

Hlavní město Praha
ZASTUPITELSTVO HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY

U S N E S E N Í

Zastupitelstva hlavního města Prahy

číslo 35/16
ze dne 18.6.2026

k Plánu dopravní obslužnosti území hlavního města Prahy na období 2026 až 2030

Zastupitelstvo hlavního města Prahy

I. s c h v a l u j e

Plán dopravní obslužnosti území hlavního města Prahy na období 2026 až 2030 uvedený v příloze č. 1 tohoto usnesení, zpracovaný organizací ROPID v souladu s požadavky zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, jako základní koncepční dokument pro plánování obsluhy území hl. m. Prahy veřejnou dopravou

II. p o v ě ř u j e

1. Regionálního organizátora pražské integrované dopravy (ROPID)

1. aby průběžně pořizoval jménem hlavního města Prahy změny Plánu dopravní obslužnosti území hlavního města Prahy schváleného dle bodu I. tohoto usnesení, včetně projednání těchto změn s dotčenými subjekty v rozsahu stanoveném zákonem č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, to vše v souladu s rozpočtem hlavního města Prahy, dopravními opatřeními a rozsahem objednávky veřejných služeb v přepravě cestujících, schválenými příslušnými orgány hlavního města Prahy

Termín: průběžně

III. u k l á d á

1. Radě HMP

1. zajistit realizaci činností, jimiž byla organizace ROPID pověřena dle bodu II. tohoto usnesení

Termín: průběžně

Předkladatel: Rada HMP
Tisk: Z-13914
Provede: Rada HMP
Na vědomí: odborům MHMP

Plán dopravní obslužnosti

území hlavního
města Prahy

na období
2026 až 2030

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 Vozidla	20
3.3.3 Problematická místa železniční infrastruktury z pohledu objednatele železniční dopravy	22
3.3.4 Předběžná plánovaná dopravní opatření na železnici v letech 2026–2028	25
3.3.5 Předběžná plánovaná dopravní opatření na železnici v letech 2029–2030	25
3.3.6 Předběžná plánovaná dopravní opatření na železnici – výhled 2030 +	26
3.4 Metro	27
3.4.1 Dopravní opatření v provozu stávajících linek metra 2026–2028	27
3.4.2 Dopravní opatření v provozu stávajících linek metra 2029–2030	28
3.4.3 Metro D	29
3.4.4 Bezbariérové zpřístupnění stanic, výměny pražců a eskalátorů a opravy stanic	29
3.5 Tramvaje	30
3.5.1 Plánovaná dopravní opatření v provozu tramvají 2026–2028	30
3.5.2 Plánovaná dopravní opatření v provozu tramvají 2029–2030	31
3.5.3 Další rozvoj tramvajové sítě a linkového vedení 2026–2028	31
3.5.4 Další rozvoj tramvajové sítě a linkového vedení 2029–2030	33
3.5.5 Rekonstrukce tramvajových tratí	33
3.6 Trolejbusy	34
3.6.1 Alternativní pohony v podmínkách pražské autobusové dopravy	34
3.7 Městské autobusy	35
3.7.1 Plánovaná dopravní opatření v provozu městských autobusů 2026–2028	36
3.7.2 Plánovaná dopravní opatření v provozu městských autobusů 2029–2030	37
3.8 Příměstské autobusy	38
3.8.1 Projektování a objednávka příměstských linek	38
3.8.2 Výběrová řízení na nové autobusové dopravce pro období 2024–2034	39
3.8.3 Přehled vysoutěžených provozních souborů od prosince 2024	44
3.8.4 A1 Kladensko	45
3.8.5 A2 Hostivicko	46
3.8.6 A3 Rakovnicko	48
3.8.7 A4 Mníšecko	49
3.8.8 A5 Mnichovohradištsko	51
3.8.9 A6 Líbeznicko	52
3.8.10 B1 Stochovsko	53
3.8.11 B2 Štěchovicko	54
3.8.12 B3 Jílovsko	55
3.8.13 B4 Voticko	56
3.8.14 B5 Brandýsko	57
3.8.15 C1 Horoměřicko	59

3.8.16	C2 Slánsko.....	61
3.8.17	C3 Berounsko	63
3.8.18	C4 Čáslavsko.....	66
3.8.19	C5 Kosteletsko.....	67
3.8.20	C6 Mladoboleslavsko.....	68
3.8.21	D1 Příbramsko	69
3.8.22	D2 Sedlčansko.....	71
3.8.23	D3 Vlašimsko	72
3.8.24	D4 Říčansko	73
3.8.25	D5 Zdibsko.....	75
3.8.26	D6 Úvalsko.....	76
3.8.27	D7 Dolnobřežansko	77
3.8.28	Přímá zadání.....	79
3.8.29	Další rozvoj PID a spolupráce Prahy, Středočeského kraje a sousedních krajů	82
3.8.30	Nástup všemi dvěma.....	83
3.8.31	Aplikace Směrnice EK 1161/2019 O podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel (EČV)	83
3.9	Přivozy.....	83
3.10	Lanovky	84
3.11	Specializovaná přeprava osob se sníženou schopností pohybu	84
4.	Předpokládaný rozsah poskytované kompenzace	85
4.1	Současný stav a východiska	86
4.2	Dopravní podnik hl. m. Prahy akciová společnost (DPP).....	87
4.3	Autobusy PID – mimo autobusové linky DPP provozované v pásmu P	88
4.4	Železniční doprava	89
4.5	Přivozy.....	90
4.6	Souhrn plánovaných výkonů a kompenzací v objednávce hl. m. Prahy do roku 2030 v cenách roku 2026.....	91
5.	Časový harmonogram uzavírání smluv.....	92
5.1	Aktuální stav v oblasti smluvního zajištění dopravní obslužnosti v hl. m. Praze	93
5.2	Výhled do budoucna v oblasti smluvního zajištění dopravních výkonů	99
5.2.1	Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost – přímá zadání vnitřnímu provozovateli	99
5.2.2	Městské a příměstské autobusové linky PID.....	100
5.2.3	Smluvní zajištění v železniční dopravě	101
6.	Maximální tarify pro cestující	104
6.1	Aktuální situace v oblasti tarifu veřejné dopravy v PID	105
6.2	Tarif na území Prahy – pásma P, 0, B – základní charakteristika	106
6.3	Možné změny Tarifu PID v letech 2026 až 2030 včetně změnových záměrů	106
6.4	Možné způsoby valorizace, nový projekt koncepce odbavování v PID	107
6.4.1	Valorizace příjmů Pražské integrované dopravy	107
6.4.2	Jízdní doklady pro jednotlivou jízdu, krátkodobé a SMS jízdenky.....	108
7.	Další údaje vztahující se k financování a nákladově efektivnímu zajišťování veřejných služeb v přepravě cestujících.....	109
7.1	Provoz veřejných služeb zajišťovaný vnitřním provozovatelem (DPP).....	110
7.2	Autobusová doprava na území hl. m. Prahy (mimo DPP).....	111
7.3	Železniční osobní doprava v objednávce hl. m. Prahy.....	112
7.4	Přivozy v systému PID	113
8.	Závěr.....	114

Seznam použitých zkratk

B+R	parkoviště Bike and Ride („Zaparkuj kolo a jeď 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 jeď“)
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 jeď 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

Plán dopravní obslužnosti území hlavního města Prahy na období 2026 až 2030 (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 2026 až 2030 a z toho vyplývající rámec finančního krytí PID v Praze.

Tento 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 Plán navazuje jednak na dosavadní Dopravní plán (plán dopravní obslužnosti) hlavního města Prahy na roky 2021 až 2025 zpracovaný v roce 2020 a také na související koncepční dokumenty České republiky i hlavního města Prahy a zároveň zohledňuje ty v současnosti připravované.

Jedná se především o následující:

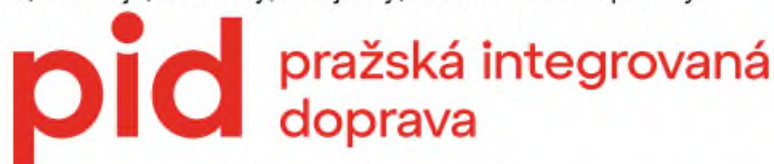
- Koncepční dokumenty celé ČR:
 - Koncepce veřejné dopravy 2020–2025 s výhledem do roku 2030
 - Dopravní politika ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050
 - Dopravní sektorová strategie, 2. fáze
 - Národní akční plán čisté mobility
 - Státní energetická koncepce ČR
 - Bílá kniha: Koncepce veřejné 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, trolejbusy, lanovou dráhu a přivozy.



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

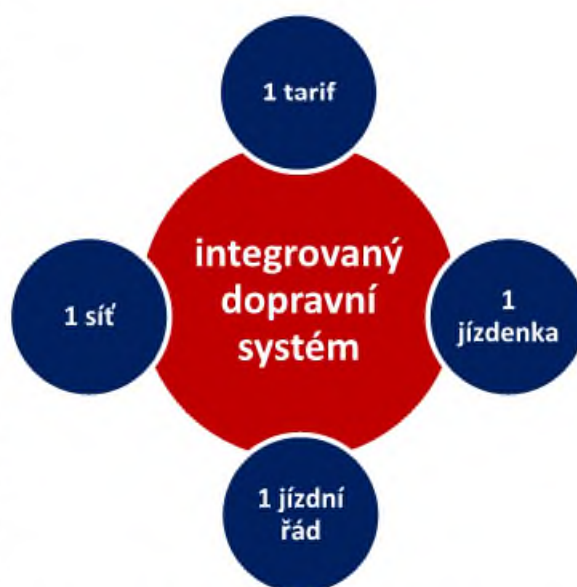
V roce 2015 se Středočeský kraj společně s hlavním městem Prahou rozhodly vytvořit společný integrovaný dopravní systém, jehož základem byl systém PID. Byl nastaven harmonogram integrace oblastí Středočeského kraje, kde se do PID připojily buď dosud neintegrováné autobusové a vlakové linky, případně linky, které byly součástí dosavadního systému Středočeská integrovaná doprava. Ten po dokončení projektu integrace veřejné dopravy na celém území Prahy a Středočeského kraje zanikl.

PID se tak stal největším integrovaným dopravním systémem v ČR, který obsluhuje 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
• 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 duplicít) • 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	• lepší spojení uvnitř regionu • spolufinancování příměstské dopravy • odstranění souběhů (efektivnější dopravní obsluha bez financování duplicít) • 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
• 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	• rostoucí poptávka • rostoucí produktivita oběhů vozidel • perspektiva do budoucnosti (relativně jisté dopravní výkony, nízké riziko redukce výkonů kvůli poklesu poptávky)

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

2.3 Organizační uspořádání PID

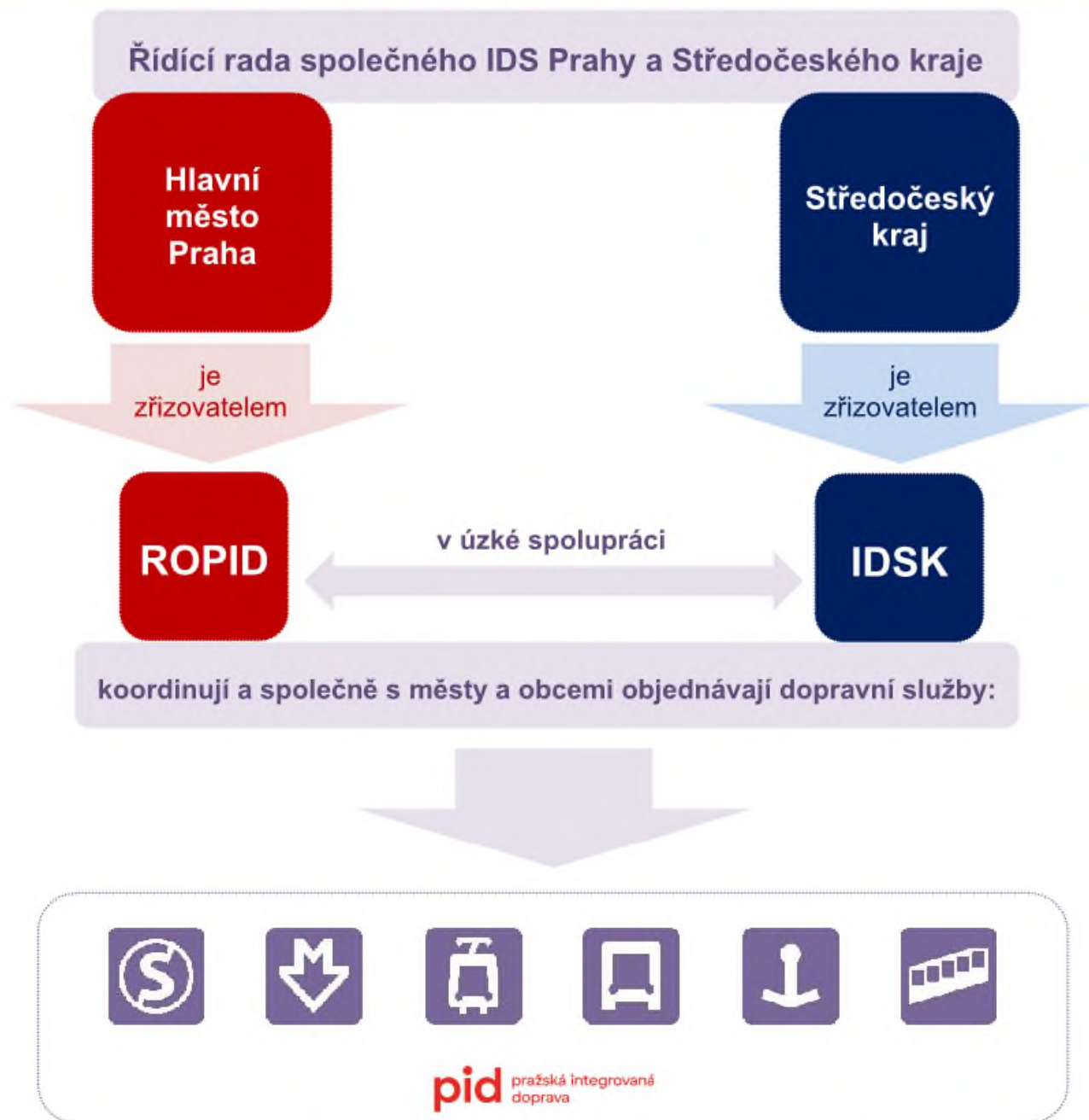
Na koordinaci společného integrovaného dopravního systému Prahy a Středočeského kraje se v úzké spolupráci podílejí dvě organizace:

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

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

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



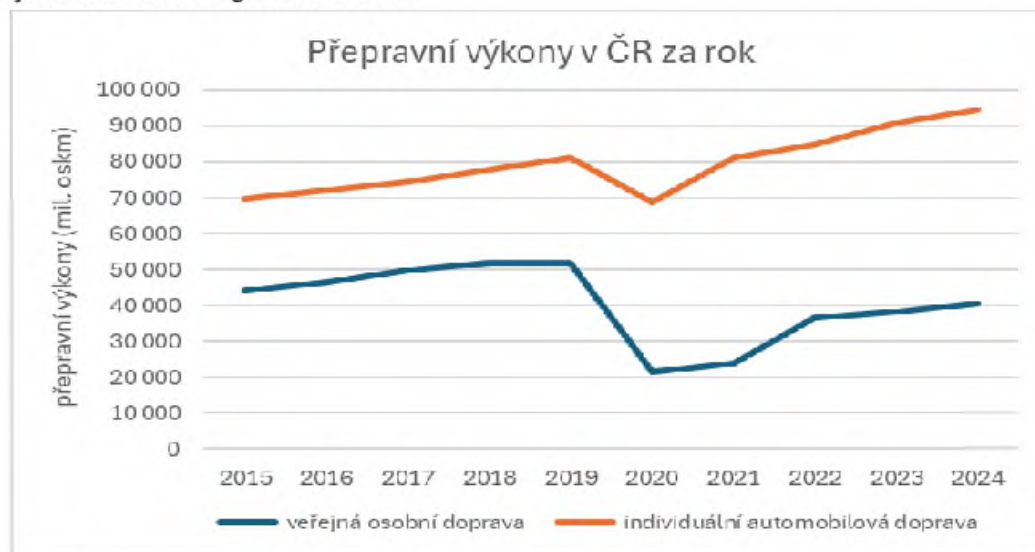


3. Popis zajišťovaných veřejných služeb v přepravě cestujících

3.1 Výchozí vstupy pro projektování veřejné dopravy v Praze

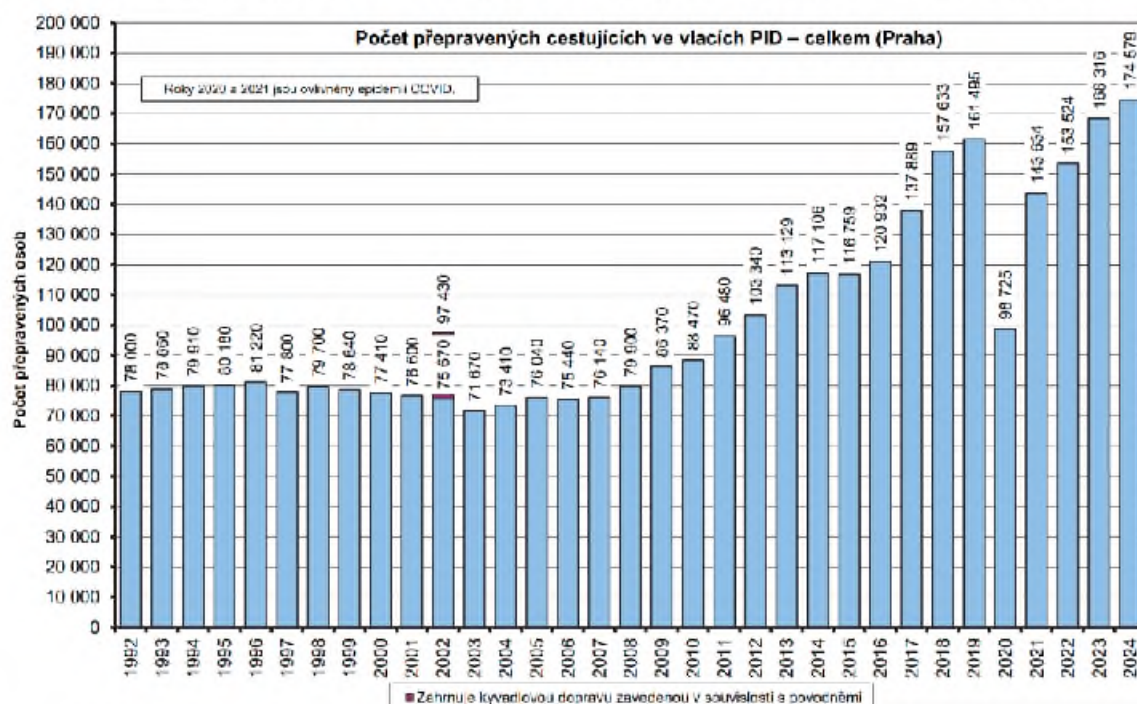
Následující odstavce shrnují základní přehled o tématech souvisejících s plánováním veřejné dopravy v Praze a částečně bilancují období platnosti předchozího Dopravního plánu hl. m. Prahy vytvořeného v roce 2022.

- **Mobilita obyvatelstva České republiky po skončení epidemie COVID-19 opět roste** a dokládají to statistiky na celostátní i regionální úrovni.



Srovnání vývoje přepravních výkonů ve veřejné a individuální automobilové dopravě mezi lety 2015 a 2024.
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 průběžně pozorovat v reálném vývoji, např. na trvalém denním růstu počtu přepravených osob železniční dopravou na území hl. m. Prahy. S růstem počtu cestujících je snahou držet i přiměřený růst počtu spojů i jejich nabízené kapacity.

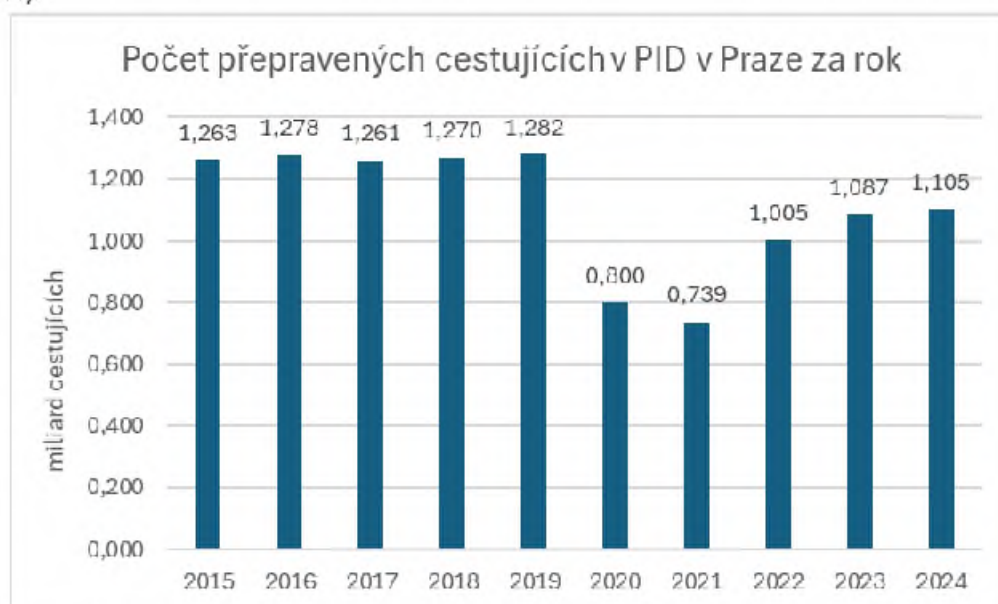


Vývoj počtu cestujících ve vlacích PID na území Prahy. Zdroj dat: přepravní průzkumy PID (ČD).

- Pokračující růst mobility obyvatelstva i populační růst pražské metropolitní oblasti dokládá samozřejmě také vývoj individuální automobilové dopravy. **Vývoj intenzit automobilové dopravy** na území hl. m. Prahy zaznamenal naposledy pokles v roce 2021, o cca 8 %. Následující rok se intenzity automobilové dopravy vrátily cca na původní hodnoty, kde setrvávají dosud, respektive velmi mírně rostou. Na tzv. vnějším kordonu

nicméně intenzita dopravy trvale roste, na centrálním kordonu (tj. širší oblast centra města) stagnuje cca od roku 2013.

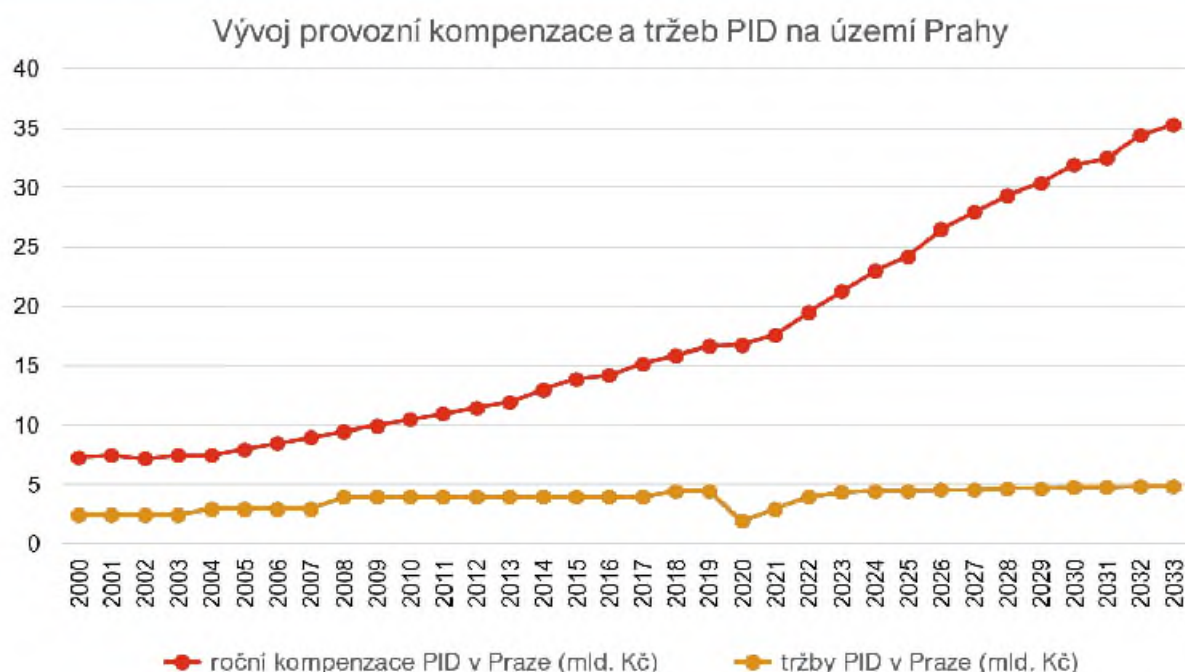
- **Nadále rostou tzv. stupeň motorizace i automobilizace.** To znamená, že počet automobilů registrovaných v Praze stále roste rychleji než počet obyvatel města. V roce 2024 připadalo 1,1 obyvatele na jedno zaregistrované vozidlo (stupeň motorizace) a 1,3 obyvatele na jedno zaregistrované osobní auto (stupeň automobilizace). Stejnou hodnotu 1,3 má i průměrná obsazenost osobního automobilu v Praze.
- V posledních letech nadále průběžně probíhá **rozšiřování zón placeného stání.** Na konci roku 2024 se tzv. parkovací zóny nacházely na území městských částí Praha 1–10, Praha 13, Praha 16, Praha 18 a Praha 22. Celkem bylo k dispozici 175 467 parkovacích míst s regulovaným režimem parkování (z toho 101 908 v rezidentních modrých zónách).
- **Počty přepravených cestujících** Pražskou integrovanou dopravou na území hl. m. Prahy v uplynulých letech jen velmi pozvolna dorovnávaly maximální hodnotu z roku 2019. V roce 2024 bylo prostředky PID na území hl. m. Prahy přepraveno přibližně 1,105 miliardy cestujících. Nižší celoroční počty přepravených osob jsou stále ovlivněné mírně nižším objemem turistického ruchu, větším podílem možnosti využívat práci z domova a poměrně velkým počtem rekonstrukčních akcí v rámci PID, které vyžadují poměrně hodně výluk v provozu (rekonstruované stanice metra Pankrác či Českomoravská, modernizace železničních tratí a stanic Praha-Smíchov či Praha Masarykovo nádraží, nebo rekonstrukce tramvajové trati ve Vodičkově a Jindřišské ulici v roce 2024).



Vývoj počtu přepravených cestujících prostředky PID na území hl. m. Prahy.

Zdroj dat: Ročenky dopravy Praha (TSK)

- 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 byly v zásadě překonány, nicméně v síti PID denně nadále necestuje řádově 100-150 000 cestujících. Zatímco objem vnitroměstských cest ještě nedorovnal údaje z roku 2019, počty dojíždějících do města vlaky a příměstskými busy již hodnoty z roku 2019 překonaly.
- 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 bylo o 28 % více než v roce 2013. V roce 2024 již roční náklady činily 26,8 mld. Kč, tedy za dalších pět let se opakoval 28 % nárůst. **Ještě rychleji 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). Na konci roku 2024 již činila průměrná hrubá mzda v Praze 57 232 Kč, tedy za pět let vzrostla o 38 %.
- Bohužel **setrvalý stav je v oblasti tržeb z jízdného** v systému PID v Praze. V posledních letech se ročně na území Prahy v průměru vybralo 4,5 mld. Kč (mimo roky epidemie COVID-19); mírný růst výběru způsobila především instalace doplňkových automatů do všech vozů tramvají a autobusů.
- Pro potřeby aktualizace plánu P+ vznikl v roce 2025 podrobný odhad vývoje nutné kompenzace provozních nákladů PID do roku 2033. Graf ukazuje vývoj nutného pokrytí provozních nákladů PID z rozpočtu města v případě, že nedojde ke změně na příjmové straně.



Odhadovaný vývoj kompenzace provozních nákladů PID a tržeb z jízdného v PID v Praze v případě, že nedojde k růstu příjmů.

- **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 již byla zahájena i stavba zcela nových tratí (trať na Letiště Václava Havla).
- **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, k provedení geologického průzkumu, který předcházelo započatí stavby nové linky metra D, a k zahájení první etapy této stavby v úseku Pankrác – Olbrachtova. Další etapa výstavby v úseku Olbrachtova – Nové Dvory nebyla zahájena s ohledem na úspěšně neukončené výběrové řízení na zhotovitele.
- Průběžně se modernizuje se také **vozidlový park** PID v Praze. Společným parametrem nově pořizovaných vozidel je zejména jejich bezbariérová přístupnost a výbava klimatizací salonu pro cestující (250 tramvají 15T bylo dodáno v roce 2019, od roku 2025 začaly v počtu 20 kusů dodávky zcela nových tramvají typu 52T, kterých dle opce bude moci Praha pořídit až 200). Od roku 2024 se v ulicích Prahy opět v pravidelném provozu objevují trolejbusy (dvoukloubové na lince 59 na Letiště a kloubové délky 18 m na lince 58 mezi Palmovkou a Miškovcem). Podařilo se také dodat řadu nových železničních vozidel, např. 22 třívozových jednotek RegioPanter (na linku S4 a na segment nových spěšných vlaků). Od závěru roku 2024 a jara 2025 současně vyjely nové elektrické jednotky na linky S49 a S61.
- Provoz a plánování veřejné dopravy ovlivňují v poslední době také různá **systémová 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 Koncepte projektování sítě linek PID

Cílem plánování veřejné dopravy v Praze je vytvořit jednoduchou, přehlednou a efektivní síť linek, kde páteří systému je kolejová doprava (železnice, metro, tramvaje). Autobusová doprava je koncipována jako návazná ke kolejové

dopravě, resp. tvoří páteř v oblastech a směrech, kde neexistuje kolejová doprava. Síť linek by měla být projektována podle následujících zásad:

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

Páteřní tramvajové linky

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

Páteřní autobusové linky

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

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

3.2.2 Zásady koncepce infrastruktury

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

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

3.2.3 Standardy projektování dopravy

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

Standardy obsaditelnosti

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

STANDARDSY OBSADITELNOSTI (2017)

trakce	typ vozidla / délka [m]	kapacita vozu (vlaku)	označení typu vozidla
METRO	81-71M (5×) M1 (5×)	124 (620)	METRO
TRAM	T3 (2× T3)	65 (130)	T3
	KT8	130	KT8
	14T	120	14T
	14T facelift	130	14Tfl
	15T, 52T	140	15T, 52T
BUS	od 19,1	dle konkrétního typu	KLOUBOVÝ PLUS (KB+)
	17,1–19	90	KLOUBOVÝ (KB)
	14,1–17	75	STANDARDNÍ PLUS (SD+)
	11,1–14	60	STANDARDNÍ (SD)
	10,1–11	50	MIDIBUS PLUS (MD+)
	8,1–10	40	MIDIBUS (MD)
	do 8	dle konkrétního typu	MINIBUS (MN)

Standardsy docházkových vzdáleností

Standardsy docházkových vzdáleností na zastávky pro území hl. m. Prahy jsou základním parametrem pro posuzování plošné obsluhy území. Standardsy 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;
- další rozvoj segmentu spěšných vlaků;
- modernizace a doplnění vozidlového parku;
- modernizace infrastruktury a vznik nových zastávek;

- zvýšení ekologie provozu nasazením bezemisních vozidel (tzn. nejen čistě elektrických, ale také akutrolejových);
- 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. Dalším důležitým koncepčním materiálem je v roce 2025 schválená Studie proveditelnosti železničního uzlu Praha, včetně rychlých spojení (Mott MacDonald CZ, 2025), která pojednává o vývoji podoby železničního uzlu Praha z pohledu výhledových staveb i linkového vedení v železniční regionální, městské i dálkové dopravě ve střednědobém a dlouhodobém časovém horizontu a řeší zásadní kapacitní nedostatky v uzlu včetně nutnosti potřeby zaústění tratí Rychlých spojení. Pro verifikaci správnosti koncepce byl zpracován multimodální dopravní model a ekonomické hodnocení se zohledněním celospolečenských přínosů.

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 jsou výrazně ovlivňována dalšími vnějšími vlivy, zejména kapacitou železniční infrastruktury, probíhajícími stavbami, reálnými možnostmi dopravců a výhledovým zajištěním zasmluvnění železniční dopravy ve vztahu k budoucím i aktuálně probíhajícím nabídkovým řízením.

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, městských částí a obcí, popřípadě obyvatel. Možnosti jejich realizace závisí na kapacitě tratí a vozidel, finančních možnostech hlavního města Prahy a Středočeského kraje, 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. Tato problematika je s postupným rozvojem nejen regionální, ale i dálkové a v neposlední řadě nákladní dopravy stále aktuálnější zejména na páteřních tratích a v uzlových stanicích. Negativním dopadem neustále rostoucího rozsahu dopravy bez adekvátního zkapacitnění železniční infrastruktury je výše uvedená tzv. harmonizace tras prováděná přidělcem kapacity dopravní cesty a současně manažerem modernizace a rozvoje dopravní cesty, Správou železnic. V rámci tohoto procesu dochází k nežádoucímu zpomalování tras a prodlužování cestovních dob například i vlivem předjíždění vlaků regionální dopravy vlaky dálkovými v nácestných stanicích.

Posilování železniční dopravy ve smyslu **zkracování intervalů** mezi jednotlivými vlaky je v současné době **na většině tratí velice obtížně realizovatelné z důvodu vyčerpané kapacity železniční dopravní cesty, a to nejen na jednotlivých tratích – možnosti navyšování rozsahu dopravy je nutné řešit i ve vztahu ke kapacitě jednotlivých stanic a jejich zhlaví**. 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**, **č. 221 Praha – Benešov u Prahy**, **č. 232 Praha – Lysá nad Labem**.

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 objednávku železniční dopravy, případně pro další jednání se Správou železnic pro úpravy infrastruktury, které realizaci těchto záměrů umožní.

V běžný pracovní den je v rámci objednávky hlavního města Prahy vypraveno přibližně tisíc osobních a spěšných vlaků, které jsou dále doplněny i více než dvěma sty rychlíky zaintegrovanými do systému PID. Celkově je v průměrný pracovní den vlaky PID přepraveno cca 174 580 cestujících, přičemž mezi nejzatíženější úseky patří trať č. 011 Praha – Kolín a č. 221 Praha – Benešov u Prahy (vlaky na dotčených tratích zařazených do PID denně přepraví více než 40 000 cestujících).

Negativní dopad do počtu přepravených osob má zejména výluková činnost, kdy jsou z výsledků přepravních průzkumů patrné výkyvy v průběhu a po dokončení výlukové činnosti, případně špatný technický stav některých tratí.

Tato závislost je zřejmá například na lince S9, kde došlo po dokončení modernizace trati k razantnímu navýšení počtu cestujících. Naopak na lince S7, která se dlouhodobě potýká se špatným technickým stavem a souběžně probíhající modernizací v úseku Praha-Smíchov – Praha-Radotín a následně v úseku Beroun – Karlštejn, je jasně patrný negativní trend v počtu přepravených cestujících. Zásadní se v tomto kontextu jeví i špatný technický stav Železničního mostu na Výtoni, v jehož důsledku musí být velká část vlaků ukončována v žst. Praha-Smíchov, přičemž z důvodů na straně konstrukce grafikonu bylo dočasně nutné zrušit průjezdný model linky S7 do Českého Brodu. Obdobný dopad mělo ukončování vlaků linek S5, R45 a R24 od Kladna v žst. Praha-Dejvice v důsledku modernizace úseku Praha-Bubny – Praha-Výstaviště, která byla dokončena v roce 2025.

