

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	21
3.3.3 Plánovaná dopravní opatření na železnici v roce 2022	24
3.3.4 Předběžná plánovaná dopravní opatření na železnici v letech 2023– 2025 (s výhledem 2025+)	25
3.4 Metro	29
3.4.1 Plánovaná dopravní opatření v provozu stávajících linek metra	29
3.4.2 Metro D	30
3.4.3 Bezbariérové zpřístupnění stanic, výměny pražců a eskalátorů a opravy stanic	31
3.5 Tramvaje	31
3.5.1 Plánovaná dopravní opatření v provozu tramvajů	31
3.5.2 Další rozvoj tramvajové sítě a linkového vedení	33
3.5.3 Rekonstrukce tramvajových tratí	34
3.5.4 Alternativní pohony v podmínkách pražské autobusové dopravy	35
3.6 Městské autobusy	36
3.6.1 Plánovaná dopravní opatření v provozu městských autobusů	37
3.7 Příměstské autobusy	40
3.7.1 Projektování a objednávka příměstských linek	41
3.8 Přívozy	49
3.9 Lanovky	49
3.10 Specializovaná přeprava osob se sníženou schopností pohybu	50
3.11 Zvláštní autobusové linky	50
3.12 Mikrobuses na objednání (s asistencí/s pomocí)	50
4. Předpokládaný rozsah poskytované kompenzace	52
4.1 Současný stav a východiska	53
4.2 Dopravní podnik hl. m. Prahy akciová společnost (DPP)	54
4.3 Autobusy PID – mimo autobusové linky DPP provozované v pásmu P	56
4.4 Železniční doprava	56
4.5 Přívozy	57
4.6 Souhrn plánovaných výkonů a kompenzací na území hl. m. Prahy do roku 2025	57
5. Časový harmonogram uzavírání smluv	59
5.1 Aktuální stav v oblasti smluvního zajištění dopravní obslužnosti v hl. m. Praze	60
5.2 Výhled do budoucna v oblasti smluvního zajištění dopravních výkonů	61
5.2.1 Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost – přímé zadání	61

5.2.2	Příměstské autobusové linky PID – uzavření smluv na základě nabídkových / zadávacích řízení	62
5.2.3	Ostatní přímá zadání ve veřejné autobusové dopravě	63
5.2.4	Smlouvy v železniční dopravě	64
6.	Maximální tarify pro cestující	66
6.1	Aktuální situace v oblasti tarifu veřejné dopravy v PID	67
6.2	Tarif na území Prahy – pásma P, 0, B – základní charakteristika	68
6.3	Možné změny Tarifu PID v letech 2021 až 2030	68
6.4	Navržené způsoby valorizace	69
6.4.1	Valorizace příjmů Pražské integrované dopravy	69
6.4.2	Předplatní jízdní doklady přenosné	70
6.4.3	Jízdní doklady pro jednotlivou jízdu, krátkodobé a SMS jízdenky	70
7.	Další údaje vztahující se k financování a nákladově efektivnímu zajišťování veřejných služeb v přepravě cestujících	71
7.1	Provoz veřejných služeb zajišťovaný vnitřním provozovatelem (DPP)	72
7.2	Autobusová doprava na území hl. m. Prahy (mimo DPP)	73
7.3	Železniční osobní doprava na území hl. m. Prahy	74
7.4	Přívozy v systému PID	74
8.	Závěr	75

Seznam použitých zkratek

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.

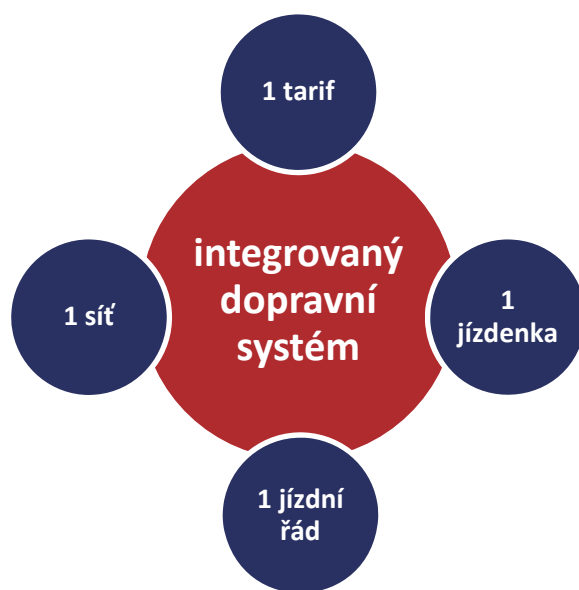
V roce 2015 se Středočeský kraj společně s hlavním městem Prahou rozhodly vytvořit společný integrovaný dopravní systém, jehož základem bude stávající systém PID. Byl nastaven harmonogram integrace oblastí Středočeského kraje, kde se do PID nově připojují buď dosud neintegrováné autobusové a vlakové 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

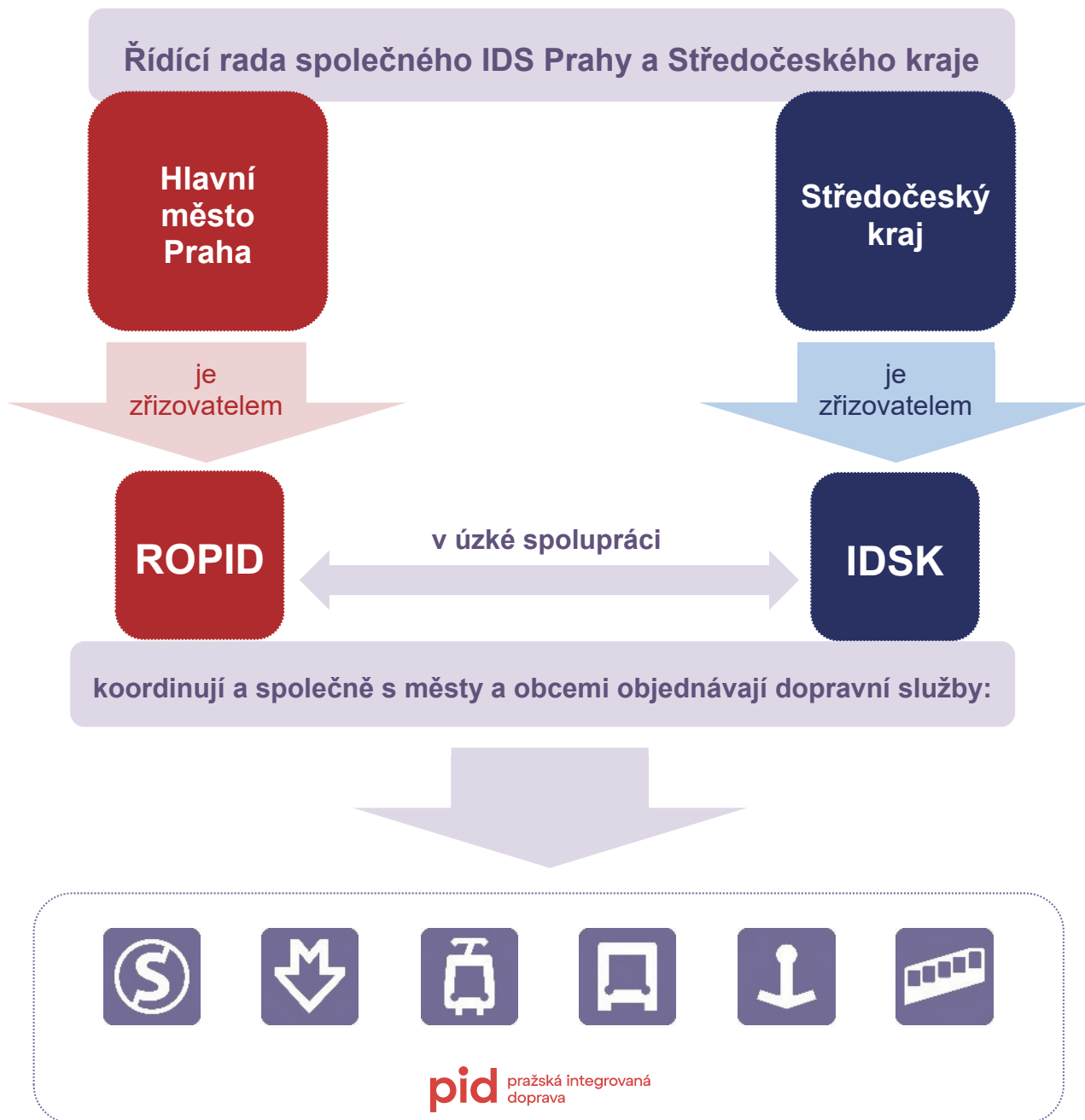
Na koordinaci společného integrovaného dopravního systému Prahy a Středočeského kraje se v úzké spolupráci podílejí dvě organizace:

- **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 soutěžené smlouvy, 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

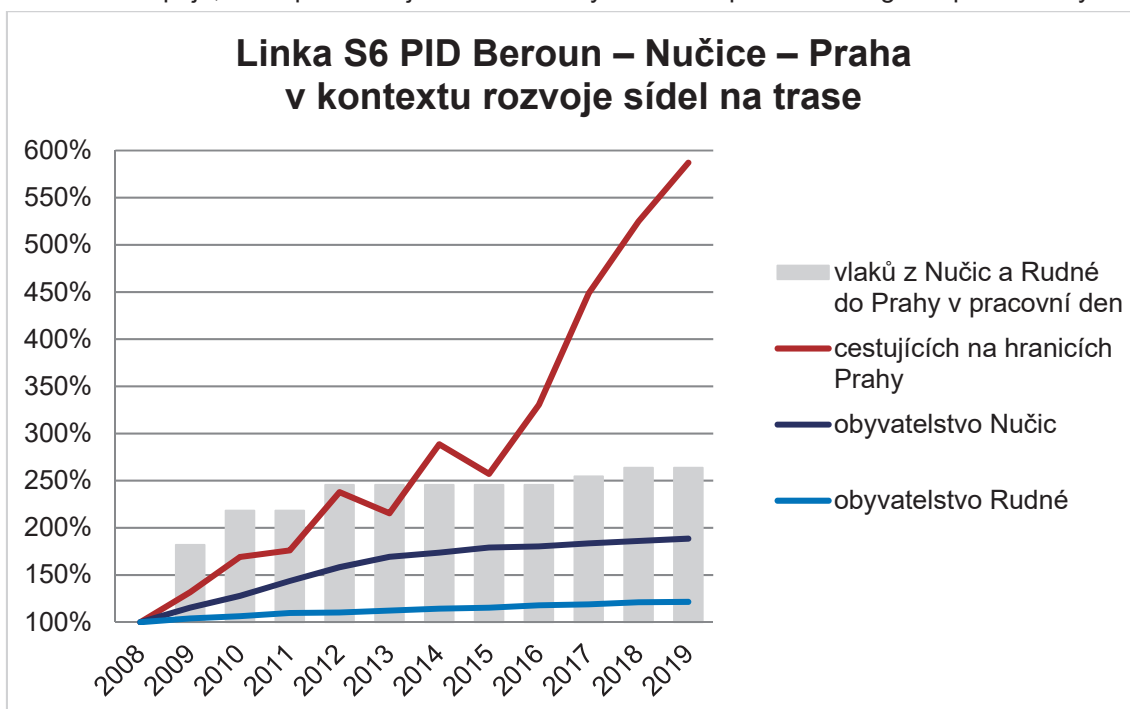
Následující odstavce shrnují základní přehled o tématech souvisejících s plánováním veřejné dopravy v Praze a částečně bilancují období platnosti předchozího Dopravního plánu hl. m. Prahy vytvořeného v roce 2018.

