 Sb. Tyto smlouvy byly v roce 2018 prodlouženy do 30. 11. 2024, a to na základě podrobné analýzy a doložení významných investic. Hl. m. Praha připravovala velkou změnu odbavovacího systému ve spolupráci se Středočeským krajem a vzhledem ke změně nastavení podmínek odbavování nebyla jiná smysluplná cesta než prodloužení podstatné části stávajících smluv. Nově implementovaný Multikanálový odbavovací systém (MOS) je on-line řešením oproti předchozímu řešení ve formě Opencard, které bylo off-line se záznamem na kartě. Dopravci však na základě objednávky hl. m. Prahy i Středočeského kraje dlouhodobě investovali do vozového parku a byli tak schopni prokázat významné investice nad rámec obnovy vozového parku. Tyto investice byly pořízeny na základě požadavků objednatele, protože bylo potřeba zvýšit kapacitu vozidel v mnohých oblastech, zejména v souvislosti s rozvojem systému IDS a rostoucí poptávkou po veřejných službách. Mimo to bylo nezbytné zainvestovat výměnu či upgrade koncových zařízení pro odbavovací systém MOS ve vozidlech. Závěry kontroly investic jsou součástí prodlužovacích dodatků.

Jen část smluv na zajištění provozu příměstských linek je uzavřena dle zákona č. 194/2010 Sb., avšak také v režimu přímého zadání. Jedná se o dojezdy dopravců ze Středočeského kraje při dokončování integrace Středočeského kraje, které jsou v Praze objednávané jako jak služby malého rozsahu – po splnění všech zákonných notifikačních povinností (§ 19 zákona č. 194/2010 Sb. ve spojení s nařízením č. 1370/2007). Z hlediska celkové ekonomiky veřejné dopravy zajišťované hl. m. Prahou to ale není nic zásadního, protože hl. m. Praha platí max. dojezdy na svém území, které už u těchto služeb nejsou podstatné z hlediska objemu výkonů, a protože se dokončují oblasti integrace v různých částech Prahy, nejedná se ani o nedovolené dělení zakázek. Cca do roku 2024 bude podstatná část výkonů příměstských linek přesoutěžena ve spolupráci se Středočeským krajem. Tímto krokem bude zajištěno získání nejlepšího aktuálně dostupného poměru cena/výkon pro objednatele.

7.3 Železniční osobní doprava na území hl. m. Prahy

Veřejné služby v drážní osobní dopravě jsou zajištěny přímo uzavřenými smlouvami v netto režimu, s dílčími brutto prvky (platí zde tarif dopravce v souběhu s Tarifem PID, který představuje brutto složku smlouvy, neboť dopravce na něj nemá vůbec žádný vliv a jeho výše a struktura je plně v rukou objednatele). Veřejné služby v osobní drážní dopravě jsou velmi úzce provázány se Středočeským krajem. I přímé zadání bylo řešeno v úzké spolupráci. S účinností od 1. 1. 2020 byla uzavřena Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících s Českými drahami a. s. Smlouva je uzavřena za ekonomicky korektních podmínek, obsahuje závazek dopravce obnovovat a modernizovat vozový park, obsahuje možnost odkupu nově pořízených vozidel a otevírání trhu až do výše 25 % výkonů (ročních), které je objednatel oprávněn soutěžit, a samozřejmě též sofistikované indexační postupy obdobné jako v nových smlouvách na autobusovou dopravu. Ve smlouvě jsou stanoveny standardy kvality, které zajišťují míru kvality objednatelům požadovanou, a také sazebník postihů.

Další uzavřená smlouva je uzavřena přímým zadáním na linku S49 s dopravcem ARRIVA vlaky s. r. o. Tato smlouva je uzavřena také přímým zadáním, avšak obsahuje ujednání o vypsání veřejné soutěže na provoz této linky vozidly EMU 240. Tuto soutěž již hl. m. Praha vypsala a uzavřela s vítězným uchazečem v roce 2021 kontrakt na 15 let. Nový dopravce začne plnit dle vysoutěžené smlouvy k prosincové změně jízdních řádů v roce 2024. Smlouva samozřejmě obsahuje standardy kvality a sankční systém, výchozí finanční model a indexační postupy nákladů.

Tři smlouvy přímým zadáním jsou uzavřeny s dopravcem KŽC Doprava s. r. o. Jedná se o smlouvu na provoz Pražského motoráčku (uzavřena na 5 let od 1. 1. 2019). Zde objednatel bude muset zvážit další objednávku z důvodu zvedení ETCS. I proto bylo zvoleno přímé zadání s plněním smlouvy 5 let (60 měsíců). V roce 2018 byla s tímž dopravcem, v součinnosti se Středočeským krajem, uzavřena smlouva na tzv. nostalgické rychlíky, které vykrývají chybějící výkony a jsou nedílnou součástí systému PID zejména ve Středočeském kraji. Obě tyto smlouvy obsahují specifický standard kvality, sankce, vypracovaný výchozí finanční model a indexaci podle jednotlivých položek nákladů. Třetí smlouvou s dopravcem KŽC Doprava s. r. o. je smlouva na zajištění veřejných služeb na lince S34, která byla uzavřena s nově pořízenými vozidly v roce 2019 na 10 let. Kromě standardních náležitostí – výchozího finančního modelu, standardu kvality, sankcí a indexace nákladů – obsahuje možnost odkupu vozidel.