Počet přepravených osob vlaky PID na jednotlivých tratích na území hl. m. Prahy* (průměrný pracovní den)

Trať	Linka	2020	2021	2022	2023	2024
011	S1, R9, R18, R19, R41	24 650	37 020	36 790	32 350	40 710
071	S3, S34, R21, R43	2 580	4 800	3 320	5 170	5 760
090	S4, R20, R44	10 310	14 840	15 500	17 490	17 630
120	S5, S54, R24, R45	3 880	5 560	6 190	4 310	5 160
122	S65	390	870	970	840	840
171	S7, R16, R26	14 480	19 600	24 100	35 060	26 090
173	S6	1 830	2 560	2 700	3 380	3 650
210	S8, S88	2 350	3 210	3 770	3 150	4 030
221	S9, R17, R49	21 830	29 670	32 380	40 460	40 350
232	S2, S9, S22, R10	14 150	23 410	25 070	22 660	26 760
091	S49	2 280	2 090	2 730	3 450	3 600
Celkem		98 730	143 630	153 520	168 320	174 580

* Hranice Prahy ve vlacích PID v pracovní den překročilo v roce 2024 cca 127 830 cestujících (63 160 jelo do Prahy, 64 670 z Prahy). V sobotu využívá vlakové spoje cca 61 % cestujících oproti pracovnímu dnu, v neděli jde o cca 54 %.

Výčet linek v objednávkě hlavního města Prahy

Linka	interval [min.]		Vozba *
	pracovní den	vikendy	
S1	10-20/30	30	2x471 / 471 / 640.2 / 2x640.2
S2	30/60	60	471
S3	60/60*	60	2x847 / 847
S4	30/30*	30	2x640.2 / 640.2 / 471
S5	30/60*	60	814 / 854+Bdtn
S6	30/60	60	2x847 / 847
S7	10/10-20/ 30*	30	2x471 / 471 / push-pull / 2x814
S8	60-120	30-120	814.2+814(.2) / 814.2 / KS o víkendy
S9 (Praha hl. n. > Praha-Kolovraty)	10-20/10-20/30	30	2x471 / 471
S9 (Praha hl. n. > Praha-Horní Počernice)	30/-	-	
S22	-/60	60	471
S34	60	-	813.2
S49	30/60	60	655
S54	dva páry	dva páry	814
S61	30/60	60	655
S65	60*	120	810
S88	60-120	60-180	2x814.2 / 814.2
R41	30/-	-	2x640.2
R42	60/-	-	471
R43	120/-	Jeden pár	2x847 / 847
R44	Jeden pár	-	Klasická souprava
R45	60-120***	120	2x854+Bdtn
R49	60/-****	-	Klasická souprava / 471 / 640.2
T1 – Pražský motoráček		čtyři páry + jeden pár do Prahy-Čakovíc	830/831/851
T2 – Český ráj		jeden pár v období RL	847
T3 – Kokořínský rychlík		jeden pár v období RL	Klasická souprava
T4 – Cyklohráček		2 páry v období RL	Klasická souprava
T6 – Brdy		jeden pár v období RL	847
T7 – Rakovnický rychlík		jeden pár v období RL	Klasická souprava
T8 – Posázavský motoráček		jeden pár v období RL	830/831/851+Bix
T10 – Lužickohorský rychlík		jeden pár v období RL	Klasická souprava

* Informace o vozbě jsou orientační

** v ranní přepravní špičce doplněny posilové spoje

*** v ranní a odpolední přepravní špičce doplněny posilové spoje

**** 1 pár Praha – Tábor + v období RL: 1 vlak Praha – Čerčany + 2 vlaky Čerčany – Praha

RL rekreační léto

KS klasická souprava

3.3.2 Vozidla

S ohledem na výsledky přepravních průzkumů je nadále nutné především s majoritním dopravcem České dráhy, a. s., pokračovat v řešení kapacitních problémů vznikajících primárně 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. S návratem cestujících do veřejné dopravy po pandemii COVID-19 jsou kapacitní problémy stále výraznější, a to zejména s přihlédnutím k častému neplnění turnusové potřeby ze strany dopravce vlivem nižší spolehlivosti vozidel, probíhajících modernizací a zástavbě mobilních jednotek ETCS do vozidel.

Částečným dočasným řešením (spojeným se snížením kvality cestování) je využití **modernizovaných patrových vozů v kombinaci s vozy klasické stavby**, které jsou po dohodě s dopravcem nasazeny **na linku S7 a následně i na linku S9, ač je zde požadován provoz jednotek 471**. Toto řešení zohledňovalo časté výpadky jednotek 471 a z toho vyplývající významné kapacitní problémy. Jedná se o krajní řešení, díky němuž došlo k posílení kapacity u nejvíce přetížených vlaků, nicméně vozidla, která již nesplňují současné kvalitativní požadavky. Kapacitní problémy, kdy již nelze posilovat dopravu zkracováním intervalů z důvodu nedostatečné kapacity dopravní cesty, je v krátkodobém horizontu i nadále třeba řešit na úrovni vozidlového parku. Je proto naprosto nezbytné – pokud nemá dojít k zastavení rozvoje železniční dopravy v PID – **pořídít nové kapacitní (dvoupodlažní) elektrické jednotky s kapacitou cca 400 cestujících (EMU = electric multiple unit – elektrická vícedílná jednotka)**. Cílem pořízení těchto vozidel je jednak náhrada souprav modernizovaných patrových a dalších vozů klasické stavby, které nejsou z pohledu kvality cestování dlouhodobě vyhovující. Dále je to zvýšení kapacity vlaků na tratích, kde se očekává nárůst poptávky po dokončení modernizace infrastruktury. 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. Kromě výše uvedených relací je od roku 2029 plánováno nasazení jednotek EMU400 na tratích Praha – Řevnice – Beroun a Praha – Kolín – Kutná Hora (město).

V souvislosti s pořízením těchto nových jednotek je nutné, aby došlo k **prodloužení potřebných nástupištních hran** na tratích, kde je s provozem jednotek EMU400 uvažováno, **na odpovídající délku** umožňující provoz souprav délky cca 212 metrů. Jedná se prioritně o tratě č. 011, 120 (po modernizaci tratě), 171, 230 a ve střednědobém až dlouhodobém horizontu i tratě 221, 231 a 232. Nutné je zahrnout také problematiku stáří samotných vozidel, z nichž první vyrobené kusy jednotek řady 471 již překročily polovinu své ekonomické životnosti a v roce 2029, kdy je uvažováno s nasazením prvních jednotek EMU400, budou za tímto milníkem prakticky všechno jednotky 471. S ohledem na fakt, že první jednotky 471 byly vyrobeny na přelomu 20. a 21. století, nadto modernizace těchto nejstarších kusů by byla ekonomicky nevýhodná z důvodu nutnosti modernizace dalších technologických celků (například nutnost dosazení WC s uzavřeným systémem), bude prvních 16 vyrobených jednotek se zahájením provozu jednotek EMU400 vyřazeno. Zbývajících 54 jednotek bude možné, s ohledem na aktuálně probíhající modernizace a doplnění ETCS, provozovat i v dalších letech. Je uvažováno s jejich nasazením až do roku 2044 především na tratích 221, 231 a 232. Tento fakt je nutné vnímat ze strany Ministerstva dopravy ČR a Správy železnic ve vazbě na uvažovanou konverzi napájecí soustavy ze systému 3 kV DC na 25 kV AC. Konverzi napájecí soustavy bude do roku 2044 možné realizovat na tratích, kde jsou již v současné době nasazena dvousystémová vozidla (nebo dojde k jejich nasazení v letech následujících). Dále je nutné pokračovat v procesu instalace mobilní části zabezpečovacího zařízení ETCS, které Správa železnic postupně plánuje nasadit na všech tratích zaústěných do hlavního města Prahy (viz dále).

Modernizaci vozidlového parku je třeba se věnovat kromě nejvíce vytižených elektrických tratí i na jiných výkonech. Pro relativně méně vytiženou trať č. 091 ve směru Kralupy nad Vltavou již došlo k pořízení nových jednopodlažních elektrických jednotek s kapacitou přibližně 240 míst (EMU240). To umožnilo přesun většiny 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 a zavedení nového provozního konceptu). Zmíněné jednotky EMU240 byly nasazeny i na linku spěšných vlaků R41 Praha – Kolín (– Kutná Hora). Ve střednědobém či dlouhodobém horizontu lze očekávat realizaci dalších staveb, které umožní navýšení rozsahu dopravy, je však třeba zmínit, že tímto dojde k dalšímu navýšení potřeby vozidel, které je možné řešit i s finanční podporou dotačních programů.

Nevyhovující je z velké části **kvalita vozidlového parku v nezávislé trakci**. Jako hlavní příklad lze uvést linky S5 a R45 ve směru Kladno nebo S8/S88 ve směru Čerčany / Dobříš, 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. Řešením je pouze náhrada nevyhovujícího vozidlového parku vozidly novými, která budou splňovat požadované standardy kvality a budou vybavena mobilními jednotkami ETCS.

Dále 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, případně vodíkových.

Výše uvedené cíle, tedy zkvalitnění vozidlového parku a zajištění bezemisního provozu vozidel, lze řešit důslednou modernizací vozidlového parku, přičemž konkrétní řešení se odvíjí primárně od stávajícího a výhledového stavu infrastruktury. V případě tratí, u nichž lze očekávat jejich elektrizaci v relativně krátkém časovém horizontu, a kde se navíc očekává dlouhodobé vyloučení provozu během výstavby, lze pořízení vozidel zajistit z již aktuálně probíhajícího nabídkového řízení na dopravce, který na trať nasadí jednotky EMU400 (týká se především trati č. 120 Praha – Kladno s odbočkou na Letiště VHP). U tratí, kde se očekává jejich elektrizace v delším časovém horizontu, lze postupovat se zohledněním harmonogramu zavádění výhradního provozu ETCS formou modernizace stávající vozby s využitím vozidel dodaných na základě smluvního zajištění Středočeského kraje (jedná se o vozidla řady 847 a 841.3) nebo zakoupení zcela nových bezemisních vozidel BEMU. Pro neelektrizované tratě byla sestavena následující koncepce obnovy vozidlového parku:

Trat' č. 070 Praha – Všetaty – Mělník / Mladá Boleslav:

Modernizaci a elektrizaci trati lze očekávat ve 30. letech tohoto století. S přihlédnutím k faktu dožívajícího parku vozidel (zejména motorových vozů řady 854), byly na linky S3 a R43 na přelomu let 2025 a 2026 nasazeny nové motorové jednotky 847. Po dokončení modernizace a elektrizace trati budou na trati nasazeny čisté elektrické vlaky. Jednotky 847 budou po nasazení elektrických vozidel využity na výkony ve Středočeském kraji.

Trat' č. 120 Praha – Kladno – Kladno-Ostrovec s odbočkou na Letiště VHP:

Modernizaci a elektrizaci trati lze očekávat na přelomu 20. a 30. let tohoto století. S přihlédnutím k tomu, že některé úseky tratě se budou realizovat za zastaveného provozu a pro cestující bude zřízena náhradní autobusová doprava, je nemyslitelné na tyto výkony obstarávat jiná vozidla než pro cílový stav. Těmito vozidly jsou jednotky EMU400, jejichž provoz bude zajišťovat dopravce na základě aktuálně probíhajícího nabídkového řízení.

Trat' č. 122 Praha – Hostivice – Rudná:

Modernizaci a elektrizaci trati lze očekávat ve 30. letech tohoto století. V krátkodobém časovém horizontu se předpokládá na linku S65 nasazení modernizovaných motorových vozů řady 841.3, které budou po elektrizaci trati nahrazeny elektrickými jednotkami. V cílovém stavu budou motorové vozy 841.3 nasazeny na výkony ve Středočeském kraji.

Trat' č. 173 Praha – Rudná u Prahy – Beroun:

Modernizaci a elektrizaci trati lze očekávat ve 30. letech tohoto století. Aktuálně jsou na linku S6 nasazeny nové moderní jednotky řady 847, které budou po elektrizaci trati nahrazeny elektrickými jednotkami. V cílovém stavu budou motorové jednotky 847 nasazeny na výkony ve Středočeském kraji.

Trat' č. 210 Praha – Vrané nad Vltavou – Čerčany / Čisovice / Dobříš:

Modernizaci a očekávanou alespoň parciální elektrizaci trati lze očekávat ve 30. letech tohoto století. S přihlédnutím k nedostačujícím komfortu nasazovaných vozidel a nutnost výhledového provozování vozidel vybavených ETCS, budou na linky S8 a S88 v průběhu roku 2025 nasazeny nové motorové jednotky 847, které budou následně nahrazeny jednotkami BEMU zajištěných dopravcem na základě připravovaného nabídkového řízení. Jednotky 847 budou po nasazení bateriových vozidel využity na výkony ve Středočeském kraji.

Předpokládané typy vozidel na jednotlivých linkách

Vozidlo	Trakce	Předpokládané nasazení
EMU240 (150)	elektrická	S1*, S3***, S4, S49, S55***, S6***, S61, (S65***), S71, R41*, R43***, R44, R49
EMU310	elektrická	S2, S22, S9, R42
EMU400	elektrická	S1, S5, S7, R41*, R45, R48
DMU70	motorová	S65**
DMU80	motorová	S34, S54**
DMU120	motorová	S3**, S6**, S8**, S88**, R43**
BEMU145	bateriová	, S8****, S88****,

* na lince S1 a R41 jsou nasazeny od GVD 24/25 jednotky EMU240, od GVD 30/31 (předpoklad) EMU400

** do elektrizace trati

*** od elektrizace trati

**** od dodání BEMU

Seznam dotčených linek:

- S1 Praha – Český Brod – Poříčany (– Kolín)
- S2 Praha – Lysá nad Labem – Kolín
- S22 Praha – Lysá nad Labem – Milovice
- S3 Praha – Neratovice – Všetaty – Mělník
- S4 Praha – Kralupy nad Vltavou – Hněvice (dále vedena jako linka U4 do Ústí nad Labem)
- S49 Praha-Hostivař – Roztoky u Prahy
- S5 Praha – Praha-Letiště VHP / Kladno – Kladno-Ostrovec
- S55 Praha-Smíchov – Hostivice – Praha-Letiště VHP – Praha-Veleslavín
- S6 Praha – Nučice – Beroun
- S61 (Praha-Smíchov) – Praha-Vršovice – Praha-Běchovice (– Praha-Běchovice střed – Úvaly)
- S65 Praha – Hostivice – Rudná u Prahy
- S7 (Český Brod –) Praha – Řevnice – Beroun
- S71 Praha-Radotín – Praha-Zahradní Město – Praha-Běchovice (– Praha-Běchovice střed – Úvaly)
- S8 Praha – Vrané nad Vltavou – Čerčany
- S88 Praha – Vrané nad Vltavou – Čisovice – Dobříš
- S9 Milovice – Praha – Strančice – Benešov u Prahy
- R41 Praha – Poříčany – Pečky – Kolín – Kutná Hora
- R42 Praha – Lysá nad Labem – Nymburk – Kolín
- R43 Praha – Neratovice – Všetaty – Mladá Boleslav
- R44 Praha – Kralupy nad Vltavou – Ústí nad Labem
- R45 Praha – Kladno – Kladno-Ostrovec
- R48 Praha – Lysá nad Labem – Mladá Boleslav
- R49 Praha – Benešov u Prahy – Tábor

3.3.3 Problematická místa železniční infrastruktury z pohledu objednatele železniční dopravy

Trat' č. 011 Praha – Kolín, trat'ový úsek Praha – Kolín

- jeden z nejzátíženějších úseků I. železničního koridoru; dle sdělení Správy železnic v úsecích Praha-Libeň – Český Brod a Poříčany Kolín hrozí bezprostřední přetížení dráhy. S tím souvisí i umělé zpomalování jednotlivých vlaků dálkové dopravy i vlaků v objednávce hlavního města Prahy a Středočeského (tzn. spěšných vlaků linky R41 a osobních vlaků linek S1 a S61);
- obtížné dosažení přesného 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 EMU400, nutnost prodloužení nástupišť na délku umožňující provoz jednotek cca 212 metrů;
- na základě jednání s MDČR a Správa železnic očekává HMP výstavbu nové 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 po roce 2030.

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

- nemožnost zkrácení špičkového intervalu regionálních vlaků na 30 min. v obou směrech, v úseku Praha – Praha-Čakovice na 15 min.;
- nutno uvažovat (minimálně částečné) zdvoukolejnění v úsecích navržených modelovým GVD a elektrizaci trati;
- časový horizont po roce 2030;

- důležitým záměrem je také zavedení osobní dopravy na vlečce bývalého Cukrovaru Čakovice do nově předpokládané zastávky Praha-Čakovice zámecký park v blízkosti čakovického sídliště.
- v dlouhodobém časovém horizontu sledováno zahuštění intervalu na 15 minut spěšných vlaků Praha – Mělník a 15 minut osobních vlaků (v úseku Praha – Měšice u Prahy). Opatření je realizovatelné po výstavbě Neratovické spojky.

Trať 120 Praha – Kladno – Rakovník, traťový úsek Praha Masarykovo nádraží – Kladno

- trať mezi dvěma největšími městy regionu;
- zcela nevyhovující infrastruktura: jednokolejná a neelektrizovaná trať, bez odpovídajícího zabezpečovacího zařízení, bez peronizace stanic;
- nemožnost zkrácení intervalu a zavedení odpovídajícího počtu vlaků;
- nevyhovující délka nástupišť neumožňující provoz jednotek EMU400, nutnost prodloužení nástupišť na délku umožňující provoz jednotek cca 212 metrů;
- po modernizaci interval 15 min. spěšných vlaků ve směru Kladno, ve směru Letiště Václava Havla Praha interval 10 min. z nichž třetina (interval 30 minut) bude pokračovat ve směru Kladno;
- časový horizont kompletního dokončení připravované modernizace spojené se zdvoukolejněním a elektrizací trati (včetně zřízení odbočky na Letiště Václava Havla Praha) se v době zpracování tohoto materiálu předpokládá po roce 2030 (zavedení dílčího provozu do Prahy-Veleslavína je předběžně předpokládáno nejdříve v roce 2029).

Trať č. 122 Praha – Hostivice – Rudná u Prahy a trať 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. 122 by měl být zajištěn provoz osobních vlaků v úseku Praha – Hostivice v intervalu 30 min. složený z linek Praha – Hostivice – Rudná u Prahy a Praha – Hostivice – Praha-Letiště VHP – Praha-Veleslavína (obě linky v intervalu až 60 minut);
- časový horizont dokončení pravděpodobně v letech 2030–2032.

Trať č. 171 Praha – Beroun

- trať s velmi silnou přepravní poptávkou z pohledu regionální i dálkové dopravy;
- špatný technický stav, dlouhodobá zchátralost trati, důsledkem jsou velmi časté poruchy infrastruktury (zabezpečovací zařízení, trakční vedení) s nutností častých plánovaných i neplánovaných výluk. Tento stav má negativní důsledky na plnění GVD – zcela nezbytné je provedení modernizace celé trati;
- v úseku Beroun – Praha-Radotín zaveden interval 10/20 minut, v úseku Praha-Radotín – Praha-Smíchov zaveden interval 10 minut (pouze v ranní přepravní špičce) – z důvodu koexistence s vlaky dálkové dopravy nelze bez předjíždění vlaků osobní dopravy zavést pravidelný interval 15 minut, současně je přesný interval 15 minut nekompatibilní s intervalem 10 minut z Prahy-Radotína. Řešením je zavedení obousměrného intervalu 10 minut v celém úseku z Prahy hlavního nádraží do Řevnic, případně Dobřichovic, viz dále;
- 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);
- špatný technický stav Železničního mostu na Výtoni, kvůli kterému je nutné část vlaků linky S7 ukončovat v žst. Praha-Smíchov, která navíc aktuálně prochází rozsáhlou rekonstrukcí. Stěžejní pro objednatele je v tomto úseku navýšení kapacity trati (ztríkolejnění úseku) a zajištění provozuschopnosti úseku bez jakýchkoliv rychlostních či hmotnostních omezení po období následujících dekád (zavedení výhradního provozu ETCS a konverze napájecí soustavy je možné až po dodání vozidel EMU400).
- pro ideální zajištění provozu (bez časových ztrát vlaků osobní dopravy) nutné řešit bezproblémový souběžný provoz dálkové a regionální dopravy – v roce 2023 dokončena modernizace úseku Praha-Smíchov (mimo) – Černošice (mimo), probíhá optimalizace v úseku Beroun – Karlštejn, další úseky se připravují;
- z pohledu obsluhy území by bylo vhodné zřízení zastávky Praha-Radotín sídliště (v čtyřkolejném úseku), v rozsahu nastíněním v rámci SP ŽUP včetně RS;
- cílovým řešením dostatečnosti infrastruktury je zřízení nové železniční trati v trase Praha – Beroun v nové trase (v poloze VRT), časový horizont realizace nejdříve po 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 minimálně parciální elektrizaci trati v rozsahu dle aktuálně zpracovávaného záměru projektu.
- po elektrizaci a modernizaci 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 nejdříve po roce 2030.

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

- úsek velmi silně zatížený regionální a dálkovou dopravou;
- z důvodu koexistence s dálkovou dopravou není bez předjíždění osobních vlaků možné 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 EMU400, nutnost prodloužení nástupišť na délku umožňující provoz jednotek cca 212 metrů;
- na základě jednání s MD ČR a Správou železnic očekává hl. m. Praha realizaci nové rychlé tratě ve směru Benešov u Prahy (minimálně do oblasti Říčan v návaznosti na prověření v rámci SP ŽUP včetně RS).

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

- neperonizované stanice (Kostomlaty nad Labem, Libice nad Cidlinou, Velký Osek);
- nevyhovující délka nástupišť v úseku Praha – Milovice / Kolín neumožňující provoz jednotek EMU400, nutnost prodloužení nástupišť na délku odpovídající délku umožňující provoz jednotek cca 212 metrů (v úseku Praha – Milovice nevyhovuje žst. Čelákovice, Lysá nad Labem a Milovice);
- 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);
- pro další zrychlení dopravy bude nezbytné provedení modernizace úseku Lysá nad Labem – Kolín, související stavbou je i vznik nové trati Milovice – Čachovice (tzv. Všejsanská 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) především z důvodu absence zastávek (viz dále);
- nutnost rekonstrukce stanice Praha-Malešice (včetně vybudování nástupišť – zastávka Praha-Depo Hostivař);
- nutnost výstavby několika nových železničních zastávek ve frekvenčně odůvodněných lokalitách (Praha-Jiráskova čtvrť, Praha-Jahodnice, Praha-Hostavice, Praha-Spořilov, Praha-Braník Ve Studeném);
- nutnost zdvoukolejnění úseků Praha-Krč – Praha-Zahradní Město (v přípravě) a zřízení tzv. Libeňského přesmyku;
- pravděpodobné dokončení nejdříve po roce 2030.

Železniční stanice Praha hlavní nádraží

- nedostatečná kapacita stanice (i přes provedenou rekonstrukci) – potřeba zřízení 8. nástupiště. Dle sdělení Správy železnic v žst. Praha hlavní nádraží hrozilo v rámci přípravy GVD 2025/2026 bezprostřední přetížení dráhy – v této souvislosti bylo navrhováno vymístění části vlaků dálkové dopravy mimo žst. Praha hlavní nádraží a nežádoucí prodloužení pobytů v okrajových stanicích jak u dálkových, tak u regionálních vlaků. S ohledem na neustále narůstající požadavky i ze strany dopravců a dalších objednatelů lze podobné problémy očekávat i v dalších letech;
- nepostačuje požadavkům dálkové a regionální dopravy (například linky S6 a S65);
- s ohledem na stav jižního zhlaví stanice nutnost provedení jeho rekonstrukce nikoliv však ve stávajícím stavu, ale v konfiguraci s prodloužením nástupišť pro umožnění provozu jednotek EMU400;
- s předchozí odrážkou souvisí nutnost prodloužení nástupišť umožňující provoz jednotek EMU400 jak na jižním, tak na severním zhlaví stanice, a to v maximálním možném rozsahu. Bez této úpravy by po zavedení jednotek EMU400 došlo k dalšímu snížení kapacity stanice.

Železniční zastávky

- neexistence zastávek v místech přestupních terminálů s páteřními linkami městské dopravy (např. Výtoň – bude realizována při modernizaci trati);
- neexistence dalších zastávek s očekávanými vysokými obraty (např. Radotín sídliště, Třeboradice, Malešice / Depo Hostivař, Karlín);
- probíhá příprava nových zastávek v úseku Praha-Běchovice – Praha-Malešice, Praha-Čakovice severní nástupiště, 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, mnohdy 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;
- pro zajištění dostatečné kapacity tratí v centrální části pražského železničního uzlu zcela nezbytné situaci řešit novými podzemními tratěmi pro regionální dopravu (tzv. Nové spojení 2). 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.

Rozvoj železničního uzlu Praha

- pro další rozvoj železnice na území hlavního města Prahy celé pražské metropolitní oblasti je nezbytné dále pokračovat v přípravě přestavby železničního uzlu Praha v rozsahu nastíněném SP ŽUP včetně RS, tzn. varianta N2FK, která byla schválena v roce 2025 Centrální komisí MD ČR.

3.3.4 Předběžná plánovaná dopravní opatření na železnici v letech 2026–2028

V daném období se předpokládá realizace následujícího opatření:

- posílení provozu na lince S65 v pracovní dny v úseku Praha-Smíchov – Hostivice na interval 30/60 minut – vhodné realizovat po dokončení modernizace sudé kolejové skupiny žst. Praha-Smíchov, která umožní zapojení tratě č. 122 do osobního nádraží (dokončení se předpokládá cca v listopadu 2026);

3.3.5 Předběžná plánovaná dopravní opatření na železnici v letech 2029–2030

Navržená dopravní opatření lze rozdělit do několika kategorií:

- 1) **realizovatelná na stávající infrastruktuře;**
- 2) **realizovatelná na stávající infrastruktuře, 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 infrastruktuře.

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

- další rozvoj **sítě spěšných vlaků** za účelem rychlého spojení vybraných hlavních sídel Středočeského kraje a Prahy (Kolín, Kutná Hora, Nymburk, Poděbrady, Neratovice, Mělník, Mladá Boleslav, Kralupy nad Vltavou, Benešov u Prahy, 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. Na linkách R41 a R42 byl od GVD 2024/2025 zaveden nový provozní koncept pásmových spěšných vlaků.
- posílení provozu spěšných vlaků:
 - Linka R41 Praha – Kolín – Kutná Hora v intervalu až 30/60 minut;

- Linka R42 Praha – Nymburk – Kolín v intervalu až 60/60 minut;
- Linka R43 Praha – Mělník / Mladá Boleslav v intervalu až 120/– minut;
- Linka R44 Praha – Kralupy nad Vltavou – Ústí nad Labem v intervalu až 30/60 minut,
- Linka R49 Praha – Benešov u Prahy – Tábor v intervalu až 30/60 minut;
- posílení provozu na lince S3 v odpolední přepravní špičce – zavedení intervalu 30 minut v úseku Praha – Neratovice;
- posílení provozu na lince S8/S88 – zavedení celodenního intervalu 30 minut v úseku Praha – Vrané nad Vltavou v pracovní dny (vlaky dále pokračují ve směru Čerčany / Měchenice / Čisovice
- posílení role železnice omezením souběžné autobusové dopravy (například v úseku Benešov – Praha nebo Kutná Hora – Praha), snížení zátěže autobusových terminálů na území Prahy (Roztyly, Černý Most, Florenc);
- zajištění celoročního provozu linky Cyklohráček (rozsah 2 pár vlaků o víkendech);
- opětovné zavedení nočního rozjezdu ve 2:30 z žst. Praha hl. n. o víkendu, případně celotýdenně (jeden pár vlaků každý směr, v závislosti na vývoji přepravní poptávky).

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

- rozšíření provozu linky S49 na interval 30/30 celotýdenně; *požadované kvality provozu bude dosaženo po modernizaci trati v úseku Praha-Libeň – Praha-Hostivař (realizace Libeňského přesmyku, vznik zastávky Praha-Depo Hostivař);*
- rozšíření provozu linky S61 na interval 30/30 celotýdenně a její převedení na původně předpokládanou trasu; *požadované kvality provozu bude dosaženo po modernizaci vzniku zastávky Praha-Depo Hostivař a dalších zastávek v úseku Praha-Malešice – Praha-Běchovice);*

C. Dopravní opatření realizovatelná po provedení modernizace infrastruktury:

- **na lince S7 zavedení špičkového intervalu 10 minut obousměrně a také v odpolední špičce v úseku Praha hl. n. – Praha-Radotín a sedlového intervalu 10/20 minut,**
prodloužení vlaků vedených v tomto intervalu do stanice Řevnice (Dobřichovice) – *lze realizovat po modernizaci žel. trati Praha-Smíchov – Řevnice – Beroun;*
- **řešení dopravy na trati Praha – Kladno s odbočkou na Letiště Václava Havla** – v první fázi, kdy bude dokončena modernizace a elektrizace trati v úseku Praha-Veleslavín – Kladno – Kladno-Ostrovec / Letiště VHP je předpokládáno zavedení následujícího provozního konceptu:
 - Osobní vlaky linky S55 Praha-Veleslavín – Praha-Letiště VHP v intervalu 10/10 minut
 - Osobní vlaky linky S5 Praha-Veleslavín – Kladno – Kladno-Ostrovec v intervalu 60/60 minut
 - Spěšné vlaky linky R45 Praha-Veleslavín – Kladno – Kladno-Ostrovec v intervalu 30/60 minut
 - *Provozní koncept lze realizovat po dokončení modernizace a elektrizace trati v úseku Praha-Veleslavín – Kladno-Ostrovec s odbočkou na Letiště VHP*

3.3.6 Předběžná plánovaná dopravní opatření na železnici – výhled 2030 +

Všechna níže uvedená opatření je možná realizovat v návaznosti na dokončení infrastruktury.

- **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** – 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 स्पешných vlaků:
 - 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*;
- **prodloužení linky S61 do Prahy-Smíchova** – lze realizovat po zkapacitnění úseku Praha-Vršovice – Praha-Smíchov;
- **zavedení nové městské železniční linky S71 Praha-Radotín – Praha-Krč – Praha-Depo Hostivař – Praha-Běchovice střed** v plnohodnotném provozu v intervalu 30/30 min. celodenně a celotýdenně – *v požadované kvalitě možné realizovat po modernizaci trati (zdvoukolejnění) a zřízení nových železničních zastávek (Praha-Velká Chuchle – posun zastávky, Praha-Braník Ve Studeném, Praha-Kačerov – spojovací trať, Praha-Spořilov, Praha-Zahradní Město, Praha-Depo Hostivař). Případně lze sledovat i prověření alternativního vedení městských linek, například linky S47 z Roztok u Prahy přes Prahu-Libeň, Prahu-Zahradní město do Prahy-Radotína*;
- **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** – ve druhé fázi, po dokončení modernizace a elektrizace trati v celém úseku až do žst. Praha-Bubny je předpokládáno zavedení následujícího provozního konceptu:
 - Osobní vlaky linky S5 Praha Masarykovo nádraží – Praha-Letiště VHP (- Kladno – Kladno-Ostrovec) v intervalu 10/10 minut (ze stanice Praha-Letiště VHP ve směru Kladno-Ostrovec pokračují vlaky v intervalu 30/30 minut
 - Spěšné vlaky linky R45 Praha-Veleslavín – Kladno – Kladno-Ostrovec (- Kladno-Dubí) v intervalu 15/30 minut
 - Osobní vlaky linky S55 Praha-Smíchov – Hostivice – Praha-Letiště VHP – Praha-Veleslavín v intervalu 60/60 minut
 - *Provozní koncept lze realizovat po dokončení modernizace a elektrizace trati v úseku Praha-Bubny – Kladno-Ostrovec s odbočkou na Letiště VHP a elektrizace trati v úseku Kladno-Ostrovec – Kladno-Dubí*
- **zkrácení intervalu na nejvíce využívaných linkách** (především linka S9 v úseku Praha – Říčany) na 10/15 min. – *v požadované kvalitě možné realizovat po vybudování odlehčovací tratě Praha-Vršovice – Benešov u Prahy– segregace dálkové a regionální osobní dopravy*;
- **zavedení nového spojení Praha – Brandýs nad Labem v intervalu až 15minut** – *reálně po vybudování nové trati v této relaci*;
- 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 (nutná výstavba Líbeznické spojky), 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.

3.4 Metro

3.4.1 Dopravní opatření v provozu stávajících linek metra 2026-2028

Po epidemii COVID-19 v letech 2020 a 2021 se provoz metra postupně vrátil do standardního stavu. Rovněž křivka poptávky cestujících již od roku 2023 kopíruje obvyklý vývoj z roku 2019, nicméně její maxima jsou každý den v průměru o cca 100 000 vykonaných cest nižší. To je dáno zvýšeným podílem práce z domova a v letech 2023-2025 také stále nižším počtem turistů, kteří hlavní město navštívili.

Od začátku června 2024 byly na linkách metra v období 21:00 až 22:15 navraceny intervaly na 7,5 minuty. S ohledem na nedostatek řidičů povrchové dopravy však nemohlo dojít ke shodnému zkrácení intervalů i u tramvají a metra. Absence přestupních návazností zejména mezi metrem a autobusovými spoji v tomto období bude v dalších

letech řešena postupně v nejvýznamnějších přestupních uzlech, na vybraných autobusových linkách a pouze v kontextu možností zajištění takové úpravy provozním personálem.

Rovněž od června 2024 došlo na lince B ke zkrácení intervalu v sedle pracovního dne z 5 na 4 minuty, a to zejména s ohledem na výluková opatření na železnici (rekonstrukce Smíchovského a Masarykova nádraží a omezení provozu vlaků na Výtoňském mostě). 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. Od září 2024 přešel tento sedlový interval na lince B do trvalého stavu.

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 **byla potvrzena 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 trvale garantovány z centra města, nikoli z konečných zastávek. V tomto případě jde o úpravu nesouvisející s epidemií COVID-19, která byla s ohledem na nepřiměřeně dlouhé směny řidičů povrchové dopravy připravována cca od roku 2010.

Dědictvím epidemie COVID-19 se stal vznik tzv. „poloprázdninových“ jízdních řádů, které se staly součástí základní volby možného rozsahu provozu metra.

V letech 2026 a 2027 již nasazení „poloprázdninových JŘ“ v prvních dvou měsících v rámci metra není navrhováno. Páteční síť metra bude provozována mimo letní prázdniny celoročně ve stejném, tedy plném, rozsahu.

Aktuální používané intervaly provozu linek metra v sekundách uvádí tabulka:

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

Realizace úprav provozu a intervalů na jednotlivých linkách metra v období let 2026-2030 bude záviset na rozpočtových možnostech města a rozhodnutí Rady či Zastupitelstva HMP.

V září roku 2026 je předpokládáno sjednocení jízdních řádů pro soboty a neděle dle platných sobotních jízdních řádů (interval 7,5 minuty na lince A, 6 minut na lince VB a 5 minut na lince C již po sedmé minutě ranní). Charakteristiky poptávky v obou volných dnech se postupně přibližují a byť je průměrné využití spojů v neděli stále nižší cca o 15 %, dosavadní nedělní intervaly již zejména dopolední poptávce v neděli nedostačují.

3.4.2 Dopravní opatření v provozu stávajících linek metra 2029-2030

Po dokončení instalace nového zabezpečovacího zařízení LZA na všechny soupravy linky B (pevná část již na lince B instalována je) je připravován přesun několika vlakových souprav (2-3) z linky A na linku B. To umožní **zkrátit intervaly na lince B v ranní špičce** pracovních dnů ze 140 s na 130 s (teoreticky na 120 s).

Na lince C je v dalším období předpokládáno mírné posílení ranního období před šestou hodinou vložím minimálně jednoho spoje v každém směru jízdy. Pokud bude průzkumy vyhodnoceno jako potřebné, podobná úprava by mohla proběhnout i na zbylých dvou linkách. Po zavedení automatického provozu na lince C dojde ke zkrácení intervalu v ranní špičce na 105 s, v dopoledním sedle na 180 s a k rozšíření odpolední špičky v intervalu 120 s do delšího časového období.