- **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

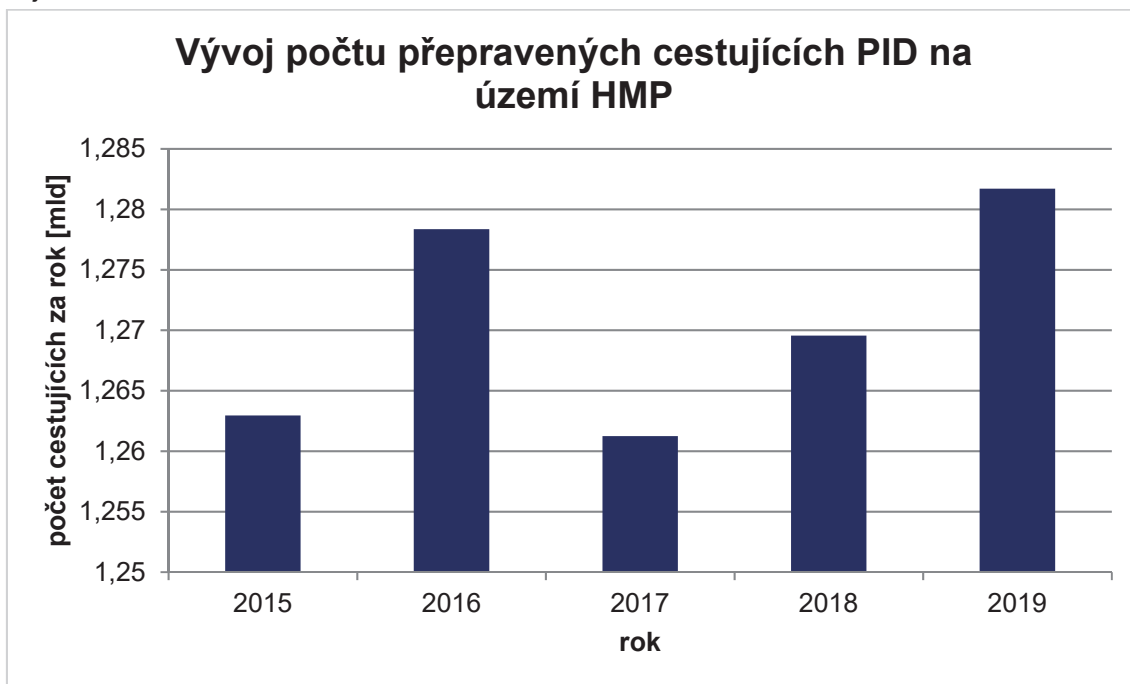
- **Trendy demografického vývoje pražské metropolitní oblasti** popsané v dokumentu „P+ Analýza“ z roku 2017 (zejména růst počtu obyvatel obcí v příměstských oblastech Prahy) lze již nyní pozorovat v reálném vývoji. Příklad vlakové linky S6 Beroun – Nučice – Rudná – Praha a kontext s rozvojem populace 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.

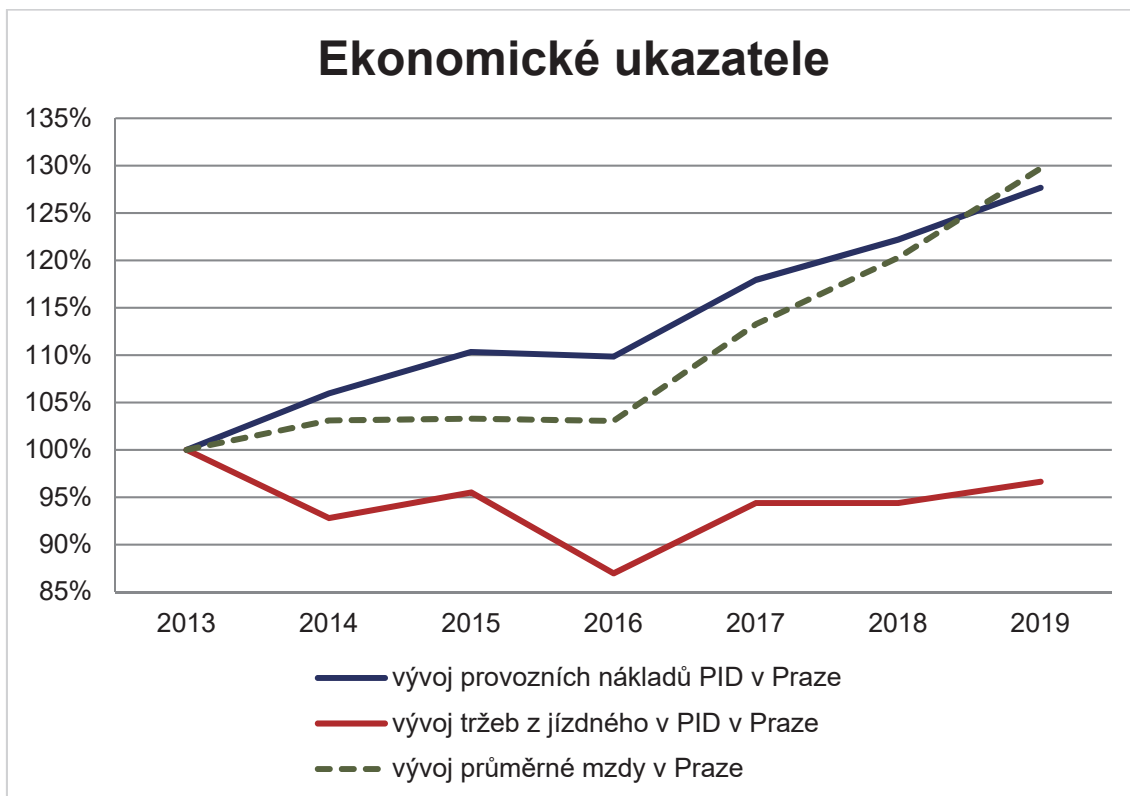
Zdroj dat: přepravní průzkumy PID (ČD) a ČSÚ

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

Páteřní tramvajové linky

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

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

Páteřní autobusové linky

V Praze se kromě páteřních tramvajových linek zavedl i segment páteřních autobusových linek (někdy označovaných i metrobusem), 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 často provozovány v kloubových vozech;
- na jejich trasách jsou přednostně realizována preferenční opatření.

3.2.2 Zásady koncepce infrastruktury

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

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

3.2.3 Standardy projektování dopravy

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

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 (vlaků)	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	140	15T
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 páteřní 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 bude probíhat 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 zpracováván 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 přeplňováním 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.

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. 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 vozů, 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 stárí 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 vytiženou trať č. 091 ve směru Kralupy nad Vltavou je sledována možnost pořízení nových jednopodlažních elektrických jednotek s kapacitou přibližně 240 míst (EMU 240), prověřována je možnost nasazení těchto vozidel i na linku spěšných vlaků R41 Praha – Kolín – Čáslav To by umožnilo přesun jednotek řady 471 z trati č. 091 na výkony na dalších vytižených tratích (zejména č. 231/232 po dokončení modernizace úseku Praha-Vysočany – Lysá nad Labem). 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 vozového parku v motorové trakci**. Jako hlavní příklad lze uvést linky S5 a R45 ve směru Kladno nebo S6 ve směru Nučice, 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 je uvažován nákup vozidel nezávislé trakce s kapacitou 120 míst, která do elektrizace tratí nahradí vozidla řady 814.

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
EMU 400	elektrická	cca 400	S1, S2+S22, S5, S7, S9, R45
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)
- S71 Praha-Radotín – Praha-Zahradní Město – Praha-Běchovice (– Praha-Běchovice střed)
- R41 Praha – Poříčany – Pečky – Kolín – Kutná Hora
- S1 Praha – Český Brod – Kolín
- S2 Praha – Lysá nad Labem – Kolín
- S22 Praha – Lysá nad Labem – Milovice
- S5 Praha – Kladno – Kladno-Ostrovec
- S7 (Český Brod –) Praha – Řevnice – Beroun
- S9 (Lysá nad Labem –) Praha – Strančice – Benešov u Prahy
- R45 Praha – Kladno – Kladno-Ostrovec
- 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

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

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 zařazena do kategorie I., tedy bude se jednat o vozidla nízkopodlažní, uzpůsobená pro přepravu imobilních cestujících, vybavená klimatizací a dalšími prvky, které jsou nedílnou součástí moderních kolejových vozidel.

S problematikou obnovy vozového 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:

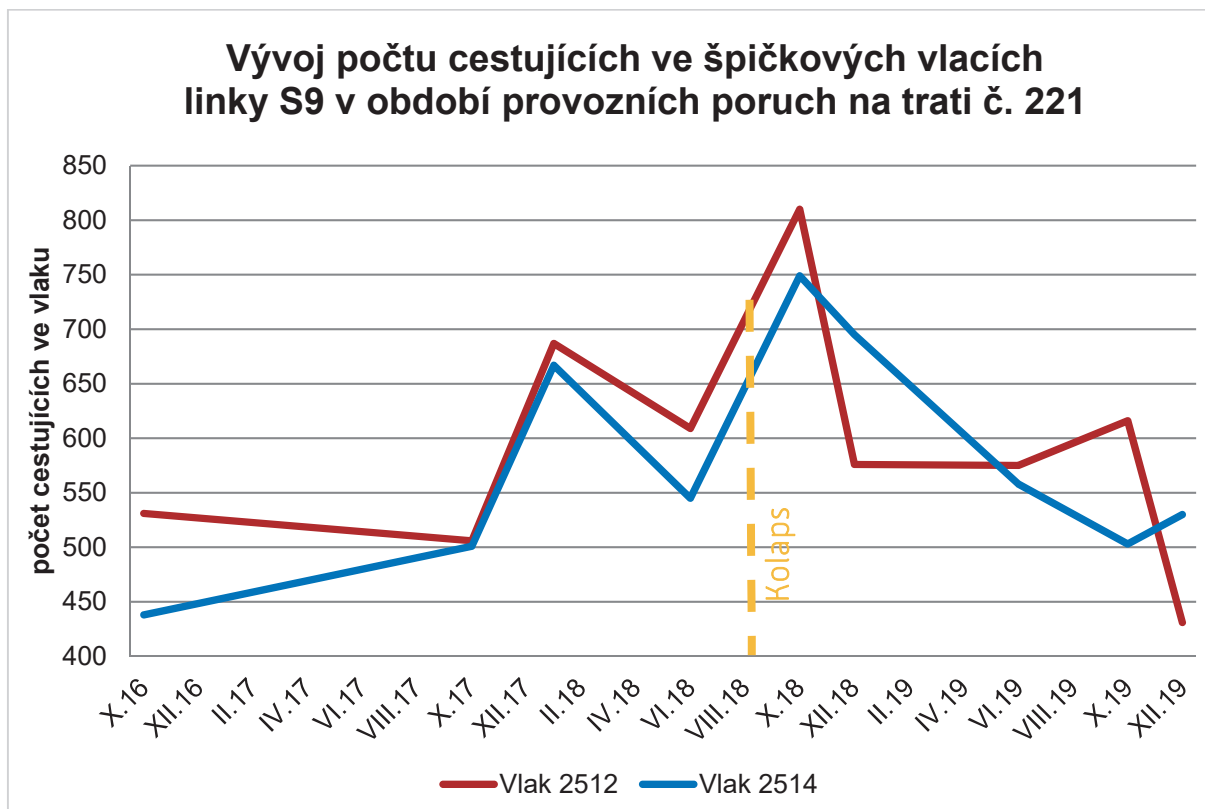
- není zřejmé, jakým způsobem bude zajištěno financování mobilní části ETCS (vybavení vozidel), resp. nových vozidel, která bude nutné v souvislosti se zahájením provozu ETCS pořídit nejen pro hlavní tratě vybavené systémem ETCS, ale také pro tratě do těchto tratí zaústěné;
- není zřejmé, zda v předpokládaných 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 plně 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 velký 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 nezpochybňuje, 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 předplatních jízdenek), vysoký cestovní komfort. Již v minulosti bylo prokázáno, že další zkracování intervalů či cestovních dob je cestujícími pozitivně reflektováno a tato opatření přispívají k dalšímu nárůstu počtu přepravených cestujících. Zvyšování atraktivity železniční dopravy však není omezeno pouze navyšováním rozsahu dopravy, svou roli hraje také nabízený komfort železničních vozidel a zapojení železnice do integrovaného dopravního systému. V následujících letech je však třeba počítat i s negativními vlivy na kvalitu dopravy plynoucí z rozsáhlé výlukové činnosti (v roce 2022 se týká především tratí č. 011 Praha – Kolín, č. 091 Praha – Kralupy nad Vltavou, 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 infrastrukturu, která měla pokaždé za následek zpoždění a operativní odříkání vlaků. Problémům na železnici v Praze se tehdy četně 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;
- nemožnost dosažení 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 2028.