7.4 Přívozy v systému PID

Smluvní zajištění provozu přívozů je realizováno přímým zadáním v souladu s příslušnými postupy dle platné právní úpravy. Většina přívozů je koncipována jako součást systému městské dopravy v místech, kde chybí mostní infrastruktura a objízdné trasy jsou pro cestující veřejnost časově náročné a ekonomicky jsou dražší. Objednatel průběžně sleduje a vyhodnocuje nákladové ukazatele, kvalitu plnění atd. Z hlediska objemu kompenzací se jedná o okrajový segment. Otevření trhu v této oblasti je problematické z hlediska smluvních vazeb k místům vývazišť, které jsou v rukou subjektů mimo působnost hl. m. Prahy. Také ve smluvním zajištění provozu přívozů jsou uplatněna v plné míře pravidla přímého zadání v souladu s vyhláškou č. 296/2010 Sb. o sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace.



8. Závěr

Kvalitní obsluha veřejnou dopravou má v hlavním městě Praze velkou tradici. Veřejná hromadná doprava má významný podíl na zajištění přepravních potřeb obyvatel i návštěvníků Prahy. Více než polovina vnitroměstských cest v Praze je realizována veřejnou dopravou. Tento fakt, popisující tzv. modal split (dělbou přepravní práce), je pozoruhodný i ve srovnání s jinými evropskými metropolemi. Budování systému kvalitní veřejné dopravy je jedním z klíčových parametrů udržitelného rozvoje území a má oporu v základních strategických a koncepčních cílech EU i ČR.

V uplynulých letech dochází v celoevropském měřítku ke změnám v mobilitě lidí. Potřeba obyvatel států EU cestovat trvale roste a ukazují to statistiky využívání veřejné hromadné dopravy i intenzit individuální automobilové dopravy. Kromě mezistátní osobní dopravy roste zejména ta příměstská. V systému PID to velmi dobře ukazují výsledky pravidelně prováděných přepravních průzkumů. I v reakci na tento trend docházelo v uplynulých letech k postupnému zintenzivnění přepravní obsluhy území hl. m. Prahy. Trvale rostly dopravní výkony v Pražské integrované dopravě a pochopitelně i náklady na jejich zajištění. Tento jinak optimistický trend však v poslední době v některých případech narazil na limity celého systému veřejné dopravy. Saturovala se kapacita dopravních cest i možností vozidlového parku, bylo dosaženo limitu personálních možností dopravců.

Situace v roce 2020 v souvislosti s prudkými změnami poptávky po cestování způsobenými tzv. koronavirovou krizí výrazně ovlivnila provoz veřejné dopravy. Vyhodnocení jejích následků zejména ve vztahu k ekonomické kondici společnosti a přijetí souvisejících opatření bude předmětem příštích let. Opatření navržená tímto Dopravním plánem z větší části vycházejí z kontinuity dané vývojem poptávky do roku 2020, nicméně část těchto opatření je již upravena s ohledem na provoz veřejné dopravy v Praze v tomto roce regulovaný na základě průběžného vyhodnocování využití spojů.

Systém regionální a městské hromadné dopravy stojí v roce 2020 rovněž před významnými výzvami, které lze popsat jako legislativně-technologické. Jedná se zejména o závazky v oblasti dekarbonizace dopravy (požadavky na zvýšení podílu čistých vozidel) a též v oblasti modernizace klíčových systémů železniční sítě (zabezpečovací zařízení, trakční napájecí soustava), které budou mít velký vliv na objednávku a provoz veřejné hromadné dopravy v následujících letech. Je otázkou, jestli se tyto projekty rozvíjené v dosavadním období konjunktury podaří termínově plnit i v následujícím období. Rozhodující je, že se jedná o cíle na jednu stranu velice potřebné pro zajištění udržitelného rozvoje společnosti a bezpečnosti dopravy, na druhou stranu jde o projekty velice komplexní s významným ekonomickým aspektem a budou patrně výzvou pro komunikační i administrativní schopnosti všech zapojených stran, tedy státní správy, samospráv, dopravců i výrobců techniky.

Dopravní plán hlavního města Prahy na roky 2021 až 2025



Regionální organizátor Pražské integrované dopravy

Rytířská 10, Praha 1

www.pid.cz

Zpracovaly:

- odbor městské dopravy ROPID – kapitoly 3.42 a 3.94 až 3.133
- odbor příměstské dopravy ROPID – kapitoly 3.2.1 a 3.4.18
- odbor ekonomiky ROPID – kapitoly 4 (kapitolu 4.2 ve spolupráci s odborem controllingu Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciová společnost), 5, 6, 7

Neoznačené fotografie jsou z archivu ROPID.

říjen 2024 – 2. aktualizace