V souvislosti s růstem poptávky o víkendech, která přetrvává i po dobu letních prázdnin, je nejpozději od roku 2027 **navrhováno zkrácení intervalů o letních prázdninách o víkendech** do podoby 6 minut na lince B a 5 minut na lince C, tedy do podoby stávajícího celoročního stavu.

Pro mimoprázdninové období je tento základní stav navržen k úpravě do podoby intervalu 6 minut na lince A, 5 minut na lince B, při zachování intervalu 5 minut na lince C (zde je zvažováno víkendové zkrácení intervalu na 3,75 minuty až s automatickým provozem po otevření linky D).

Příprava výstavby nové stanice metra B Depo Zličín je na základě rozhodnutí Zastupitelstva HMP navázána na přípravu Územní studie Zličín, proto do roku 2030 stanice s velkou pravděpodobností nevznikne. Pokud by byla zprovozněna, 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 10 minut během dne a 15–20 minut večer). Bez ohledu na stavbu nové stanice dojde k rekonstrukci kolejové harfy i samotných hal Depa Zličín.

3.4.3 Metro D

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

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

Veřejnou dopravu v území do budoucna obsluhovaném metrem D nyní zastupují pouze autobusové linky, přičemž se skutečně nejedná o optimální a efektivní řešení. Dokazuje to fakt, že v nejzatíženějším úseku Nemocnice Krč – Kačerov / Budějovická je v ranní špičce pracovních dnů (PD) provozováno cca 130 autobusových spojů za hodinu jedním směrem, interval mezi spoji je tedy kratší než půl minuty. Tento úsek představuje nejexponovanější autobusový úsek v PID.

Provoz linky D bude zcela automatický, bez strojvedoucích. To je fakt ze současného pohledu objednatele 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 2030 nebude ještě žádný úsek nové linky metra D dokončen.**

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

Velký význam má **výstavba bezbariérových přístupů** v dalších stanicích metra. Cíl mít do roku 2025 všechny stanice metra bezbariérově přístupné (na základě Konceptce odstraňování bariér ve veřejné hromadné dopravě v hlavním městě Praze schválené Usnesením Rady HMP č. 463 ze dne 18. 3. 2014) se bohužel splnit nepodařilo, nicméně práce na bezbariérových přístupech do stanic trvale pokračují.

V roce 2025 byl zprovozněn **výtah do stanice metra B Radlická**. Po dokončení modernizace stanice metra B Českomoravská v březnu 2026 je předpoklad zahájení prací na dostavbě výtahu do téže stanice, jehož realizace závisí na dobudování nového objektu na povrchu.

Pro další stanice jsou zpracovávány **studie proveditelnosti realizace výtahů** (např. Strašnická, Křižíkova, Náměstí Republiky, Jinonice, Malostranská a Želivského). Nejbližší realizaci je náhrada šikmé plošiny výtahem ve stanici Strašnická.

Kromě zřizování bezbariérových přístupů probíhají i **další opravy stanic spočívající v sanaci průsaků, výměně obložení či náhradě starých eskalátorů**. V prosinci 2025 byla dokončena modernizace stanice Pankrác na lince C spojená s výměnou eskalátorů a výstavbou přestupních chodeb směrem do nové stanice linky D. V březnu 2026 bude dokončena již zmíněná modernizace stanice Českomoravská (B). Rekonstrukce stanice, výměna eskalátorů i výstavba výtahu budou v roce 2026 zahájeny ve stanici Flora na lince A.

Na počátku roku 2027 začne již **druhá výměna eskalátorů ve stanici Hradčanská (A)**. Výtah ve stanici vznikne až později v rámci výstavby vedlejší zahloubené železniční stanice Praha-Dejvice (po dokončení Praha-Hradčanská).

I v období let **2026–2030** 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 cca 19 500 dřevěných pražců. Na konci roku 2025 byly z tohoto počtu vyměněny cca tři čtvrtiny. 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 v průměru vyměnit jen několik pražců. Proto je nutné využívat prodloužených víkendů, protože běžné víkendy nedostačují na dostatečné zatvrdnutí upevňovací hmoty.

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 dělníci 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 3 roky. Uzavřené úseky budou převážně Florenc (Hlavní nádraží, Muzeum) – Pražského povstání, či Pražského povstání – Kačerov.

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

V rámci metra se pro další období prověřují i možnosti **pokračování oprav stropních desek**, nebo jejich částí, a to například u stanice Smíchovské nádraží. Ve výhledu bude rovněž nutné opravit, případně podle výsledků podrobných testů nahradit, některé **mostní objekty**, např. mosty přes železniční trať na Kačerově, po nichž vede linka C směrem na Roztyly a Háje a rovněž její odbočka do Depa Kačerov.

3.5 Tramvaje

3.5.1 Plánovaná dopravní opatření v provozu tramvají 2026-2028

Trasy tramvajových linek jsou od roku 2016 stabilizované. Ke změnám linkového vedení dochází především v kontextu otevření nových tramvajových tratí či obrátí.

Epidemie COVID-19 přinesla stejně jako u metra vznik tzv. poloprázdninových jízdních řádů, jejichž podoba se postupně ustálila na celodenním základním intervalu 10 minut (omezení proti plnému provozu probíhá pouze ve špičkách, v sedle se interval 10 minut nemění). Stejně jako u metra potřeba existence těchto jízdních řádů vznikla s ohledem na nutnost pružněji reagovat na vývoj poptávky cestujících nejen při mimořádných situacích. V roce 2026 budou poloprázdninové JŘ nasazeny v lednu a v únoru. Pro rok 2027 se s jejich nasazením již nepočítá (maximálně s výjimkou jarních prázdnin).

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	10 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	5 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	10 min	nejede
	sedlo	10 min	10 min	nejede
	odpolední špička	8 min	10 min	nejede
21	ranní špička	8 min	10 min	nejede
	odpolední špička	8 min	10 min	nejede
24	ranní špička	8 min	10 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, **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 hodin. Toto opatření bylo zavedeno na neurčito a jeho platnost přetrvává i do období 2026-2030. S ohledem na omezený počet řidičů tramvají a snahu udržet pro ně co nejkratší směny není pravděpodobný brzký návrat tohoto opatření do původního stavu, na základě stavu rozpočtu i počtu řidičů je však možné, že do roku 2030 tato úprava nastane.

Snížení cestovního ruchu se rovněž projevilo na tom, že nebylo nutné v noci před víkendem či svátkem posilovat interval nočních tramvajových linek z obvyklých 30 minut (během týdne) na 20 minut. V kontextu otevření tramvajové trati na Václavském náměstí a nutnosti zajistit noční obsluhu náměstí i Vinohradské ulice je **od června 2027 připraveno opatření, které noční tramvajový provoz upraví**.

K tomuto termínu je navrhována **změna trasy tramvajové linky 99 do trasy totožné s denní linkou 9** a její celotýdenní noční provoz v pátečním polovičním intervalu 15 minut. Místo v minulosti diskutovaného posílení provozu nasazením souprav po 30 minutách je v novém návrhu preferován provoz linky 99 v častějším polovičním intervalu se sólo vozy délky 15 metrů.

V úseku Nádraží Hostivař – Nádraží Zahradní Město – Koh-i-noor – Vršovické náměstí – Náměstí Míru – I. P. Pavlova – Karlovo náměstí – Lazarská nahradí linku 99 **provoz linky 98**, která bude z Lazarské dále pokračovat přes Národní

divadlo na Staroměstskou a odtud posilovat přes Malostranskou a Hradčanskou noční spojení do Dejvic, na Vítězné náměstí a k Nádraží Podbaba.

Pro noční obsluhu trati na Václavském náměstí a ve Vinohradské ulici byla původně vybrána linka 95, ta by se ale na Želivského po průjezdu centrem velmi přiblížila začátku své trasy na Vinici, což by bylo špatně řešitelné při konstrukci případných odklonových tras. **Linka 95** byla proto z Lazarské **přesměrována do Holešovic**, kde zajistí žádanou posilu nočního provozu a bude ukončena na Výstavišti.

Spojení od Vozovny Kobylisy přes Palmovku, Biskupcovu, Želivského, Floru, Jiřího z Poděbrad, Muzeum, Václavské náměstí, Lazarskou, Myslíkovu a Anděl na Radlickou pak zajistí zcela **nová noční linka 90**.

Po epidemii COVID-19 byla **tramvajová linka 23** zprovozněna již nikoliv v soupravách ale se sólo vozy. V pracovní dny jezdí linka cca od 8 do 19 hodin v intervalu 30 minut. O volných dnech v turistické sezóně (duben–říjen) je její základní interval 7,5 minuty, stejně jako o adventních víkendech. V listopadu, v lednu, únoru a v části března do Velikonoc jezdí ve víkendovém intervalu 15 minut.

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

Uzavírka Libeňského mostu má od počátku roku 2024 zásadní vliv na provozní možnosti tramvají v celé síti. Předpokladem současně je, že tento vliv přetrvá i v celém období let 2026–2030. V důsledku vyšší očekávané potřeby obousměrných tramvají KT8D5R.N2P bude v tomto období trvale platit úprava tras linek 7 a 19 tak, aby na lince 19 v úseku Pankrác – Depo Hostivař mohlo jezdit co nejméně tramvají tohoto typu. Linka 7 s jednosměrnými vozy je pak vedena v delší trase mezi Radlickou a Lehovcem.

V závěru roku 2024 byl stanoven trvalý stav linkového vedení v souvislosti s uzavírkou Libeňského mostu. Linky 1 a 25 jsou ukončeny v obratišti Výstaviště, trasy linek 6 a 14 propojeny do jedné linky se změnou čísla v zastávce Nádraží Holešovice a linka 12 zajišťuje spojení z Letné směrem do Karlína a Libně. Právě v oblasti Libně a Vysočan jsou dlouhodobě na jižní větvi u Nádraží Libeň v provozu linky 7 a 8 a na severní pak linky 12 a 31 (náhradní linka za linku 1 ze Spojovací a za linku 6 mezi Palmovkou a Vysočanskou).

V roce 2025 došlo k ověřovacímu nasazení zkrácených intervalů o adventních víkendech z 15 (7,5) na 12 (6) minut. V letech 2026, 2027 a 2028 je podle stavu rozpočtu HMP možné opakování této úpravy.

3.5.2 Plánovaná dopravní opatření v provozu tramvají 2029-2030

Podle stavu rozpočtu HMP bude v období po roce 2028 možné zvážít trvalý přechod na víkendový interval 12 minut, který by měl platit minimálně v rozsahu měsíců března až června a září až prosince. Ani v dalších letech by pak neměl být nasazován v lednu a v únoru poloprázdninový provoz.

3.5.3 Další rozvoj tramvajové sítě a linkového vedení 2026-2028

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

Pro každou tramvajovou trať byl nejprve zpracován návrh obsluhy konkrétními linkami (v dokumentu Rozvoj linek PID v Praze 2022-2032), včetně parametrů provozu, z nichž je možné odvodit nároky na rozpočet hl. m. Prahy, řidiče i vozový park. Základní informace v tomto dokumentu ve vztahu k aktuálně připravovaným tramvajovým tratím byly v listopadu 2025 aktualizovány v publikaci „Nové tramvajové tratě pro 150 000 cestujících denně“.

Do roku 2030 se předpokládá zprovoznění čtyř nových tramvajových tratí:

- tramvajová trať Dvorecký most (duben 2026),
- tramvajová trať Jarov (stavba TT Olšanská – Habrová, jaro 2027),
- tramvajová trať Václavské náměstí (stavby TT Václavské náměstí a Muzeum, červen 2027),
- tramvajová trať Malešice (stavba TT Počernická, jaro 2028),
- tramvajová trať Strahov (stavba TT Malovanka – Strahov, přelom 2028 a 2029),
- tramvajová trať Nové Dvory (stavba TT Libuš – Nové Dvory, přelom 2028 a 2029),
- tramvajová trať Zdiby (stavba TT Kobylisy – Zdiby, 2030, přesah do Středočeského kraje),
- tramvajová trať Hlavní nádraží (stavba TT Bolzanova – Muzeum, 2030).

Prvních čtyř uvedených tratí jsou v závěru roku 2025 ve stavbě, nebo se pro jejich výstavbu vybírá zhotovitel (tyto stavby jsou proto podrobně popsány ve zmíněné publikaci „Nové tramvajové tratě pro 150 000 cestujících denně“). Další uvedené stavby jsou ve vysokém stupni přípravy projektové dokumentace a jejich dokončení do roku 2030 je proto rovněž pravděpodobné.

Tramvajová trať Dvorecký most

Tramvajová trať na Dvoreckém mostě umožní zrychlit tramvajové spojení mezi Malou Stranou, Andělem, Smíchovským nádražím, Lihovarem a oblastí Braníka a Modřan. Proto bude tímto směrem z Lihovaru přetrasována linka 20, která dojde až do obrotiště Sídliště Modřany. Ve směru na Sídliště Barrandov nahradí linku 20 linka 15 a místo ní do obrotiště Kotlářka po Plzeňské ulici zamíří linka 7.

Vznikne zcela nová trasa linky 21, která přímo propojí Slivenec a Sídliště Barrandov s Podolím a Podolí následně se zastávkou I. P. Pavlova. Do doby otevření trati na Václavském náměstí nahradí tato linka 21 ve Francouzské ulici zkrácenou linku 13 (kvůli výstavbě u Muzea) a bude ukončena na Kubánském náměstí. V pracovní dny i o víkendech budou na linku 21 vypravovány soupravy.

Jelikož nová linka 21 nahradí spojení z Karlova náměstí do Podolí, které zajišťuje linka 2, zamíří „dvojka“ z Karlova náměstí do Nuslí na Náměstí Bratří Synků, kde nahradí linku 14. Na linku 2 budou v pracovní dny vypravovány dle žádosti MČ P6 soupravy. V celém úseku ze Spořilova až na Bílou labuť nahradí linku 14 celodenní a celotýdenní provoz linky 24. Mezi Holešovicemi a Bílou labutí pak provoz dočasné linky 34, která jako krátká linka zlepší pravidelnost provozu linky 6, do níž musí být na Nádraží Holešovice propojena.

Tramvajová trať Jarov (stavba TT Olšanská – Habrová)

Obsluhu nové tramvajové trati zajistí cca od léta 2027 tramvajová linka číslo 5, na kterou budou vzhledem úvratovému ukončení nasazovány obousměrné tramvaje KT8D5R.N2P. Linka 5 pojedí na Jarov místo svého ukončení u Vozovny Žižkov, její trasa směrem do centra a na Barrandov zůstane nezměněna.

Tramvajová trať Vinohradská – Václavské náměstí

Nová tramvajová trať, která spojí cca v červnu 2027 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, 14 a 29) provozované ve standardních intervalech 8 minut ve špičkách, 10 kolem poledne, 15 minut o víkendu a 20 minut pozdě večer. Čtvrtá linka (13) přibude po otevření nové TT do Malešic. V nočním provozu je v podélném směru na Václavském náměstí navržen provoz nové linky 90 (viz výše).

Linka 6, která nyní spojuje střed Václavského náměstí s náměstím I. P. Pavlova poměrně zdoluhavou 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 ve Vodičkově ulici a na křižovatce Lazarská, čímž by mělo dojít ke zlepšení pravidelnosti ostatních zde provozovaných linek.

Ze současné části linky 13 mezi Muzeem, Francouzskou ulicí a Vršovickými, která je v bezvýlukovém stavu provozována se sólo vozy, vznikne začátek zcela nové linky 29, na níž budou nasazovány soupravy. Linka 29 zajistí z Kubánského, Čechova a Vršovického náměstí výraznější posilu k tramvajové lince 22. Ze středu Vršovic a zastávky Náměstí Míru bude linka 29 pokračovat k Muzeu, pak dále do středu Václavského náměstí, k Masarykovu nádraží, na Náměstí Republiky a přes Strossmayerovo náměstí, Letenské náměstí a Hradčanskou na Pohořelec a Malovanku. Největší poptávka po nově trasované lince 29 se očekává v úseku Náměstí Republiky – Muzeum – Francouzská ulice. Na opačné straně trasy je záměrem nabídnout spojení do severní části areálu Pražského hradu. Po dostavbě TT na Strahov pak linka 29 zajistí přímé spojení ze Strahova do severní části centra města.

V úseku Muzeum – Olšanské hřbitovy nahradí provoz linky 13 obnovená linka 14, na níž budou také nasazeny spřažené soupravy. Linka ze zastávky Radlická 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.

V širším okolí města dojde současně k několika dalším úpravám provozu tramvají. Mezi Nádražím Vršovice a Ječnou ulicí nahradí provoz linky 6 linka 21, aby po zrychlení „šestky“ přes „Václavák“ zůstalo zachované přímé spojení od Nuselských schodů do Štěpánské a na Karlovo náměstí. Proto pojedí linka 6 na Spořilov, kam ji doprovodí „dvojka“, která na rozdíl od linek 14 či 24 nejede v centru na Václavské náměstí ale na Národní třídu. Linka 11 bude zkrácena na Náměstí Bratří Synků, kde bude připravena pro budoucí vedení přes Horky a Michelskou po nové trati nahoru na Budějovickou. Z Nuslí až na Kubánské náměstí pak bude obnoven provoz linky 24.

Tramvajová trať Malešice (stavba TT Počernická)

Pro obsluhu Počernické ulice jsou od závěru roku 2027 navrženy dvě tramvajové linky, z Olšanských hřbitovů prodloužená linka 15 a z Ústředních dílen DP přesměrovaná linka 16, která Malešice přímo propojí s Korunní ulicí, Náměstím Míru, zastávkou I. P. Pavlova nebo s Karlovým náměstím.

Náhradu linky 16 po trase z Ústředních dílen DP do centra přes Depo Hostivař, Vinici, Želivského, Floru, Jiřího z Poděbrad a Muzeum směrem na Václavské náměstí, do Jindřišské, na Masarykovo nádraží a do Karlína zajistí zcela nové vedení linky 13. Linka 13 se pak stane čtvrtou pravidelnou linkou na Václavském náměstí.

3.5.4 Další rozvoj tramvajové sítě a linkového vedení 2029-2030

Tramvajová trať Strahov (stavba TT Malovanka – Strahov)

Zahájení stavby této trati se odsouvá a její otevření se tak může posunout na přelom let 2028 a 2029. Obsluhu trati na Strahov zajistí ve dnech školního vyučování nová linka 28, která pojedje přes Vozovnu Střešovice a Vítězné náměstí na Nádraží Podbaba. Interval linky budou přizpůsobované poptávce studentů, na linku 28 budou nasazovány sólo vozy se střední nízkopodlažní částí. Spojení ze severní části centra města, z Náměstí Republiky, Strossmayerova náměstí, Letenského náměstí a Hradčanské na Strahov pak umožní z Malovanky prodloužená linka 29.

Tramvajová trať Nové Dvory (stavba TT Libuš – Nové Dvory)

Zahájení stavby této trati se odsouvá a její otevření se tak může posunout na přelom let 2028 a 2029. Do konečné zastávky Nové Dvory bude po otevření této trati prodloužena polovina spojů tramvajové linky 17 a všechny spoje noční linky 92. Díky možnosti obracení souprav na blokové smyčce bude možné z poloviny spojů linky 17 odstranit nutnost nasazování obousměrných tramvají.

Do roku 2030 není předpokládáno, že dojde k otevření linky metra D na Nových Dvorech či v Libuši, tj. posílení tramvajových spojů k metru na dvě linky nastane až v období po platnosti tohoto Plánu. Poté budou v denním provozu na Nové Dvory v provozu linky 3 a 20.

Podrobnější informace o provozu tramvajových linek na šesti výše uvedených tramvajových tratích jsou veřejně dostupné od listopadu 2025 na stránkách www.pid.cz v publikaci „Nové tramvajové tratě pro 150 000 cestujících každý den.“

Tramvajová trať Zdiby (stavba TT Vozovna Kobylisy – Zdiby)

Na první tramvajové trati, která překročí hranice Prahy do Středočeského kraje, bude obsluha zajišťována dvěma tramvajovými linkami. V celodenním a celotýdenním provozu polovinou spojů linky 17 pod číslem 27, ve špičkách pracovních dnů pak ještě spoji linky 10 prodlouženými od Vozovny Kobylisy. Do oboustranné Sídliště Dáblice bude místo linky 10 odkloněna linka 3 a spoje linky 13 budou zkráceny do smyčky Březiněveská.

Tramvajová trať Hlavní nádraží (stavba TT Bolzanova – Muzeum)

Kvůli propojení projektu tramvajové trati s revitalizací parku před nádražím a nové odbavovací budovy nabral projekt zpoždění, přesto se s ním nadále počítá. Na trati kolem Hlavního nádraží se předpokládá provoz linek 5, 13 a 29. Linka 5 by zde projela na své cestě mezi Vodičovou a Bolzanovou ulicí, linky 13 a 29 by pak průjezdem okolo Hlavního nádraží nahradili svou původní trasu přes Jindřišskou ulici.

3.5.5 Rekonstrukce tramvajových tratí

Kromě rozšíření tramvajové sítě bude pokračovat i systematická obnova a rekonstrukce tratí stávajících.

V závěru roku 2025 proběhla rekonstrukce a oprava úseku tramvajové trati v jižní části ulice Jana Želivského. V roce 2026 je v plánu pokračování opravou a rekonstrukcí trati v severní části této ulice, včetně vložení kolejové konstrukce směrem na novou trať na Jarov (v křižovatce Olšanská – Jana Želivského).

V období po otevření tramvajové trati na Václavském náměstí je naplánováno **zahájení zásadních rekonstrukcí tramvajových tratí i celých ulic, včetně inženýrských sítí, v Seifertově a Ječné**. Rekonstrukce Seifertovy ulice, včetně Olšanského náměstí a Jičínské ulice by měla probíhat v několika etapách od června 2027 do konce stavební sezóny v roce 2028. Ve stavební sezóně roku 2029 je pak pravděpodobná zásadní rekonstrukce Ječné ulice.

V tramvajové síti budou v období 2026-2030 probíhat i další rekonstrukce a opravy, které zatím nemají přesné termínové ukotvení. V souvislosti s opravou stropních nosníků stanice metra B Smíchovské nádraží a stavbou Terminálu Smíchov bude modernizována a mírně přeložena tramvajová trať v Nádražní ulici. Rekonstrukce tratě i celé ulice čeká Revoluční ulici od náměstí Republiky až na Štěpáníkův most. BKV panely budou nahrazeny novou konstrukcí tratě i v úseku náměstí Republiky – Havlíčkova v ulici Na Poříčí.

V období let 2026-2028 bude probíhat **rozšíření Radlické ulice**, na níž po přesunu osy tramvajové trati vznikne nová zastávka Bieblova. Novou podobu dostane kolejová konstrukce na křižovatce Radlická – Za Ženskými domovy, kde bude obnovena možnost průjezdu tramvají do všech směrů. V ulici Za Ženskými domovy přinese rekonstrukce trati její napřímení i revitalizaci celé ulice.

Kolem roku 2030 by mohla přijít na řadu i rekonstrukce trati v Korunní ulici, postupně se bude přibližovat i nutnost rekonstrukce tramvajových tratí v ulici Milady Horákové od Letenského náměstí po Strossmayerovo náměstí, v Lidické ulici, na Palackého mostě, na mostě Legií a v okolí zastávek Ke Stírce.

3.6 Trolejbusy

3.6.1 Alternativní pohony v podmínkách pražské autobusové dopravy

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

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

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

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

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

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

Akční plán elektrifikace autobusových linek

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

131 (51): Bořislavka – Hradčanská,

137 (52): Na Knížecí – U Waltrovky,

176 (53): Karlovo náměstí – Stadion Strahov,

191 (56): Na Knížecí – OC Šestka – Letiště Václava Havla Praha.

Ve 2. a 3. etapě (po roce 2028) by následně mělo dojít k elektrifikaci linek 134, 142+225, 136+150, 201, 174, 184 a 375. Vzhledem k určitému zpoždění prací bude oproti plánu později dokončena i elektrifikace linky 191.

Výše uvedenému akčnímu plánu předcházela rozhodnutí o elektrifikaci autobusové linky 140 (Palmovka – Čakovice – Miškovice, v provozu pod číslem 58 od roku 2024), jakožto pilotního a zároveň ověřovacího projektu parciálních trolejbusů. 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 parciálních trolejbusů, které jsou v provozu na lince 59 rovněž od roku 2024.

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 elektrobusesů na linkách 154 a 213 (s možnými přejezdy např. na linku 124 o víkendu). Dopravní podnik hl. m.

Prahy, a. s. uzavřel rámcovou smlouvu až na 100 elektrobusů s technologií dvoupólového nabíjení, které by v budoucnu mohly být nasazovány především v jihovýchodním sektoru Prahy.

Označení / číslování elektrifikovaných autobusových linek

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

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

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

Nové trolejbusové linky již nesou, nebo v souladu se systémem číslování ponesou, tato značení:

Do roku 2026:

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

Po roce 2028:

- 55 (142+225) Sídliště Na Dědině – Velká Ohrada – Nové Butovice
- 56 (191) Na Knížecí – OC Ruzyně – Letiště Václava Havla Praha
- 57 (136+150) Sídliště Čakovice – Slavia – Na Beránku
- 61 (201) Nádraží Holešovice – Černý Most
- 64 (174) Nádraží Řeporyje – Vypich
- 65 (184) Vypich – Velká Ohrada
- 75 (375) Nádraží Libeň – Brandýs nad Labem, Stará Boleslav

Prověřovány jsou další možnosti řešení s využitím parciálních trolejbusů na linkách 106, 123+167, 149, 171, 186, 196, 197, 220, 223 a 231.

3.7 Městské autobusy

I situaci v provozu autobusů v letech 2020 a 2021 zásadně ovlivnila epidemie COVID-19, mj. kvůli náhlým změnám poptávky vznikly tzv. poloprázdninové JŘ.

Aktuální používané intervaly provozu linek autobusů v minutách uvádí tabulka. U řady linek (např. 107 či 200) jsou však nasazeny specifické jízdní řády přizpůsobené účelu dané linky:

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

Epidemie COVID-19 se promítla i do trvalé podoby provozu autobusů. S ohledem na nižší počet návštěvníků Prahy a zásadní omezení večerního i nočního života, jehož úplný návrat do původního rozsahu se očekával **nejdříve v roce 2023**, došlo k přechodu na večerní interval 20 (40 minut) minut na většině linek o cca hodinu a **půl dříve**. Místo cca ve 22:30 již ve 21:00. **Toto opatření bylo zavedeno s ohledem na nedostatek řidičů autobusů na neurčito. Po posílení provozu metra v tomto večerním období z léta 2024 budou v období let 2026-2030 návaznosti autobusů v klíčových uzlech řešeny postupně u vybraných linek a dle dostupného provozního personálu.**

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

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

Dlouhodobá uzavírka části ulice Na Strži v souvislosti s výstavbou metra D (stanice Olbrachtova) vedla k trvalým úpravám vedení autobusových linek na pankrácké pláni. Asi tou nejpodstatnější byla úprava trasy linky 193, která od Kunratic a IKEMu pokračuje přímo na Kačerov a na svou obvyklou trasu pak dále přes Brumlovku a Budějovickou. Jeden pás ulice Na Strži mezi křižovatkami Olbrachtova a Antala Staška byl zprovozněn obousměrně koncem roku 2025, plné zprovoznění této ulice bude možné pravděpodobně na konci roku 2026.

V období planosti plánu je připravováno sloučení podoby sobotních a nedělních jízdních řádů do jednoho platného pro oba dny. Cílem této úpravy je navázat autobusové spoje na posílený provoz metra zejména v neděli dopoledne, kdy se ukazuje, že rozdíly v poptávce oproti sobotám jsou stále méně výrazné. Sloučení sobotních a nedělních JŘ metra je reálné realizovat rovněž od září 2026.

3.7.1 Plánovaná dopravní opatření v provozu městských autobusů 2026-2028

Dvorecký most

Po dokončení Dvoreckého mostu dojde k významnému zkrácení tras autobusových linek 118, 196 a 197, které na své cestě mezi Braníkem a Lihovarem nový most využijí. Most využijí rovněž noční linky 901 a 914. Provoz linky 190 bude na základě usnesení Zastupitelstva HMP zachován v plném rozsahu mezi zastávkami Na Beránku a Smíchovské nádraží minimálně do začátku letních prázdnin 2026. Poptávka po novém tramvajovém spojení linkou 20 a po lince 190 bude sledována, stejně jako vyhodnocení podmínek udržitelnosti projektu stavby mostu. Na základě souboru dostupných informací v červnu 2026 bude rozhodnuto o další podobě provozu linky 190.

S ohledem na zrychlení spojení mezi Budějovickou a Smíchovem bude od otevření Dvoreckého mostu na základě dohody s MČ P4 prodloužena na Smíchov i autobusová linka 124 (z Brumlovky přímo Jeremenkovou ulicí). Spojení od Brumlovky směrem na Zelený pruh nahradí linka 193, která na základě žádosti MČ Praha-Kunratice dostane nové číslo 114. Spojení po pankrácké pláni v původní trase linky 193 do zastávky Pražského povstání pak zajistí z Kačerova prodloužená linka 106, přičemž linka 196 bude zkrácena z Kloboučnické do obřatiště Kačerov.

Autobus tunelovým komplexem Blanka

S platností od poloviny srpna 2026 je naplánováno zahájení provozu expresní autobusové linky 145 v nové trase Sídliště Čimice – Podhájská pole – Kobylisy – Vychovatelna – Hradčanská – Vítězné náměstí – Dejvická. Podmínkou zahájení provozu linky tunelovým komplexem Blanka je vyřešení řady preferenčních opatření zejména před vjezdy do tunelů MO. Linka 145 bude provozována v intervalu běžné páteřní linky. V původní trase linky 145 Kobylisy – Vozovna Kobylisy – Sídliště Čimice bude nově provozována linka 152.

Jarov

Po otevření tramvajové trati na Jarov (cca léto 2027) je předpokládán mírné prodloužení špičkových souhrnných intervalů linek 146 a 155 z Habrové ve směru k metru Želivského. Špičkový souhrnný interval by se zde prodloužil z 7-8 minut na 10 minut, tedy na interval, který zde platil ještě nedávno.

Obsluha nové zástavby v okolí Nákladového Nádraží Žižkov a Počernické ulice

V souvislosti se zahájenou bytovou a administrativní výstavbou v severní části Nákladového nádraží Žižkov a s cílem zvýšit kapacitní možnosti odstavů na východní straně linky 207 je navrženo výhledové prodloužení každého druhého spoje linky 207 o úsek Ohrada – Basilejské náměstí.

Vzhledem k tomu, že po dostavbě tramvajové trati do Malešic (od konce roku 2027) nebude v současném prostoru zastávek Sídliště Malešice k dispozici prostor pro ukončení a přestávky autobusových spojů a současně tramvajové linky 15 a 16 nahradí z Malešic k metru Želivského provoz autobusových linek 188 a 199, bude nutné provést v autobusových linkách v této oblasti větší úpravy. Linky 199 a 195 budou zrušeny. Linka 188 bude ve směru od Kavčích Hor ze zastávky Sídliště Malešice prodloužena po trase dosavadní linky 195 až do zastávky Sídliště Letňany, kde MČ P18 přislíbila spolupráci na výstavbě zázemí pro řidiče.

Spojení ze Sídliště Malešice přes Skalku, Nádraží Zahradní Město, Zahradní Město a Centrum Zahradní Město do zastávky Jesenická zajistí místo linky 195 prodloužená linka 133. Pokud se podaří zajistit trvale dostupné zázemí pro řidiče v nejzápadnějším konci Jesenické ulice, bude linka 133 prodloužena až do této lokality, kde vznikne zastávka Sídliště Záběhlice.

Do vyřešení kapacitních problémů s odstavu na Florenci a Jesenické, a do dokončení opravy mostu v ulici K Červenému dvoru, budou na linkách 133 a 207 autobusy jezdit v současném rozsahu a v délce 12 metrů. Ve výhledu, který ale nelze upřesnit ke konkrétnímu roku, je předpokládáno na obou linkách nasazení kloubových autobusů.

Nové Letňany

Novou zástavbu vznikající východně od ulice Beranových obslouží od září 2026 autobusová linka 158, jejíž trasa z Letňan na Sídliště Letňany se prodlouží o průjezd nově zrekonstruovanou Kramolínskou ulicí přes zastávky Nové Letňany. Přejezdy z linky 195 na linku 158 pro zajištění přestávek řidičů v obratišti Letňany budou zachovány.

Nové autobusové obratiště Radotínská lávka

Po dokončení infrastruktury u Velkotržnice Lipence a Radotínské lávky bude moci linka 243 zajistit v pracovní dny spojení z Lipenců nejen do Kazína, ale opačným směrem i k Velkotržnici Lipence a k lávce přes řeku Berounku směřující přímo do středu Radotína. Předpoklad zahájení provozu je v průběhu roku 2026.

Autobusová linka AE

V souvislosti s MS v hokeji 2024 byl od první poloviny května 2024 na lince AE zaveden noční provoz, u něhož je v turistické sezóně předpoklad trvalého zachování. Interval mimo turistickou sezónu je 30 minut, v předsezóně 20 minut a od černa do konce září 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). Jelikož je základní spojení na letiště metrem A a trolejbusem 59 městem významně dotované, je provoz linky AE pouze doplňkovou službou, jejíž cena bude v základním jízdném od 1. ledna 2026 zvýšena na 200 Kč.

3.7.2 Plánovaná dopravní opatření v provozu městských autobusů 2029-2030

Strahov

U nové tramvajové trati na Strahově bude ukončena trasa linky 149 ve směru od zastávky Stodůlky-Bavorská. Studentská linka 143 bude zrušena a nahrazena tramvajovou linkou 28. V novém terminálu Strahov bude ukončen trolejbus 53 (původní linka 176 z Karlova náměstí) a později zde bude projíždět také trolejbus číslo 56 (původní linka 191 z Anděla na Vypich, Dědinu a Letiště).

Nové Dvory

Zprovoznění tramvajové trati na Nové Dvory vyvolá mírnou korekci ranních špičkových JŘ u linek 189 a 215, kde ubude cca 1 autobus ve směru na Kačerov.

Uzavírka stanice metra Kačerov

V souvislosti s rekonstrukcí stanice metra Kačerov a novou výstavbou v prostoru terminálu bude terminál Kačerov pro autobusy uzavřen až 2 roky, stanice metra pak bude uzavřena cca 1 rok. Termín uzavření stanice aktuálně není znám, protože se k celému projektu přidala nutnost vyřešit stav mostních objektů metra přes železniční trať. Dopravní opatření pro tuto významnou výuku zahrnuje převedení většiny autobusových spojů na Budějovickou a u některých jejich prodloužení do stop stávajících linek po pankrácké pláni.

Obsluha nové stanice metra Depo Zličín autobusovými linkami

Pokud by došlo ke zprovoznění nové stanice metra Depo Zličín, je navrženo prodloužení provozu linky 249 hlouběji do sídliště Nový Zličín. Linka 100 by současně byla v návaznostech na prodloužené spoje metra do zastávky Depo Zličín (v intervalu 10 minut v ranní špičce, 12 minut dopoledne a o víkendu a 15 minut odpoledne).

Nové autobusové obratiště Na Dražích a Nádraží Zbraslav

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

MČ Praha-Zbraslav připravuje realizaci obratiště pro midibusy u Nádraží Zbraslav, které následně umožní prodloužení minibusové linky 242 ze Zbraslavského náměstí k Nádraží Zbraslav.

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 obřiště severním směrem u ulice Josefa Bíbrdlíka, ze zastávky Formanská bude linka 122 pokračovat severním směrem do tohoto obřiště.

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

Změna trasy linky 101

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

3.8 Příměstské autobusy

V závěru roku 2024, konkrétně od 1. prosince 2024 byla zahájena objednávka podstatné části výkonů příměstských linek dle nově vysoutěžených smluv. Nové smlouvy uzavřené na 10 let (2024 až 2034) přinesly zejména zvýšení kvality v oblasti vozového parku či přísnější standardy kvality služby.