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 nejdříve v roce 2030 (zavedení dílčího provozu do Prahy-Veleslavína je předběžně předpokládáno nejdříve v roce 2026).

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 nejdříve v roce 2030.

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;
- pro ideální zajištění provozu (bez časových ztrát vlaků osobní dopravy) nutné řešit bezproblémový souběžný provoz dálkové a regionální dopravy – již probíhá modernizace úseku Praha-Smíchov (mimo) – Černošice (mimo); dokončení předpokládáno v roce 2023), 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 2029.

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;
- pro zajištění bezproblémového souběžného provozu dálkové a regionální dopravy je nezbytný vznik čtyřkolejného úseku Praha-Zahradní Město – Praha-Vršovice včetně nových zastávek Praha-Zahradní Město a Praha-Eden; v roce 2022 probíhají dokončovací práce;
- 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);
- probíhají stavby Mstětice (mimo) – Praha-Vysočany (včetně), v úseku Lysá nad Labem – Čelákovice probíhají v roce 2022 dokončovací práce, v nejbližších letech bude zahájena stavba 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 trať 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 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. Rajská zahrada, Výtoň – budou realizovány při modernizaci trati);

- neexistence dalších zastávek s očekávanými vysokými obraty (např. Radotín sídliště, Třeboradice, Malešice / Depo Hostivař, Karlín;
- v nejbližších letech bude realizována zastávka Praha-Rajská Zahrada, 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 nejvytíženějších úsecích příměstské dopravy, by bylo velmi přínosné vybudování odlehčovacích tratí jako zárodků budoucích tratí VRT;
- nejdůležitější je vedení takových tratí ve směru Kolín a Benešov 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 spojuj 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), lze uvažovat 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 60/120 minut,
 - Linka R43 Praha – Mělník / Mladá Boleslav v intervalu až 120/- minut,
 - Linka R49 Praha – Benešov u Prahy v intervalu až 60/60minut;
- **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 víkendy);
- 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):

- zavedení spěšných vlaků:
 - Linka R40 Praha – Kolín – Pardubice v intervalu až 60/- minut – vhodné realizovat po navýšení kapacity tratě v úseku Praha – Kolín;
- 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).

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-Eden, Praha-Zahradní Město, Praha-Depo Hostivař, Praha-Jiráskova čtvrt, Praha-Jahodnice, Praha-Hostavice)*;
- **prodloužení linky S61 do Prahy-Smíchova** – lze realizovat po zkapacitnění úseku Praha-Vršovice – Praha-Smíchov;
- **prodloužení linky S61 do Prahy-Běchovic střed, resp. do Úval** – lze realizovat po příslušné úpravě úseku Praha-Běchovice – Úvaly;
- **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 Říčán** – 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. Zaokruhování 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 S1 v úseku Praha – Úvaly a linka S9 v úseku Praha – Říčany) na 10/15 min. – *v požadované kvalitě možné realizovat po vybudování odlehčovacích tratí Praha-Vršovice – Benešov u Prahy, resp. Praha-Běchovice – Poříčany včetně čtvrté koleje Praha-Libeň – Praha-Běchovice – 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 vlkm/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
R40	Zavedení spěšných vlaků Praha – Kolín (– Pardubice) ve špičce pracovního dne	60		60				Praha hl. n. – Úvaly hr. VUSC	126 403
R41	Zkrácení intervalu spěšných vlaků Praha – Kutná Hora	60	120	60	120	120	120	Praha hl. n. – Úvaly hr. VUSC	146 760
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 víkendy	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 víkendy		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

V září roku 2018 proběhlo na linkách metra B a C zkrácení základních víkendových intervalů ze 7,5 minuty na 6 minut (linka B) a 5 minut (linka C). Tato úprava přešla do trvalého stavu během celého kalendářního roku, s výjimkou letních prázdnin. Současně byl zkrácením intervalů v neděli a ve svátky v období od 10:00 do 12:30 řešen růst poptávky cestujících, zejména návštěvníků Prahy, v tomto období. Na všech linkách A, B i C došlo v této době ke zkrácení intervalů z 10 minut na 7,5 minuty.

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 při mimořádných situacích. Vzhledem k tomu, že na podzim 2020 proběhla druhá vlna epidemie COVID-19

a v roce 2021 se situace opakovala, byly nové „poloprázdninové“ jízdní řády aplikovány i v dalších obdobích. 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	300 s	300 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 promítne i do trvalé podoby provozu. S ohledem na nižší počet návštěvníků Prahy a zásadní omezení večerního i nočního života, jehož úplný návrat do původního rozsahu se očekává **nejdříve v roce 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 je zavedeno na neurčito, nicméně je předpokladem, že s opětovným růstem počtu večerních cestujících bude nejdříve ve druhé polovině roku 2023 interval v období 21:00 až 22:15 navrácen na 7,5 minuty.

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 **již 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.

Pokud jde o základní intervaly na jednotlivých linkách metra, v období do roku 2025 se nepředpokládají zásadní změny. Po dokončení instalace nového zabezpečovacího zařízení LZA na všechny soupravy linky B (pevná část již na lince B instalována je) se pouze předpokládá přesun několika vlakových souprav z linky A na linku B. Tím bude umožněno zkrácení intervalu na lince B v ranní špičce ze 140 na 120 sekund. S ohledem na průchod linky B centrem města a v okolí rozvíjejících se obytných, obchodních i kancelářských lokalit (např. Karlín, Anděl) bude současně realizováno na lince B 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.

Po dokončení výstavby nové stanice metra Depo Zličín, která může být v provozu již v letech 2023 či 2024, 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). U nové stanice metra vyrostou malý autobusový terminál a parkoviště P+R pro cca 600 vozidel. V rámci stavby nové stanice dojde také 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 by měla být zahájena plnohodnotná stavba tohoto projektu.**

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 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. Schválený plán investic DPP, a. s. aktuálně dále v nejbližším období počítá s výstavbou bezbariérového zpřístupnění stanic metra Jiřího z Poděbrad a Českomoravská.

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 a u některých, Radlická, Jinonice, Křížkova a Malostranská, již byla zahájena projektová příprava.

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. Významná rekonstrukce celé stanice doprovázená výměnou eskalátorů a výstavbou výtahů bude probíhat v letech **2022 až 2024** ve stanici Jiřího z Poděbrad na lince A.

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 **2021** bylo z tohoto počtu vyměněno necelých **8 000** pražců, tedy **necelé** dvě třetiny ještě výměna čeká. 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 9 let. Uzavřené úseky budou vždy 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 umístěvaných betonových mají dřevěné pražce v metru v suchu i ve vlhkosti tendenci ztrácet své vlastnosti, což by časem mohlo vést k uvolnění upevňovadel kolejnic. A to je věc, která je v metru zcela nepřijatelná. Proto výměna pražců probíhá postupně s mnohaletým předstihem.

Poslední akcí, která v následujícím období zásadně ovlivní provoz metra, je připravovaná rekonstrukce stropní desky stanice metra Florenc (linky C a jejího vestibulu). Ta bude probíhat po dobu cca tří let, přičemž se předpokládá, že bude nutné během několika desítek víkendů opakovaně přerušovat provoz na lince C metra v její centrální části.

3.5 Tramvaje

3.5.1 Plánovaná dopravní opatření v provozu tramvají

Trasy tramvajových linek jsou od roku 2016 stabilizované. Do doby otevření nové tramvajové tratě či obratiště tak nejsou změny ve vedení linek v dalším období plánované.

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 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 při mimořádných situacích. Tyto jízdní řády platily do prázdnin a pak s ohledem na druhou **a další vlny epidemie i v dalších obdobích let 2020 a 2021**. 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, 18, 19, 20, 25, 26	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, 17, 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	10 min
	odpolední špička	8 min	10 min	10 min
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 očekává **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 je zavedeno na neurčito, nicméně je předpokladem, že s opětovným růstem počtu večerních cestujících bude nejdříve ve druhé polovině roku 2023 interval v období 21:00 až 22:15 navrácen na 15 (7,5) minuty.**

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.

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 byly 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 s ohledem na nasazení souprav linka 91 by linka v návrhu pokračovala přes zastávky Jana Masaryka, Koh-i-noor a 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 linka 90 může 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 Nádraží Strašnice (nově Staré Strašnice).

S cílem posílit noční dopravu v oblasti Holešovic, jsou 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 Vínohradské ulici a po horní části Václavského náměstí).

Nejméně **do května 2022** nebude v provozu nostalgická tramvajová linka 23. Předpokladem je, že od **května 2022** bude v provozu v omezeném celotýdenním intervalu 30 minut **a přinejmenším dočasně i s nasazením sólo vozů.**

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).

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 – Lehovce. 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.

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 tratí se v posledním období výrazněji přiblížily k realizaci a v období **2022–2026** tak bude s velkou pravděpodobností zprovozněno několik významných tramvajových tratí.

Pro každou tramvajovou trať je již zpracován i návrh obsluhy konkrétními linkami, včetně parametrů provozu, z nichž je možné odvodit nároky na rozpočet hl. m. Prahy, řidiče i vozový park.

Do roku 2026 lze předpokládat zprovoznění následujících nových úseků tramvajových tratí:

- tramvajová trať Levského (Sídliště Modřany) – Libuš,
- tramvajové obratiště Depo Hostivař,
- tramvajová trať Vinohradská – Václavské náměstí,
- tramvajová trať Sídliště Barrandov – Holyně (dočasně úvratí) – Slivenec,
- tramvajová trať Divoká Šárka – Dědina.

S ohledem na postup přípravy a povolovací procesy je možné do roku **2026** s určitou mírou pravděpodobnosti předpokládat i realizaci TT Malovanka – Strahov, TT na Dvoreckém mostě, TT Libuš – Nové Dvory, či TT v úseku Kobylisy – Zdiby (přesah do Středočeského kraje). Dopravní opatření pro tyto stavby budou rozpracována v dalších aktualizacích Dopravního plánu hl. m. Prahy, případně v jeho přílohách.

Mezi další projekty, u nichž se předpokládá realizace spíše těsně po roce 2025, patří TT Vinohradské hřbitovy – Sídliště Malešice, tramvajové obratiště Trojská a TT Vinohradská – Hlavní nádraží. Tratě, které jsou plánovány k výstavbě výrazněji po horizontu roku **2026**, jsou dále připravovány s podrobnostmi v dokumentu Rozvoj linek PID v Praze 2021–2030.

Tramvajová trať Levského (Sídliště Modřany) – Libuš

Výstavba prodloužení této tramvajové tratě začne na počátku roku 2022. Oproti původním předpokladům bude na konečné zastávce Libuš k dispozici plnohodnotná tramvajová smyčka, takže na prodloužené polovině spojují linky 17 bude možné nadále provozovat jakoukoli soupravu z vozového parku, nikoli jen obousměrné tramvaje.

Po zprovoznění linky metra D bude tramvajová trať z Libuše prodloužena až do blokové smyčky u stanice metra Nové Dvory.

Tramvajové obratiště Depo Hostivař

Výstavba tramvajového obratiště Depo Hostivař má za cíl zlepšit přestupní vazby mezi tramvajovou dopravou a metrem a výhledově mezi tramvajovou dopravou a železniční zastávkou Praha-Depo Hostivař. Pokud by došlo k nucenému ukončení možnosti provozovat obratiště Černokostelecká, bude nové obratiště u Depa Hostivař jeho náhradou.

Stavba obratiště Depo Hostivař proběhne v předstihu před dalšími návaznými infrastrukturními stavbami (TT do Štěrbohol, železniční zastávka Depo Hostivař), bude však realizována již v podobě, která s novými projekty počítá. Nové projekty pak výrazně zvýší využití nového tramvajového obratiště. Po realizaci obratiště Depo Hostivař je v určitém okamžiku předpokládáno prodloužení trasy tramvajové linky 7 o úsek Černokostelecká – Depo Hostivař. Toto prodloužení usnadní zpětné cesty od metra Depo Hostivař (výhledově od železniční zastávky) do prostoru Nových Strašnic.

Novým obratištěm by měla dle aktuálních předpokladů projíždět i tramvajová linka, která nyní projíždí okolo Depa Hostivař směrem do obratiště Ústřední díly DP. Cílem tohoto zajíždění je zkrátit délku přestupu mezi metrem (výhledově železnici) a tramvajovou dopravou i ve směru Ústřední dílny DP (výhledově Štěrboholy).

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.

Tramvajová trať Sídliště Barrandov – Holyně (dočasně na úvrat') – Sliveneč

Jelikož jsou aktuálně na barrandovské trati vzájemně intervalově proloženy samostatně spoje linek 4 a 5 a samostatně 12 a 20, lze obsluhu prodlouženého úseku zajistit pouze jednou dvojicí těchto linek. Prodloužení linek v kombinaci např. 5 a 12 (nebo 4 a 20) možné není, protože by ve Slivenci nebylo možné zajistit ani ve špičkách pravidelný interval (místo intervalu 4 minuty by zde musel být ráno střídatý interval 2 minuty a pak 6 minut). Pro začátek provozu na novém úseku je proto navrženo prodloužení linek 4 a 5. Na novém úseku není z důvodu překročení nočních hlukových limitů počítáno s provozem tramvajové linky 94, která bude nadále ukončena v obratišti Sídliště Barrandov.

První etapa stavby na úvrat' do Holyně bude zprovozněna již na jaře roku 2022 a v bezvýlukovém stavu bude obsluhována tramvajovou linkou číslo 5, na níž budou nasazovány obousměrné tramvaje.

Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědina

Prodloužení tramvajové trati z Divoké Šárky do oblasti sídliště Na Dědině je připravováno již od 80. let minulého století. Tramvajová trať nabídne obyvatelům sídliště Na Dědině přímé spojení s Dejvicemi, Strossmayerovo náměstím, Malou Stranou i s centrem města. Zároveň z důvodu silných kongescí automobilové dopravy může mírně zrychlit spojení k nejbližší stanici metra Nádraží Veleslavín. Z hlediska nabídky spojů poskytne oproti autobusům více jak dvojnásobnou kapacitu, která bude ve výhledu využita pro plánovaný rozvoj blízkého rozvojového území Staré Ruzyně.

Základem dopravního opatření je prodloužení stávajících tramvajových linek 20 a 26, přičemž na samotném sídlišti Na Dědině zůstanou zachována důležitá přímá autobusová spojení ve směru na Petřiny a dále na Prahu 5 (linka 191) a zároveň přímá spojení do Řep a Stodůlek (linka 225). Na novém úseku není s ohledem na snížení hlukové zátěže v nočních hodinách počítáno s provozem noční tramvajové linky 91, která bude nadále ukončena v obratišti Divoká Šárka.

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 2022). V roce 2020 proběhly významná přeložka tramvajové tratě v Nádražní ulici, oprava trati na Barrandov a kompletní rekonstrukce tratě ve Starostrašnické ulici a ulici V Olšínách.

V období do roku 2025 budou probíhat především rekonstrukce mostních objektů na tramvajové síti. Nejpozději v roce 2022 začne cca patnáctiměsíční rekonstrukce tramvajového mostu mezi Palmovkou a Krejčírkem, kterou doprovodí modernizace přílehlých úseků tratě mezi Ohradou a Palmovkou.

Do roku 2025 proběhnou rovněž rekonstrukce Libeňského mostu a Hlávkova mostu. Při rekonstrukci Libeňského mostu budou na Holešovické straně podle provozních možností na dvojitěm kolejovém přejezdu ukončeny jedna či dvě tramvajové linky, tramvajová linka 25 uzavřený most objede po výlukové trase přes Karlín. Při uzavírce Hlávkova mostu je předpokládán odklon tramvajové linky 14 přes Štefáníkův most.

V oblasti zásadních rekonstrukcí tramvajových tratí jsou připravovány úseky v Seifertově ulici (Hlavní nádraží – Olšanské náměstí), v ulici Jana Želivského (Ohrada – Želivského), v ulici Dukelských hrdinů (Výstaviště Holešovice

– Strossmayerovo náměstí), na nábřeží Edvarda Beneše (Čechův most – Letenský tunel) a na Bubenském nábřeží (Vltavská – Komunardů).

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

3.5.4 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 elektrifikace těchto autobusových linek:**

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

Ve 2. a 3. etapě (po roce 2025) by následně mělo dojít k elektrifikaci linek 142+225, 136+150, 201, 112, 149, 174 a 184.

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

Na základě Usnesení Rady hl. m. Prahy ze dne 14. září 2020 byl rovněž schválen návrh elektrifikace autobusové linky 134 (Podolská vodárna – Dvorce) formou čtyřpólového nabíjení. **Zatímco na linkách 112, 131, 136, 137, 142, 149, 150, 174, 176, 184, 191, 201 a 225 by měla být provozována drážní vozidla, na lince 134 půjde o vozidla silniční.**

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**).

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.

Většina dopravních podniků v ČR potvrzuje, že samostatnou číselnou řadou pro trolejbusy dosahuje vyššího přesvědčení komunálních politiků a veřejnosti o potřebě nutných investic do rozvoje trolejbusových tratí a vozového parku. Proto i Praha s rozvojem dynamicky nabíjených elektrobusů zvažuje tyto linky číslovat samostatnou řadou, což potvrdila schválenou Konceptí alternativních paliv v DPP z 18. února 2020.

Nově elektrifikované linky ponesou v souladu se systémem číslování tato značení:

Do roku 2025

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

Po roce 2025

- 55 (142+225) Sídliště Na Dědině – Velká Ohrada – Nové Butovice
- 57 (136+150) Sídliště Čakovice – Slavia – Na Beránku
- 61 (201) Nádraží Holešovice – Černý Most
- 62 (112) Nádraží Holešovice – ZOO – Podhoří
- 64 (174) Nádraží Řeporyje – Vypich
- 66 (184) Vypich – Velká Ohrada
- 69 (149) Stadion Strahov – Bavorská – Třebonice

Po roce 2030

Linky 54, 60, 63, 65, 67, 68 a 70 jsou vyhrazeny pro další rozvoj v oblasti Košíř, Pankráce a východní části Prahy.

3.6 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 Žlíbku. 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 VINOŘE 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). Tyto jízdní řády platily do prázdnin a pak s **ohledem na druhou a další vlny epidemie i několikrát později**. 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 očekává **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 je zavedeno na neurčito, nicméně je předpokladem, že s opětovným růstem počtu večerních cestujících bude nejdříve ve druhé polovině roku 2023 interval v období 21:00 až 22:30 navrácen na 15 (30) minut.**

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.

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 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 zřízena novou linkou 235 trvalá obsluha areálu Nemocnice Bohnice.

3.6.1 Plánovaná dopravní opatření v provozu městských autobusů

Nová obsluha lokality Malý Háj autobusovou dopravou

Předmětem opatření je zřízení nové autobusové linky 173 zajišťující obsluhu nového sídlištního celku Malý Háj jihovýchodně od Štěrbohol a současně posilující spojení ze severní části Kutnohorské ulice směrem k metru A Depo Hostivař. Provoz linky 173 bude zajištěn v parametrech standardní autobusové linky, tedy s intervaly 12 a 15 minut ve špičkách a 30 minut kolem poledne či o víkendu. Podmínkou zřízení linky je stavební zajištění obrátových možností v prostoru hlavní komunikace procházející novou zástavbou Malého Háje.

Noční provoz autobusových linek

Díličí úpravy v nočním provozu autobusů souvisí s potřebným posílením noční obsluhy oblasti Zličína a Jihozápadního Města. Prodloužení linky 908 z Jinonic až na Sídliště Řepy by mělo zajistit významnou posilu linky 904 a současně posílit noční obsluhu ve Zličíně.

U autobusové dopravy, pátečních linek 904, 905, 910 a 911, již došlo k návratu zpět na základní interval 30 minut. Pokud o víkendových nocích poroste v konkrétním úseku v dalších letech poptávka po nočních spojích, je navrženo její řešení vloženými spoji. Např. linka 911 může být ve směru na jih posílána vloženými spoji v úseku Hlavní nádraží – Sídliště Petrovice, které budou v provozu pouze o víkendových nocích a pouze ve směru z centra města.

Nasazení kloubových autobusů na linku 225 a nová obsluha Nových Vokovic

Na linku 225 v trase Velká Ohrada – Luka – Stodůlky – Slánská – Nádraží Ruzyně – Sídliště Na Dědině – Nádraží Veveslavín je s cílem zvýšit nabízenou kapacitu navrženo nasazení kloubových autobusů. Z důvodu neprůjezdnosti kloubových autobusů oblastí Nových Vokovic je v této lokalitě navržena jejich náhrada midibusovou linkou 116, která může být z Jenerálky nově trasována ulicí Na Krutci, dále do obratiště Nádraží Veveslavín a zpět do konečné zastávky Nové Vokovice. Podmínkou možnosti trasování linky 116 do Nových Vokovic **byla již dokončená** realizace kruhového objezdu na křižovatce ulic Horoměřická a Nebušická.