V této souvislosti byla na základě požadavků obcí, měst a cestujících a s ohledem na přepravní vazby a využití nabídky na jednotlivých trasách realizována dopravní opatření, která zahrnovala i komplexnější úpravu linkového vedení a tím změny časových poloh či nabídky přepravních relací v rámci širšího území. Na řadě linek došlo rovněž k nasazení kapacitnějších vozidel délky 15 či 18 m. Současně s touto změnou došlo k rozšíření spolupráce Středočeského kraje s okolními kraji České republiky – nové linky PID vyjely například na Šumavu nebo do Krkonoš. Na vybraných regionálních linkách se zkušebně rozšířil projekt nástupu všemi dveřmi.

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

Součástí nabídkových řízení pro dopravce na období 2024-2034 byly i opce na případné navýšení objednaných vozokilometrů reagující na očekávaný růst poptávky v daných oblastech. Případné navýšení objednávky u jednotlivých vysoutěžených svazků je závislé na dohodě mezi Středočeským krajem a Hl. m. Prahou, která vyplývá z aktuálních dopravních potřeb regionu. Proto tyto položky nyní nelze rozdělit z hlediska platnosti tohoto dokumentu na období 2026-2028 a 2029-2030.

3.8.1 Projektování a objednávka příměstských linek

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

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

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

Oblasti pouze SČK jsou vyznačeny kurzívou.

Přehled oblastí projektování autobusové dopravy od prosince 2024

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

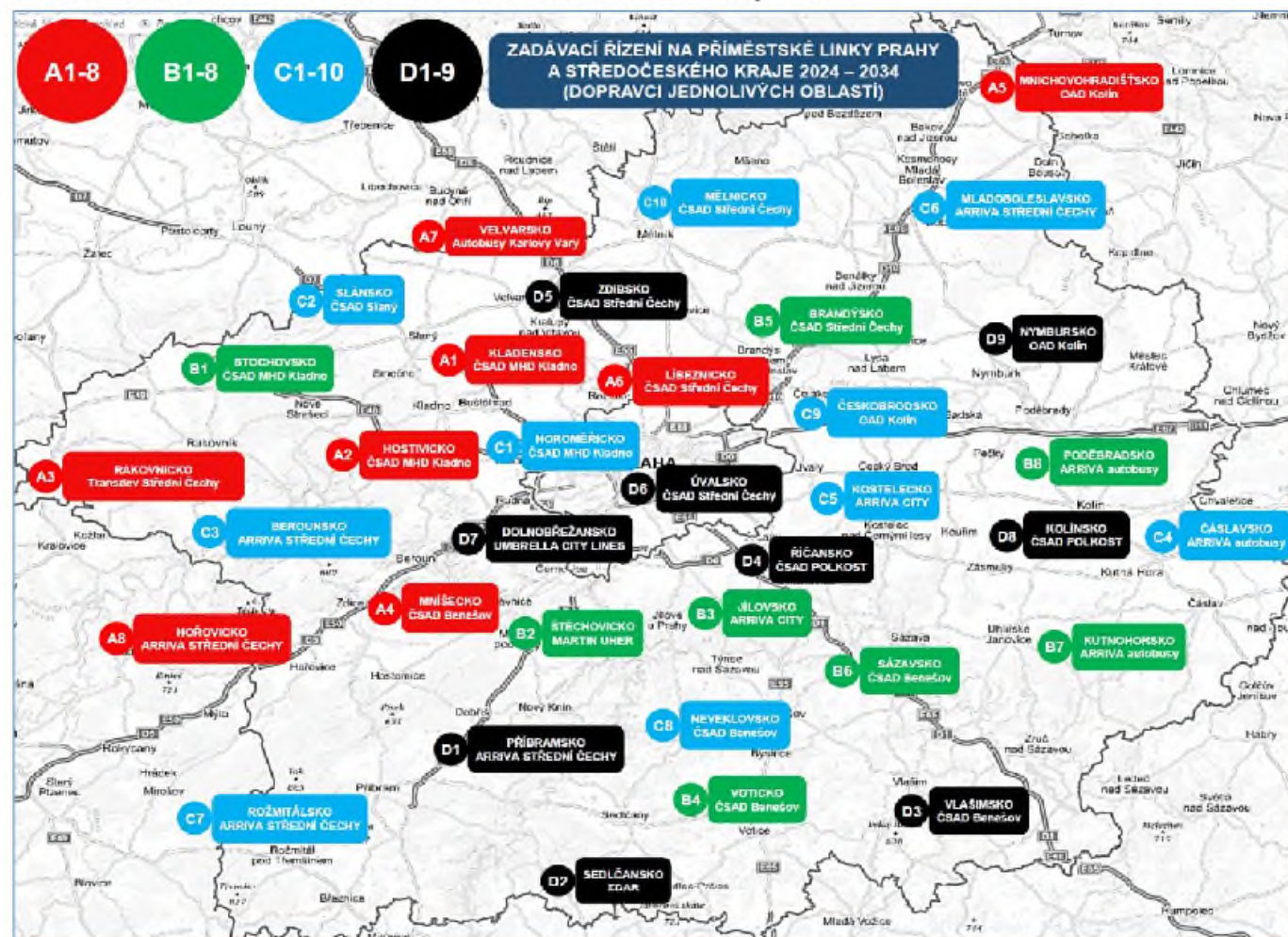
Přehled oblastí projektování autobusové dopravy od prosince 2024 včetně dopravců

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

* Od 1.1.2026 došlo ke změně názvu dopravce ČSAD MHD Kladno a.s. na ARRIVA City a. s.

** Od 1.1.2026 došlo ke změně názvu dopravce ARRIVA City s.r.o. na ARRIVA City a. s.

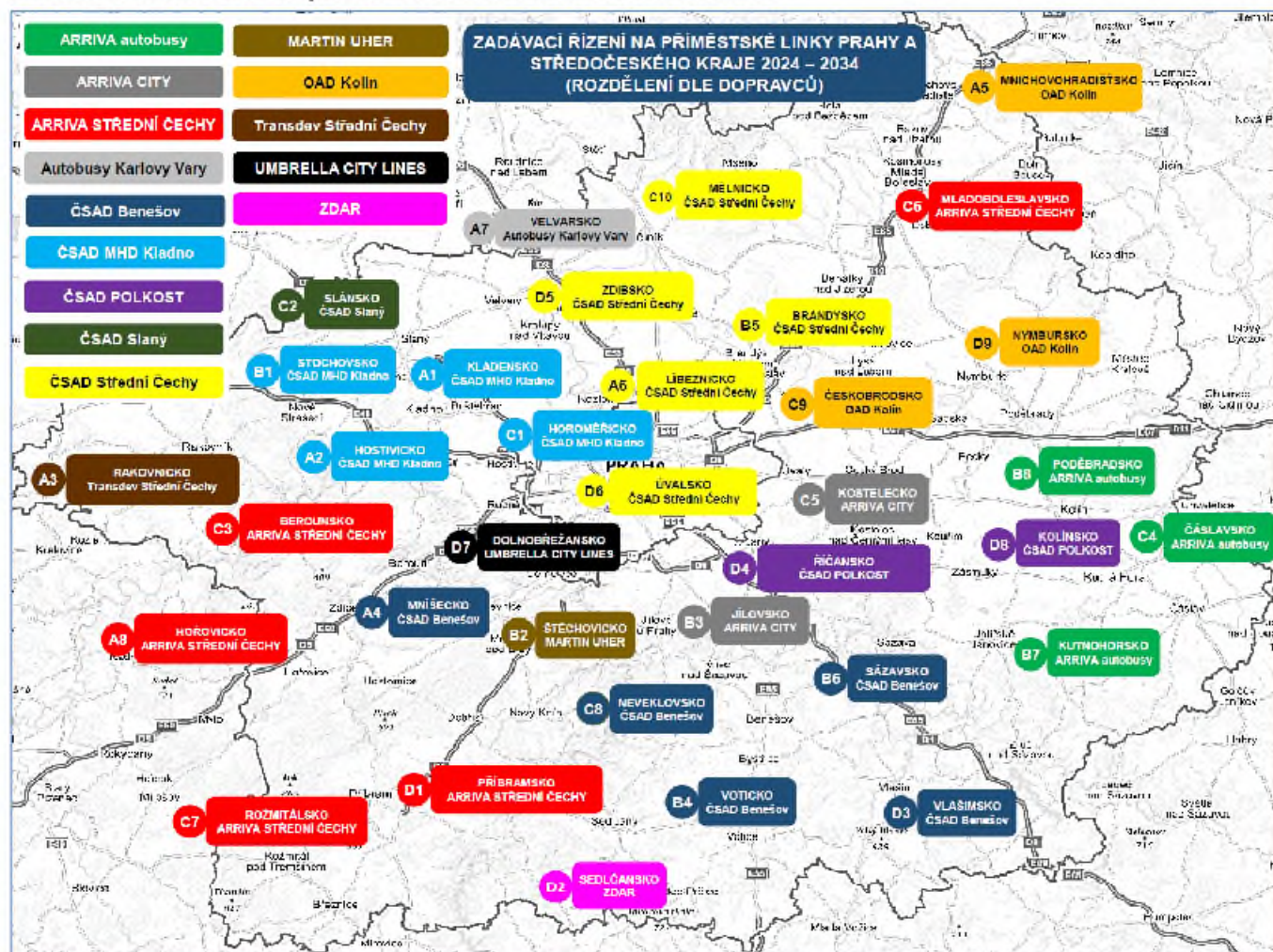
Schéma oblastí v rámci zadávacího řízení včetně dopravců



Přehled oblastí v rámci zadávacího řízení včetně dopravců

ZADÁVACÍ ŘÍZENÍ NA PŘÍMĚSTSKÉ LINKY PRAHY A STŘEDOČESKÉHO KRAJE 2024 – 2034			
(soutěžené oblasti včetně dopravců)			
A	A1	KLADENSKO ČSAD MHD Kladno	B
	A2	HOTVICKO ČSAD MHD Kladno	
	A3	RAKOVNICKO Transdev Střední Čechy	
	A4	MNÍŠECKO ČSAD Benešov	
	A5	MNICHVOHRADIŠŤSKO OAD Kolín	
	A6	LIBEZNICKO ČSAD Střední Čechy	
	A7	VELVARSKO Autobusy Karlovy Vary	
	A8	HOŘOVICKO ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY	
B	B1	STOCHOVSKO ČSAD MHD Kladno	C
	B2	ŠTĚCHOVICKO MARTIN UHER	
	B3	JÍLOVSKO ARRIVA CITY	
	B4	VOTICKO ČSAD Benešov	
	B5	BRANDÝSKO ČSAD Střední Čechy	
	B6	SÁZAVSKO ČSAD Benešov	
	B7	KUTNOHORSKO ARRIVA autobusy	
	B8	PODĚBRADSKO ARRIVA autobusy	
C	C1	HOROMERICKO ČSAD MHD Kladno	D
	C2	SLÁNSKO ČSAD Slaný	
	C3	BEROUNSKO ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY	
	C4	ČÁSLAVSKO ARRIVA autobusy	
	C5	KOSTELECKO ARRIVA CITY	
	C6	MLADOBOLESLAVSKO ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY	
	C7	ROŽMITÁLSKO ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY	
	C8	NEVEKLIVSKO ČSAD Benešov	
	C9	ČESKOBRODSKO OAD Kolín	
D	D1	PŘÍBRAMSKO ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY	
	D2	SEDLČANSKO ZDAR	
	D3	VLAŠIMSKO ČSAD Benešov	
	D4	ŘÍČANSKO ČSAD POLKOST	
	D5	ZDIBSKO ČSAD Střední Čechy	
	D6	ÚVALSKO ČSAD Střední Čechy	
	D7	DOLNOBŘEŽANSKO UMBRELLA CITY LINES	
	D8	KOLÍNSKO ČSAD POLKOST	
	D9	NYMBURSKO OAD Kolín	

Schéma rozdělení dopravců v rámci zadávacího řízení



Přehled rozdělení dopravců v rámci zadávacího řízení

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

3.8.3 Přehled vysoutěžených provozních souborů od prosince 2024

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

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

- Dopravce v oblasti
- Města s MHD včetně způsobu jejího provozování
- Hlavní přestupní uzly BUS × BUS
- Přestupní uzly BUS × VLAK (resp. možnosti přestupu mezi vlaky a autobusy)
- Linky v oblasti
- Denní výkony v km pro pracovní den, sobotu a neděli (stav 2025 + vývoj)
- Počet vozů (počet a typ vozů v ranní špičce pracovního dne)
- Výčet předpokládaných (vyhrazených) změn ve výkonech a počtu nasazených vozidel v průběhu platnosti závazku
- Obecná opce s možnými úpravami dopravního řešení

3.8.4 A1 Kladensko

Dopravce	ČSAD MHD Kladno a. s.			
Města s MHD	Kladno – systém MHD byl od 1. 9. 2022 vyňat ze systému PID z důvodu nepřistoupení Statutárního města Kladna ke smlouvě o zajišťování a financování dopravní obslužnosti se Středočeským krajem Praha – plná integrace v systému PID			
Hlavní přestupní uzly BUS × BUS	Zastávka BUS Praha, Nádraží Veveslavín; Praha, U Hangáru; Kladno, nám. Svobody; Kladno, autobusové nádraží; Smečno; Slaný, aut. nádr., Nová Ves, u dálnice			
Přestupní uzly BUS × VLAK	Zastávka BUS	Stanice / zastávka VLAK		
	Roudnice nad Labem, žel.st.	Roudnice nad Labem		
	Koleč, Zámek	Koleč		
	Kladno, Kübeck	Kladno-Švermov		
	Kladno, Nádraží	Kladno		
	Kladno, železniční zastávka město	Kladno město		
	Kněževes, U Nádraží	Středokluky		
	Pavlov, žel. zast.	Pavlov		
	Praha, Nádraží Veveslavín	Praha-Veveslavín		
Zákolany	Zákolany; Zákolany zast.			
Linky	Linka	Trasa		
	300	Praha, Nádraží Veveslavín – Smečno		
	322	Praha, Nádraží Veveslavín – Středokluky – Kladno		
	323	Praha, Nádraží Veveslavín – Želence		
	324	Praha, Zličín – Kladno – Slaný		
	429	Praha, Nádraží Veveslavín – Unhošť		
	616	Kladno – Vinařice – Slaný		
	617	Kladno – Slaný – Roudnice nad Labem		
	621	Hostouň – Středokluky		
	624	Bratronice, Dolní Bezděkov – Družec – Kladno – Dřetovice		
627	Smečno – Ledce – Slaný			
Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pracovní den	11 390	Sobota	5 214
			Neděle	5 214
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	0	Midibus	0
	Standardní	18	Třiosý (15 m)	0
	Kloubový	18		

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

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

2) Do doby spuštění provozu na nově modernizované železniční trati Praha – Kladno může dojít k nárůstu poptávky cestujících z důvodu stále rostoucí dojížděky z měst Buštěhrad a Kladno do hlavního města Prahy. Předpokládaný nárůst km výkonů linky 300 až 222 900 linkových km/rok, vypravení vozidel může vzrůst až o 2 kloubové autobusy. **S ohledem na nárůst poptávky a dlouhodobou modernizaci železniční tratě Kladno – Praha byla tato změna uplatněna k 1.12.2024. Došlo k posílení linky 300 v úseku (Kladno) - Hřebeč – Buštěhrad – Praha -- nárůst kilometrických výkonů na lince 300 činí cca 220 000 linkových km/rok, v souvislosti s opatřením se zvyšuje počet vozidel o 1x SdN vozu v pracovní dny.**

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

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

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

6) V souvislosti s uvažovaným zrušením většiny spojů vlakové linky S54 (spoje Hostivice – Noutonice) bude potřeba zajistit náhradu některých zrušených spojů linkou 429. Předpokládaný nárůst km výkonů linky 429 až 61 900 linkových km/rok, vypravení vozidel může vzrůst až o 1 standardní autobus.

7) Z důvodu velmi nízké poptávky cestujících lze uvažovat se zkrácením linky 429 o úsek Unhošť, u křížku – Malé Kyšice nebo omezením provozu v tomto úseku. Předpokládaný úbytek km výkonů linky 429 až 21 200 linkových km/rok, vypravení vozidel může klesnout až o 1 standardní autobus.

8) Z důvodu velmi nízké poptávky cestujících lze uvažovat se zkrácením linky 429 o úsek Hostouň – Unhošť, nám. o víkendu nebo omezením provozu v tomto úseku o víkendu. Předpokládaný úbytek km výkonů linky 429 až 32 300 linkových km/rok, vypravení vozidel beze změny.

9) V rámci reorganizace vedení linek obsluhujících město Kladno může dojít ke zrušení provozu linky 621 v celé její trase. Linku nahradí prodloužená linka 300. Předpokládaný úbytek km výkonů linky 621 až 164 400 linkových km/rok, vypravení vozidel může klesnout až o 2 standardní autobusy a 1 kloubový autobus. **Tato změna byla uplatněna k 1.12.2024.**

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

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

Plánované i realizované změny v obecné opci od začátku platnosti smluv

- 1) Linka 319 je zrušena a nahrazena v části trasy linkou 621 (Hostouň – Středokluky) a linkou 322 (Tuchoměřice – Praha) a linkou 429 (Unhošť – Nádraží Veleslavín) -- objem výkonů zůstává beze změny. Tato změna byla realizována 1.12.2024.
- 2) Byla zrušena linka 565, kterou nahradily nově zavedené linky 616 (Kladno – Slaný) a 617 (Kladno – Slaný – Roudnice nad Labem). V rámci rozšíření spolupráce s Ústeckým krajem je linka 617 oproti původnímu plánové trase linky 565 (Kladno – Slaný) vedena až do Roudnice nad Labem -- nárůst kilometrických výkonů na lince 617 činí cca 20 000 linkových km/rok. Tato změna byla realizována 1.12.2024.
- 3) V rámci reorganizace vedení linek obsluhujících město Kladno, současně díky výstavbě nových zastávek v průmyslové zóně Buštěhrad a otevření obchodního centra Stehelčevy došlo k zavedení linky 624 v trase (Bratronice – Družec – Kladno – Buštěhrad – Dřetovice). V rámci obsluhy města Kladna linka částečně nahradila zrušené linky 565 a 621 --- objem výkonů zůstává beze změny. Tato změna byla realizována 1.12.2024.

3.8.5 A2 Hostivicko

Dopravce	ČSAD MHD Kladno a.s.			
Města s MHD	Kladno – systém MHD byl od 1. 9. 2022 vyňat ze systému PID z důvodu nepřistoupení Statutárního města Kladna ke smlouvě o zajišťování a financování dopravní obslužnosti se Středočeským krajem Praha – plná integrace v systému PID			
Hlavní přestupní uzly BUS × BUS	Zastávka BUS Unhošť, nám.; Kladno, autobusové nádraží; Praha, Zličín			
Přestupní uzly BUS × VLAK	Zastávka BUS		Stanice / zastávka VLAK	
	Hostivice, nádraží		Hostivice	
	Hostivice, Ve Vilkách		Hostivice-U hřbitova	
	Chýně, Nádraží		Chýně	
	Jeneč, nádraží		Jeneč; Jeneč zast.	
	Malé Přítočno, U Hrnčírny		Unhošť	
Linky	Linka	Trasa		
	214	Sobín – Bílá Hora		
	306	Praha, Zličín – Hostivice – Kladno		
	307	Praha, Zličín – Rudná – Kladno		
	336	Praha, Zličín – Jeneč		
	347	Praha, Zličín – Hostivice – Praha, Motol		
	358	Praha, Zličín – Chýně – Rudná		
	957	Praha, Sídliště Řepy – Hostivice		
Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pracovní den	5 850	Sobota	2 440

Vozy (ranní špička PD)			Neděle	2 440
	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	0	Midibus	0
	Standardní	17	Třiosý (15 m)	0
	Kloubový	6		

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

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

2) Dokončení výstavby svazkové školy v obci Chýně pro obce Chýně, Hostivice a Jeneč vyvolá potřebu posílení linky 347 v úseku Chýně – Hostivice, aby byla zajištěna dopravní obslužnost jak po dopravu do školy, tak i do volnočasových aktivit dětí i dospělých. Kilometrické výkony narostou až o 79 360 linkových km/rok, předpokládá se nárůst počtu vozů o 2 vypravené standardní vozy ve špičkách PD a 1 vůz v ostatních obdobích. **Od termínu 31.8.2025 došlo v souvislosti s otevřením nové Svazkové školy k úpravě trasy a zastávek na území města Chýně na linkách 336 (včetně prodloužení vybraných spojů do Jenče) a 347. Nárůst vypravení o 1 Sd vůz a nárůst objemu kilometrických výkonů o 112 450 km / rok.**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Plánované i realizované změny v obecné opci od začátku platnosti smluv

- 1) Do smlouvy od jejího zahájení platnosti dne 1.12.2024 byla zahrnuta linka 214 v trase Sobín – Bílá Hora. Nárůst objemu kilometrických výkonů o 85 579 km / rok a nárůst vypravení o 1 Sd vůz

3.8.6 A3 Rakovnícko

Dopravce	Transdev Střední Čechy s. r. o.			
Města s MHD	Praha – plná integrace v systému PID Rakovník – systém samostatné MHD zanikl s integrací oblasti Rakovnícka v roce 2019, linky byly nahrazeny regionálními linkami PID			
Hlavní přestupní uzly BUS × BUS	Zastávka BUS Rakovník, aut. st.; Hořovičky; Lubenec, Pražská; Bochov; Kralovice			
Přestupní uzly BUS × VLAK	Zastávka BUS	Stanice / zastávka VLAK		
	Čistá, žel. st.	Čistá		
	Jesenice, žel. st.	Jesenice		
	Kralovice, žel. st.	Kralovice u Rakovníka		
	Kounov, rozc.	Kounov		
	Kožlany, žel. st.	Kožlany		
	Křivoklát, žel. st.	Křivoklát		
	Lužná, žel. st.	Lužná u Rakovníka		
	Milostín, žel. st.	Milostín		
	Mutějovice, K Nádraží	Mutějovic		
	Nové Strašecí, žel. st.	Nové Strašecí		
	Oráčov	Oráčov		
	Pšovlky	Pšovlky		
	Rakovník, aut. st.	Rakovník		
	Rakovník, žel. zast.	Rakovník zastávka		
	Rakovník, žel. zast. Západ	Rakovník západ		
	Senomaty, Hostokryje, rozc.	Příčina		
	Stochov, Slovanka II	Stochov		
	Šanov	Šanov		
	Švihov	Švihov u Jesenice		
	Zavidov, žel. zast.	Zavidov		
Linky	Linka	Trasa		
	304	Praha, Kukulova/Vypich – Rakovník		
	305	Praha, Zličín – Karlovy Vary		
	404	Praha, Zličín – Rakovník – Kralovice – Manětín		
	415	Praha, Zličín – Kadaň		
	560	Rakovník – Kryry, Strojetic		
	561	Rakovník – Řeřichy – Kolečovice		
	562	Lubná – Rakovník – Olešná		
	563	Rakovník – Kounov – Mutějovice		
	571	Rakovník – Čistá, Kůzová		
	572	Rakovník – Krakovec – Zvíkovec		
	574	Křivoklát – Skryje		
	575	Rakovník – Pavlíkov – Zvíkovec		
	576	Rakovník – Slabce – Skryje		
	577	Rakovník – Stochov		
	578	Rakovník – Nezabudice – Křivoklát – Rakovník		
	581	Senomaty – Rakovník – Nové Strašecí		
	584	Rakovník – Mutějovice, Lhota pod Džbánem – Vinařice		
	760	Rakovník – Podbořany		
Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pracovní den	16 700	Sobota	5 971
			Neděle	6 004
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	0	Midibus	0
	Standardní	46	Třiosý (15 m)	7
	Kloubový	0		

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

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

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

od 1.12.2024 došlo ke změně trasy linky 305, vypravení se zvýšilo o 3 Sd vozy v pracovních dnech a o 2 Sd vozy o víkendech, nárůst objemu kilometrických výkonů o 248 968 km / rok.

3) Z důvodu zlepšení dopravní obslužnosti obsluhovaného území ve Středočeském kraji, a v případě objednávky Plzeňského kraje možná úprava trasy linky 404 o úsek Manětín – Nečtiny, Hrad Nečtiny. Nárůst kilometrických výkonů může být až o 333 120 linkových km/rok bez dopadu na vypravovaný počet autobusů. Dále vlivem expresního propojení Prahy a Rakovníka a Rakovníka s Plzní (zejména z důvodu výstavby nových přeložek silnice I/27) může dojít k navýšení výkonů až o 800 000 linkových km/rok s dopadem na počet vypravovaných vozů.

4) Z důvodu zlepšení dopravní obslužnosti obsluhovaného území ve Středočeském, Ústeckém kraji a možná úprava trasy linky 405 o úsek Žatec – Kadaň. Nárůst kilometrického výkonu může být až 223 000 linkových km/rok. **V souvislosti se změnou dopravní obsluhy došlo ke změně trasy linky 405 a zároveň se změnilo číselné označení na 415. Od 1. 12. 2024 došlo ke změně objemu kilometrických výkonů o -96 916 km / rok.**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Plánované i realizované změny v obecné opci od začátku platnosti smluv

-

3.8.7 A4 Mníšecko

Dopravce	ČSAD Benešov s. r. o.	
Města s MHD	Praha – plná integrace v systému PID	
Hlavní přestupní uzly BUS × BUS	Zastávka BUS	
	Mníšek p. Brdy, náměstí; Jíloviště, Cukrák; Dobříš, náměstí; Mníšek p. Brdy, Kaple	
Přestupní uzly BUS × VLAK	Zastávka BUS	Stanice / zastávka VLAK
	Čisovice, Bojov, žel. st.	Bojov
	Dobříš, žel. st.	Dobříš
	Měchenice, rozc. k žel. st.	Měchenice

	Mníšek p. Brdy, žel. zast. Rymaně		Rymaně	
	Praha, Smíchovské nádraží		Praha-Smíchov	
Linky	Linka	Trasa		
	314	Praha, Smíchovské nádraží – Davle – Nová Ves pod Pleší		
	317	Praha, Smíchovské nádraží – Mníšek pod Brdy – Dobříš		
	318	Praha, Smíchovské nádraží – Řitka		
	319	Praha, Smíchovské nádraží – Mníšek pod Brdy – Dobříš – Příbram		
	320	Praha, Smíchovské nádraží – Mníšek pod Brdy		
	334	Praha, Smíchovské nádraží – Psáry		
	338	Praha, Smíchovské nádraží – Hradištko, Píkovice		
	390	Praha, Smíchovské nádraží – Rabyně		
	449	Jíloviště – Čisovice – Mníšek pod Brdy		
	748	Bratřínov – Mníšek pod Brdy – Řitka		
	961	Praha, Smíchovské nádraží – Mníšek pod Brdy – Dobříš		
Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pracovní den	9 320	Sobota	4 650
			Neděle	4 366
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	0	Midibus	0
	Standardní	15	Třiosý (15 m)	0
	Kloubový	13		

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

- 1) Z důvodu navýšení počtu obyvatel obce Trnová může dojít k prodloužení části spojů na lince 318 v úseku Jíloviště – Trnová. Nárůst výkonů může být až 55 800 linkových km/rok s nárůstem o 2 vozy typu KbN.
- 2) V průběhu závazku může dojít z důvodu zvýšení atraktivity dopravní obslužnosti k zavedení nočního páru spojů v sobotu a neděli, a to na lince 390 v úseku a směru Rabyně, Nová Rabyně – Praha, Smíchovské nádraží a na lince 338 v úseku a směru Praha, Smíchovské nádr. – Hradištko, zámek. Nárůst výkonů může být až 7 560 linkových km/rok bez dopadu na počet vypravovaných vozů.
- 3) Z důvodu posílení víkendového provozu v úseku Davle – Bratřínov – Nová Ves pod Pleší/Mníšek pod Brdy může dojít nárůstu výkonů až o 12 312 linkových km/rok a s nárůstem 1 vozu typu SdN.
- 4) V souvislosti s úpravami provozu na železniční trati 210 může dojít k posílení provozu na lince 748 až o 32 768 linkových km/rok a s nárůstem 1 vozu typu SdN.
- 5) V souvislosti s výstavbou v oblasti může dojít v přepravních špičkách ke zkrácení intervalu v úseku Praha – Mníšek. Nárůst výkonů může být až 237 600 linkových km/rok a nárůst až 3 vozů typu KbN.
- 6) Z důvodu posílení provozu může dojít na lince 334 k nárůstu výkonů až o 70 000 linkových km/rok a s nárůstem 1 vozu typu SdN. **Od termínu 31.8.2025 v souvislosti s rozšířením dopravní obsluhy došlo k nárůstu vypravení o 1 Sd vůz a k nárůstu objemu kilometrických výkonů o 66 280 km / rok.**
- 7) V souvislosti s modernizací dálnice D4 a vyvolanou úpravou infrastruktury může dojít k potřebě alternativního zajištění obslužnosti obce Klíneč. Nárůst výkonů může být až 80 000 linkových km/rok a nárůst 2 vozů typu KbN.
- 8) V případě nenaplnění podmínek projektu pro provoz autobusů H₂ může dojít k rozšíření výkonů o linky 446, 447, 448, 449, 688 a 996 až o 1 489 km/PD, 393 km/SO, 393 km/NE a o 5 vozů typu SdN, 2 vozy typu Md+N a 1 vůz typu MnN.
- 9) V případě nedostatečné kapacity odstavných ploch v konečné zastávce na území hl. m. Prahy může být objednavatelem nařízeno odstavování na náhradních plochách. Manipulační přejezdy na tyto plochy a zpět budou dle aktuální potřeby zapracovány do VJŘ a hrazeny CDDV v souladu se Smlouvou. Objem těchto výkonů může dosáhnout max. 10 % z objednávaných výkonů na území hl. m. Prahy a nebude generovat vypravení vozů navíc.

Plánované i realizované změny v obecné opci od začátku platnosti smluv

- 1) Do smlouvy od jejího zahájení platnosti dne 1.12.2024 byla zahrnuta linka 319 v trase Praha, Smíchovské nádraží – Mníšek pod Brdy – Dobříš. Nárůst objemu kilometrických výkonů o 228 159 km / rok a nárůst vypravení o 3 Sd vozy.
- 2) Od 1.12.2025 je připravováno posílení provozu linky 318 (s důrazem na koordinaci a posílení dopravy v oblasti Zbraslavi), které představuje nárůst objemu km výkonů o 521 400 km / rok a nárůst vypravení o 5 SdN vozů (cílový stav je nasazení KbN vozů).

3.8.8 A5 Mnichovohradištsko

Dopravce	OAD Kolín, s. r. o.			
Města s MHD	Mladá Boleslav – jednání o integraci do PID opět zahájena v roce 2025, předpokládaný termín začlenění do PID je září 2026 Praha – plná integrace systému PID			
Hlavní přestupní uzly BUS × BUS	Zastávka BUS Benátky n. Jiz., aut.st.; Brodce, sokolovna; Bakov n. Jiz., žel. zast.; Mladá Boleslav, aut.st.; Mnichovo Hradiště, nám.; Bezno; Sobotka, nám.; Kněžmost, nám.			
Přestupní uzly BUS × VLAK	Zastávka BUS		Stanice / zastávka VLAK	
	Bakov n. Jiz., Malá Bělá		Malá Bělá	
	Bakov n. Jiz., žel. zast.		Bakov nad Jizerou město	
	Březina		Březina	
	Březina, podchod		Březina	
	Dolní Bousov, Bechov		Bechov	
	Chotětov		Chotětov	
	Košátky		Košátky	
	Kropáčova Vrutice, Kojovice		Kojovice	
	Kropáčova Vrutice, Střížovice, u pily		Kropáčova Vrutice	
	Loukov, žel. st.		Loukov u Mnichova Hradiště	
	Mladá Boleslav, aut. st.		Mladá Boleslav město	
	Mnichovo Hradiště, dopravní terminál		Mnichovo Hradiště	
	Rohatsko		Rohatsko	
	Zdětín		Zdětín u Chotětova	
Linky	Linka	Trasa		
	315	Praha, Černý Most – Mladá Boleslav – Mnichovo Hradiště		
	345	Praha, Černý Most – Mladá Boleslav – Hodkovice nad Mohelkou – Liberec		
	427	Mimoň – Ralsko – Mnichovo Hradiště – Mladá Boleslav		
	699	Mladá Boleslav – Horky nad Jizerou – Kadlín – Mšeno		
	715	Mladá Boleslav – Ptýrov – Mnichovo Hradiště – Žďár, Žehrov		
	716	Boseň, Mužský – Mnichovo Hradiště, Sychrov – Boseň, Mužský		
	717	Mnichovo Hradiště – Turnov		
	718	Mnichovo Hradiště – Dolní Bousov – Sobotka		
	722	Český Dub – Hlavičky – Mnichovo Hradiště		
	727	Mnichovo Hradiště – Dolní Krupá – Rokytá		
	733	Mnichovo Hradiště – Loukovec – Sezemice – Vlastibořice – Turnov		
	734	Mnichovo Hradiště – Mohelnice nad Jizerou – Sezemice		
	738	Mnichovo Hradiště – Horní Bukovina – Mukařov, Vícmanov		
	767	Mladá Boleslav – Kropáčova Vrutice – Dolní Slivno		
	768	Benátky nad Jizerou – Dolní Slivno – Byšice		
	769	Mladá Boleslav – Doubravička – Chotětov		
Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pracovní den	11 753	Sobota	3892
			Neděle	4023
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	0	Midibus	0
	Standardní	21	Třiosý (15 m)	15
	Kloubový	0		

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

1) Vybudování dvoukolejné elektrifikované tratě Praha – Mladá Boleslav může vyvolat změnu v trasování linky 345, která by byla ukončena v zastávce Mladá Boleslav, Jičínská. Kilometrické výkony mohou poklesnout až o 563 040 linkových km/rok. Vypravení vozidel Sd+N může poklesnout až o 3 v pracovní den a až o 2 v soboty a neděle. Předpokládaný termín realizace prosinec 2031.

2) Vývoj s platbami obcí v rámci Standardů dopravní obslužnosti může vyvolat změnu linkového vedení linky 715, která by byla prodloužena do Tuřic v trase linky 315 v úseku Mladá Boleslav, Jičínská – Tuřice se stejnými zastávkami jako linka 315 v předmětném úseku. Případné úpravy si mohou vyžádat úpravu kilometrických výkonů v rámci poklesu o 36 400 linkových km/rok.

3) Vývoj s platbami obcí v rámci Standardů dopravní obslužnosti může vyvolat změnu linkového vedení linky 715, která by byla prodloužena do Tuřic v trase linky 315 v úseku Mladá Boleslav, Jičínská – Tuřice se stejnými zastávkami jako linka 315 v předmětném úseku. Případné úpravy si mohou vyžádat úpravu kilometrických výkonů v rámci nárůstu o 36 400 linkových km/rok.

- 4) Úpravy na lince 315 na požadavky občanů a obcí mohou vyvolat pokles objemu kilometrických výkonů až o 36 400 linkových km/rok. Vypravení vozidel Sd+N může poklesnout až o 1 v pracovní den.
- 5) Úpravy na lince 315 na požadavky občanů a obcí mohou vyvolat nárůst objemu kilometrických výkonů až o 36 400 linkových km/rok. Vypravení vozidel Sd+N se může zvýšit až o 1 o pracovní den. **Od 1. 12. 2024 nárůst objemu kilometrických výkonů až o 880 km / rok.**
- 6) Rekonstrukce nádraží Mladá Boleslav město a zavedení přímých vlaků z této stanice ve směru Bakov nad Jizerou a Mnichovo Hradiště bude vyvolat pokles objemu kilometrických výkonů na linkách 315 a 715 až o 226 400 linkových km/rok. Vypravení vozidel Sd+N nebo SdN může poklesnout až o 2 v pracovní den. Předpokládaný termín realizace prosinec 2031.
- 7) Úpravy železničního provozu v rámci tratě 064 mezi Mšenem a Mladou Boleslaví mohou vyvolat nárůst objemu kilometrických výkonů až o 14 000 linkových km/rok a nárůst počtu vypravení vozidel typu SdN o pracovní den až o 1 v pracovní den.
- 8) Úpravy železničního provozu v rámci tratě 070 mezi Mnichovým Hradištěm a Turnovem mohou vyvolat nárůst objemu kilometrických výkonů až o 21 000 linkových km/rok. Vypravení vozidel SdN se může zvýšit až o 1 v pracovní den.
- 9) Úpravy železničního provozu v rámci tratě 070 mezi Mnichovým Hradištěm a Turnovem mohou vyvolat pokles objemu kilometrických výkonů až o 21 000 linkových km/rok. Vypravení vozidel SdN může poklesnout až o 1 v pracovní den.
- 10) Vývoj s platbami obcí v rámci Standardů dopravní obslužnosti může vyvolat změnu spojů na lince 727. Pokles objemu kilometrických výkonů může být až o 21 000 linkových km/rok. **Od 1. 12. 2024 pokles objemu kilometrických výkonů o 21 000 km / rok.**
- 11) Vývoj s platbami obcí v rámci Standardů dopravní obslužnosti může vyvolat změnu spojů na linkách 767 a 768. Pokles objemu kilometrických výkonů může být až o 55 000 linkových km/rok.
- 12) V průběhu platnosti závazku může dojít ke změně spojů na lince 718 z důvodu zvýšené přepravní poptávky do Malobratřic. Nárůst objemu kilometrických výkonů může být až o 6 000 linkových km/rok. **Od 1. 12. 2024 nárůst objemu kilometrických výkonů o 4 750 km / rok.**
- 13) Vývoj s platbami obcí v rámci Standardů dopravní obslužnosti může vyvolat změnu spojů na lince 718. Pokles objemu kilometrických výkonů může být až o 28 000 linkových km/rok.
- 14) Úprava jízdních řádů z důvodu celozávodní dovolené ve firmě ŠKODA Auto může způsobit pokles objemu kilometrických výkonů až o 20 200 linkových km/rok.
- 15) V případě nedostatečné kapacity odstavných ploch v konečné zastávce na území hl. m. Prahy může být objednavatelem nařízeno odstavování na náhradních plochách. Manipulační přejezdy na tyto plochy a zpět budou dle aktuální potřeby zapracovány do VJŘ a plně hrazeny. Objem těchto výkonů může dosáhnout max. 10 % z objednávaných výkonů na území hl. m. Prahy a nebude generovat vypravení vozů navíc.

Plánované i realizované změny v obecné opci od začátku platnosti smluv

- 1) Na lince 733 došlo od 31.8.2025 k prodloužení linky ze Sezemic do Turnova po trase linky 670363, která byla zrušena.
- 2) Do smlouvy od jejího zahájení platnosti dne 1.12.2024 byla zahrnuta linka 427 Mimoň – Ralsko – Mnichovo Hradiště – Mladá Boleslav.
- 3) Zvažuje se integrace linky 670365 Turnov – Žďár – Sobotka, která by přešla výhradně pod objednávku Středočeského kraje.
- 4) Do provozního souboru byla od 1.12.2024 vložena linka 425, od 1.10.2025 byla tato linka vzhledem k úpravě provozu opět vyňata.

3.8.9 A6 Líbeznicko

Dopravce	ČSAD Střední Čechy, a. s.	
Města s MHD	Mělník – systém samostatné MHD zanikl s integrací oblasti Slánsko v roce 2017, linky byly nahrazeny regionálními linkami PID, v rámci města platí jízdní doklad vyhlášený městem Mělník Neratovice – systém samostatné MHD zanikl s integrací oblasti Mělnicka v roce 2015, linky byly nahrazeny regionálními linkami PID, v rámci města platí jízdní doklad vyhlášený městem Neratovice Praha – plná integrace v systému PID	
Hlavní přestupní uzly BUS × BUS	Zastávka BUS Líbeznice II; Obříství, Štěpánský most; Mělník, aut. nádr.; Liběchov	
Přestupní uzly BUS × VLAK	Zastávka BUS	Stanice / zastávka VLAK
	Česká Lípa, aut. nádr.	Česká Lípa hlavní nádraží
	Liběchov, žel. st.	Liběchov
	Mělník, aut. nádr.	Mělník

	Mělník, Mlazice		Mělník-Mlazice	
	Nový Bor, aut. nádr.		Nový Bor	
	Rumburk, žel. st.		Rumburk	
Linky	Linka	Trasa		
	348	Praha, Ládví – Obříství		
	349	Praha, Ládví – Mělník, Mlazice		
	369	Praha, Ládví – Štětí		
	396	Praha, Vnoř – Přezletice		
	400	Praha, Střížkov – Mělník – Česká Lípa – Nový Bor – Varnsdorf – Rumburk		
Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pracovní den	12 330	Sobota	7 615
			Neděle	7 615
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	0	Midibus	0
	Standardní	0	Třiosý (15 m)	19
	Kloubový	17		

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

1) V návaznosti na dokončení nové tramvajové trati do Zdib/Sedlece a s tím související reorganizace linkového vedení v oblasti dojde na všech linkách svazku ke změně trasování na území Prahy (Ládví/Střížkov – Kobylisy). Kilometrické výkony narostou až o 181 110 linkových km/rok s nárůstem o 1 vypravený vůz v PD. Předpokládaný termín realizace prosinec 2025.

2) V návaznosti na dokončení nové tramvajové trati do Zdib/Sedlece a s tím související reorganizace linkového vedení v oblasti bude v průběhu závazku posílen úsek Líbeznice – Praha. Kilometrické výkony narostou až o 107 008 linkových km/rok, předpokládá se nárůst počtu vozů ve špičkách PD o 2 vypravené vozy. Předpokládaný termín realizace prosinec 2025.

3) V souvislosti s pokračující výstavbou obytných zón v obcích podél silnice I/9 v úseku Mělník – Praha může dojít v návaznosti na poptávku cestujících k posílení provozu linky 369 v pracovní dny – ve špičkách na interval 20 minut. Nárůst km výkonů se předpokládá až o 42 400 linkových km/rok, vypravení vozidel naroste až o 1 vůz.

4) V průběhu platnosti závazku může dojít ke zkrácení linky 400 o úsek Dubá – Cvikov/Rumburk, které může vyvolat pokles km výkonů až o 470 220 linkových km/rok s poklesem o cca 3 vypravené vozy v PD a o cca 3 vypravené vozy o víkendu.

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

Plánované i realizované změny v obecné opci od začátku platnosti smluv

- Do smlouvy od jejího zahájení platnosti dne 1.12.2024 byla zahrnuta linka 396 v trase Praha, Víněš – Přezletice. Nárůst objemu kilometrických výkonů o 14 860 km / rok bez nárůstu vypravení vozidel.
- V průběhu IV. čtvrtletí 2025 se předpokládá zavedení noční linky 963 v trase Praha, Třebeňská – Mělník.
- Ve spolupráci objednatelů a dopravce je prověřováno nasazení EČV (EbKb) na linku 369.

3.8.10 B1 Stochovsko

Dopravce	ČSAD MHD Kladno a. s.	
Města s MHD	Kladno – systém MHD byl od 1. 9. 2022 vyňat ze systému PID z důvodu nedohody Středočeského kraje se Statutárním městem Kladno o příspěvku v rámci Standardu dopravní obslužnosti Beroun – systém samostatné MHD zanikl s integrací oblasti Berounska v roce 2020, linky byly nahrazeny regionálními linkami PID, v rámci města platí jízdní doklad vyhlášený městem Beroun Praha – plná integrace v systému PID	
Hlavní přestupní uzly BUS × BUS	Zastávka BUS Praha, Zličín; Praha, Motol; Kladno, nám. Svobody; Kladno, autobusové nádraží; Kamenné Žehrovice; Bratronice; Unhošť, nám.; Hostivice; Stochov, Slovanka; Nové Strašecí, Palackého; Beroun, autobusové nádraží	
Přestupní uzly BUS × VLAK	Zastávka BUS	Stanice / zastávka VLAK
	Beroun, autobusové nádraží	Beroun
	Hostivice, Ve Vilkách	Hostivice-U hřbitova
	Kladno, železniční zastávka město	Kladno město
	Kladno, nádraží	Kladno

Linky	Křivoklát, žel. zast.		Křivoklát	
	Louny, aut. nádr.		Louny střed	
	Nové Strašecí, žel. st.		Nové Strašecí	
	Rakovník, aut. st.		Rakovník	
	Stochov, Slovanka		Stochov	
	Zbečno, žel. st.		Zbečno	
	Linka	Trasa		
	365	Praha, Motol – Stochov		
	386	Praha, Zličín – Kladno		
	417	Praha, Zličín – Nové Strašecí – Mšec		
Denní výkony	555	Kladno – Běleč – Zbečno – Roztoky – Nezabudice		
	600	Kladno – Nové Strašecí – Louny		
	618	Kladno – Kačice		
	619	Kladno – Lány – Třtice – Ročov		
	625	Kladno – Ruda – Rakovník		
	628	Kladno – Mšec – Řevničov		
	630	Kladno – Unhošť – Beroun		
	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pracovní den	12 115	Sobota	4 048
			Neděle	4 048
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	0	Midibus	0
	Standardní	40	Třřosý (15 m)	0
	Kloubový	0		

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

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

Plánované i realizované změny v obecné opci od začátku platnosti smluv

- 1) V rámci reorganizace vedení linek obsluhujících město Kladno je zrušena linka 629 -- pokles kilometrických výkonů na lince 629 činí cca 165 000 linkových km/rok. Tato změna byla realizována 1.12.2024.
- 2) V souvislosti s projektem "Čtyřmezí" je zavedena linka 417 v trase Praha – Nové Strašecí – Mšec, která nahrazuje polorychlikové spojení vybraných obcí s Prahou -- nárůst kilometrických výkonů na lince 417 činí cca 395 000 linkových km/rok. Tato změna byla realizována 1.12.2024.

3.8.11 B2 Štěchovicko

Dopravce	Martin UHER, spol. s r. o.			
Města s MHD	Praha – plná integrace v systému PID			
Hlavní přestupní uzly BUS × BUS	Zastávka BUS Štěchovice; Nový Knín; Praha, Smíchovské nádr.; Praha, Zbraslavské nám.; Dobříš, žel. st.; Dobříš, nám.; Korkyně			
Přestupní uzly BUS × VLAK	Zastávka BUS	Stanice / zastávka VLAK		
	Dobříš, žel. st.	Dobříš		
	Hradištko, Pikovice, most	Petrov u Prahy		
	Měchenice, rozc. k žel. st.	Měchenice		
	Mokrovraty, Vilová čtvrť	Mokrovraty		
	Praha, Smíchovské nádraží	Praha-Smíchov		
	Stará Huť, žel. zast.	Stará Huť		
Linky	Linka	Trasa		
	338	Praha, Smíchovské nádraží – Hradištko, Pikovice		
	361	Praha, Smíchovské nádraží – Štěchovice – Dobříš		
	390	Praha, Smíchovské nádraží – Rabyně		
	437	Nový Knín – Nové Dvory – Štěchovice – Hradištko		
	439	Nový Knín – Chotilsko		
	440	Štěchovice – Štěchovice, Masečín		
	525	Nový Knín – Borotice – Nový Knín		
Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pracovní den	4 942	Sobota	896
			Neděle	896

Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	0	Midibus	0
	Standardní	19	Třiosý (15 m)	0
	Kloubový	0		

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

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

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

3) V průběhu závazku může dojít z důvodu zvýšení atraktivity dopravní obslužnosti k zavedení nočního páru spojů v pracovní dny, a to na lince 390 v úseku a směru Rabyně, Nová Rabyně – Praha, Smíchovské nádr. a na lince 338 v úseku a směru Praha, Smíchovské nádr. – Hradištko, zámek. Nárůst výkonů může být až 18 000 linkových km/rok bez dopadu na počet vypravovaných vozů.

Plánované i realizované změny v obecné opci od začátku platnosti smluv

-

3.8.12 B3 Jílovsko

Dopravce	ARRIVA CITY s. r. o.			
Města s MHD	Benešov – doprava zdarma, IDSK zajišťuje na základě smlouvy s městem přípravu dat a propagaci linek MHD Praha – plná integrace v systému PID			
Hlavní přestupní uzly BUS × BUS	Zastávka BUS Jesenice; Jílové u Prahy, náměstí; Kamenice, Kult. dům; Týnec nad Sázavou, žel. st.; Benešov, Terminál; Nespeky; Neveklov			
Přestupní uzly BUS × VLAK	Zastávka BUS	Stanice / zastávka VLAK		
	Benešov, Terminál	Benešov u Prahy		
	Davle, Sázava	Davle		
	Jílové u Prahy, Borek	Jílové u Prahy		
	Senohraby, žel. st.	Senohraby		
	Týnec nad Sázavou, žel. st.	Týnec nad Sázavou		
Linky	Linka	Trasa		
	332	Praha, Budějovická – Neveklov		
	335	Praha, Budějovická – Kamenice		
	337	Praha, Budějovická – Benešov		
	339	Praha, Budějovická – Týnec nad Sázavou		
	362	Praha, Budějovická – Jílové u Prahy		
	441	Jílové u Prahy – Jílové u Prahy, Luka pod Medníkem		
	444	Davle – Jílové u Prahy – Kamenice		
	651	Nespeky – Pyšely – Senohraby – Hrusice		
956	Praha, Budějovická – Jílové u Prahy			
Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pracovní den	8 324	Sobota	4 588
			Neděle	4 588
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	0	Midibus	0
	Standardní	15	Třiosý (15 m)	0
	Kloubový	18		

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

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

2) Pokračování výstavby ve městě Jílové u Prahy a nárůst počtu obyvatel může vyvolat potřebu zkrácení intervalu na lince 332 v úseku Jílové u Prahy – Praha ve špičkách pracovních dnů. Ráno z 10 až na 7,5 minuty a odpoledne z 15 až na 10 minut, o víkendech v přepravně zatíženějších obdobích může nastat posílení z 30 až na 15 minut. Předpokládá se posílení obsluhy úseku Jílové u Prahy – Neveklov až o 2 spoje / pracovní den. V pracovních dnech

se celkově předpokládá nárůst až o 2 kloubová vozidla a 1 standardní vozidlo, o víkendu až o 1 kloubové vozidlo. Celkový nárůst výkonů se předpokládá až o 163 056 linkových km/rok.

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

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

5) V souvislosti s pokračováním výstavby v Týnci a větší poptávky po spojení s Kamenicí a Prahou může dojít ke zkrácení intervalu linky 339 v úseku Týnec nad Sázavou – Praha v ranní i odpolední špičce z 30 až na 15 minut, o víkendu až o 4 spoje. Nárůst výkonů se předpokládá až o 81 840 km/rok. V pracovních dnech se celkově předpokládá nárůst až o 2 kloubová vozidla.

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

7) S rostoucí poptávkou obyvatel Petrova a též za předpokladu zvýšení turistické poptávky může dojít k posílení provozu linky 444 až o 64 160 linkových km/rok. Nárůst počtu vozidel až o 2 standardní vozy v pracovní dny. **V souvislosti se změnou dopravní obsluhy na lince 444 došlo od 1. 12. 2024 k nárůstu vypravení vozidla o 1 Sd vůz a nárůstu objemu kilometrických výkonů o 26 570 km / rok.**

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

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

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

Plánované i realizované změny v obecné opci od začátku platnosti smluv

3.8.13 B4 Voticko

Dopravce	ČSAD Benešov s. r. o.	
Města s MHD	Benešov – doprava zdarma, IDSK zajišťuje na základě smlouvy s městem přípravu dat a propagaci linek MHD Praha – plná integrace v systému PID Vlašim – plně integrována do PID, tarif MHD na všech linkách PID na území města	
Hlavní přestupní uzly BUS × BUS	Zastávka BUS Praha, Roztyly; Benešov, Terminál; Vlašim, žel. st.; Votice, aut. st; Miličín; Bystřice, nám.; Tábor, aut. nádr.; Jindřichův Hradec, aut. nádr.	
Přestupní uzly BUS × VLAK	Zastávka BUS	Stanice / zastávka VLAK
	Benešov, Terminál	Benešov u Prahy
	Bystřice, Tožice	Tomice
	Bystřice, žel. st.	Bystřice u Benešova
	Heřmaničky, žel. st.	Heřmaničky
	Jindřichův Hradec, aut. nádr.	Jindřichův Hradec
	Mezno, hl. silnice	Mezno
	Mezno, žel. st.	Mezno
	Planá n. Luž., nám.	Planá nad Lužnicí
	Olbramovice, žel. st.	Olbramovice
	Tábor, aut. nádr.	Tábor
	Veselí n. Luž., aut. st.	Veselí nad Lužnicí
	Vlašim, žel. st.	Vlašim
	Vojkov, Minartice	Minartice
	Votice, žel. st.	Votice
	Kosova hora, žel. st.	Kosova Hora
	Sedlčany, aut. st.	Sedlčany

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

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

- 1) V případě nedostatečné kapacity odstavných ploch v konečné zastávce na území hl. m. Prahy může být objednavatelem nařízeno odstavování na náhradních plochách. Manipulační přejezdy na tyto plochy a zpět budou dle aktuální potřeby zapracovány do VJŘ a plně hrazeny. Objem těchto výkonů může dosáhnout max. 10 % z objednávaných výkonů na území hl. m. Prahy a nebude generovat vypravení vozů navíc.
- 2) V průběhu závazku může dojít k prodloužení linky 451 o víkendech o úsek Sedlec – Prčice, nám. – Střeziměř z důvodu zlepšení dostupnosti místních turistických lokalit. Nárůst výkonů činí 8 000 linkových km/rok bez dopadu na počet vypravovaných vozidel.
- 3) V průběhu závazku může dojít z důvodu zvýšení atraktivnosti k vedení linky 401 do oblasti Čestlic přes zastávky Čestlice, Rehau – Čestlice, Zábavní park – Čestlice, Nákupní zóna – Čestlice, V oblouku (oba směry linky). Nárůst výkonů činí 10 000 linkových km/rok bez dopadu na počet vypravovaných vozidel.
- 4) V průběhu závazku může dojít ke zrušení spojů začínajících a končících ve Třeboni a jejich přetrasování do Jindřichova Hradce. **Realizováno od 1.12.2024.**

Plánované i realizované změny v obecné opci od začátku platnosti smluv

- 1) V rámci plánovaných změn linkového vedení a tarifní integrace na území jihočeského kraje (předpokládáno během roku 2026) může dojít ke změně linkového vedení vybraných linek.
- 2) Během roku 2025 došlo k výměně vozového parku – 7 vozidel typu Sd+N bude nahrazeno typem SdN. V ranní špičce pracovního dne bude vypravováno 23 vozů SdN. Bez potřeby změny výkonů.

3.8.14 B5 Brandýsko

Dopravce	ČSAD Střední Čechy, a. s.	
Města s MHD	Brandýs n. L. – linka 478 byla v červenci 2022 začleněna mezi běžné regionální linky PID zajišťující obsluhu i mimo území města Brandýs n. L. Praha – plná integrace v systému PID Odolena Voda – v rámci města platí jízdní doklad vyhlášený městem Odolena Voda	
Hlavní přestupní uzly BUS × BUS	Zastávka BUS Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, aut. st.; Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, nám.; Čelákovice, žel. st.; Úvaly, žel. st.; Kostelec nad Labem, nám.; Benátky nad Jizerou, aut. st.	
Přestupní uzly BUS × VLAK	Zastávka BUS	Stanice / zastávka VLAK
	Brandýs n. L. - St. Bol., Nádr.	Brandýs nad Labem
	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, žel. st.	Stará Boleslav
	Čelákovice, V Prokopě	Čelákovice zast.
	Čelákovice, žel. st.	Čelákovice
	Dřísy, žel. st.	Dřísy

	Úvaly, žel. st.		Úvaly	
Linky	Linka	Trasa		
	346	Praha, Černý Most – Brandýs nad Labem-Stará Boleslav – Praha, Černý Most		
	367	Praha, Černý Most – Radonice – Brandýs nad Labem-Stará Boleslav		
	376	Praha, Letňany – Brandýs nad Labem-Stará Boleslav		
	378	Praha, Letňany – Jenštejn/ Radonice		
	379	Praha, Černý Most – Brandýs nad Labem-Stará Boleslav		
	413	Praha, Letňany – Ledčice – Litoměřice		
	477	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav – Mratín – Brandýs nad Labem-Stará Boleslav		
	478	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav – Kostelec nad Labem		
	655	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav – Čelákovice – Úvaly		
	657	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav – Odolena Voda		
	666	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav – Káraný		
	667	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav – Horky nad Jizerou		
	669	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav – Dřísy – Mečeříž		
	670	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav – Sudovo Hlavno – Mečeříž		
	671	Jenštejn – Přezletice – Záryby		
	876	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav – Neratovice		
	953	Praha, Lehovec – Brandýs nad Labem-Stará Boleslav		
Denní výkony	Typ dne		Typ dne	
	Km		Km	
	Pracovní den		Sobota	
	10 166		3 180	
			Neděle	
			3 554	
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu		Typ vozu	
	Počet vozů		Počet vozů	
	Minibus		Midibus	
	0		0	
	Standardní		Třiosý (15 m)	
	25		4	
	Kloubový			
	8			

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

1) Pokračování výstavby ve městě Brandýs nad Labem-Stará Boleslav může vyvolat potřebu posílení provozu linek 346, 367 pro zajištění dostatečné dopravní obsluhy. Kilometrické výkony narostou až o 300 000 linkových km/rok, nárůst počtu vozidel až o 2 kloubové vozy.

2) Pokračování výstavby ve městě Brandýs nad Labem-Stará Boleslav může vyvolat potřebu posílení provozu linky 379 pro zajištění dostatečné dopravní obsluhy. Kilometrické výkony narostou až o 160 000 linkových km/rok, nárůst počtu vozidel až o 1 standardní vůz.

3) Pokračování výstavby v obci Jenštejn a zprovoznění nové komunikace může vyvolat potřebu prodloužení linky 378 o úsek Jenštejn – Dehtáry – Svěmyslice. Kilometrické výkony narostou až o 60 000 linkových km/rok, nárůst počtu vozidel až o 1 standardní vůz.

4) Pokračování výstavby v obci Jenštejn a zprovoznění nové komunikace může vyvolat potřebu změny trasy linky 376. Linka může být zkrácena o úsek Praha, Letňany – Svěmyslice a prodloužena o úsek Praha, Černý Most – Svěmyslice. Kilometrické výkony narostou až o 20 000 linkových km/rok, bez dopadu na počet vypravovaných vozů.

5) V návaznosti na dostavbu Svazkové školy Panská pole bude upravena trasa školní linky 671 v Přezleticích a současně bude jízdní řád přizpůsoben potřebám zřizovatele školy. Kilometrické výkony narostou až o 15 000 linkových km/rok, nárůst počtu vozidel až o 1 standardní vůz. **V souvislosti se změnou dopravní obsluhy na lince 671 došlo od 1. 12. 2024 k nárůstu objemu kilometrických výkonů o 21 470 km / rok.**

6) V návaznosti na chystanou výstavbu nové infrastruktury ve městě Brandýs nad Labem-Stará Boleslav může dojít k prodloužení linky 367 ve Staré Boleslavi. Kilometrické výkony narostou až o 40 000 linkových km/rok, nárůst počtu vozidel až o 1 kloubový vůz.

7) V návaznosti na chystanou výstavbu nové infrastruktury ve městě Brandýs nad Labem-Stará Boleslav může dojít ke změně trasy linek 346 a 379. Linka 379 by po změně trasy byla provozována kloubovými autobusy a naopak linka 346 by byla obsluhována standardními vozy. Tato změna nebude mít vliv na celkový počet vypravených vozů. V této souvislosti může dojít k poklesu výkonů na lince 379 až o 18 000 linkových km/rok a u linky 346 může dojít k nárůstu výkonů až o 13 000 linkových km/rok, beze změny v počtech vypravených vozů.

8) V návaznosti na chystanou výstavbu nové infrastruktury ve městě Brandýs nad Labem-Stará Boleslav může dojít k prodloužení linky 666 na území města. Kilometrické výkony narostou až o 21 700 linkových km/rok, bez dopadu na počet vypravovaných vozidel.

9) V návaznosti na chystanou výstavbu nové infrastruktury ve městě Brandýs nad Labem-Stará Boleslav může dojít k prodloužení linky 669 na území města. Kilometrické výkony narostou až o 28 840 linkových km/rok, bez dopadu na počet vypravovaných vozidel.

10) V návaznosti na chystanou výstavbu nové infrastruktury ve městě Brandýs nad Labem-Stará Boleslav může dojít k prodloužení linky 670 na území města. Kilometrické výkony narostou až o 13 140 linkových km/rok, bez dopadu na počet vypravovaných vozidel.

11) V návaznosti na požadavky obcí může dojít k posílení provozu na linkách 669 a 670. Kilometrické výkony narostou až o 70 000 linkových km/rok, nárůst počtu vozidel až o 1 standardní vůz.

12) V souvislosti s rozvojem výstavby v obci Záruby a městě Kostelec nad Labem může být vyvolána potřeba posílení provozu linky 478 pro zajištění dostatečné dopravní obsluhy. Kilometrické výkony narostou až o 70 000 linkových km/rok, nárůst počtu vozidel až o 1 standardní vůz.

13) V souvislosti s rozvojem výstavby v obci Záruby a městě Kostelec nad Labem může dojít k prodloužení linky 346 z Brandýsa nad Labem-Staré Boleslavi do Kostelce nad Labem. Nárůst výkonů linky 346 bude kompenzován poklesem výkonů linky 478. Tato změna nebude mít vliv na počet vypravovaných vozidel.

14) V souvislosti s rozvojem výstavby v obci Záruby a městě Kostelec nad Labem může dojít k posílení provozu prodloužené linky 346. Kilometrické výkony narostou až o 36 000 linkových km/rok, nárůst počtu vozidel až o 1 standardní vůz.

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

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

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

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

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

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

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

Plánované i realizované změny v obecné opci od začátku platnosti smluv

- 1) Do smlouvy od jejího zahájení platnosti dne 1.12.2024 byla zahrnuta linka 413 v trase Praha, Letňany – Ledčice – Litoměřice. Nárůst objemu kilometrických výkonů o 475 530 km / rok a nárůst vypravení vozidel o 4xSd+N v pracovní dny, 2xSd+N v sobotu a 3xSd+N v neděli.

3.8.15 C1 Horoměřicko

Dopravce	ČSAD MHD Kladno a. s.	
Města s MHD	Kladno – systém MHD byl od 1. 9. 2022 vyňat ze systému PID z důvodu nepřistoupení Statutárního města Kladna ke smlouvě o zajišťování a financování dopravní obslužnosti se Středočeským krajem Kralupy nad Vltavou – systém samostatné MHD zanikl s integrací oblasti Mělnicka v roce 2016, linky byly nahrazeny regionálními linkami PID Praha – plná integrace v systému PID Slaný – systém samostatné MHD zanikl s integrací oblasti Slánska v roce 2018, linky byly nahrazeny regionálními linkami PID	
Hlavní přestupní uzly BUS × BUS	Zastávka BUS Velké Přílepy; Horoměřice	
Přestupní uzly BUS × VLAK	Zastávka BUS	Stanice / zastávka VLAK
	Kralupy n. Vlt., Minice	Kralupy n. Vlt.-Minice
	Kralupy n. Vlt., žel. st.	Kralupy n. Vltavou
	Libčice n. Vlt., žel. st.	Libčice n. Vltavou
	Libčice n. Vlt., žel. zast. Letky	Libčice n. Vltavou-Letky
	Lichoceves, Noutonice, nádraží	Noutonice
	Praha, Nádraží Podbaba	Praha-Podbaba

	Praha, Sedlecký přívaz		Praha-Sedlec	
	Roztoky, nádraží		Roztoky u Prahy	
	Úholičky, žel. zast.		Úholičky	
	Zákolany		Zákolany; Zákolany zast.	
Linky	Linka	Trasa		
	316	Praha, Bořislavka – Kralupy nad Vltavou		
	340	Praha, Dejvická – Roztoky, Levý Hradec		
	350	Praha, Dejvická – Kladno		
	356	Praha, Bořislavka – Statenice – Praha, Obchodní centrum Ruzyně		
	359	Praha, Suchdol – Roztoky		
	409	Praha, Suchdolské náměstí – Velké Přílepy – Úholičky		
	622	Kladno – Okoř – Velké Přílepy		
	858	Slaný – Koleč – Libčice nad Vltavou		
954	Praha, Vítězné náměstí – Kralupy nad Vltavou/ Číčovice			
Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pracovní den	8 954	Sobota	2 324
			Neděle	2 300
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	0	Midibus	7
	Standardní	21	Třiosý (15 m)	0
	Kloubový	9		

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

1) V souvislosti s výstavbou v oblasti může dojít ke zkrácení intervalu v úseku Praha – Velké Přílepy – Lichoceves. Nárůst výkonů může být až o 558 000 linkových km/rok a nárůst až 4 vozů typu KbN. **V souvislosti s rozšířením dopravní obsluhy na lince 316 došlo od 1. 12. 2024 k nárůstu vypravení vozidla o 1 Sd vůz a nárůstu objemu kilometrických výkonů o 78 660 km / rok.**

2) V souvislosti s úpravou vedení trasy v Kralupech nad Vltavou může dojít na lince 316 k nárůstu až o 50 000 linkových km/rok s nárůstem až o 2 vypravované vozy.

3) V souvislosti s výstavbou v oblasti může dojít v přepravních špičkách ke zkrácení intervalu v úseku Praha – Roztoky. Nárůst výkonů může být až 281 600 linkových km/rok a nárůst až 3 vozů typu SdN. **V souvislosti s rozšířením dopravní obsluhy na lince 340 došlo od 1. 12. 2024 k nárůstu objemu kilometrických výkonů o 37 880 km / rok.**

4) V souvislosti s rekonstrukcí průtahu městem Roztoky může dojít k úpravě vedení spojů linky 359 zajiždkou přes zastávku Roztoky, Levý Hradec. Nárůst výkonů může být až 7680 linkových km/rok bez nárůstu vozů.

5) V souvislosti se zavedením víkendového provozu na lince 359, může dojít k nárůstu až o 30 000 linkových km/rok bez nárůstu vozů.

6) Z důvodu rozšíření provozu k železniční zastávce v Úholičkách může dojít na lince 409 k nárůstu až o 88 520 linkových km/rok bez dopadu na počet vypravovaných vozů. **V souvislosti se změnou dopravní obsluhy spočívající ve změně trasy linky 409 a posílení provozu došlo od 1.12.2024 k nárůstu vypravení o 1 MdN vozidlo a nárůst objemu kilometrických výkonů o 25 950 km / rok.**

7) Z důvodu vysoké poptávky cestujících především v časech školní dojíždky v úseku Holubice – Libčice nad Vltavou a také možného nárůstu poptávky cestujících v souvislosti s obsluhou obce Otavice může dojít k posílení provozu linky 858. Předpokládaný nárůst km výkonů linky 858 až 43 500 linkových km/rok, vypravení vozidel může vzrůst až o 1 autobus kategorie MdN.

8) Z důvodu zavedení prázdninového provozu na lince 356 (v úseku Statenice – Letiště) může dojít k nárůstu až o 12 000 linkových km/rok a 2 vozy typu SdN.

9) Z důvodu zavedení víkendového provozu na lince 356 (v úseku Statenice – Letiště) může dojít k nárůstu až o 29 600 linkových km/rok a 2 vozy typu SdN.

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

11) V souvislosti s výstavbou v lokalitě Statenice, U hřiště může dojít k prodloužení spojů na lince 356. Nárůst výkonů může být až 24 500 linkových km/rok bez nárůstu vozidel.

12) V souvislosti s možným sezonním víkendovým provozem na lince 622 může dojít k poklesu až o 5 600 linkových km/rok.

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

Plánované i realizované změny v obecné opci od začátku platnosti smluv

- 1) Původní linka 456 byla zrušena, resp. byla přečíslována na linku 858 ve shodné trase Slaný – Koleč – Libčice nad Vltavou.
- 2) Na základě požadavku města Roztoky a obce Velké Přílepy je prověřováno posílení provozu v relaci Praha – Roztoky – Velké Přílepy.

3.8.16 C2 Slánsko

Dopravce	ČSAD Slaný s. r. o.			
Města s MHD	Praha – plná integrace v systému PID Slaný – systém samostatné MHD zanikl s integrací oblasti Slánska v roce 2018, linky byly nahrazeny regionálními linkami PID			
Hlavní přestupní uzly BUS × BUS	Zastávka BUS Praha, Nádraží Veveslavín; Praha, U Hangáru; Smečno; Slaný, aut. nádr.; Stehelčevy; Brandýsek; Hořešovice; Panenský Týnec; Drnek; Srbeč			
Přestupní uzly BUS × VLAK	Zastávka BUS		Stanice / zastávka VLAK	
	Brandýsek, žel. st.		Brandýsek	
	Klobuky, Páleček		Páleček	
	Klobuky, ObÚ		Klobuky v Čechách	
	Kněževes, U Nádraží		Středokluky	
	Královice, rozc.		Královice u Zlonic	
	Louny, aut. nádr.		Louny střed	
	Nové Strašecí, žel. st.		Nové Strašecí	
	Praha, Nádraží Veveslavín		Praha-Veveslavín	
	Rakovník, aut. st.		Rakovník	
	Rynholec		Rynholec	
	Řevničov, žel. st.		Řevničov	
	Slaný, žel. st.		Slaný	
	Slaný, žel. zast. předměstí		Slaný předměstí	
	Stochov, Slovanka		Stochov	
	Vrbičany, žel. zast. Vraný		Vrbičany	
	Zlonice, Pejšova		Zlonice	
Linky	Linka	Trasa		
	342	Praha, Nádraží Veveslavín – Brandýsek – Slaný		
	388	Praha, Nádraží Veveslavín – Slaný		
	389	Praha, Nádraží Veveslavín – Slaný – Louny – Chomutov		
	580	Slaný – Mšec – Řevničov – Rakovník		
	586	Slaný – Drnek – Nové Strašecí – Řevničov		
	587	Slaný – Tuřany – Libušín		
	588	Slaný – Srbeč – Milý		
	589	Kvílice – Hořešovice – Líský – Louny		
	590	Vraný – Slaný – Nové Strašecí		
	591	Vraný – Klobuky		
Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pracovní den	11 384	Sobota	3 840
			Neděle	3 840
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	0	Midibus	0
	Standardní	28	Třiosý (15 m)	6
	Kloubový	0		

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

- 1) V souvislosti se zavedením přímých spěšných vlaků Praha – Slaný může dojít k poklesu poptávky cestujících v této relaci. Předpokládaný úbytek km výkonů linky 388 až 261 640 linkových km/rok, vypravení vozidel může klesnout až o 4 autobusy kategorie SdN+. Předpokládaný termín realizace prosinec 2026.
- 2) Pokud budou zavedeny přímé spěšné vlaky Praha – Slaný, může dojít k optimalizaci linkového vedení. Až 100 % zbylých linkových km na lince 388 může být převedeno na linku 389. Beze změny počtu vypravených vozidel.
- 3) Pokud budou zavedeny přímé spěšné vlaky Praha – Slaný, může dojít k optimalizaci linkového vedení. Linka 389 může být přetrasována přes zastávku „Praha, U Hangáru“ (dnes jezdí přímo po dálnici D7). Předpokládaný nárůst km výkonů linky 389 až 18 000 linkových km/rok, vypravení vozidel beze změny.
- 4) V případě spuštění provozu na nově modernizované železniční trati Praha – Kladno včetně úseku do centra Prahy dojde k odstranění neefektivní souběhu linek 342, 388 a 389 v úseku Praha, Dlouhá Míle – Praha, Nádraží Veveslavín s rychlodráhou. Předpokládaný úbytek km výkonů linek 342, 388 a 389 až 136 240 linkových km/rok, vypravení

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Plánované i realizované změny v obecné opci od začátku platnosti smluv

- 1) Prodloužení linky 389 do trasy Praha – Slaný – Louny Chomutov a linky 589 do trasy Kvílce – Hořešovice – Líský – Louny. Od 1. 12. 2024 nárůst objemu kilometrických výkonů o až 1 375 km/den, nárůst o 1 vozidlo SdN.
- 2) Zrušení linky 583, částečně nahrazeno linkou 586. Od 1. 12. 2024 pokles objemu kilometrických výkonů o až 150 km/den.