Obsluha nové stanice metra Depo Zličín autobusovými linkami

V souvislosti se zprovozněním nové stanice metra 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 obratiště Na Drahách a Nádraží Zbraslav

Po dostavbě nového obratiště Na Drahách je navrženo prodloužení všech spojů linky 165 provozovaných v úseku Obchodní náměstí – Sídliště Zbraslav do tohoto obratiště. Tím se trasa linky 165 více přiblíží lokalitě Baně a její spoje vhodněji doplní nabídku spojů linky 129.

Aby bylo obnoveno přímé spojení mezi Obchodním náměstím a Radotínem, je navrženo prodloužení všech spojů linky 246 o úsek Zbraslavské náměstí – Obchodní náměstí. V kontextu prodloužení spojů linky 246 bude polovina spojů linky 165 ve směru od Hájů ukončena již na Obchodním náměstí.

Obratiště Na Drahách je plánováno v podobě pro kloubové autobusy, protože po dostavbě tramvajové trati v úseku Sídliště Modřany – Libuš dojde ke zkrácení linky 165 pouze do trasy Háje – Sídliště Libuš. Mezi Libuší a Obchodním náměstím nahradí linku 165 tramvajové spoje a v úseku Obchodní náměstí – Sídliště Zbraslav (Na Drahách) bude linka 165 nahrazena každým druhým spojením linky 139, na niž jsou nasazovány kloubové autobusy.

MČ Praha-Zbraslav připravuje realizaci obratiště 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 Velkotržnici Lipence a k lávce přes řeku Berounku směřující přímo do středu Radotína.

TT Levského (Sídliště Modřany) – Libuš, zkrácení linky 165 a nové obratiště Komořany

S prodloužením tramvajové trati do Libuše je navrženo z důvodu minimalizace souběhu kolejové a nekolejové dopravy zkrácení autobusové linky 165 do trasy Háje – Sídliště Libuš. V úseku Libuš – Obchodní náměstí nahradí provoz linky 165 tramvajové spoje. V úseku Obchodní náměstí – Na Drahách bude linka 165 nahrazena polovinou prodloužených spojů linky 139.

Cca v podobném časovém horizontu se dále předpokládá zprovoznění nového autobusového obratiště Šabatka na okraji Komořan, kam by měly být prodlouženy autobusové spoje doposud končící v současném obratišti Komořany (polovina spojů linky 139). Současná zastávka Komořany bude přejmenována na Kyslíková a nová konečná Na Šabatce by měla nést jméno Komořany.

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 ve špičkách navržen ke zkrácení z 10 na 7,5 minuty. Spoje linek 146 a 155 přijíždějící od Polikliniky Malešice a z Mezitraťové 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 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 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 odstavu 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 odstavu autobusů, proto je dopravní opatření v autobusové dopravě již v předstihu koncipováno bez výhledového ukončení autobusových linek v této lokalitě.

Nové spojení Barrandova a Slivence s Velkou Chuchlí

V souvislosti s prodloužením TT na Sliveneč je návazným posuzovaným záměrem úprava a prodloužení trasy midibusové linky 230, která kromě změny obsluhy oblasti Holyně může výhledově propojit oblast Barrandova nejen s Holyní a Slivencem ale také s železniční zastávkou Praha-Velká Chuchle. Zavedení provozu této linky je doporučeno až v okamžiku realizace mimoúrovňového křížení s železniční tratí 171 v Chuchli. Výstavba přemostění / podjezdu železniční tratě náhradou za současný přejezd umožní zvýšit pravidelnost autobusových spojů a současně usnadní možnosti přestupu mezi autobusy a vlaky.

Mezi Chaplinovým náměstím a Filmovými ateliéry nahradí v návrhu odkloněnou linku 230 prodloužené spoje linky 130.

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.

TT Divoká Šárka – Dědina a řešení návazné obsluhy autobusy

Základem dopravního opatření je prodloužení stávajících tramvajových linek 20 a 26, přičemž na samotném sídlišti Na Dědině zůstanou zachována důležitá přímá autobusová spojení ve směru na Petřiny a dále na Prahu 5 (linka 191) a zároveň přímá spojení do Řep a Stodůlek (linka 225). Pro zachování spojení v dnešní trase 225 je podmínkou vybudování možnosti obratu v zastávce Sídliště Na Dědině směrem od Řep.

Návazná autobusová obsluha lanové dráhy Nádraží Podbaba – Bohnice (Krakov)

Kvůli zřízení návaznosti na lanovou dráhu co největším počtem autobusových spojů z oblasti Bohnic, je navrženo obousměrné zajištění spojů linek 177 a 202 do zastávky Bohnice. Všechny spoje autobusové linky 102 jsou ve směru od Šimůnkovy a Kobylis ukončeny v zastávce Sídliště Bohnice. Obsluhu Zámek a Starých Bohnic ve vazbě na páteří autobusové linky i lanovou dráhu zajistí v návrhu midibusová linka 236. Tato linka rovněž zajistí přímé propojení lanové dráhy se zastávkou Podhajská pole, přičemž nadále bude zajiždět do areálu Nemocnice Bohnice.

Jelikož je očekáván přesun části cestujících z úseku Bohnice – Kobylisy směrem k lanové dráze, je v návrhu mírně omezen interval autobusové linky 200.

Spojení mezi Krakovem a Podhořím již nebude nutné zajišťovat autobusovou linkou 236, nahradí jej lanová dráha. S ohledem na očekávané snížení zatížení linky 112 od Nádraží Holešovice na ní bude ve směru do Podhoří postačovat provoz standardních autobusů.

Autobusová linka AE

Provoz autobusové linky AE byl v letech 2020 a 2021 dlouhodobě přerušeno. V omezeném režimu v celodenním intervalu 30 minut linka opět zahájila provoz 1. července 2021. Až postupně s opětovným růstem cestovního ruchu se počítá s případným zkrácením intervalu (na 20 či 15 minut). 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).

3.7 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. Dne 13. 12. 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 – Zdice. 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 oblasti 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. Zbývající integrace autobusové dopravy bude ve Středočeském kraji dokončena během první poloviny roku 2022. Ve spolupráci s IDSK je průběžně aktualizován harmonogram plánované integrace.

Harmonogram integrace autobusové dopravy (stav k 02/2022):

Termín	Lokalita	Popis
1. 4. 2022	Benešovsko IV	Sázavsko
1. 4. 2022	Benešovsko V	Vlašimsko
12. 6. 2022	Příbramsko IV	Březnicko, Krásnohorsk
12. 6. 2022	Kutnohorsko II	Čáslavsko

Pozn.: Konečné termíny se budou odvíjet od projednání s dotčenými obcemi.

Z výčtu lokalit připravované integrace jsou důležité oblasti s dopadem na území hl. m. Prahy (v harmonogramu **tučně zvýrazněny**), a to zejména z důvodu spolufinancování provozu ze strany hl. m. Prahy (HMP financuje dopravní

výkony na svém území), dále v souvislosti s případnou úpravou dopravní obslužnosti v konkrétní lokalitě a místem ukončení linek.

Výše uvedený časový harmonogram je pouze pracovním návrhem dle původních předpokladů. Termíny skutečné realizace budou závislé na výsledcích jednání s jednotlivými městy a obcemi v dané integrované oblasti, ekonomických možnostech objednatelů a na technickoprovozních možnostech příslušných dopravců. Jednotlivé projekty budou termínově postupně upřesněny.

V rámci přípravy a realizace integrace výše uvedených projektů jsou pro hl. m. Prahu významné oblasti, které zahrnují vedení autobusových linek do Prahy. V rámci integrace oblastí Benešovsko IV a V se připravuje zavedení nové linky PID 406 Praha – Vlašim – Pelhřimov a úprava stávajících linek 401 a 402, které jsou do Prahy vedeny po dálnici D1 a ukončeny v terminálu Roztyly. V souvislosti s integrací oblasti Příbramska IV se uvažuje s rozšířením, resp. posílením provozu stávající linky PID 392 a zavedením nové linky PID 407 Praha – Milín – Písek do oblasti Smíchovského nádraží.

V letech 2022-2025 pravděpodobně dojde 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 (stanice metra Depo Zličín, 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.

3.7.1 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.

Horoměřice, Roztoky u Prahy

Hlavní spádové oblasti:	Praha, Tuchoměřice, Horoměřice, Roztoky, Velké Přílepy
Hlavní přepravní relace:	Praha – Roztoky – Velké Přílepy Praha – Velké Přílepy – Holubice
Dopravci provozující linky v dané oblasti:	ČSAD MHD Kladno a. s. Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost About Me s. r. o.
Linky PID vedené do Prahy:	312, 316, 319, 340, 350, 355, 356, 359, 409, 954, 955

Celá oblast je dlouhodobě integrována a stabilizována. K rozvoji integrace v oblasti došlo při integraci Kladenska v roce 2017 relací Praha – Okoř – Kladno (linka 622).

Kapacitní problémy jsou sledovány na lince 316 zejména v ranní špičce ve směru do Prahy. V závislosti na rekonstrukci stávajících zastávek je zvažováno nasazení kapacitnějších vozidel.

Na základě požadavku obcí došlo v roce 2021 ke zřízení nové linky PID 409 (Praha, Suchdolské náměstí – Velké Přílepy) za účelem zavedení přímého spojení mezi Velkými Přílepy a MČ Praha-Suchdol. Důvodem bylo zlepšení dostupnosti pro studenty a pracovníky ČZU.

Odolena Voda, Brandýs nad Labem-Stará Boleslav

Hlavní spádové oblasti:	Praha, Odolena Voda, Neratovice, Brandýs n. L.-St. Boleslav, Úvaly
Hlavní přepravní relace:	Praha – Klecany Praha – Odolena Voda Praha – Kralupy nad Vltavou Praha – Brandýs nad Labem Mělník – Neratovice – Brandýs nad Labem – Čelákovice – Úvaly Praha – Kostelec nad Černými lesy
Dopravci provozující linky v dané oblasti:	ČSAD Střední Čechy, a. s. ARRIVA CITY s. r. o. Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost About Me s. r. o.
Linky PID vedené do Prahy:	302, 346, 351, 367, 370, 371, 372, 373, 374, 375, 376, 377, 378, 379, 396, 953, 958

Integrace oblasti byla dokončena v roce 2015 zaintegrováním linek Praha – Neratovice – Mělník, při které proběhla reorganizace provozu v oblasti Neratovic a Kostelce nad Labem. Zaintegrovány byly linky 416 (později přečíslována na 656), 418 (později přečíslována na 658), 476, 479 a 671. V letech 2015–2019 byly prováděny pouze drobné

změny v návaznosti na integrace v přilehlých oblastech. Současně také docházelo k posilování provozu na jednotlivých linkách v závislosti na růstu přepravní poptávky. V návaznosti na integraci Mladoboleslava došlo k optimalizaci přeshraničních linek (změny realizovány v úseku mimo tuto oblast).

Z hlediska vedení je pro linky v této oblasti problematické zejména vysoké zatížení silnic II/608 a II/243 vlivem IAD, které způsobuje nepravidelnosti na všech linkách přijíždějících do Prahy. Problematickým úsekem je i úsek Veleň – Praha na lince 377, která trpí nepravidelnostmi až na území Prahy. Na hranici kapacity jsou linky 371 a 374 v úseku Klecany – Praha, linky 370, 372 a 373 v úseku Odolena Voda – Praha či Linka 368 v úseku Bašť – Líbeznice – Praha.

V rámci připravovaných změn na linkách v letech 2022-2025 se předpokládá posílení provozu na přetížených linkách dle výsledků přepravních průzkumů, rozšíření provozu kloubových autobusů v oblasti Brandýsa nad Labem, optimalizace oblasti Odolena Voda, nasazení kloubových autobusů na lince 371 do oblasti Klecan (bude vyžadovat stavební úpravy), výhledové nasazení kloubových autobusů na linku 370 (bude rovněž vyžadovat stavební úpravy), optimalizace výkonů v souvislosti s výstavbou a zprovozněním tramvajové linky do Zdib a přípravou zavedení trolejbusových (elektrobusových) linek do Brandýsa nad Labem případně i do Kostelce nad Labem.

Mělnicko

Hlavní spádové oblasti:	Praha, Mělník, Kralupy nad Vltavou, Neratovice, Mšeno
Hlavní přepravní relace:	Štětí – Mělník – Praha Dubá – Mělník – Praha Roudnice nad Labem – Mělník – Ml. Boleslav Mělník – Neratovice Mělník – Kralupy nad Vltavou Neratovice – Praha
Dopravci provozující linky v dané oblasti:	ČSAD Střední Čechy, a. s. Kokořínský SOK s. r. o. ČSAD Česká Lípa a. s. ARRIVA CITY s. r. o.
Linky PID vedené do Prahy:	348, 349, 368, 369, 400, 410

V roce 2015 proběhla I. etapa integrace v oblasti, kdy byly integrovány především linky Mělník – Praha a Neratovice – Praha. Následovaly II. etapa (Kralupy nad Vltavou – Mělník 2016), III. etapa (Roudnicko 2017) a IV. etapa (Mělník – Mladá Boleslav, Byšicko, 2017). V letech 2015-2019 byly do systému PID zintegrovány linky 349, 369, 464, 466, 467, 468, 474, 475, 496, 668 a 747 včetně spolupráce s Ústeckým krajem (Roudnicko). Poslední V. etapa (Kokořínsko) proběhla v srpnu 2020, čímž byla dokončena integrace okresu Mělník. V roce 2021 byly zintegrovány mezikrajské linky 400 Praha – Mělník – Dubá – Česká Lípa – Nový Bor a 410 Praha – Mělník – Dubá – Doksy – Jablonné v Podještědí. Především I. etapa přinesla výrazné zvýšení poptávky v daných relacích z/do Prahy. Kapacitní problémy řešeny nasazením kapacitnějších vozidel. Linka 348 Neratovice – Praha je od roku 2019 plně obsluhována kloubovými vozy. Na linkách 349 a 369 je smíšený provoz standardních, třínápravových a kloubových vozů.

Z kapacitního hlediska je dlouhodobě přetížená linka 369 (neplatí od začátku koronavirové krize), na níž bude nutné i nadále navyšovat podíl kloubových autobusů.

V rámci připravovaných změn v letech 2022-2025 se předpokládá rozšiřování podílu kloubových autobusů na lince 369, další rozšíření obslužnosti o víkendech a večer i mimo páteční relace a posílení dopravy na trase Praha – Nový Bor v rámci mezikrajské linky 400.

Mladoboleslavsko

Hlavní spádové oblasti:	Praha, Mladá Boleslav, Benátky nad Jizerou, Bělá pod Bezdězem, Bakov nad Jizerou, Mnichovo Hradiště, Dobrovice, Dolní Bousov, Kněžmost
Hlavní přepravní relace:	Benátky nad Jizerou – Mladá Boleslav Mnichovo Hradiště – Mladá Boleslav Bělá pod Bezdězem – Mladá Boleslav Bakov nad Jizerou – Mladá Boleslav Mladá Boleslav / Benátky nad Jizerou – Praha Bezno + okolní obce – Mladá Boleslav Dobrovice + okolní obce – Mladá Boleslav Kněžmost – Mladá Boleslav

Dopravci provozující linky v dané oblasti:	ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s. r. o. Dopravní podnik Kněžmost, s. r. o. ČSAD Liberec, a. s. ČSAD Střední Čechy, a. s. Okresní autobusová doprava Kolín, s. r. o. KAD spol. s r. o. BusLine LK s. r. o., BusLine KHK s. r. o. ARRIVA autobusy a. s. ČSAD Česká Lípa a. s.
Linky PID vedené do Prahy:	315, 345, 403, 412, 700, 720, 730

Oblast Mladoboleslavsko byla do systému PID integrována postupně. V letech 2017-2019 byly integrovány pouze dvě linky (432, 467) v rámci integrace jiných oblastí (Nymbursko resp. Mělnicko). Na konci srpna 2020 došlo k integraci jihovýchodní části Mladoboleslavska směrem k Nymburku. V roce 2021 byla integrována celá zbývající oblast Mladoboleslavsko. S integrací došlo ke snížení celkového počtu linek za účelem systematizace jízdních řádů, přehlednosti systému a zlepšení nabídky, popř. posílení zajímavých spojení. Současně byla realizována významná změna u rychlého autobusového spojení Praha – Mladá Boleslav po dálnici D10, které přešlo pod objednávku Středočeského kraje. Vybrané linky z Mladé Boleslavi pokračují dále na území Libereckého nebo Královéhradeckého kraje.

Zásadní změny linkového vedení v relaci Praha – Mladá Boleslav nastanou v dlouhodobém horizontu po spuštění provozu modernizované železniční trati Praha – Mladá Boleslav město.

Jirensko, Úvalsko

Hlavní spádové oblasti:	Praha, Úvaly, Horoušany, Zeleneč, Sibřina
Hlavní přepravní relace:	Praha – Zeleneč – Svémyslice Praha – Šestajovice – Jirny – Horoušany Praha – Nehvizdy – Sadská Praha – Sibřina Praha – Květnice – Úvaly Úvaly – Horoušany – Tuklaty Úvaly – Škvorec – Doubravčice Úvaly – Jirny – Nehvizdy – Čelákovice – Brandýs nad Labem
Dopravci provozující linky v dané oblasti:	ARRIVA CITY s. r. o. Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost Okresní autobusová doprava Kolín, s. r. o. STENBUS s. r. o.
Linky PID vedené do Prahy:	303, 329, 343, 344, 353, 354, 364, 366, 391, 398

Oblast Jirenska a Úvalska je již zintegrována. V letech 2015-2019 byl kladen důraz zejména na posílení školních spojů (zavedení školní linky 482 v roce 2017). V roce 2019 pak došlo k zavedení nových školních spojů na lince 343 v úseku Nehvizdy – Horoušany.

Za problematickou linku v této oblasti je považována linka 303 ve variantě Černý Most-Říčany. Důvodem je její enormní délka a komplikované vedení trasy a s tím související časté zpoždování příslušných spojů.

V roce 2021 došlo k úpravě provozu linky 343 a k posílení spojení mezi Klánovicemi, Šestajovicemi, Jirny a obcí Horoušany. Aktuálně je prověřována komplexní revize a optimalizace dopravní obsluhy v oblasti Říčanska a Úvalska. Cílem je ověřit nasazované kapacity jednotlivých autobusových linek a zvážit jejich současné trasování, včetně zavedení nových dopravních spojení (např. linka Úvaly – Říčany).

Českobrodsko, Černokostelecko

Hlavní spádové oblasti:	Praha, Říčany, Český Brod, Kostelec nad Černými lesy, Kutná Hora, Sázava
Hlavní přepravní relace:	Praha – Kostelec nad Černými lesy přes Český Brod i Říčany Praha – Úvaly – Škvorec Praha – Český Brod – obce Českobrodsko
Dopravci provozující linky v dané oblasti:	ČSAD POLKOST, spol. s r. o. Okresní autobusová doprava Kolín s. r. o. ARRIVA CITY s. r. o.
Linky PID vedené do Prahy:	381, 382, 383, 387, 959

V roce 2017 proběhla v oblasti první etapa integrace Kolínsko I. Pokračování integrace bylo realizováno v roce 2021 v rámci integrace Zásmycka a Kutnohorska, při které došlo k optimalizaci spojení regionu s Prahou, a to

přehodnocením poměru přepravní nabídky mezi silnicí I/2 a vlakovým spojením. Současně došlo k posílení víkendových spojů mezi Českým Brodem a Kostelcem nad Černými lesy, a k posílení spojení na relaci Kostelec nad Černými lesy – Kutná Hora.

Z hlediska cestovní rychlosti je problematické centrum v Českém Brodě. Horší situace je v úseku Praha Sídl. Petrovice – Říčany – Mukařov, kde často dochází ke kongescím. Výsledkem je přenos zpoždění z páteřních linek 381, 382 a 387 na návazné regionální linky. Nepravidelnosti na regionálních linkách způsobují i častá zpoždění vlaků v Českém Brodě. Obecně je tak problém udržet funkční garantované návaznosti dané linky ve více než jednom přestupním bodě. Trvalé problémy jsou rovněž v Úvalech z důvodu úrovněvého železničního přejezdu na trase linky 423.

Aktuálně je v rámci vyhodnocení změn integrace v této oblasti prověřována komplexní revize a optimalizace dopravní obsluhy v oblasti Říčanska a Úvalska. Cílem je ověřit nasazované kapacity jednotlivých autobusových linek a zvážit jejich současné trasování, včetně zavedení nových dopravních spojení (např. linka Úvaly – Říčany). V rámci připravovaných změn v letech 2022-2025 je výhledově v řešení další postupné posilování spojení Úvaly – Škvorec.

Jesenicko, Říčansko

Hlavní spádové oblasti:	Praha, Průhonice, Jesenice, Modletice, Říčany
Hlavní přepravní relace:	Praha, Opatov – Průhonice – Říčany Praha, Opatov / Budějovická – Jesenice Praha, Smíchovské nádraží – Jesenice
Dopravci provozující linky v dané oblasti:	ARRIVA CITY s. r. o. ČSAD POLKOST, spol. s r. o. Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s. MARTIN UHER, spol. s r. o.
Linky PID vedené do Prahy:	325, 326, 327, 328, 334, 357, 363, 385, 397

Oblast Jesenicka a Říčanska je dlouhodobě integrována a stabilizována. V letech 2015–2019 nebyla v této oblasti integrována žádná nová linka. Průběžně dochází k nasazování kapacitnějších vozidel a k rozšiřování dopravní obslužnosti do výzkumných center a vědeckých zařízení v okolí Jesenice.

Problematický úsek oblasti je mezi exity 6 a 12 dálnice D1 (Čestlice – Modletice), kde dochází k rychlému rozrůstání obcí a průmyslových areálů. Z tohoto důvodu došlo počátkem roku 2022 ke změnám linkového vedení v oblasti Průhonic. Došlo k dílčím úpravám linek 328, 363, 385 a k zavedení nové linky PID 357. Aktuálně je v části této oblasti prověřována komplexní revize a optimalizace dopravní obsluhy. Cílem je ověřit nasazované kapacity jednotlivých autobusových linek a zvážit jejich současné trasování, včetně zavedení nových dopravních spojení (např. linka Úvaly – Říčany, či přímé propojení výzkumných center a vědeckých zařízení v okolí Jesenice).