- 3) Převedení linky 592 na dopravce DSÚK, p.o. (mimo VŘ) pod číselným označení 708. Od 1. 12. 2024 pokles objemu kilometrických výkonů o až 570 km/den, volná vozidla použita na posílení provozu linek 389 a 589.
- 4) Během roku 2025 došlo k výměně vozového parku – 7 vozidel typu SdN bude nahrazeno typem SdN+. V ranní špičce pracovního dne bude vypravováno 21 vozů SdN a 13 vozů SdN+. Bez potřeby změny výkonů.
- 5) Plánovaná úprava linky 342 (bez daného termínu) – zrychlení spojů v úseku Praha – Knovíz.

3.8.17 C3 Berounsko

Dopravce	ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s. r. o.		
Města s MHD	Beroun – systém samostatné MHD zanikl s integrací oblasti Berounska v roce 2020, linky byly nahrazeny regionálními linkami PID, v rámci města platí jízdní doklad vyhlášený městem Beroun Hořovice – systém samostatné MHD zanikl s integrací oblasti Berounska v roce 2020, linky byly nahrazeny regionálními linkami PID Praha – plná integrace v systému PID		
Hlavní přestupní uzly BUS × BUS	Zastávka BUS Beroun, aut. nádr.; Beroun, U Černého koně; Loděnice; Beroun, Sídliště; Řevnice, nádr.; Černošice, žel. zast.		
Přestupní uzly BUS × VLAK	Zastávka BUS	Stanice / zastávka VLAK	
	Beroun, autobusové nádraží	Beroun	
	Černošice, žel. zast.	Černošice	
	Černošice, Mokropsy žel. zast.	Černošice-Mokropsy	
	Jinočany, Nádraží	Jinočany	
	Liteň, kino	Liteň	
	Liteň, Leč, rozc.	Skuhrov pod Brdy	
	Nižbor, odb. žel. st.	Nižbor	
	Nižbor, Žloutkovice	Žloutkovice	
	Nučice, Nádraží	Nučice	
	Nučice, žel. zast.	Nučice zast.	
	Osov, žel. zast.	Osov	
	Praha, Nádraží Radotín	Praha-Radotín	
	Rudná, U Nádraží	Rudná u Prahy	
	Řevnice, nádraží	Řevnice	
	Vižina	Vižina	
	Vráž, rozc. k žel. st.	Vráž u Berouna	
	Všeradice, žel. zast.	Všeradice	
Linky	Linka	Trasa	
	308	Praha, Zličín – Nučice	
	309	Praha, Zličín – Choteč – Praha, Nádraží Radotín	
	310	Praha, Zličín – Jinočany – Rudná	
	311	Praha, Zličín – Řevnice	
	313	Praha, Nádraží Radotín – Černošice	
	380	Praha, Kukulova/ Vypich – Rudná – Králův Dvůr	
	384	Praha, Zličín – Zdice – Hořovice	
	394	Praha, Nové Butovice – Zdice	
	418	Praha, Stodůlky – Jinočany	
	419	Praha, Sídliště Radotín – Karlík	
	631	Nižbor – Beroun – Suchomasty – Všeradice	
	632	Řevnice – Všeradice – Hostomice	
	633	Beroun – Tetín – Liteň	
	636	Loděnice – Železná – Chyňava	
	637	Kublov – Beroun – Řevnice	
	638	Všeradice – Beroun – Skryje – Branov	
	649	Nižbor, Stradonice – Nižbor, Žloutkovice	
	664	Černošice – Vonoklasy	
	751	Řevnice – Mořina	
	825	Mořinka – Králův Dvůr	
	861	Beroun, Jarov – Beroun, autobusové nádraží	
	951	Praha, Chaplínovo náměstí – Dobřichovice	
	952	Praha, Sídliště Řepy – Beroun	
Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne
	Pracovní den	17 216	Sobota
			Km
			5 764

Vozy (ranní špička PD)			Neděle	5 763
	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	1	Midibus	0
	Standardní	39	Třiosý (15 m)	15
	Kloubový	9		

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

1) Pokračování výstavby ve městě Berouně v oblasti „Na Máchovně a okolí“ a na území města Králův Dvůr v oblasti Zahořan může vyvolat potřebu zavedení nové linky PID v trase „Beroun, Autobusové nádraží – Beroun, Sídliště – lokalita Na Máchovně/Zahořany“. Kilometrické výkony narostou až o 41 933 linkových km/rok a nárůst jednoho vozidla v pracovní dny.

2) Pokračování výstavby ve městě Berouně v oblasti „Závodí“ může vyvolat potřebu zavedení nové linky PID v trase „Beroun, Autobusové nádraží – Beroun, Wagnerovo náměstí – Nová lokalita závodí“. Kilometrické výkony narostou až o 79 857 linkových km/rok a nárůst jednoho vozidla celotýdenně.

3) Pokračování výstavby v obcích na trase linky 380 a zvyšování počtu zaměstnanců v obsluhovaných komerčních zónách může vyvolat potřebu posílení linky 380 až na interval 15 minut v přepravních špičkách pracovních dnů a v ostatních obdobích až na interval 30 minut. Kilometrické výkony narostou až o 661 489 linkových km/rok a počet vypravovaných vozidel naroste až o 7 kloubových vozidel v přepravních špičkách pracovních dnů a až o 4 kloubová vozidla v ostatních obdobích.

4) Navyšování počtu žáků dopravovaných z oblasti Vysoký Újezd až Bubovice linkou 825 do ZŠ a SŠ Loděnice a Beroun může vyvolat potřebu zajištění nových školních spojů ve dnech školního vyučování. Kilometrické výkony narostou až o 63 632 linkových km/rok a vypravení o jedno standardní vozidlo.

5) Navyšování počtu žáků dopravovaných linkou 631 do ZŠ a SŠ v Berouně může vyvolat potřebu zajištění nových školních spojů ve dnech školního vyučování. Kilometrické výkony narostou až o 61 757 linkových km/rok a vypravení o jedno standardní vozidlo.

6) Dokončení výstavby v oblasti Vysoký Újezd může vyvolat potřebu zavedení vložených spojů linky 311 v trase Nučice, Nádraží – Vysoký Újezd – Lužce navázaných na příjezdy/odjezdy vlaků ve stanici Nučice či zastávce Nučice, zastávka. Kilometrické výkony narostou až o 120 373 linkových km/rok a nárůst až dvou vypravovaných standardních vozidel v přepravních špičkách pracovních dnů a jednoho standardního vozidla v ostatních obdobích.

7) Dokončení výstavby v oblasti Vysoký Újezd/Nučice/Mezouň může vyvolat potřebu zavedení nových spojů linky 311 a to doplnění stávajících spojů až na interval 15 minut v přepravních špičkách pracovních dnů, 30 minut v přepravním sedle pracovních dnů a 120 minut v ostatních obdobích. Kilometrické výkony narostou až o 578 699 linkových km/rok a nárůst až o 5 vypravovaných standardních vozidel v přepravních špičkách pracovních dnů a až o 3 standardní vozidla v ostatních obdobích.

8) V návaznosti na dokončení výstavby v Nučicích a pokračování výstavby v Jinočanech (včetně nové komerční zóny na hranici obce Jinočany a hl. m. Prahy) může dojít k nárůstu výkonů na linkách 309 a 310 v úseku Nučice (Tachlovice) – Zličín až o 94 997 linkových km/rok a nárůst o 1 vozidlo celotýdenně a jedno další vozidlo v přepravních špičkách pracovního dne.

9) V případě zprovoznění nového úseku silnice II/118 (úsek D0 až křižovatka Tachlovice/Jinočany) může dojít k navýšení výkonů změnou trasy linek 309 a 310 až o 198 750 linkových km/rok a nárůst 1 vypravovaného vozidla celotýdenně.

10) V průběhu závazku může dojít k poklesu kilometrických výkonů na linkách 384 a 394 vlivem zřízení zastávky v Plzeňské ulici v Králově Dvoře ve směru Zličín zrušením zajiždění neukončených spojů přes zastávku Králův Dvůr, Počaply. Pokles km výkonů je až 2 130 linkových km/rok.

11) V návaznosti na změny časových poloh vlaků na trati 171 (Praha – Radotín – Černošice – Beroun) může v průběhu závazku dojít k navýšení km výkonů linek 309, 313, 419 a 664 z důvodu navýšení manipulačních přejezdů nebo vyrovnávacích spojů až o 21 780 linkových km /rok bez nárůstu vypraveného vozidla.

12) V návaznosti na dokončení bytové výstavby nových lokalit (Na Vinici a K Lomu) v Nučicích může dojít k nárůstu kilometrických výkonů na lince 308 až o 75 468 linkových km/rok a k nárůstu až o 1 vypravované vozidlo v pracovní dny.

13) V případě dopravní potřeby vyvolané nárůstem trvale žijících obyvatel v části obce Bítov (obec Koněprusy) a Litohlavy (obec Králův Dvůr) může dojít k zavedení nové linky PID v trase Beroun – Králův Dvůr – Bítov – Koněprusy. Nárůst km výkonů až o 44 544 linkových km/rok a o 1 standardní vozidlo v pracovní dny.

14) V návaznosti na pokračující velkou výstavbu obytných domů na trase linky 394 může v průběhu závazku dojít ke zkrácení intervalu v návozných směrech a zavedení provozu v sobotu a neděli. Předpokládá se zkrácení intervalu v ranní špičce pracovních dnů až na interval 5 minut, v odpolední přepravní špičce až na interval 7,5 minuty, v přepravním sedle a večerním období pracovního dne na interval 30 minut. Zavedení provozu v sobotu a neděli v intervalu až 30 minut. Nárůst km výkonů až o 1 099 255 linkových km/rok. Nárůst vypravovaných vozidel až o 7 Sd+ autobusů, v přepravních špičkách pracovních dnů, až o 2 Sd+ vozidla v sedle a večerním období pracovního dne a až o 4 Sd+ vozidla v sobotu a neděli.

15) V návaznosti na výstavbu v obci Loděnice (část směr obec Vráž) a na výstavbu v části Závodí v Berouně, může dojít k posílení provozu linky 384 na interval 15 minut v přepravních špičkách pracovního dne a až na interval 30 minut v ostatních obdobích. Nárůst km výkonů až o 819 880 linkových km/rok a nárůst počtu vozidel až o 5 Sd+ vozidel.

16) V návaznosti na zvýšení přepravní poptávky na lince 952 může dojít v průběhu závazku na rozšíření provozu a případně i prodloužení linky do Zdic. Nárůst km výkonů se předpokládá až o 61 414 km ročně a 1 standardní vypravované vozidlo v nočním období.

17) V návaznosti na rozvoj komerční výstavby podél silnice II/605 a D5 u obce Chrástany může dojít v průběhu závazku k zavedení nové linky PID Praha – Chrástany (nová KZ) – Rudná (nebo k úpravě trasy a rozšíření provozu linky 308). Předpokládaný nárůst km výkonů až o 84 885 linkových km/rok a navýšení počtu vypravovaných vozidel o 2 vozidla standardní v přepravních špičkách pracovních dnů a jedno standardní vozidlo v ostatních obdobích.

18) V návaznosti na zvýšení přepravní poptávky může dojít k navýšení km výkonů na lince 636 o 19 876 linkových km/rok bez dopadu na počet vypravovaných vozidel.

19) V případě zvýšení poptávky cestujících (zejména z důvodu turistického ruchu) může dojít k nárůstu km výkonů na trase Beroun – Tetín – Koněprusy (vybrané spoje Koněprusy, jeskyně – linky 633, 637, 638) až o 46 379 linkových km/rok a až o 1 vypravované standardní vozidlo.

20) Z důvodu zvýšené poptávky o sobotách, nedělích a svátcích v období 1. 4.–31. 10. může dojít v tyto dny k zavedení linky PID v trase Loděnice – Svatý Jan pod Skalou – Bubovice – Loděnice. Předpokládaný nárůst km výkonů je až o 10 308 linkových km/rok a jedno vypravované standardní vozidlo v sobotu, neděli a svátek v období od 1. 4. do 31. 10.

21) Navyšování počtu žáků dopravovaných linkami 637 a 638 do ZŠ v Králově Dvoře a SŠ v Berouně může vyvolat potřebu zajištění nových školních spojů ve dnech školního vyučování. Kilometrické výkony narostou až o 91 581 linkových km/rok a vypravení o až dvě standardní vozidla.

22) Zvýšení počtu dojíždějících žáků z obcí Nučice, Tachlovice, Dobříč a Jinočany do ZŠ na území Prahy 13 může vyvolat v průběhu závazku zavedení nové školní linky PID v trase Nučice – Praha. Kilometrické výkony narostou až o 33 385 linkových km/rok a 1 standardní vypravované vozidlo ve dnech školního vyučování.

23) V návaznosti na zvýšenou poptávku obyvatel obcí Jinočany, Zbuzany a Tachlovice a z důvodu nepřetržitého provozu v komerční zóně na rozhraní Prahy a Jinočan může dojít v průběhu závazku ke zřízení nové noční linky PID v trase Praha – Ořech – Zbuzany – Jinočany (vybrané spoje až do zastávky Nučice, Prokopská náves). Nárůst km výkonů až o 37 899 linkových km/rok a až jednoho standardního vozidla v nočním období celotýdenně.

24) V průběhu závazku může dojít k omezení provozu linek 861 a 862 až o 41 216 linkových km/rok. **V souvislosti se změnou dopravní obsluhy nebyl od 1.12.2024 zahájen provoz linky 862 (objem výkonů poklesl o 12 410 km/rok).**

25) V průběhu závazku může dojít ke zřízení nové linky PID v trase (Mořina) – Karlštejn – Liteň – Řevnice k uspokojení dopravních potřeb obcí Karlštejn a Liteň (škola, lékař, zájmové kroužky apod.). Nárůst km výkonů bude až o 96 057 linkových km/rok a jednoho vypravovaného standardního vozidla v pracovní dny.

26) V průběhu závazku může dojít vlivem zvýšené zástavby ve Vysokém Újezdu (podél silnice III/10120) k navýšení kilometrických výkonů linky 313 (závlekem přes Vysoký Újezd) až o 156 704 linkových km/rok bez dopadu na počet vozů.

27) V průběhu závazku může dojít na lince 649 k navýšení km výkonů z důvodu zlepšení obsluhy v obci Nižbor včetně zavedení obsluhy oblastí u hradu až o 46 311 linkových km/rok a navýšení až o jedno vozidlo celotýdenně.

28) V průběhu závazku může dojít k navýšení výkonů z důvodu obsluhy Koněpruských jeskyní vždy od 1. 4. do 31. 10. až o 9 987 linkových km/rok, a až o jedno vozidlo (primárně budou využity vozy s dlouhou přestávkou na linkách 384 v Králově Dvoře a linek 631, 633, 637 a 638 v zastávce Beroun, Autobusové nádraží).

29) V průběhu závazku může dojít k posílení provozu linky 632 v sobotu a neděli až o 7 614 linkových km/rok bez dopadu na počet vypravovaných vozidel.

30) V průběhu závazku může dojít k omezení provozu linky 632 v pracovní dny z důvodu posílení vlaků na souběžné žel. trati až o 36 096 linkových km/rok.

31) V průběhu závazku může dojít k omezení počtu spojů na lince 631, které zajišťují přes zastávky Beroun, Brožíkova/Beroun, Školní náměstí. Pokles kilometrických výkonů může být až o 6 820 linkových km/rok bez dopadu na počet vypravovaných vozů.

32) V návaznosti na změny časových poloh vlaků na trati 171 (Praha – Radotín – Černošice – Beroun) může v průběhu závazku dojít k navýšení km výkonů linek 631, 633, 637 a 638 z důvodu navýšení manipulačních přejezdů nebo vyrovnávacích spojů až o 51 630 linkových km/rok bez nárůstu vypravovaného vozidla.

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

Plánované i realizované změny v obecné opci od začátku platnosti smluv

- 1) Do smlouvy od jejího zahájení platnosti dne 1.12.2024 byla zahrnuta linka 418 v trase Praha, Stodůlky – Jinočany. Nárůst objemu kilometrických výkonů o 58 800 km / rok a nárůst vypravení o 1 Sd vůz.
- 2) V souvislosti s rozšířením dopravní obsluhy na lince 394 od 1.12.2024 došlo ke zvýšení vypravení o 1 Sd@ a nárůstu o 60 740 linkových km / rok
- 3) Původní linka 415 byla zrušena, resp. byla přečíslována na linku 419 ve shodné trase Praha, Sídliště Radotín – Karlík, obdobně linka 425 byla zrušena, resp. přečíslována na linku 825 ve shodné trase Mořinka – Králův Dvůr.

3.8.18 C4 Čáslavsko

Dopravce	ARRIVA autobusy a. s.			
Města s MHD	Čáslav – systém samostatné MHD zanikl s integrací oblasti Čáslavska v roce 2022, linky byly nahrazeny regionálními linkami PID Kutná Hora – většina linek samostatné MHD zanikla s integrací oblasti Kutnohorska v roce 2021, zbývající dvě linky smluvně zajištěny městem Kutná Hora do 31. 3. 2025 integrovány do PID se samostatným jednotlivým tarifem, který je uznáván na všech regionálních linkách PID na území města Kutná Hora, od 1. 4. 2025 zůstala součástí MHD Kutná Hora pouze jedna linka, která je však smluvně zajištěna Středočeským krajem. Zvláštní jednotlivé jízdné je uznáváno na všech regionálních linkách PID na území města Kutná Hora. Praha – plná integrace v systému PID			
Hlavní přestupní uzly BUS × BUS	Zastávka BUS Zbraslavice, nám.; Uhlířské Janovice, nám.; Kutná Hora, aut. st.; Kutná Hora, hl. nádr.; Malešov; Zruč n. Sáz., Na Pohoří; Zruč n. Sáz., Sázavan; Čáslav, aut. st.; Heřmanův Městec, nám.			
Přestupní uzly BUS × VLAK	Zastávka BUS	Stanice / zastávka VLAK		
	Čáslav, žel. st.	Čáslav		
	Golčův Jeníkov, žel. zast.	Golčův Jeníkov město		
	Golčův Jeníkov, žel. st. rozc.	Golčův Jeníkov		
	Chrudim, aut. st.	Chrudim		
	Chotěboř, žel. st.	Chotěboř		
	Kutná Hora, hlavní nádraží	Kutná Hora hlavní nádraží		
	Kutná Hora, Sedlec, kostnice	Kutná Hora-Sedlec		
	Malešov, žel. st.	Malešov		
	Rataje nad Sázavou, Mirošovice	Mirošovice u Rataj nad Sázavou		
	Rataje nad Sázavou, žel. zast. předměstí	Rataje nad Sázavou předměstí		
	Sázava, aut. st.	Sázava		
	Soběšín	Soběšín		
	Vlkaneč, ZŠ	Vlkaneč		
	Třemošnice, aut. st.	Třemošnice		
	Třemošnice, Závrtec	Závrtec		
	Zbraslavice, žel. st.	Zbraslavice		
	Zruč n. Sáz., Sázavan	Zruč nad Sázavou zastávka		
	Zruč n. Sáz., Želivec, žel. zast.	Želivec		
	Žlebské Chvalovice, žel. zast.	Žlebské Chvalovice		
	Žleby, Hráz	Žleby		
Linky	Linka	Trasa		
	402	Praha, Roztyly – Zruč nad Sázavou – Čáslav		
	425	Praha, Černý Most – Městec Králové – Trutnov – Pec pod Sněžkou		
	481	Soběšín – Uhlířské Janovice – Kutná Hora – Čáslav		
	710	Čáslav – Heřmanův Městec – Chrudim		
	740	Čáslav – Bratčice – Golčův Jeníkov – Chotěboř		
	741	Čáslav – Tupadly – Zbýšov		
	742	Čáslav – Zbýšov – Třebětín – Ledec nad Sázavou		
	743	Čáslav – Kluky – Paběnice – Petrovice I		
	746	Čáslav – Malešov – Chlístovice – Uhlířské Janovice		
	749	Čáslav – Zbýšov – Petrovice I		
	780	Čáslav – Žleby – Třemošnice		
	781	Čáslav – Žleby – Hostovice – Tupadly		
	793	Vlašim – Radošovice – Divišov – Ostředek		
Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pracovní den	7 941	Sobota	2 959

Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu	Počet vozů	Neděle	2 959
	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	0	Midibus	0
	Standardní	22	Třiosý (15 m)	4
	Kloubový	0		

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

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

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

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

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

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

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

Plánované i realizované změny v obecné opci od začátku platnosti smluv

- 1) Předpokládá se možná změna trasy linky 402 přes Trhový Štěpánov a mimo Ostředek v případě adekvátní náhrady obsluhy přestupního uzlu v Ostředku.
- 2) Na linkách 710, 740 a 742 byl zaveden víkendový provoz od 1.12.2024.
- 3) Na linkách 740, 741, 742 a 781 došlo ke změně koncepce obsluhy území.
- 4) V případě dohody s Pardubickým krajem je možnost prodloužení linky 780 na Seč
- 5) V případě výstavby nového terminálu u městského nádraží v Kutné Hoře dojde ke změnám tras autobusových linek obsluhujících město.
- 6) Do provozního souboru byla od 1.12.2024 vložena linka 425.

3.8.19 C5 Kosteletsko

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

Linky	Linka	Trasa		
	381	Praha, Háje – Čáslav		
	382	Praha, Háje – Sázava		
	383	Praha, Háje – Chocerady		
	387	Praha, Háje – Uhlířské Janovice		
	391	Praha, Nádraží Klánovice – Úvaly		
	465	Chocerady – Chocerady, Samechov		
	492	Kostelec n. Č. I. – Jevany – Černé Voděradky		
	557	Světlava – Svojetice – Louňovice		
	659	Český Brod – Kostelec nad Černými lesy – Vlkančice – Stříbrná Skalice		
	959	Praha, Háje – Kostelec nad Černými lesy		
Denní výkony	Typ dne	Km		Typ dne
	Pracovní den	10 075		Sobota
				Neděle
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu	Počet vozů		Typ vozu
	Minibus	0		Midibus
	Standardní	15		Třiosý (15 m)
	Kloubový	20		

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

- 1) Zvýšení poptávky v relaci Kutná Hora – Zásmyky může vyvolat posílení linky 381 a nárůst km až o 122 000 linkových km/rok v pracovní dny a vypravení dvou vozidel navíc.
- 2) Zvýšení poptávky v relaci Praha, Háje – Kostelec n. Č. I. může vyvolat posílení linky 387 nebo 381 a nárůst km až o 95 000 linkových km/rok v pracovní dny a vypravení dvou vozidel navíc. **V souvislosti s rozšířením dopravní obsluhy na linkách 381 a 387 došlo od 1. 12. 2024 k nárůstu objemu kilometrických výkonů o 18 500 km / rok.**
- 3) Zvýšení poptávky v relaci Kostelec n. Č. I. – Český Brod může vyvolat posílení a nárůst km až o 60 000 linkových km/rok a vypravení jednoho vozidla navíc celotýdenně.
- 4) V souvislosti s rozvojem obcí Tehovec, Svojetice, Struhařov a Ondřejov může dojít k posílení provozu linky 383, který vyvolá nárůst km až o 147 000 km/rok v pracovní dny a vypravení dvou vozidel navíc.
- 5) Z důvodu zlepšení dopravní obsluhy a spojení významných cílů v rámci Středočeského kraje s hlavním městem se předpokládá rozšíření provozu noční linky 959 v trase Praha – Kostelec n. Č. I. – Zásmyky. Kilometrické výkony se předpokládají až 90 000 linkových km/rok bez dopadu na vypravení. **V souvislosti s rozšířením dopravní obsluhy na lince 959 došlo od 2. 3. 2025 k nárůstu objemu kilometrických výkonů o 10 920 km / rok.**
- 6) V případě nedostatečné kapacity odstavných ploch v konečné zastávce na území hl. m. Prahy může být objednavatelem nařízeno odstavování na náhradních plochách. Manipulační přejezdy na tyto plochy a zpět budou dle aktuální potřeby zapracovány do VJŘ a hrazeny postupem dle této smlouvy (jako CDDV). Objem těchto výkonů může dosáhnout max. 10 % z objednávaných výkonů na území hl. m. Prahy a nebude generovat vypravení vozů navíc.
- 7) V návaznosti na změny časových poloh vlaků na trati 011 (Praha – Č. Brod – Kolín) může v průběhu závazku dojít k navýšení km výkonů linky 659 z důvodu navýšení manipulačních přejezdů nebo vyrovnávacích spojů až o 20 150 linkových km /rok bez nárůstu vypraveného vozidla.

Plánované i realizované změny v obecné opci od začátku platnosti smluv

- 1) Do smlouvy od jejího zahájení platnosti dne 1.12.2024 byla zahrnuta linka 391 v trase Praha, Nádraží Klánovice – Úvaly. Nárůst objemu kilometrických výkonů o 136 020 km / rok a nárůst vypravení o 1 Sd vůz.
- 2) Od termínu 31.8.2025 v souvislosti s otevřením nové Svazkové školy Lošbates došlo k úpravě trasy a zastávek na lince 557. Došlo ke zkrácení trasy linky ze Stříbrné Skalice pouze do Louňovic.

3.8.20 C6 Mladoboleslavsko

Dopravce	ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY, s. r. o.	
Města s MHD	Mladá Boleslav – jednání o integraci do PID opět zahájena v roce 2025, předpokládaný termín začlenění do PID je září 2026 Praha – plná integrace systému PID	
Hlavní přestupní uzly BUS × BUS	Zastávka BUS Bakov n. Jiz., žel. zast.; Bělá p. Bezd., nám.; Bezno; Březno; Čistá, hřiště; Dobrovice, aut. st.; Katusice; Kněžmost, nám.; Libáň, aut. st.; Luštěnice + Luštěnice, Brodecká; Mladá Boleslav, aut.st.; Sobotka, nám.	
Přestupní uzly BUS × VLAK	Zastávka BUS	Stanice / zastávka VLAK
	Bakov n. Jiz., Malá Bělá	Malá Bělá
	Bakov n. Jiz., Podhradí, žel.st.	Bakov nad Jizerou
	Bakov n. Jiz., žel. zast.	Bakov nad Jizerou město

	Bělá p. Bezd., Nádražní		Bělá pod Bezdězem			
	Dlouhá Lhota, žel.zast.		Dlouhá Lhota			
	Dobrovice, žel.st.		Dobrovice			
	Dolní Bousov, Bechov		Bechov			
	Kopidlno, žel.st.		Kopidlno			
	Mladá Boleslav, aut. st.		Mladá Boleslav město			
	Mladá Boleslav, Čejetičky, mlékárna		Mladá Boleslav hl.n.			
Linky	Linka	Trasa				
	403	Praha, Černý Most – Dobrovice – Dolní Bousov				
	412	Praha, Černý Most – Mladá Boleslav – Jičín				
	712	Mladá Boleslav – Katusice – Bělá pod Bezdězem				
	713	Mladá Boleslav – Obruby – Sobotka				
	714	Mladá Boleslav – Kněžmost – Sobotka				
	719	Mladá Boleslav – Bítouchov – Zvířetice				
	724	Mladá Boleslav – Dlouhá Lhota – Libáň – Kopidlno				
	725	Mladá Boleslav – Markvartice – Sobotka				
	726	Mladá Boleslav – Nová Telib – Žerčice				
	728	Mladá Boleslav – Skalsko – Mšeno				
	729	Mladá Boleslav – Doubravička – Boreč				
	731	Mladá Boleslav – Katusice – Plužná				
	732	Čistá – Bělá pod Bezdězem, Bezdědice				
	736	Mladá Boleslav – Kněžmost – Dolní Bousov				
	737	Mladá Boleslav – Čistá – Bělá pod Bezdězem				
	739	Mladá Boleslav – Bělá pod Bezdězem – Bakov nad Jizerou – Kněžmost				
	763	Mladá Boleslav – Dobrovice – Dobrovice, Chloumek				
	764	Mladá Boleslav – Dobrovice – Mcely				
	766	Březno – Lhotky – Rabakov				
775	Mladá Boleslav – Dobrovice – Luštěnice – Benátky nad Jizerou					
Denní výkony	Typ dne		Km	Typ dne		Km
	Pracovní den		12 132	Sobota		2 958
				Neděle		3 159
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu		Počet vozů	Typ vozu		Počet vozů
	Minibus		0	Midibus		7
	Standardní		29	Třiosý (15 m)		7
	Kloubový		0			

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

- 1) Vybudování dvoukolejné elektrifikované tratě Praha – Mladá Boleslav může vyvolat změny v trasování linek 403 a 412. Kilometrické výkony mohou poklesnout až o 113 000 linkových km/rok. Vypravení vozidel SdN může poklesnout o jedno v pracovní dny.
- 2) Vybudování dvoukolejné elektrifikované tratě Praha – Mladá Boleslav může vyvolat změny v trasování linky 412. Kilometrické výkony mohou poklesnout až o 338 000 linkových km/rok. Vypravení vozidel Sd+N může poklesnout o jedno v pracovní dny.
- 3) Úpravy železničního provozu v rámci tratě 064 mezi Mšenem a Mladou Boleslaví mohou vyvolat nárůst objemu kilometrických výkonů až o 22 500 linkových km/rok a nárůst počtu vypravení vozidel typu SdN o víkendy až o dvě.
- 4) V případě nedostatečné kapacity odstavných ploch v konečné zastávce na území hl. m. Prahy může být objednavatelem nařízeno odstavování na náhradních plochách. Manipulační přejezdy na tyto plochy a zpět budou dle aktuální potřeby zapracovány do VJŘ a hrazeny postupem dle této smlouvy (jako CDDV). Objem těchto výkonů může dosáhnout max. 10 % z objednávaných výkonů na území hl. m. Prahy a nebude generovat vypravení vozů navíc.

Plánované i realizované změny v obecné opci od začátku platnosti smluv

- 1) Do provozního souboru byla od 1.12.2024 vložena linka 425, od 1.10.2025 byla tato linka vzhledem k úpravě provozu opět vyňata.

3.8.21 D1 Příbramsko

Dopravce	ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s. r. o.
Města s MHD	Praha – plná integrace v systému PID Příbram – začlenění systému MHD do PID proběhlo 10. 12. 2023, v rámci města platí na linkách MHD jízdní doklady vyhlášené městem Příbram
	Zastávka BUS

Hlavní přestupní uzly BUS × BUS	Dobříš, náměstí; Příbram, Jiráskovy sady; Příbram, sídl. II. poliklinika; Březnice, aut. st.; Blatná, žel. st.; Nečín; Drevníky; Hřiměždice, Vestec; Rožmitál p. Tř., aut. st.			
Přestupní uzly BUS × VLAK	Zastávka BUS		Stanice / zastávka VLAK	
	Blatná, žel. st.		Blatná	
	Dobříš, žel. st.		Dobříš	
	Praha, Smíchovské nádraží		Praha-Smíchov	
	Příbram, aut. st.		Příbram	
	Příbram, Dolejší Obora		Příbram	
	Příbram, Školní III. poliklinika		Příbram sídliště	
Linky	Linka	Trasa		
	319	Praha, Smíchovské nádraží – Mníšek pod Brdy – Dobříš – Příbram		
	392	Praha, Smíchovské nádraží – Dobříš – Rosovice – Příbram		
	393	Praha, Smíchovské nádraží – Příbram		
	395	Praha, Smíchovské nádraží – Dobříš – Příbram		
	420	Praha, Smíchovské nádraží – Milevsko		
	482	Strakonice – Blatná – Příbram		
	514	Dobříš – Drevníky – Županovice		
	515	Příbram – Nečín – Borotice		
	520	Dobříš – Nečín – Kamýk nad Vltavou		
	521	Příbram – Rožmitál pod Třemšínem – Věšín		
	522	Rožmitál pod Třemšínem – Hvoždany		
Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pracovní den	14 677	Sobota	6 644
			Neděle	6 644
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	0	Midibus	0
	Standardní	6	Třífosý (15 m)	31
	Kloubový	0		

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

1) Z důvodu zvyšující se víkendové poptávky se předpokládá zkrácení intervalu na lince 395 v době cca 7–20 hod. ze 30 na 20 minut. Kilometrické výkony narostou až o 149 000 linkových km/rok, vypravení se zvýší o 3 vozy. **Od 1.12.2024 v souvislosti s posílením víkendového provozu došlo k nárůstu objemu kilometrických výkonů o 155 100 km / rok.**

2) Z důvodu zlepšení dopravní obsluhy a spojení významných cílů v rámci Středočeského kraje s hlavním městem se předpokládá zavedení noční linky v trase Praha – Mníšek p. B. – Dobříš – Příbram. Kilometrické výkony se předpokládají až 95 000 linkových km/rok bez dopadu na vypravení.

3) Pro zlepšení dopravní obsluhy mohou být vybrané spoje linek 393 a 395 prodlouženy o úsek Příbram, Drkolnov, Podbrdská – Příbram, Břez. Hory, rozc. Zdaboh s předpokládaným nárůstem výkonů až 8 600 linkových km/rok bez dopadu na vypravení.

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

5) V průběhu závazku může dojít k úpravě provozu linky 393 a nárůstu až o 13 000 linkových km/rok bez dopadu na vypravení.

6) V průběhu závazku může dojít k omezení provozu linky 392 až o 50 000 linkových km/rok s poklesem vypravení o 1 Sd vůz v pracovní den.

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

Plánované i realizované změny v obecné opci od začátku platnosti smluv

- Do smlouvy od jejího zahájení platnosti dne 1.12.2024 byla zahrnuta linka 319 v trase Praha, Smíchovské nádraží – Mníšek pod Brdy – Dobříš.
- Do smlouvy od jejího zahájení platnosti dne 1.12.2024 byla zahrnuta linka 420 v trase Praha, Smíchovské nádraží – Milevsko.