Ondřejovsko

Hlavní spádové oblasti:	Praha, Říčany, Mukařov, Ondřejov, Strančice, Mnichovice, Chocerady
Hlavní přepravní relace:	Praha, Háje – Říčany – Mukařov – Ondřejov Strančice – Mnichovice – Ondřejov
Dopravci provozující linky v dané oblasti:	ARRIVA CITY s. r. o.
Linky PID vedené do Prahy:	383

Oblast Ondřejovska je dlouhodobě integrována a stabilizována. V dopravní obslužnosti oblasti v letech 2015–2019 došlo pouze k dílčím úpravám z hlediska posunu a zřizování spojů dle požadavků objednatelů.

Problematickým úsekem v oblasti je úsek Praha, Háje – Říčany na lince 383. Vzhledem k velké hustotě dopravy v ranních a odpoledních špičkách pracovních dnů vznikají na lince 383 v tomto úseku z důvodu kongescí často velká zpoždění.

V rámci integrace Zásmecka a Kutnohorska v roce 2021 došlo k optimalizaci spojení regionu s Prahou, a to přehodnocením poměru přepravní nabídky mezi silnicí I/2 a vlakovým spojením. Na lince 383 došlo k úpravě (prodloužení) intervalu a nasazení většího počtu kapacitnějších vozidel na této lince s tím, že náhradou je zavedení více spojů na jiných linkách v oblasti (489, 490 atd.) pro přestup cestujících na vlak směr Praha ve Strančicích.

Sázavsko

Hlavní spádové oblasti:	Praha, Benešov, Sázava, Vlašim
Hlavní přepravní relace:	Benešov – Ostředek – Sázava Vlašim – Ostředek – Chocerady
Dopravci provozující linky v dané oblasti:	Současné linky SID: ČSAD Benešov s. r. o.

	ČSAD POLKOST, spol. s r. o. ARRIVA CITY s. r. o. ARRIVA autobusy a. s. STENBUS s. r. o.
Linky PID vedené do Prahy:	382, 402, 406

Oblast Sázavska dosud nebyla zásadně ovlivněna žádnou integrací. V současnosti jezdí z Benešova na západ linky 337, 542, 543, 544, 545, 548, 549, ze Sázavy na sever linky 382 a 421 a z Chocerad na sever linka 468. Ty se celé oblasti vyhýbají. K termínu 1. 4. 2022 je plánována integrace zbylé části okresu Benešov (Vlašimsko a Sázavsko). V rámci této integrace dojde ke zřízení nové linky PID 406 Praha – Vlašim – Pelhřimov a k úpravě stávající linky 402.

Po dokončení integrace se předpokládá s následným vyhodnocením všech změn a s případnými úpravami.

Benešovsko, Neveklovsko

Hlavní spádové oblasti:	Praha, Benešov, Týnec nad Sázavou, Neveklov
Hlavní přepravní relace:	Benešov – Týnec nad Sázavou – Jílové u Prahy Benešov – Neveklov Neveklov – Netvořice – Jílové u Prahy Benešov – Netvořice – Štěchovice
Dopravci provozující linky v dané oblasti:	ČSAD Benešov s. r. o. ARRIVA CITY s. r. o.
Linky PID vedené do Prahy:	332, 337, 339

Rozvoj integrace proběhl v roce 2017 v oblasti Benešova, Týnce nad Sázavou a Neveklovska. Integrované byly linky 332, 438, 452, 453, 454, 455, 459 a 485. K termínu 1. 4. 2022 je plánována integrace zbylé části okresu Benešov (Vlašimsko a Sázavsko).

V oblasti nejsou definovány žádné problematické linky ani úseky.

Voticko

Hlavní spádové oblasti:	Praha, Benešov, Miličín, Olbramovice, Votice
Hlavní přepravní relace:	Tábor – Miličín – Votice – Olbramovice – Benešov
Dopravci provozující linky v dané oblasti:	Celkem 11 linek: ČSAD Benešov s. r. o. COMETT PLUS, spol. s r. o. ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s. r. o. STENBUS s. r. o. ČSAD Jindřichův Hradec s. r. o.
Linky PID vedené do Prahy:	401

Spuštění integrace oblasti do PID bylo realizováno v srpnu 2020 s novými linkami 500 (později přečíslována na 401), 532, 550, 552, 553, 554, 556, 557, 566, 567 a 568. K termínu 1. 4. 2022 je plánována integrace zbylé části okresu Benešov (Sázavsko, Vlašimsko).

Problematická je linka 401 v Benešově z důvodu vlivu IAD na silnici I/3.

Po dokončení integrace se předpokládá s následným vyhodnocením všech změn a s případnými úpravami.

Kamenicko

Hlavní spádové oblasti:	Praha, Kamenice, Strančice, Týnec nad Sázavou, Benešov
Hlavní přepravní relace:	Praha, Budějovická – Kamenice – (Strančice) – Týnec nad Sázavou – Benešov (Senohraby) Praha, Opatov – Kamenice
Dopravci provozující linky v dané oblasti:	ARRIVA CITY s. r. o. ČSAD Benešov s. r. o.
Linky PID vedené do Prahy:	335, 337, 339

Oblast Kamenicka je dlouhodobě integrována a stabilizována. Průběžně dochází k nasazování kapacitnějších vozidel a k dílčím úpravám z hlediska posunu a zřizování spojů dle požadavků objednatelů. V letech 2015–2019 byl integrován pouze úsek Nespeky – Benešov u Prahy na lince 337.

Problematický je úsek Senohraby – Nespeky, kde jsou zachovávány přestupy mezi linkou 651 a 337 a zároveň návaznosti na vlaky v Senohrabech u linky 651. V následujících letech se předpokládá možná optimalizace linkového vedení a přestupů pro město Pyšely.

Dolnobřežansko, Jílovsko

Hlavní spádové oblasti:	Praha, Dolní Břežany, Jílové u Prahy, Neveklov
Hlavní přepravní relace:	Praha, Budějovická / Kačerov – Dolní Břežany – Jílové u Prahy
Dopravci provozující linky v dané oblasti:	ARRIVA CITY s. r. o. MARTIN UHER, spol. s r. o.
Linky PID vedené do Prahy:	331, 332, 333, 341, 362, 956, 960

Oblast Dolnobřežanska a Jílovska je dlouhodobě integrována a stabilizována. V letech 2015–2019 nebyla v této oblasti integrována žádná nová linka. Průběžně dochází k rozšiřování dopravní obslužnosti do výzkumných center a vědeckých zařízení v oblasti Dolnobřežanska a k nasazování kapacitních (kloubových) vozidel v oblasti Jílovska z důvodu rostoucí poptávky.

Z pohledu cestovní rychlosti je nejproblematictější úsek Praha, Budějovická – Jesenice na silnici II/603 (ulice Vídeňská), kde se ve špičkových obdobích tvoří četné kongesce. Zejména v ranní špičce ve směru do Prahy zde linky pravidelně nabírají velká zpoždění.

Aktuálně je v oblasti Dolnobřežanska prověřována komplexní revize a optimalizace dopravní obsluhy. Cílem je ověřit nasazované kapacity jednotlivých autobusových linek a zvážit jejich současné trasování, včetně zavedení nových dopravních spojení (např. přímé propojení výzkumných center a vědeckých zařízení v okolí Jesenice).

Štěchovicko

Hlavní spádové oblasti:	Praha, Nový Knín, Slapy, Štěchovice, Davle, Mníšek pod Brdy, Dobříš
Hlavní přepravní relace:	Dobříš – Nový Knín – Štěchovice – Praha
Dopravci provozující linky v dané oblasti:	ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s. r. o. MARTIN UHER, spol. s r. o. ČSAD Autobusy České Budějovice a. s. ČSAD Benešov s. r. o.
Linky PID vedené do Prahy:	314, 338, 360, 361, 390

Rozvoj integrace proběhl v roce 2017 v relaci Praha – Sedlčany a v oblasti Novoknínska. Zaintegrované byly linky 360, 439 a 460. Při integracích došlo k rozšíření obslužnosti o víkendech a večer a k zavedení návazností.

Jako problematické z hlediska vedení linek je vnímáno chybějící víkendové spojení do rekreační oblasti Živohošti na lince 439 a v úseku Nový Knín – Dobříš na lince 361. Linky 361 a 390 se potýkají s nízkou kapacitou spojů o víkendech během sezóny. Posilové spoje jezdí z Prahy pouze do Štěchovic, kde hlavní rekreační oblast teprve začíná.

Vzhledem k tomu, že je již celá oblast zaintegrovaná, nejsou v následujících letech připravovány žádné větší změny.

Mníšecko

Hlavní spádové oblasti:	Praha, Mníšek pod Brdy, Dobříš
Hlavní přepravní relace:	Praha – Mníšek pod Brdy – Dobříš
Dopravci provozující linky v dané oblasti:	MARTIN UHER, spol. s r. o. ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s. r. o.
Linky PID vedené do Prahy:	317, 318, 320

Oblast Mníšecka je dlouhodobě integrována a stabilizována. Rozvoj integrace pokračoval v roce 2019 na relacích Praha – Dobříš – Příbram a Hořovice – Příbram v rámci integrace Příbramska.

Kapacitní problémy byly vnímány na lince 317, na níž jsou nasazovány kloubové autobusy. V úseku Dobříš – Příbram však tyto vozy nebyly z hlediska poptávky nutné. Naopak v úseku Praha – Mníšek pod Brdy docházelo ke kapacitním problémům. Proto byla v závěru roku 2021 linka 317 zkrácena do trasy Praha – Dobříš a byla zřízena samostatná linka 517 Dobříš – Příbram.

V rámci připravovaných změn v letech 2022–2025 je uvažováno s optimalizací linkového vedení po rekonstrukci dálnice D4 se vznikem přestupního uzlu v obcích Jíloviště, Řitka a ve vztahu k připravovanému zrušení (investiční akce ŘSD) některých autobusových zastávek na dálnici D4.

Příbramsko

Hlavní spádové oblasti:	Praha, Příbram, Sedlčany, Dobříš
Hlavní přepravní relace:	Příbram – Dobříš – Praha, Sedlčany – Praha Rožmitál pod Třemšínem – Příbram Příbram / Březnice – Sedlčany Sedlčany – Sedlec – Prčice Dobříš – Nový Knín – Praha Příbram – Hořovice
Dopravci provozující linky v dané oblasti:	ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s. r. o. MARTIN UHER, spol. s r. o. ČSAD Autobusy České Budějovice COMETT PLUS, spol. s r. o. Tábor ČSAD STTRANS a. s. + komerční linky z Prahy po D4 a I/4 do Jihočeského kraje
Linky PID vedené do Prahy:	392, 393, 395

Zatím největší integrace v oblasti byla realizována v roce 2019 v relacích Praha – Dobříš – Příbram a Hořovice – Příbram. Integrovány byly linky 392, 393, 395, 511, 512 a 531. V roce 2017 tomu však předcházela integrace linky 360 Praha – Sedlčany a místní linky 486 na Sedlčansku. V rámci integrací došlo k rozšíření obslužnosti o víkendech a večer a rovněž k nasazení kapacitnějších vozidel. V závěru roku 2020 byla v oblasti Rožmitálska realizována další etapa integrace Příbramska, v roce 2021 byly integrovány oblasti Dobříšska a Sedlčanska. V roce 2022 je plánována integrace MHD Příbram a zbylé části území okresu Příbram (Březnicko, Krásnohorský).

O víkendech na pátešní lince 395 Praha – Dobříš – Příbram byly před koronavirovou krizí občas vyzpozorovány kapacitní problémy. Nejpalčivější a pravidelné problémy s nedostatkem kapacity se objevovaly na lince 360 Praha – Sedlčany a ty již byly vyřešeny posílením dopravy vstupem druhého dopravce na tuto linku.

Ve spolupráci s Jihočeským krajem je zvažováno zřízení závazkové linky z Prahy do oblasti Strakonice / Písku. Důvodem je odliv komerčních spojů pro obce podél dálnice D4 resp. silnice I/4 vzhledem k postupnému otevírání přeložek a obchvatů.

Berounsko, Hořovicko

Hlavní spádové oblasti:	Praha, Hořovice, Příbram, Beroun
Hlavní přepravní relace:	Hořovice – Zdice (– Beroun – Praha) Hořovice – Hostomice Hořovice – Příbram Hořovice – Komárov – Zaječov
Dopravci provozující linky v dané oblasti:	ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s. r. o.
Linky PID vedené do Prahy:	384, 394

V letech 2015–2019 byla zaintegrována pouze linka 531. Integrace zbylé části okresu Beroun byla realizována v prosinci 2020. S integrací zde došlo k zavedení nových linek 384 a 394 v relacích Praha – Beroun – Hořovice, resp. Praha – Beroun – Zdice. Na území Prahy jsou linky vedeny do autobusových terminálů Zličín a Nové Butovice. S ohledem na výraznou nepravidelnost vlaků na trati 170 v úseku Praha – Beroun je problematické vyčkávání autobusů u železniční stanice Hořovice.

Rudensko, Berounsko

Hlavní spádové oblasti:	Praha, Rudná, Hostivice, Beroun
Hlavní přepravní relace:	(Hořovice) – Zdice – Králův Dvůr – Beroun – Praha Nučice – Rudná – Praha
Dopravci provozující linky v dané oblasti:	ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s. r. o. ČSAD MHD Kladno a. s. Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s.
Linky PID vedené do Prahy:	301, 306, 307, 308, 309, 310, 311, 313, 336, 347, 352, 358, 380, 415, 951, 952, 957

V rámci změn v dopravní obslužnosti došlo k nasazení kapacitnějších vozidel v relaci Unhošť – Rudná – Praha v roce 2018 a Beroun – Praha (linka 380) v roce 2019. V relaci Unhošť – Rudná – Praha došlo také k rozšíření provozu v přepravních špičkách pracovních dnů. Při integraci Kladenska v roce 2017 byla zavedena nová linka 630 (Kladno – Unhošť – Beroun) a došlo k prodloužení linek 306 a 307 do Kladna. V roce 2020 byla dokončena integrace zbylé části okresu Beroun.

Linky v oblasti jsou převážně stabilizovány. Značný vliv má ovšem provoz převedený z dálnic D5 a D0 v případě komplikací na těchto komunikacích. Linka 310 vykazuje nadměrné vytížení v přepravních špičkách pracovního dne. Nadměrné vytížení vykazuje u vybraných spojů také linka 380, která je ovlivněna komerční zónou Rudná (nepravidelné začátky a konce směn).

V letech 2022-2025 se v rámci optimalizace oblasti předpokládá kapacitní posílení linky 311 vzhledem k rozsáhlé výstavbě nových domů ve Vysokém Újezdu. Posílena bude také linka 307 ve špičkách pracovních dnů a linka 310 vzhledem ke značné výstavbě v obci Jinočany.

Rakovnicko

Hlavní spádové oblasti:	Praha, Nové Strašecí, Rakovník
Hlavní přepravní relace:	Praha – Nové Strašecí – Rakovník
Dopravci provozující linky v dané oblasti:	Transdev Střední Čechy s. r. o. Autobusová doprava Kohout s. r. o. ČSAD MHD Kladno a. s. ČSAD Česká Lípa a. s.
Linky PID vedené do Prahy:	304, 305, 365, 404, 405

Rozvoj integrace byl zahájen v roce 2019 relací Praha – Rakovník a oblastí Křivoklátska a severního Rakovnicka. V rámci této integrace došlo k rozšíření obslužnosti o víkendech a večer a k nasazení kapacitnějších vozidel. Integrované byly linky 304, 305, 404, 555, 577, 579, 581, 583, 584, 585 a 625. Další rozvoj integrace (západní a jižní Rakovnicko) byl realizován v roce 2020 a v roce 2021 kdy jsou společně s Plzeňským krajem a Ústeckým krajem řešeny mezikrajské přesahy (mj. došlo ke zřízení linky 405 Praha – Žatec).

Zatím nebyly vyhodnoceny žádné problematické linky ani úseky linek.

Kladensko – jih

Hlavní spádové oblasti:	Praha, Kladno, Stochov, Nové Strašecí, Unhošť
Hlavní přepravní relace:	Praha / Kladno – Stochov / Nové Strašecí
Dopravci provozující linky v dané oblasti:	ČSAD MHD Kladno a. s.
Linky PID vedené do Prahy:	305, 365, 386

Integrace oblasti proběhla v roce 2019 na relaci Praha – Nové Strašecí s doplňkovými linkami v oblasti jihozápadního Kladenska. Na relaci Praha – Stochov došlo v rámci integrace také k nasazení kapacitnějších vozidel. Zavedeny byly nové linky 305, 365, 386, 555, 618, 619, 625, 628 a 629.

Zatím nebyly vyhodnoceny žádné problematické linky ani úseky linek.

Určité změny linkového vedení v této oblasti mohou nastat po spuštění provozu modernizované železniční trati Praha – Kladno.

Kladensko – východ

Hlavní spádové oblasti:	Praha, Kladno, Buštěhrad
Hlavní přepravní relace:	Praha – Kladno Buštěhrad – Kladno Buštěhrad – Praha Brandýsek – Praha
Dopravci provozující linky v dané oblasti:	ČSAD MHD Kladno a. s. POHL KLADNO spol. s r. o. Kateřina Kulhánková AUTODOPRAVA LAMER s. r. o. VALENTA BUS s. r. o. ČSAD Slaný s. r. o.
Linky PID vedené do Prahy:	300, 322, 323, 324, 330, 399

Integrace oblasti proběhla 26. 8. 2017, kdy byly zintegrovány první linky jedoucí do města Kladna. Zbýlé autobusové linky byly zintegrovány s integrací Slánska od 26. 8. 2019. Integrace přinesla nasazení kapacitnějších vozidel na hlavní relace. Zintegrovány byly linky 300, 322, 323, 324, 330, 342, 399, 608, 609, 612, 617, 620, 621, 622, 623, 624, 626 a linky MHD Kladno.

Kapacitní problémy v oblasti byly vnímány ve špičkových obdobích na linkách 300, 330 a 399 mezi Kladnem a Prahou. Toto se podařilo ve špičkových obdobích vyřešit při tzv. vyhodnocení integrace Slánska a části Kladenska v listopadu 2020, kdy byl na řešených linkách zkrácen interval, čímž byla navýšena souhrnná nabídka v relaci Praha – Kladno.

V rámci připravovaných změn v letech 2022-2025 se plánuje nasazení kapacitnějších vozidel na linkách 330 a 399. Zásadní změny linkového vedení v této oblasti nastanou po spuštění provozu modernizované železniční trati Praha – Kladno.

Slánsko

Hlavní spádové oblasti:	Praha, Kladno, Slaný, Velvary
Hlavní přepravní relace:	Louny – Slaný – Praha Slaný – Kladno Slaný – Zlonice
Dopravci provozující linky v dané oblasti:	ČSAD MHD Kladno a. s. ČSAD Slaný s. r. o. ČSAD Česká Lípa a. s. POHL KLADNO spol. s r. o. AUTODOPRAVA LAMER s. r. o.
Linky PID vedené do Prahy:	342, 388, 389

Integrace byla zahájena v srpnu 2017 (Kladensko) v rámci které byly integrovány první linky jedoucí do oblasti Slánska. Integrace všech linek v oblasti byla dokončena v srpnu 2019 a přinesla pravidelné intervaly mezi spoji a rozšíření provozu večer a o víkendech. Integrované byly linky 342, 388, 389, 456, 580, 586, 587, 588, 589, 590, 591, 592, 593, 594, 595, 596, 597, 609, 612, 617, 623, 627 a 650.

Ke dni 15. 11. 2020 došlo ke změnám trasy a jízdních řádů u vybraných linek v rámci vyhodnocení integrace Slánska, které proběhlo cca po 15 měsících od integrace oblasti na základě připomínek obcí, cestujících, provozních zkušeností dopravců i postřehů z reálného provozu. Jednou z nejzásadnějších změn bylo prodloužení linky 324, spojující Prahu s Kladnem, až do Slaného, čímž zajistila nové rychlejší spojení měst Kladno a Slaný a pomohla odlehčit ostatním přetíženým linkám. Dále byly provedeny úpravy v oblastech v okolí měst Smečno, Libušín a Velvary.

Kapacitní problémy v oblasti jsou vnímány na linkách 388 a 389 mezi Slaným a Prahou. Situace se bude po koronavirové krizi dále sledovat a případně se bude řešit posílení těchto linek.

3.8 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.

3.9 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 čistiřny 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.

3.10 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 nejvhodnější jako základ pro přepravu všech skupin cestujících.

Pro cestující s komplikovanějšími omezeními jsou pak určeny další dopravní služby nadstandardního charakteru – zvláštní autobusové linky, mikrobusové přepravy na objednání a služba osobní asistence ve veřejné dopravě.

3.11 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.

3.12 Mikrobusy na objednání (s asistencí/s pomocí)

Pro přepravu osob se zhoršenou pohyblivostí (držitele průkazů ZTP a ZTP/P) je provozován 24 hodin denně systém mikrobusů na objednání (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 objednané 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. Návaznou 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 objednávek, 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 pořízeného 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 obratiště 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 obratiště Na Drahách	-2 711	-2 711	0	0	2024
½ TRAM 17 na Libuš, BUS 165 zkrácen na Sídl. Libuš, BUS 139 na nové obratiště 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 obratištěm	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 vozokm/rok	Celková bilance místokm/rok	Bilance vozokm/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 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

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 – kompenzace 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 kompenzace 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 kompenzací 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 kompenzace 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 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

Kompenzace v letech 2021 až 2025	2021*	2022	2023	2024	2025
Kompenzace 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
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
Kompenzace 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 přiměřeného zisku činila 1 891 054,1 tis. Kč, z důvodu pokračujících dopadů koronavirové krize nebyl přiměřený 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 objednávatel 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	Zdíbsko + 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 elektrobusy – 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 kompenzační 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 kupónů je možné v případě zavedení tohoto postupu prodeje postupné vymizení předplatných kupónů 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 vstoupiti 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 zajištění 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 „*Specifikace závazků 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 objednatelům 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 směrnic 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 nejsostifikovanější zadání tak, aby dopravci nebyli nuceni započítat „bezpečnostní přírážky“ (zejména přesný popis tzv. vyhrazených změn závazku a sofistikaovaná 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 objížděné 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 dopravní 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 3.4 a 3.8 až 3.12
- odbor příměstské dopravy ROPID – kapitoly 3.3 a 3.7
- odbor ekonomiky ROPID – kapitoly 4 (kapitoly 4.2 ve spolupráci s odborem controllingu Dopravního podniku hl. m. Prahy akciová společnost), 5, 6, 7

Neoznačené fotografie jsou z archivu ROPID.

říjen 2022 – 1. aktualizace