3.8.22 D2 Sedlčansko

Dopravce	ZDAR, a. s.			
Města s MHD	Benešov – doprava zdarma, IDSK zajišťuje na základě smlouvy s městem přípravu dat a propagaci linek MHD Praha – plná integrace v systému PID Příbram – začlenění systému MHD do PID realizováno 10.12.2023, v rámci města platí na regionálních linkách PID také jízdné MHD a na městských linkách jízdné PID			
Hlavní přestupní uzly BUS × BUS	Zastávka BUS Sedlčany, aut. st.; Sedlec-Prčice, nám.; Kamýk nad Vltavou; Drásov, Skalka; Příbram, aut. nádr.; Příbram, Jiráskovy sady; Milín; Neveklov; Benešov, Terminál; Osečany; Petrovice; Solenice; Krásná Hora n. Vlt.; Tábor, aut. nádr.; Milevsko, aut. st.			
Přestupní uzly BUS × VLAK	Zastávka BUS	Stanice / zastávka VLAK		
	Benešov, Terminál	Benešov		
	Kosova Hora, žel. st.	Kosova Hora		
	Měchenice, rozc. k žel. st.	Měchenice		
	Mirovice, rozc. k žel. st.	Mirovice		
	Praha, Smíchovské nádraží	Praha-Smíchov		
	Příbram, aut. nádr.	Příbram		
	Příbram, Školní III. poliklinika	Příbram sídliště		
	Sedlčany, aut. st.	Sedlčany		
	Tábor, aut. nádr.	Tábor		
Linky	Linka	Trasa		
	360	Praha, Smíchovské nádraží – Sedlčany		
	407	Prachovice – Písek – Praha		
	416	Sušice – Blatná – Praha		
	420	Praha, Smíchovské nádraží – Milevsko		
	428	Vimperk – Strakonice – Praha		
	450	Dobříš – Sedlčany – Milevsko		
	451	Votice – Sedlec-Prčice – Borotín		
	480	Příbram – Solenice – Milevsko		
	486	Sedlčany – Křepešnice – Osečany		
	488	Příbram – Mirovice – Písek		
	500	Příbram – Krásná Hora nad Vltavou – Petrovice		
	510	Příbram – Smolotely		
	513	Sedlčany – Jesenice – Sedlec-Prčice		
	516	Sedlčany – Dublovice		
	518	Sedlčany – Prosenická Lhota – Křečovice		
	519	Sedlčany – Votice		
	520	Dobříš – Nečín – Kamýk nad Vltavou		
	530	Příbram – Kamýk nad Vltavou		
	549	Sedlčany – Krásná Hora nad Vltavou – Klučnice		
	551	Sedlčany – Kamýk nad Vltavou – Krásná Hora nad Vltavou		
	552	Sedlčany – Kamýk nad Vltavou		
	556	Votice – Heřmaničky – Sedlčany		
	559	Sedlčany – Nechvalice – Sedlec-Prčice		
	754	Příbram – Sedlčany – Benešov		
Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pracovní den	10 708	Sobota	3 863
			Neděle	3 863
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	0	Midibus	0
	Standardní	38	Třiosý (15 m)	0
	Kloubový	0		

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

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

2) V průběhu závazku může dojít z důvodu rozšíření integrované dopravy k posílení provozu na lince 407 v celé trase Praha, Smíchovské nádr. – Písek, aut. nádr. Nárůst výkonů může být až 150 000 linkových km/rok s nárůstem o 2 vypravené standardní vozy v PD a o 1 vypravený standardní vůz v SoNe. **Realizováno k datu 1.12.2024 nárůst o 1 standardní vůz v pracovní dny a 1 standardní vůz ve dnech pracovního klidu.**

3) V průběhu závazku může dojít z důvodu rozšíření integrované dopravy k zavedení linky 408 v trase Praha, Smíchovské nádr. – Strakonice, aut. nádr. Nárůst výkonů může být až 520 000 linkových km/rok s nárůstem o 4 vypravené standardní vozy v PD a o 1 vypravený standardní vůz v SoNe. **Realizováno k datu 1.12.2024. Linka byla přečíslována na linku 428.**

4) V průběhu závazku může dojít z důvodu zvýšení atraktivity dopravní obslužnosti k zavedení večerního páru spojů celotýdenně na lince 754 v celé trase Benešov, Terminál – Příbram, aut. nádr. Nárůst výkonů může být až 50 000 linkových km/rok bez dopadu na počet vypravovaných vozů. **Realizováno k datu 1.12.2024 pouze o víkendech. Spoje jsou ukončeny v Sedlčanech.**

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

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

vozy v pracovní den).

Plánované i realizované změny v obecné opci od začátku platnosti smluv

- 1) Posílení linky 360 o víkendu z intervalu 60-120 na interval 60 – realizováno od 1.12.2024.
- 2) Posílení linky 754 o víkendu z intervalu 240 na interval 120 – realizováno od 1.12.2024.
- 3) Zavedení nové linky 416 Sušice – Praha (+1 vůz v PD, +2 vozy v SONE) – realizováno k 1.12.2024.
- 4) Vyjmutí linky 454 ze svazku Sedlčanska (-2 vozy v PD, -1 vůz v SONE) – realizováno k 1.12.2024.
- 5) Zavedení jednoho páru spojů na lince 488 v PD v trase Příbram – Písek bez potřeby nárůstu vozů – realizováno
- 6) Spoje linky 392 zajišťované dopravcem ZDAR a.s. byly převedeny pod linku 420 – realizováno k 1.12.2024.
- 7) Linka 419 ze zadávací dokumentace přečíslována na linku 480 – realizováno k 1.12.2024.

3.8.23 D3 Vlašimsko

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

	841	Vlašim, Hrazená Lhota – Vlašim		
	842	Vlašim – Borovnice – Studený – Dolní Kralovice		
	843	Vlašim – Křivsoudov – Čechtice		
	844	Vlašim – Trhový Štěpánov – Snět		
	845	Zruč nad Sázavou – Dolní Kralovice – Ježov		
	846	Čechtice/Dolní Kralovice – Ledec nad Sázavou		
	847	Čechtice – Čechtice, Staré Prácheňany – Čáslavsko		
	848	Vlašim – Prácheň – Načeradec		
	849	Vlašim – Zdislavice – Miřetice – Čechtice – Načeradec		
	850	Čechtice – Humpolec		
	854	Vlašim – Načeradec – Lukavec – Pacov		
Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pracovní den	8 841	Sobota	2 662
			Neděle	2 924
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	1	Midibus	0
	Standardní	26	Třiosý (15 m)	7
	Kloubový	0		

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

1) Na lince 406 může v průběhu závazku dojít úpravě trasy a spojů v souvislosti se zavedením linky VDV 750 (Pelhřimov – Lohotky u Čechtice – Praha). Na lince může dojít ke zkrácení spojů do trasy Roztyly – Čechtice. Kilometrické výkony mohou být poníženy až o 17 900 linkových km/rok. Bez nárůstu či úbytku vozidel.

2) Na linkách 842 a 846 může v průběhu závazku dojít k úpravě časových poloh spojů v souvislosti s garantovanými návaznostmi na linku VDV 750, které budou realizovány v přestupním uzlu Lohotky u Čechtice, motorest. Bez předpokládaného nárůstu kilometrů a vozů.

3) V rámci reorganizace vedení linek obsluhujících město Vlašim může dojít k převedení výkonů linek 840, 842, 843 a 844 do této oblasti. Předpokládaný objem km výkonů těchto linek je až 83 000 linkových km/rok, vypravení vozidel může narůst až o 2 standardní autobusy (bez předpokládaného data realizace).

4) V rámci obecné reorganizace vedení linek obsluhujících Čechtice může dojít ke změnám výkonů linky 406. Kilometrické výkony mohou být navýšeny až o 4 000 linkových km/rok. Bez nárůstu či úbytku vozidel.

5) V souvislosti s obecnou reorganizací železniční dopravy a případného obnovení dopravní obsluhy na trati do Trhového Štěpánova může dojít ke změnám výkonů linky 844. Na lince může dojít ke zkrácení spojů do trasy Trhový Štěpánov – Dolní Kralovice – Snět. Kilometrické výkony mohou být poníženy až o 12 600 linkových km/rok. Bez nárůstu či úbytku vozidel.

6) V rámci reorganizace vedení linek 453 a 455 může dojít k ponížení kilometrických výkonů o 140 700 linkových km/rok. Možný je úbytek 2 vozidel v pracovní dny. **Realizováno 1.12.2024, vozidla využita na posílení provozu linky 406.**

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

Plánované i realizované změny v obecné opci od začátku platnosti smluv

- Od 1.12.2024 posílen provoz linky 406 v pracovních dnech, nárůst objemu kilometrických výkonů o až 300 km/den, nárůst o 2 vozidla SdN.
- Od 1.1.2025 došlo k integraci linky MHD Vlašim nově pod číselným označením 841, nárůst objemu kilometrických výkonů o až 200 km/den, nárůst o 1 vozidlo SdN. Původní linka 841 nově označena jako 750.
- Celková reorganizace provozu v rámci vyhodnocení integrace Vlašimska. Linka 406 nově vedena trase Praha – Divišov – Vlašim – Pacov. Linky 847, 850 a 854 zrušeny, nově zavedena linka 808 Vlašim – Benešov. Linka 846 zkrácena do trasy Dolní Kralovice – Ledec nad Sázavou, linka 845 prodloužena do trasy Zruč nad Sázavou – Dolní Kralovice – Jiříčky. Nová polookružní linka 847 Dolní Kralovice – Snět – Dolní Kralovice. Nové linky 401, 865, 866 a 867 v objednavce Kraje Vysočina. Bez změny vypravení vozidel. Termín realizace během roků 2026 nebo 2027.

3.8.24 D4 Říčansko

Dopravce	ČSAD POLKOST, spol. s r. o.
Města s MHD	Praha – plná integrace v systému PID Říčany – doprava zdarma, ROPID/IDSK zajišťuje přípravu dat a propagaci linek MHD

Hlavní přestupní uzly BUS × BUS	Zastávka BUS Strančice, žel. st.; Mukařov; Ondřejov, Turkovice; Ondřejov, náměstí; Velké Popovice, Todice			
Přestupní uzly BUS × VLAK	Zastávka BUS		Stanice / zastávka VLAK	
	Praha, Nádraží Uhříněves		Praha-Uhříněves	
	Říčany, Radošovice, Haškova		Říčany	
	Říčany, nádraží		Říčany	
	Strančice, žel. st.		Strančice	
Linky	Linka	Trasa		
	325	Praha, Nádraží Uhříněves – Čestlice		
	328	Praha, Opatov – Čestlice – Modletice		
	357	Praha, Opatov – Nupaky		
	363	Praha, Opatov – Velké Popovice		
	385	Praha, Opatov – Zvánovice		
	461	Strančice – Velké Popovice – Kamenice		
	462	Mnichovice – Strančice – Kunice, Všešímy		
	469	Strančice – Říčany		
	489	Strančice – Struhařov – Klokočná – Louňovice		
	490	Strančice – Ondřejov – Stříbrná Skalice		
	494	Strančice – Tehov – Říčany		
	582	Strančice – Tehov – Světlá – Říčany		
	653	Ondřejov – Kaliště, Poddubí		
	685	Strančice – Mnichovice – Zvánovice – Černé Voděradky		
	761	Velké Popovice – Kamenice, Vsedobrovice – Velké Popovice		
	765	Sibřina – Říčany – Jesenice		
Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pracovní den	8 478	Sobota	3 208
			Neděle	3 208
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	1	Midibus	0
	Standardní	36	Třiosý (15 m)	0
	Kloubový	0		

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

1) Pokračování výstavby, rozvoj průmyslových parků a logistických center v okolí Průhonic, Čestlic a Nupak může vyvolat potřebu zkrácení intervalu na linkách 328, 357, 363 nebo 385 v úsecích Praha – Průhonice, Praha – Čestlice, Praha – Nupaky příp. Praha – Herink v pracovních dnech i víkendech. Dle potřeby se předpokládá nárůst na všech linkách, nebo na různé kombinaci uvedených linek celkově až o 6 standardních vozidel v pracovních dnech, o víkendu až o 3 standardní vozidla. Celkový možný nárůst výkonů se předpokládá až o 615 000 linkových km/rok. **Od 1.12.2024 v souvislosti s posílením provozu došlo k nárůstu objemu kilometrických výkonů o 178 520 km / rok.**

2) Nárůst počtu cestujících přepravovaných linkou 765 v relaci Jesenice – Říčany může vyvolat potřebu doplnění spojů v nejvytíženějším období dopravních špiček. Kilometrické výkony mohou narůst až o 48 500 linkových km/rok a vypravení až o dvě standardní vozidla.

3) Navyšování počtu žáků přepravovaných linkou 761 z Řepčic a Lojovic (části Velkých Popovic) do škol ve Velkých Popovicích a dále na přestup na linky 363 a 461 může vyvolat potřebu zajištění nových školních spojů ve dnech školního vyučování. Kilometrické výkony se mohou navýšit až o 26 550 linkových km/rok a vypravení až o jedno vozidlo kategorie MnN.

4) V průběhu závazku může dojít k omezení provozu na linkách 328, 357, 363 nebo 385 až o 49 000 linkových km/rok (prázdninové omezení).

5) V průběhu závazku může dojít k úpravě tras, nebo optimalizaci spojů a oběhů na linkách 328, 357, 363 nebo 385 v úsecích Praha – Průhonice nebo Praha – Čestlice, nebo Praha – Nupaky. Přetrasování může způsobit pokles až o 49 000 linkových km/rok.

6) Z důvodu zlepšení dopravní obslužnosti obsluhovaného území a zavedení víkendového provozu (výstavba rodinných domů, rekreační oblast) může být nárůst na lince 653 až o 14 550 linkových km/rok bez dopadu na vypravovaný počet autobusů.

7) Z důvodu zlepšení dopravní obslužnosti obsluhovaného území (rozšiřování bytové výstavby a rodinných domů, rekreační oblast) může být nárůst na lince 489 až o 42 300 linkových km/rok s dopadem na počet vypravovaných vozů o 1 více.

8) Z důvodu zlepšení dopravní obslužnosti obsluhovaného území (rozšiřování bytové výstavby a rodinných domů, výstavba ZŠ v Ondřejově, rekreační oblast) může být nárůst na lince 490 až o 70 250 linkových km/rok s dopadem na počet vypravovaných vozů o 1 více.

9) Z důvodu zlepšení dopravní obslužnosti obsluhovaného území (požadavek města Říčany, rozšiřování bytové výstavby a rodinných domů v celé oblasti, rekreační oblast) může být nárůst na lince 494 až o 36 100 linkových km/rok bez dopadu na počet vypravovaných autobusů.

10) Z důvodu zlepšení dopravní obslužnosti obsluhovaného území (požadavek města Říčany, rozšiřování bytové výstavby a rodinných domů v celé oblasti, rekreační oblast) může být nárůst na lince 582 až o 25 600 linkových km/rok bez dopadu na počet vypravovaných autobusů.

11) Z důvodu zlepšení dopravní obslužnosti obsluhovaného území (rozšiřování výstavby rodinných domů, rekreační oblast) může být nárůst na lince 685 až o 24 700 linkových km/rok s dopadem na počet vypravovaných vozů o 1 více.

12) S předpokladem vybudování nového obříství v obci Petřikov a s rostoucí výstavbou v Nebřenicích se počítá s prodloužením spojů linky 363 z obříství v Chomutovicích do Petřikova. Předpokládáný nárůst výkonů je cca až o 55 000 linkových km/rok a navýšení počtu vozidel do výpravy až o 1–2 standardní vozidla. V případně prodloužení celé linky až do Velkých Popovic se počítá s nárůstem výkonů cca až o 75 000 linkových km/rok a navýšení počtu vozidel do výpravy až o 2 standardní vozidla.

13) V návaznosti na změny časových poloh vlaků na trati 221 (Praha – Strančice – Benešov u Prahy) může v průběhu závazku dojít k navýšení km výkonů linek 461, 462, 469 z důvodu navýšení manipulačních přejezdů nebo vyrovnávacích spojů až o 40 690 linkových km/rok a nárůst až o 1 vozidlo kategorie SdN.

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

15) Vozidlo Sd pořízené v odkupech, které nesplňuje bezbariérovost, bude nasazeno na pořadí, které bude stanoveno v Závazném jízdním řádu po dohodě s dopravcem (ostatní pořadí budou garantována jako nízkopodlažní) a po uplynutí doby jeho životnosti stanovené ve Standardu kvality PID nahrazeno vozidlem typu SdN.

Plánované i realizované změny v obecné opci od začátku platnosti smluv

- Do smlouvy od jejího zahájení platnosti dne 1.12.2024 byla zahrnuta linka 765 v trase Sibřina – Říčany – Jesenice, která v části trasy nahradila původní linku 428 (Říčany – Jesenice).

3.8.25 D5 Zdibsko

Dopravce	ČSAD Střední Čechy a. s.			
Města s MHD	Kralupy nad Vltavou – systém samostatné MHD zanikl s integrací oblasti Mělnicka v roce 2016, linky byly nahrazeny regionálními linkami PID Neratovice – systém samostatné MHD zanikl s integrací oblasti Mělnicka v roce 2015, linky byly nahrazeny regionálními linkami PID, v rámci města platí jízdní doklad vyhlášený městem Neratovice Odolena Voda – v rámci města platí jízdní doklad vyhlášený městem Odolena Voda Praha – plná integrace v systému PID			
Hlavní přestupní uzly BUS × BUS	Zastávka BUS Kralupy nad Vltavou, žel. st.; Obříství, Štěpánský most; Odolena Voda, Závod			
Přestupní uzly BUS × VLAK	Zastávka BUS		Stanice / zastávka VLAK	
	Husinec, Řež, záv.		Řež	
	Kojetice, žel. st.		Kojetice u Prahy	
	Kralupy n. Vlt. žel. st.		Kralupy nad Vltavou	
	Neratovice, žel. st.		Neratovice	
	Zlonín		Zlonín	
	Úžice		Úžice	
Linky	Linka	Trasa		
	368	Praha, Ládví – Předboj		
	371	Praha, Kobylisy – Klecany, Klecánky/Husinec, Řež		
	372	Praha, Kobylisy – Vojkovice – Kralupy nad Vltavou		
	374	Praha, Kobylisy – Odolena Voda		
	470	Mělník – Chlumín – Kralupy nad Vltavou		
	473	Neratovice – Zálezlice – Kralupy nad Vltavou		
	479	Neratovice, Koryčany – Veliká Ves – Neratovice		
	656	Hovorčovice – Zlonín – Hovorčovice		
	658	Neratovice – Veliká Ves – Odolena Voda		
	663	Kralupy nad Vltavou – Odolena Voda		
Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pracovní den	7 234	Sobota	2 388
			Neděle	2 388
	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů

Vozy (ranní špička PD)	Minibus	0	Midibus	0
	Standardní	28	Třiosý (15 m)	0
	Kloubový	3		

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

- 1) V souvislosti s rozvojem obcí Bašť a Předboj může dojít k posílení provozu linky 368 pro zajištění dostatečné dopravní obsluhy. Kilometrické výkony narostou až o 82 000 linkových km/rok, nárůst počtu vozidel až o 2 standardní vozy.
- 2) V souvislosti s rozvojem obcí v oblasti Klecan může dojít k posílení provozu nasazením kloubových vozidel na další pořadí. Kilometrické výkony poklesnou pro standardní vozy, a naopak narostou pro kloubové vozy až o 87 000 linkových km/rok, nárůst počtu vozidel až o 2 kloubové vozy kompenzován poklesem vypravení standardních vozů.
- 3) V souvislosti s rozvojem oblasti Veltrus a Odolena Vody může dojít k posílení provozu linek 470, 473 a 663. Kilometrické výkony narostou až o 131 000 linkových km/rok, nárůst počtu vozidel až o 2 standardní vozy.
- 4) V souvislosti s rozvojem oblasti Neratovic může dojít k posílení provozu linek 479 a 658. Kilometrické výkony narostou až o 80 000 linkových km/rok, nárůst počtu vozidel až o 1 standardní vůz.
- 5) V souvislosti se zahájením provozu na tramvajové trati do Zdib dojde k optimalizaci dopravních výkonů v celé oblasti. Kilometrické výkony narostou až o 1 066 750 linkových km/rok, nárůst počtu vozidel až o 15 standardních vozů (ex 370, 372, 373).
- 6) V průběhu závazku může dojít k rozvázání spolupráce se soukromým investorem, který hradí část provozu linky 663. Pokles výkonů může být až o 68 000 linkových km/rok, pokles počtu vypravených vozidel až o 1 standardní vůz. **Od 1.12.2024 v souvislosti s úpravou provozu došlo k poklesu objemu kilometrických výkonů o 44 970 km / rok.**
- 7) V případě nedostatečné kapacity odstavných ploch v konečné zastávce na území hl. m. Prahy může být objednavatelem nařízeno odstavování na náhradních plochách. Manipulační přejezdy na tyto plochy a zpět budou dle aktuální potřeby zapracovány do VJŘ a hrazeny CDDV v souladu se Smlouvou. Objem těchto výkonů může dosáhnout max. 10 % z objednávaných výkonů na území hl. m. Prahy a nebude generovat vypravení vozů navíc.

Plánované i realizované změny v obecné opci od začátku platnosti smluv

- 1) Do smlouvy od jejího zahájení platnosti dne 1.12.2024 byla zahrnuta linka 372 v trase Praha, Kobylisy – Vojkovice – Kralupy nad Vltavou. Nárůst objemu kilometrických výkonů o 409 750 km / rok a nárůst vypravení o 5 Sd vozů.

3.8.26 D6 Úvalsko

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

	677	Úvaly – Vyšehořovice – Nehvizdy		
	686	Úvaly – Říčany		
	705	Poděbrady – Kolín – Kutná Hora – Čáslav		
	765	Sibřina – Říčany – Jesenice		
	823	Jirny – Úvaly – Škvorec – Doubravčice		
	826	Pečky – Klučov, Skramníky – Český Brod – Tuklaty, Tlustovousy		
Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pracovní den	9 526	Sobota	2 957
			Neděle	2 871
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	0	Midibus	0
	Standardní	30	Třiosý (15 m)	0
	Kloubový	10		

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

- 1) V souvislosti s případnou změnou vedení linky 376 (svazek číslo 20) v úseku Praha, Letňany – Svěmyslice je možné zkrácení linky 353 pouze do úseku Praha, Černý Most – Zeleneč, Obora. Kilometrické výkony na lince 353 poklesnou až o 11 500 linkových km/rok.
- 2) Jízdní řád linky 354 je do značné míry závislý na požadavcích firem, které mají provozovny v logistické zóně Jirny. Z tohoto důvodu může dojít v průběhu závazku k výraznějšímu ponížení nebo navýšení objednávky. V případě ponížení může jít až o 95 000 kilometrů ročně, v případě navýšení pak až o 38 000 kilometrů ročně.
- 3) U linky 398 může dojít v průběhu závazku ke zkrácení intervalu v odpolední špičce pracovních dnů na 15 minut. Tato úprava by znamenala nárůst výkonů až o 102 000 linkových km/rok. Dále může dojít u linky 398 ke zkrácení intervalu o víkendech v úseku Praha, Černý Most – Mochov na 60 min. Tato úprava by znamenala nárůst výkonů až o 26 000 linkových km/rok. Posílení provozu linky 398 o víkendu však bude do značné míry kompenzováno omezením víkendového provozu linky 354, která vede v podobné trase.
- 4) Z důvodu zvažovaného posílení obslužnosti v Úvalech (svazková škola) a v obci Doubravčice může dojít k navýšení počtu spojů u linky 823, popř. 484. Kilometrické výkony se na linkách 823, 484 mohou navýšit až o 102 000 linkových km/rok a nárůst vypravení až o 1 vozidlo kategorie SdN.
- 5) U linky 686 může dojít k dodatečnému zkrácení intervalů, zejména v ranní a odpolední špičce pracovního dne. Kilometrické výkony se na lince 686 navýší až o 90 000 linkových km/rok a nárůst vypravení až o 1 vozidlo kategorie SdN.
- 6) V návaznosti na změny časových poloh vlaků na tratích 011 (Praha – Kolín) a 221 (Praha – Benešov u Prahy) může v průběhu závazku dojít k navýšení km výkonů linek 303, 823, 484, 686, 765 z důvodu navýšení manipulačních přejezdů nebo vyrovnávacích spojů až o 50 300 linkových km/rok a nárůst až o 1 vozidlo kategorie SdN.
- 7) V případě nedostatečné kapacity odstavných ploch v konečné zastávce na území hl. m. Prahy může být objednavatelem nařízeno odstavování na náhradních plochách. Manipulační přejezdy na tyto plochy a zpět budou dle aktuální potřeby zapracovány do VJR a hrazeny CDDV v souladu se Smlouvou. Objem těchto výkonů může dosáhnout max. 10 % z objednávaných výkonů na území hl. m. Prahy a nebude generovat vypravení vozů navíc.

Plánované i realizované změny v obecné opci od začátku platnosti smluv

- 1) Do smlouvy od jejího zahájení platnosti dne 1.12.2024 byla zahrnuta linka 408 v trase Praha, Nádraží Klánovice-sever – Brandýs nad Labem-Stará Boleslav. Nárůst objemu kilometrických výkonů o 58 565 km / rok a nárůst vypravení o 1 Sd vůz.
- 2) Do smlouvy od jejího zahájení platnosti dne 1.12.2024 byla zahrnuta linka 662 v trase Kouřim – Český Brod – Čelákovice. Nárůst objemu kilometrických výkonů o 78 478 km / rok.
- 3) Do smlouvy od jejího zahájení platnosti dne 1.12.2024 byla zahrnuta linka 705 v trase Poděbrady – Kolín – Kutná Hora – Čáslav (rozsah provozu – pouze jeden nedělní spoj v trase Poděbrady – Kolín, PZKO-TOYOTA).
- 4) Do smlouvy od jejího zahájení platnosti dne 1.12.2024 byla zahrnuta linka 826 v trase Pečky – Klučov, Skramníky – Český Brod – Tuklaty, Tlustovousy. Nárůst objemu kilometrických výkonů o 5 652 km / rok.
- 5) Původní linka 423 byla zrušena, resp. byla přečíslována na linku 823 ve shodné trase Jirny – Úvaly – Škvorec – Doubravčice.

3.8.27 D7 Dolnobřežansko

Dopravce	UMBRELLA CITY LINES s. r. o.		
Města s MHD	Praha – plná integrace v systému PID		
Hlavní přestupní uzly BUS × BUS	Zastávka BUS		
	Dolní Břežany, obecní úřad; Dolní Břežany, náměstí; Zvole		
	Zastávka BUS	Stanice / zastávka VLAK	

Přestupní uzly BUS × VLAK	Praha, Kačerov		Praha-Kačerov	
	Praha, Nádraží Modřany		Praha-Modřany zastávka	
	Vrané n. Vlt., Žel. st.		Vrané nad Vltavou	
Linky	Linka	Trasa		
	333	Praha, Kačerov – Březová-Oleško		
	341	Praha, Obchodní náměstí – Jílové u Prahy		
	445	Březová-Oleško – Vrané nad Vltavou – Jílové u Prahy		
	762	Dolní Břežany – Jesenice		
	960	Praha, Budějovická – Březová-Oleško		
Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pracovní den	5 067	Sobota	2 080
			Neděle	2 080
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	0	Midibus	4
	Standardní	15	Třiosý (15 m)	0
	Kloubový	4		

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

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

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

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

4) Pokračování výstavby v obci Březová-Oleško a navýšení počtu obyvatel může vyvolat potřebu zkrácení intervalu na lince 333 v úseku Březová-Oleško – Praha, Kačerov ve špičkách pracovních dnů. Ráno z 20 až na 10 minut a odpoledne z 30 až na 15 minut, o víkendech v přepravně zatíženějších obdobích může nastat posílení z 120 až na 60 minut. V pracovních dnech se celkově předpokládá nárůst až o 3 kloubová vozidla, o víkendu až o 2 kloubová vozidla. Celkový nárůst výkonů se předpokládá až o 248 150 linkových km/rok.

5) Navyšování počtu žáků dopravovaných linkou 445 do škol ve Vraném nad Vltavou z Březového-Oleška, nebo z Okrouhla přes Zvole do Vraného nad Vltavou, nebo s přestupem na linku 333 do Dolních Břežan může vyvolat potřebu zajištění nových školních spojů na lince 445 ve dnech školního vyučování. Kilometrické výkony narostou až o 32 768 linkových km/rok a vypravení až o 2 vozidla kategorie MdN.

6) Navyšování počtu žáků dopravovaných linkou 762 z Dolních Břežan a Zlatníků-Hodkovic do škol v Jesenici a do Dolních Břežan může vyvolat potřebu zajištění nových školních spojů ve dnech školního vyučování s upravenou trasou přes Zlatníky-Hodkovice i v odpoledních hodinách a zajiždění do Dolních Břežan též v odpoledních hodinách. Kilometrické výkony narostou až o 30 720 linkových km/rok a vypravení až o jedno standardní vozidlo.

7) Poptávka obyvatel Libře na cestování směr Jílové u Prahy může vyvolat potřebu zavedení těchto spojů na lince 341 v úseku Libeň – Jílové u Prahy o víkendech, která může vyvolat nárůst až o 1 standardní vozidlo, a celkový nárůst výkonů až o 15 800 linkových km/rok.

8) V návaznosti na změny časových poloh vlaků na trati 210 (Praha – Vrané nad Vltavou – Čerčany – Dobříš) může v průběhu závazku dojít k navýšení km výkonů linky 445 z důvodu navýšení manipulačních přejezdů nebo vyrovnávacích spojů a zachování přestupních vazeb na linku 333 až o 35 690 linkových km/rok a nárůst až o 2 vozidla kategorie MdN.

9) V průběhu závazku může dojít k omezení provozu linky 341 až o 30 720 linkových km/rok.

10) Navýšení km výkonů v důsledku potřeby zkrácení intervalu na lince 960 v úseku Zlatníky – Hodkovice, Na Drahačích – Praha v nočních hodinách denně. Předpoklad zavedení celonočního hodinového intervalu může vyvolat navýšení km výkonů až o 37 128 km/ročně bez potřeby navyšovat počet vozidel do výpravy.

11) V průběhu závazku může dojít k omezení provozu linky 333 s poklesem vozidel do výpravy až o 4 vozidla, celkově až o 125 800 linkových km/rok (prázdninové omezení).

12) V průběhu závazku může dojít k omezení provozu linky 341 s poklesem vozidel do výpravy až o 2 vozidla, celkově až o 62 400 linkových km/rok (prázdninové omezení).

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

Plánované i realizované změny v obecné opci od začátku platnosti smluv

- 1) V souvislosti s rozšířením dopravní obsluhy na lince 445 došlo od 1.12.2024 k nárůstu vypravení o 1 MdN vozidlo a nárůst objemu kilometrických výkonů o 41 364 km / rok.

3.8.28 Přímá zadání

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

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

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

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

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

	364	Praha, Depo Hostivař – Doubek		
	366	Praha, Depo Hostivař – Mukařov		
	373	Praha, Kobylisy – Veliká Ves		
	397	Praha, Opatov – Modletice		
	411	Praha, Kobylisy – Zdiby, Holosmetky / Brnky		
	958	Praha, Kobylisy – Odolena Voda		
Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pracovní den	11 916	Sobota	5 220
			Neděle	5 221
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	0	Midibus	2
	Standardní	69	Třiosý (15 m)	0
	Kloubový	4		

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

Oblast P54 AD Střední Čechy a. s. – jedná se o smluvní zajištění linek 375 a 377 pro potřeby naplnění Směrnice ES 2019/1161 o podpoře čistých a energeticky účinných sil. vozidel (více v kapitole 3.8.30). U obou linek existuje projektový záměr „elektrifikace“.

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

Oblast P56 POHL Kladno spol. s r. o. – jedná se o přímé zadání na provoz expresních linek 330 a 399 v trase Praha – Kladno.

Dopravce	POHL Kladno spol. s r. o.		
Města s MHD	Kladno – systém MHD byl od 1. 9. 2022 vyňat ze systému PID z důvodu nepřistoupení Statutárního města Kladna ke smlouvě o zajišťování a financování dopravní obslužnosti se Středočeským krajem Praha – plná integrace v systému PID		
Hlavní přestupní uzly BUS × BUS	Zastávka BUS Praha, Nádraží Veveslavín; Kladno, nám. Svobody; Kladno, autobusové nádraží; Smečno, Slaný, aut. nádr., Litoměřice, aut. nádr.		
Přestupní uzly BUS × VLAK	Zastávka BUS		Stanice / zastávka VLAK
	Kladno, U Kauflandu		Kladno
	Kladno, železniční zastávka město		Kladno město
	Praha, Nádraží Veveslavín		Praha-Veveslavín
	Bohušovice n. Ohří, žel.st.		Bohušovice nad Ohří
	Litoměřice, aut. nádr.		Litoměřice město
	Litoměřice, žel. st. hor.		Litoměřice horní nádraží
Linky	Linka	Trasa	
	330	Praha, Nádraží Veveslavín – Kladno – Libušín	
	399	Praha, Nádraží Veveslavín – Kladno	
	650	Litoměřice – Mšené-lázně – Slaný – Kladno	

Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pracovní den	2 543	Sobota	715
Vozy (ranní špička PD)			Neděle	715
	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	0	Midibus	0
	Standardní	6	Třiosý (15 m)	0
	Kloubový	3		

Oblast P57 AUTODOPRAVA LAMER s. r. o. – jedná se o přímé zadání na provoz expresních linek 330 a 399 v trase Praha – Kladno a linky 414.

Dopravce	AUTODOPRAVA LAMER s. r. o.			
Města s MHD	Kladno – systém MHD byl od 1. 9. 2022 vyňat ze systému PID z důvodu nepřistoupení Statutárního města Kladna ke smlouvě o zajišťování a financování dopravní obslužnosti se Středočeským krajem Praha – plná integrace v systému PID			
Hlavní přestupní uzly BUS × BUS	Zastávka BUS Praha, Nádraží Veveslavín; Kladno, nám. Svobody; Kladno, autobusové nádraží; Kralupy nad Vltavou, žel.st.			
Přestupní uzly BUS × VLAK	Zastávka BUS		Stanice / zastávka VLAK	
	Kladno, U Kauflandu		Kladno	
	Kladno, železniční zastávka město		Kladno město	
	Praha, Nádraží Veveslavín		Praha-Veveslavín	
	Kralupy nad Vltavou, žel.st.		Kralupy nad Vltavou	
	Nelahozeves		Nelahozeves zámek	
	Zákolany		Zákolany	
	Kralupy nad Vltavou, Minice		Kralupy nad Vltavou-Minice	
Linky	Linka	Trasa		
	330	Praha, Nádraží Veveslavín – Kladno – Libušín		
	399	Praha, Nádraží Veveslavín – Kladno		
	414	Praha, Nádraží Veveslavín – Středokluky		
	856	Velvary – Veltrusy – Kralupy nad Vltavou – Holubice – Zákolany		
Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pracovní den	3 280	Sobota	772
			Neděle	772
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	3	Midibus	0
	Standardní	4	Třiosý (15 m)	0
	Kloubový	4		

Oblast P63 EKOSERVIS TRANSPPEED a. s. – jedná se o smluvní zajištění linky 370 s tím, že ve smlouvě je specifikováno, že po dostavbě tramvajové trati (Kobylisy – Zdiby – Sedlec) dojde k optimalizaci výkonů a zrušení této linky.

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

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

Dopravce	KAD BUS, spol. s r.o.			
Města s MHD	Mladá Boleslav – jednání o integraci do PID opět zahájena v roce 2025, předpokládaný termín začlenění do PID je září 2026 Praha – plná integrace systému PID			
Hlavní přestupní uzly BUS × BUS	Zastávka BUS			
	Mladá Boleslav, aut.st.; Sobotka, nám.; Jičín, aut.st.; Turnov, Terminál u žel.st.; Vrchlabí, aut.st.; Jilemnice, aut. nádr.; Semily, Terminál			
Přestupní uzly BUS × VLAK	Zastávka BUS		Stanice / zastávka VLAK	
	Mladá Boleslav, aut.st.		Mladá Boleslav město	
	Turnov, Terminál u žel.st.		Turnov	
	Semily, Terminál		Semily	
Linky	Linka	Trasa		
	405	Špindlerův Mlýn – Vrchlabí – Jilemnice – Jičín – Mladá Boleslav – Praha		
	700	Harrachov – Tanvald – Železný Brod – Turnov – Praha		
	720	Semily – Železný Brod – Turnov – Mladá Boleslav – Praha		
Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pondělí-čtvrtek	1 685	Sobota	2 186
	Pátek	1 846	Neděle	2 347
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	0	Midibus	0
	Standardní	8	Třiosý (15 m)	0
	Kloubový	0		

Oblast P68 Bus Line LK s. r. o. – zasmulvnění dopravních výkonů na území HMP pro linky 700, 720 a 730. Stávající smlouva je s platností do 03/2029 v návaznosti na smluvní zajištění ze strany Libereckého kraje.

Dopravce	Bus Line LK s.r.o.			
Města s MHD	Mladá Boleslav – jednání o integraci do PID opět zahájena v roce 2025, předpokládaný termín začlenění do PID je září 2026 Praha – plná integrace systému PID			
Hlavní přestupní uzly BUS × BUS	Zastávka BUS			
	Mladá Boleslav, aut.st.; Turnov, Terminál u žel.st.; Semily, Terminál			
Přestupní uzly BUS × VLAK	Zastávka BUS		Stanice / zastávka VLAK	
	Mladá Boleslav, aut.st.		Mladá Boleslav město	
	Turnov, Terminál u žel.st.		Turnov	
	Semily, Terminál		Semily	
Linky	Linka	Trasa		
	700	Harrachov – Tanvald – Železný Brod – Turnov – Praha		
	720	Semily – Železný Brod – Turnov – Mladá Boleslav – Praha		
	730	Vítkovice, Horní Mísečky – Jilemnice – Semily – Turnov – Praha		
Denní výkony	Typ dne	Km	Typ dne	Km
	Pondělí-čtvrtek	2 876	Sobota	2 459
			Neděle	2 459
Vozy (ranní špička PD)	Typ vozu	Počet vozů	Typ vozu	Počet vozů
	Minibus	0	Midibus	0
	Standardní	7	Třiosý (15 m)	0
	Kloubový	0		

3.8.29 Další rozvoj PID a spolupráce Prahy, Středočeského kraje a sousedních krajů

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

Je zvažován provoz nové linky Praha – Lubenec – Valeč – Bochov – Teplá – Mariánské Lázně s možností využití dopravců v objednavce Karlovarského kraje.

K termínu 1.4.2026 se předpokládá zavedení IDS v Jihočeském kraji. Ve spolupráci s organizátorem Jihočeského kraje JIKORD jsou připravovány změny dopravního řešení v oblasti Tábořska, Milevska a Písecka na mezikrajských linkách. V provozu již jsou linky 407 Prachovice – Písek – Praha a 428 Vimperk – Strakonice – Praha, jejichž spoje jsou v objednavce pouze Středočeského kraje a HMP. Spolu se vznikem integrovaného dopravního systému

Jihočeského kraje budou obě linky doplněny o spoje objednávané Jihočeským krajem. Toto bude pro území HMP představovat dílčí přímé zadání pro dopravce ČSAD AUTOBUSY České Budějovice.

Významnou změnou projdou regionální linky na pomezí Středočeského a Jihočeského kraje v oblasti Březnicka, Sedlec-Prčicka a Voticka. Linka 401 Praha – Tábor – Jindřichův Hradec zanikne a vznikne nová linka 408 Praha – Votice – Sedlec-Prčice – Tábor za současné reorganizace návazných autobusových linek v oblasti.

Se změnou dopravního řešení v oblasti Pacovska a Pelhřimovska se plánují úpravy mezikrajských linek na pomezí Středočeského kraje a Kraje Vysočina v provozních souborech Sázavsko a Vlašimsko. Připravováno je zavedení linky Praha, Roztyly – Loket u Čechtice (nový přestupní uzel) – Čechtice – Košetice – Křelovice – Pelhřimov, stávající linka 406 bude upravena do trasy Praha, Roztyly – Ostředek – Divišov – Vlašim – Načeradec – Pacov. Také s touto změnou bude spojeno rozšíření objednávky HMP pro dopravce ČSAD AUTOBUSY České Budějovice.

K termínu 1.12.2025 v rámci optimalizace a vyhodnocení provozu spojí linky 425 dojde k dílčímu přímému zadání pro dopravce ČSAD POLKOST (náhradou za dopravce OAD Kolín a ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY).

V souvislosti s rozvojem mezikrajské dopravy mezi Prahou, Středočeským krajem a dalšími kraji může v průběhu let 2026 až 2030 docházet k dalšímu zasmulování těchto dopravců na území HMP prostřednictvím přímého zadání.

3.8.30 Nástup všemi dveřmi

Od 1. srpna 2025 byla zavedena pro cestující s předem zakoupenou jízdenkou možnost nástupu všemi dveřmi do téměř stovky denních a deseti nočních příměstských autobusových linek. Nový režim navazuje na předešlý testovací provoz u 9 regionálních linek (481, 484, 519, 705, 785, 801, 805, 823 a 858). Nově je tato možnost rozšířena na denní příměstské linky 300-429 (s výjimkou linek 305, 315, 345, 389, 392, 393, 395, 400-407, 412, 413, 415-417, 420-428) a noční linky 951-961 a 963. Cestující bez platného jízdního dokladu mají nadále možnost nákupu jízdenky u řidiče. Kontrola jízdenek probíhá díky rozšíření počtu nasazených revizorů. Tento zkušební režim poběží do konce roku 2026. O pokračování či rozšíření rozhodne zejména chování samotných cestujících (zda řádně platí jízdné). Pokud se systém neosvědčí, může být nástup všemi dveřmi zrušen i dříve. Zavedení nástupu všemi dveřmi je významným krokem k moderní, efektivní a pohodlné příměstské dopravě. Úspěch této změny ale závisí na každém cestujícím – být ohleduplný, platit jízdné a respektovat pravidla je tím nejlepším, co pro plynulost, rychlost a komfort veřejné dopravy lze udělat.

3.8.31 Aplikace Směrnice EK 1161/2019 O podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel (EČV)

V přípravě se nachází projekt náhrady nynějších příměstských autobusových linek 348, 369, 375 a 377. Z přepravního hlediska nedojde ke změnám, neboť se předpokládá, že EČV pojedou v trasách současných autobusových linek. Jednotlivé projekty jsou rozděleny dle typu pohonu a znamenají pilotní projekty, které mají poskytnout data pro cílové většinové řešení v rámci HMP a Středočeského kraje.

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

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

Linka 377 - o pohonu není definitivně rozhodnuto.

Všechny smlouvy s dopravci na období 1.12.2024 – 30.11.2034 obsahují možnost požadovat ze strany objednatele obnovu vozového parku EČV.

3.9 Přívozy

Se zprovozněním Dvoreckého mostu již nebude od roku 2026 v provozu přívoz P3 Lihovar – Dvorce. V letech 2026-2030 bude zajištěn trvalý celoroční provoz přívozů P1 Sedlec – Zámky a P2 V Podbabě – Podhoří, které v kombinaci s návaznými autobusovými linkami zajišťují propojení pravobřežních Bohnic a Troje s Prahou 6. V od konce března do konce října budou v provozu sezonní přívozy P4 Dostihová – Belárie, P5 Císařská louka – Kotevní – Výtoň a P6 Lahovičky – Nádraží Modřany. Linky přívozů budou rozsahem a parametry v provozu obdobně jako v předchozích letech.

Provoz přívozu P5 může ovlivnit postup Správy železnic v problematice stavu / obnovy / výměny výtoňského železničního mostu, kdy by bylo v případě přerušení spojení pro chodce po pěších lávkách železničního mostu nutné zajistit náhradní lodní dopravu obdobně jako v roce 2018 a to včetně posílení kapacity dalším plavidlem, případně využitím kapacitnějších plavidel.

linka	rozsah provozu	základní interval
P1	celoročně, 5:30/6:45 – 20:00	30 minut
P2	celoročně, 5:30/6:45 – 22:00	15 minut
P4	duben–říjen, 7:00/8:00 – 19:00/20:00/21:00	20 minut
P5	duben–říjen, 7:00/8:00 – 19:00/20:00/21:00	20 minut
P6	duben–říjen, 7:00/8:00 – 19:00/20:00/21:00	20 minut

3.10 Lanovky

V případě lanové dráhy na Petřín (L1) probíhají práce na přípravě dodávky nových vozů, které budou nabízet mírně vyšší kapacitu i bezpečnost. Zprovoznění lanové dráhy na Petřín se předpokládá v polovině roku 2026.

Původní záměr zřídit lanovou dráhu v úseku Nádraží Podbaba – ZOO – Bohnice byl odložen na neurčito.

3.11 Specializovaná přeprava osob se sníženou schopností pohybu

Základem integrace zdravotně postižených do společnosti je rozšiřování přístupnosti linek Pražské integrované dopravy, a to zejména zvyšováním počtu spojů zajišťovaných nízkopodlažními vozidly, úpravami zastávek pro snadný přístup do vozidel a zřizováním bezbariérových přístupů do stanic metra i železnice.

Pro obsluhu zdravotnických a sociálních zařízení, úřadů a dalších lokálních cílů jsou provozovány doplňkové minibusové či midibusové linky.

Na konci roku 2025 bylo v metru bezbariérově přístupných 48 z 61 stanic (79 %). V tramvajové dopravě jsou ke konci roku 2025 provozovány nízkopodlažní tramvaje v těchto počtech 80x T3R.PLF, 60x KT8D5.RN2P, 55x 14T, 250x 15T a 20x 52T. Vysokopodlažních zbývá přibližně 300 vozů T3. U městských autobusů se v jízdních řádech objevila 100 % garance nízkopodlažnosti již od počátku prosince roku 2020. V případě trolejbusů jsou všechny spoje garantovány nízkopodlažními vozy.

Z ekonomických a sociálně-integračních důvodů je tento postup nejvhodnější jako základ pro přepravu všech skupin cestujících.

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



4. Předpokládaný rozsah poskytované kompenzace

4.1 Současný stav a východiska

Vývoj ekonomiky PID pro období od roku 2026 do roku 2030 bude určován několika základními faktory:

- stabilizovaným zasmulováním MHD v Praze a velkým podílem vysoutěžených smluv v ostatní autobusové dopravě
- vývojem tržeb zejména v souvislosti s potřebnými úpravami tarifu a cenovou politikou příslušných orgánů, včetně dalších kroků, vedoucích ke sjednocování 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 nemusí setrvat) zejména v souvislosti s emisními povolenkami a zvyšující se poptávkou po elektrické energii;
- naplňování Klimatického závazku schváleného v orgánech hl. m. Prahy a povinného podílu ekologicky čistých vozidel (transpozice ekologických požadavků směrnic EU);
- dopady výsledků dalších veřejných soutěží zejména v železniční dopravě (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);
- přetrvávajícím nedostatkem řidičů autobusů (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.

Veřejná doprava na území HMP po pandemii a dalších krizových vlivech opět zaznamenává nárůst poptávky, proto je opět potřeba každoročně posilovat o další potřebné spoje, popřípadě reagovat na potřeby vyvolávané urbanistickými vlivy či vlivy rozvoje trhu práce.

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 mírně vyšší inflace, než je současný cíl ČNB (2 %), nicméně už nyní lze pozorovat stabilizační trendy. Samostatně se posuzují a indexují mzdy, které jsou navázány na statistický ukazatel mezd v oblasti dopravy a skladování a ceny energií a PHM. Rozhodná základna pro indexaci je k 30. 6. roku „n-1“ pro rok „n“, avšak pro DPP jsou v dalším kole projednávání akceptovány zářijové indexy. Kvůli kontinuitě a udržitelnosti smluv je potřeba časové mezníky pro indexaci udržovat na stálých postupech. Ve smlouvě s Českými drahami a. s., je rozhodné datum pro indexaci nákladů na rok „n“ je 31. 12. roku „n-2“. Toto datum souvisí s indexací, kterou používá Ministerstvo dopravy ČR pro základní indexaci dotací, poskytovaných ze státního rozpočtu na zajištění veřejných služeb v drážní osobní dopravě na základě Smlouvy státu a všech krajů (schválena a podepsána na základě usnesení ZHMP č. 19/4 ze dne 15. 9. 2016; dále jen „Smlouva státu a krajů“).

Z hlediska výnosů je v roce 2026 očekáváno zvýšení výnosů z jízdného, které plyne z nově diferencovaných cen jízdného pro jednotlivou jízdu. V dalších letech bude potřeba, aby se hl. m. Praha zabývalo tarifní politikou, zejména v souvislosti s přijatými rozhodnutími ZHMP k projektu P+ a automatickou valorizací jízdného v dvouletých cyklech přijatou v orgánech Středočeského kraje (bližší kap. 6.4 Valorizace příjmů Pražské integrované dopravy), tak aby tyto kroky nebyly příčinou tarifního rozkladu společného integrovaného dopravního systému. Je základním požadavkem, aby tarify Prahy a Středočeského kraje byly co nejvíce propojeny (resp. aby se **nadále jednalo o jeden tarif nikoli o skládání pražských a středočeských sazeb**), protože k základním znakům integrovaných dopravních systémů patří jednotný jízdní doklad, tj. návazné, a co nejvíce korespondující tarify. Krytí provozních nákladů tržbami bylo v roce 2025 cca 17,5 % a v roce 2026, i přes zvýšení cen jízdného pro jednotlivou jízdu, bude pravděpodobně podíl krytí nákladů tržbami mírně klesat vlivem vyššího růstu nákladů než výnosů.

Jednotlivé části běžných výdajů pro PID jsou komentovány v následujícím textu, a to jak z hlediska změny objednávky, tak i nákladů. Všechny finanční údaje jsou uvedeny v cenách roku 2026 (z plánu rozpočtu) a bez DPH, přestože dle novelizovaného zákona č. 235/2004 Sb. (zákon o DPH) budou kompenzace na zajištění veřejných služeb v přepravě cestujících nově pravděpodobně spadat do režimu podléhajícímu odvodu DPH. V současné době GŘP připravuje metodiku, která by měla k těmto otázkám přinést jasnější pravidla. Zákon o DPH má v těchto případech odkladný účinek a tento harmonizovaný režim s pravidly EU by měl vstoupit v účinnost 1.1.2028. Mimo režim DPH budou pouze investiční dotace.

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

V kapitolách 3.4 až 3.7 tohoto dokumentu je podrobně zpracován vývoj dopravních opatření a z toho plynoucí objednávky na roky 2026 až 2030, na jejichž základě je predikována kompenzace pro DPP, která je ve Smlouvě o veřejných službách v přepravě cestujících na období od 1. 1. 2025 do 30. 6. 2047 s Dopravním podnikem hl. m. Prahy, akciovou společností (Smlouva MHD) zachycena ve výchozím finančním modelu v cenách roku 2025 (VFM). VFM je však sestaven pouze v rozsahu projektů schválených v orgánech hl. m. Prahy. V dopravním plánu vývoj výkonů již zohledňuje plánovaná dopravní opatření schválená pro rok 2026, která nebyla součástí základního výchozího finančního modelu ve Smlouvě MHD, ale jejich potřeba vyplynula zejména z infrastrukturních změn a byla přepočítána i pro následující roky tj. 2027 až 2030.

Pro růst nákladů jsou sjednány indexační postupy navázané v případě PHM a elektrické energie na produktové koeficienty. Personální náklady budou indexovány podle indexu vyplývajícího ze změny mezd pro oblast Doprava a skladování ostatní položky dle CPI. Indexy se vypočítávají z veřejně přístupných údajů od Českého statistického úřadu.

Před uzavřením Smlouvy MHD byla zpracována *Metodika stanovení míry přiměřeného zisku pro společnost Dopravní podnik hlavního města Prahy, akciová společnost, ve smyslu nařízení Evropského parlamentu a rady (ES) č. 1370/2007* (Metodika) poradenskou společností Deloitte Advisory s.r.o., kterou byla provedena ekonomická interpretace relevantních legislativních dokumentů, především Rámce k rozhodnutí Komise 2012/21/EU z 11. ledna 2012, z něhož vyplývá, že:

- míru zisku vyplývající z finančního plánu konkrétního projektu (podniku), jež odpovídá míře zisku u srovnatelných smluv (podniků) na trhu, lze považovat za přiměřenou;
- u nízkorizikových typů projektů, jakým je poskytování služeb obecného hospodářského zájmu Dopravcem, nesmí míra přiměřeného zisku překročit úroveň swapové sazby navýšené o 1 %.

Metodika obsahuje vhodné vzorce včetně podrobného textového vysvětlení jeho aplikace pro stanovení přiměřeného zisku ve smyslu bodu 6 přílohy k Nařízení 1370/2007 při plnění smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících uzavřené s HMP podle Nařízení 1370/2007 a podle ZVS formou přímého zadání vnitřnímu provozovateli. Závěry doporučených metodických postupů jsou shrnuty v tabulce.

Míra přiměřeného zisku	Princip stanovení	Způsob vyčíslení	Proměnlivá sazba	Výchozí hodnota dle Metodiky Deloitte
Maximální dovolená míra dle legislativy ČR	Konkrétní hodnota dle vyhl. č. 296/2010	Maximálně 7,50 % ročně z provozních aktiv	Ne	7,50 %
Maximální přípustná míra dle legislativy EU	Swapová sazba + 1 % (Rámec k rozhodnutí Komise 2012/21/EU)	10letá swapová sazba převzatá z online nástroje Evropské komise	Ano	5,40 %
Referenční ziskové rozpětí	Náklady kapitálu společnosti DPP (širší ekonomická úvaha)	Náklady cizího kapitálu stanovené jako průměrný výnos 10letého českého státního dluhopisu za posledních 10 let	Ano	1,90 %
Krizové minimum	Na základě finančního plánu společnosti DPP (ekonomická úvaha)	Podíl fiktivních odpisů a provozních aktiv	Ano	1,90 %
Syntéza				1,90 - 7,50 %

Dle Smlouvy MHD je výše přiměřeného zisku (čistého příjmu) počítána pro každý rok trvání Smlouvy MHD ve výše specifikovaných variantách a je na rozhodnutí objednatele v jaké výši čistý příjem dopravci do konkrétního ročního dodatku zahrne.

Všechny údaje spojené s kompenzacemi v tomto dokumentu jsou uvedeny v cenách roku 2026 bez DPH a vývoj kompenzace zahrnuje jen provozní náklady v souladu s VFM a schválenými dopravními opatřeními. Vyhrazené změny, které Smlouva MHD předvídá, budou předmětem schvalování v orgánech hl. m. Prahy.

Na výši kompenzace budou mít vliv nejen indexační postupy stanovené ve smlouvě MHD a objednatel stanovená výše přiměřeného zisku, ale i vývoj na straně příjmů z jízdného a ostatních výnosů (výnosy finančních operací, přírůžky k jízdnému, reklama a další).

Přehled výkonů včetně již schválených dopravních opatření – DPP

Rok	Metro konvenční celkem	Metro automatické celkem	Metro celkem	Tramvaje celkem	Autobusy, elektrobuses a trolejbusy pro smlouvu s HMP celkem	Celkem
2026	61 391 000	-	61 391 000	62 692 000	61 634 000	185 717 000
2027	63 301 216	-	63 301 216	64 063 670	61 966 564	189 331 450
2028	63 564 216	-	63 564 216	69 539 739	61 222 050	194 326 006
2029	62 145 293	3 025 833	65 171 126	71 162 022	60 498 598	196 831 746
2030	59 621 847	8 803 673	68 425 520	75 954 739	58 455 207	202 835 466

Kompenzace DPP v cenách roku 2026 (tis. Kč)

DPP v letech 2026–2030	Kompenzace - provozní část v cenách roku 2026 (tis. Kč)	Příměřený zisk
2026	21 242 002	Metodika výpočtu čistého příjmu je upravena ve Smlouvě MHD a variantě rozhoduje objednatel v rámci schvalovacích procesů rozpočtu vlastního hlavního města pro konkrétní rok
2027	21 744 730	
2027	22 304 966	
2029	23 483 711	
2030	24 333 155	

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 běží od 1. 4. 2021 a 5 svazků od 1. 5. 2021. Tyto smlouvy jsou uzavřeny v brutto režimu (dopravce nenese riziko výnosů) na 120 měsíců. Nabídková cena je v průběhu trvání smlouvy každoročně indexována stanovenými postupy po specifických složkách (PHM, mzdové náklady, složky bez indexace – odpisy, inflace – ostatní položky).

Vzhledem k nutnému předpokladu dokončení integrace ve Středočeském kraji na společně objednávaných linkách a k realizaci změny odbavovacího systému byla zadávací řízení na příměstských linkách vyhlášena až v letech 2022 a 2023 ve veřejných zakázkách „**Výběr dopravců pro uzavření smluv o veřejných službách v přepravě cestujících na příměstských linkách PID**“ vypsaných v režimu společného zadávání se Středočeským krajem, kdy si oba objednatelé rozdělili soutěžené oblasti a vždy jeden zastával roli hlavního zadavatele a druhý spolupracujícího zadavatele. Samozřejmě, že spolu nejprve uzavřeli Smlouvu o společném zadávání.

Předchozí smlouvy v režimu zákona 111/1994 Sb. o silniční dopravě, byly na základě významných investic spojených s dokončením integrace a zavedení Multikanálového odbavovacího systému prodlouženy do 30.11. 2024 a nově zainvestovaná vozidla byla v režimu odkupů využita i pro nově soutěžené oblasti. Plnění nově uzavřených smluv s vítěznými dopravci bylo zahájeno 1.12.2024. Obdobně jako smlouvy na veřejné služby městských linek mimo provozní soubory DPP jsou uzavřeny jako brutto smlouvy na 120 měsíců. Nabídková cena byla indexována již k datu zahájení a bude upravena každoročně v průběhu trvání smlouvy. Indexační postupy jsou stanoveny po specifických složkách (PHM, mzdové náklady, inflace – ostatní položky).

Počínaje 1.12. 2024 jsou součástí objednávky hl. m. Prahy také Středočeské úseky příměstských linek svazku 51, které hl. m. Praha zadal vnitřnímu provozovateli DPP. Na základě Smlouvy o spolupráci při vzájemném zajišťování dopravní obslužnosti veřejnou dopravou mezi Hlavním městem Prahou a Středočeským krajem a podmínkách úhrady finančního příspěvku na kompenzaci (Mezikrajská smlouva) přispívá na tuto část objednávky Středočeský kraj. V tabulkách níže je uveden jak rozsah objednávky, tak i předpokládaná výše příspěvku Středočeského kraje opět v podmínkách schválených dopravních konceptů a plánované kompenzace pro rok 2026.

Pro všechny smlouvy bylo ze strany hl. m. Prahy uloženo, že vyhrazené změny budou schvalovány v orgánech hl. m. Prahy nejčastěji společně s rozpočtem na konkrétní rok, v odůvodněných případech samostatně, zejména s ohledem na charakter vyhrazené změny a čas potřebný na přípravu realizace konkrétní úpravy provozního konceptu. Vzhledem k této podmínce je vývoj výkonů a výše kompenzace uveden jen rámcově a koresponduje s rokem 2026. Detailní úpravy výše kompenzace budou vždy zpracovány v rámci přípravy rozpočtu na další rok

včetně zapracování schválených vyhrazených změn pro daný rok. Do předběžného výpočtu kompenzací jsou zahrnuty tržby z jízdného pro tarify platné od 1. 1. 2026.

Výkony autobusové dopravy v objednávkách hl. m. Prahy (mimo DPP MHD)

Autobusová doprava - výkony	2026	2027	2028	2029	2030
Městské linky	10 435 tis. linkm	10 435 tis. linkm	10 435 tis. linkm	10 435 tis. linkm	10 435 tis. linkm
Příměstské linky	17 059 tis. linkm	17 059 tis. linkm	17 059 tis. linkm	17 059 tis. linkm	17 059 tis. linkm
Objednávka HMP v pásmu O B (území HMP)	15 099 tis. linkm	15 099 tis. linkm	15 099 tis. linkm	15 099 tis. linkm	15 099 tis. linkm
Objednávka I HMP ve vnějších pásmech (ne základě Mezikrajové smlouvy)	1 960 tis. linkm	1 960 tis. linkm	1 960 tis. linkm	1 960 tis. linkm	1 960 tis. linkm
Celkem výkony	27 494 tis. linkm	27 494 tis. linkm	27 494 tis. linkm	27 494 tis. linkm	27 494 tis. linkm

Kompenzace provozu autobusové dopravy v objednávkách HMP (mimo DPP MHD) – v cenách roku 2026

Autobusová doprava - kompenzace	2026	2027	2028	2029	2030
Městské linky	577 220,7 tis. Kč	577 220,7 tis. Kč	577 220,7 tis. Kč	577 220,7 tis. Kč	577 220,7 tis. Kč
Příměstské linky	705 996,3 tis. Kč	705 996,3 tis. Kč	705 996,3 tis. Kč	705 996,3 tis. Kč	705 996,3 tis. Kč
Objednávka HMP v pásmu O B (území HMP)	634 905,1 tis. Kč	634 905,1 tis. Kč	634 905,1 tis. Kč	634 905,1 tis. Kč	634 905,1 tis. Kč
Objednávka I HMP ve vnějších pásmech (ne základě Mezikrajové smlouvy)	71 091,2 tis. Kč	71 091,2 tis. Kč	71 091,2 tis. Kč	71 091,2 tis. Kč	71 091,2 tis. Kč
Celkem	1 283 217,0 tis. Kč	1 283 217,0 tis. Kč	1 283 217,0 tis. Kč	1 283 217,0 tis. Kč	1 283 217,0 tis. Kč

4.4 Železniční doprava

Náklady na kompenzaci veřejné osobní drážní dopravy na území hl. m. Prahy vyplývají z výchozích finančních modelů těchto služeb. 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) a také po zahájení provozu nových elektrických jednotek EMU400 a akutrolejových jednotek BEMU140, který by měl být zahájen k prosincové změně jízdních řádů v roce 2029.

Otázky implementace ETCS a konverze trakční napájecí soustavy nejsou ještě zcela vyjasněny. Správa železnic aktualizuje harmonogramy realizace (podrobněji uvedeno v kap. 5.2.4), tyto harmonogramy však doznávají průběžně změny.

Kompenzace, které jsou v tomto Plánu uvedeny, vycházejí ze stávajících provozních konceptů. Jen pro rok 2029 a 2030 již zahrnují plánované nové smlouvy, které budou uzavřeny s vybranými dodavateli. 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 propisují v kompenzacích od objednatelů). Odpovědnost za financování těchto investičních programů nelze v žádném případě přenášet v plné výši na regionální objednatel veřejné dopravy, kteří nejsou autory příslušných předpisů a ani nebyli zodpovědní za jejich přijetí. Objednatelé nemohou ze svých rozpočtů financovat 100 % těchto nákladů, a to zejména v období, kdy se kompenzace stane od 1.1.2028 pravděpodobně předmětem odvodu DPH.

Uvedené kompenzace pro železniční dopravu na území hl. m. Prahy jsou opět uvedeny v cenách roku 2026 a bez DPH. Vzhledem připravované soutěži na provoz linek S49 a S61 bude tento Plán upraven, obdobně v případě aktivovaných opcí dle smluv nebo nabídkových řízení zajištěných ve spolupráci se Středočeským krajem.

Výkony železniční osobní dopravy v objednávce hl. m. Prahy

Výkony	2026	2027	2028	2029	2030
PID – ŽD	6 449,90 tis. vkm	6 449,90 tis. vkm	6 449,90 tis. vkm	6 487,90 tis. vkm	7 392,81 tis. vkm
Objednávka IIMP v pásnu O,B (území HMP)	6 370,90 tis. vkm	6 370,90 tis. vkm	6 370,90 tis. vkm	6 414,90 tis. vkm	7 319,81 tis. vkm
Objednávka HMP ve vnějších pásmech (na základě Mezikrajské smlouvy)	73,00 tis. vkm	73,00 tis. vkm	73,00 tis. vkm	73,00 tis. vkm	73,00 tis. vkm

Kompensace provozu železniční dopravy v objednávce hl. m. Prahy – v cenách roku 2026

Kompensace PID – ŽD	2026	2027	2028	2029	2030
Kompensace celkem	2 440 640,3 tis. Kč	2 440 640,3 tis. Kč	2 440 640,3 tis. Kč	2 522 913,8 tis. Kč	3 840 640,3 tis. Kč
<i>V tom předpokládaná státní dotace dle smlouvy státu a krajů</i>	<i>377 586,1 tis. Kč</i>	<i>377 586,1 tis. Kč</i>	<i>377 586,1 tis. Kč</i>	<i>377 586,1 tis. Kč</i>	<i>377 586,1 tis. Kč</i>
Objednávka HMP v pásnu O,B (území IIMP) včetně státní dotace	2 428 356,2 tis. Kč	2 428 356,2 tis. Kč	2 428 356,2 tis. Kč	2 510 629,7 tis. Kč	3 828 356,2 tis. Kč
Objednávka IIMP ve vnějších pásmech (na základě Mezikrajské smlouvy)	12 284,1 tis. Kč	12 284,1 tis. Kč	12 284,1 tis. Kč	12 284,1 tis. Kč	12 284,1 tis. Kč

4.5 Přívozy

Provoz přívozů je uveden v plném rozsahu provozovaných přívozů. Od roku 2026 po otevření Dvoreckého mostu již nebude v provozu přívoz P3. V letech 2026–2030 bude zajištěn trvalý celoroční provoz přívozů P1 a P2 na severu Prahy a sezonní provoz přívozů P4, P5, P6 na jihu Prahy ve shodném rozsahu jako v roce 2026.

Provoz přívozu P5 může ovlivnit postup Správy železnic v problematice stavu / obnovy / výměny výtoňského železničního mostu, kdy by v případě přerušení spojení pro chodce po pěších lávkách železničního mostu bylo nutné zajistit náhradní lodní dopravu (obdobně jako v roce 2018) a to včetně posílení kapacity dalším plavidlem či využitím kapacitnějších plavidel.

Výkony přívozů na území hl. m. Prahy

Přívozy PID	2026	2027	2028	2029	2030
Výkony	27,93 tis. plaveb. km	27,93 tis. plaveb. km	27,93 tis. plaveb. km	27,93 tis. plaveb. km	27,93 tis. plaveb. km

Kompensace provozu přívozů na území hl. m. Prahy – kompensace v cenách roku 2026

Přívozy PID	2026	2027	2028	2029	2030
Kompensace Přívozy PID	19 348,6 tis. Kč	19 348,6 tis. Kč	19 348,6 tis. Kč	19 348,6 tis. Kč	19 348,6 tis. Kč

4.6 Souhrn plánovaných výkonů a kompenzací v objednávce hl. m. Prahy do roku 2030 v cenách roku 2026

Výkony PID	2026	2027	2028	2029	2030
DPP	184 851 tis. vozkm	185 016 tis. vozkm	190 011 tis. vozkm	192 517 tis. vozkm	198 520 tis. vozkm
PID – BUS	27 494 tis. linkm	27 494 tis. linkm	27 494 tis. linkm	27 494 tis. linkm	27 494 tis. linkm
PID – ŽD	6 449,90 tis. vřkm	6 449,90 tis. vřkm	6 449,90 tis. vřkm	6 407,90 tis. vřkm	7 392,81 tis. vřkm
PID – přivozy	27,93 tis. plaveb km	27,93 tis. plaveb km	27,93 tis. plaveb km	27,93 tis. plaveb km	27,93 tis. plaveb km
Celkem	218 823 tis. km	218 988 tis. km	223 983 tis. km	226 627 tis. km	233 435 tis. km

Kompenzace PID v cenách roku 2026	2026	2027	2028	2029	2030
DPP	21 242 002,1 tis. Kč	21 744 729,7 tis. Kč	22 304 965,6 tis. Kč	23 483 711,5 tis. Kč	24 333 154,8 tis. Kč
PID – BUS	1 283 217,0 tis. Kč	1 283 217,0 tis. Kč	1 283 217,0 tis. Kč	1 283 217,0 tis. Kč	1 283 217,0 tis. Kč
PID – ŽD	2 440 640,3 tis. Kč	2 440 640,3 tis. Kč	2 440 640,3 tis. Kč	2 522 913,8 tis. Kč	3 840 640,3 tis. Kč
PID – přivozy	19 348,0 tis. Kč	19 348,0 tis. Kč	19 348,0 tis. Kč	19 348,0 tis. Kč	19 348,0 tis. Kč
Celkem	24 985 208,0 tis. Kč	25 487 935,6 tis. Kč	26 048 171,5 tis. Kč	27 309 190,9 tis. Kč	29 476 360,7 tis. Kč



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, smlouvy malého rozsahu s autobusovými dopravci, smlouvy s železničními dopravci a také smlouvy na zajištění veřejných služeb v provozu přívozů. Další smlouvy o veřejných službách jsou uzavřeny na základě soutěžních procedur dle zákona č. 194/2010 Sb. a č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek. Vysoutěžené smlouvy pokrývají veřejné služby v přepravě cestujících v městské autobusové dopravě, ve veřejné linkové dopravě (pražská část příměstských linek) a jedna smlouva je o veřejných službách v drážní osobní dopravě.

Jedná se o tyto smlouvy:

- 1) **Smlouva s vnitřním provozovatelem Dopravním podnikem hl. m. Prahy, akciová společnost, SMLOUVA O VEŘEJNÝCH SLUŽBÁCH V PŘEPRAVĚ CESTUJÍCÍCH NA OBDOBÍ OD 1. 1. 2025 DO 30. 6. 2047**

Název smlouvy	ID smlouvy z registru smluv	Dopravce	Identifikační číslo dopravce	Doba trvání smluvního závazku od	Doba trvání smluvního závazku do
Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících na období od 1. 1. 2025 do 30. 6. 2047	29555548	Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost	00005886	01.01.2025	30.06.2047

- 2) **Smlouvy s o veřejných službách s dopravci uzavřené přímým zadáním dle zákona č. 194/1994 Sb.**

a) veřejná autobusová městská doprava

Název smlouvy	ID smlouvy z registru smluv	Dopravce	Identifikační číslo dopravce	Doba trvání smluvního závazku od	Doba trvání smluvního závazku do
Smlouva o veřejných službách ve veřejné linkové dopravě v systému Pražské integrované dopravy na období 1. 1. 2022 až do 30. 4. 2031 (linky PID č. 103 a 914) (HMP) uzavřená podle zákona č. 194/2010 Sb.	17601527	ČSAD Střední Čechy, a.s.	27616347	01.01.2022	30.04.2031
Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní autobusové dopravě v systému PID (linka PID č. 238) pro období let 2024 až 2034 od 1. 12. 2024 do 30. 11. 2034	29145876	Vega Tours s.r.o.	62917072	01.12.2024	30.11.2034

b) veřejná linková doprava

Název smlouvy	ID smlouvy z registru smluv	Dopravce	Identifikační číslo dopravce	Doba trvání smluvního závazku od	Doba trvání smluvního závazku do
Smlouva o závazku veřejné služby ve veřejné linkové dopravě v systému Pražské integrované dopravy	17380111	ČSAD Liberec a.s.	25045504	12.12.2021	prosinec 2029
Smlouva o závazku veřejné služby ve veřejné linkové dopravě v systému Pražské integrované dopravy	17380099	BusLine LK s.r.o.	5666384	12.12.2021	březen 2029
Smlouva o závazku veřejné služby ve veřejné linkové dopravě v systému Pražské integrované dopravy	19118151	KAD BUS spol. s r.o.	9656448	01.06.2022	březen 2029

Název smlouvy	ID smlouvy z registru smluv	Dopravce	Identifikační číslo dopravce	Doba trvání smluvního závazku od	Doba trvání smluvního závazku do
Smlouva o závazku veřejné služby ve veřejné linkové dopravě v systému Pražské integrované dopravy	25172847	UMBRIATA CITY LINES s.r.o., UMBRIATA Coach & Buses s.r.o.	9057846	01.01.2024	30.11.2032
Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní autobusové dopravě v systému PID (linka PID č. 375 (s opcí na provoz parciálních trolejbusů (nebo jiných ekologicky čistých vozidel)) pro období let 2024 až 2034 od 1. 12. 2024 do 30. 11. 2034)	23448887	AD STŘEDNÍ ČECHY s.r.o.	9707212	01.12.2024	30.11.2034
Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní autobusové dopravě v systému PID (linka PID č. 377 (s opcí na provoz parciálních trolejbusů (nebo jiných ekologicky čistých vozidel)) pro období let 2024 až 2034 od 1. 12. 2024 do 30. 11. 2034)	23450243	AD STŘEDNÍ ČECHY s.r.o.	9707212	01.12.2024	30.11.2034
Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní autobusové dopravě v systému PID [oblast P51 – vybrané linky PID na území HMP a Sčk] pro období let 2024 až 2034 (od 1. 12. 2024 do 30. 11. 2034)]	29255676	Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost	00005886	01.12.2024	30.11.2034
Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní autobusové dopravě v systému PID (linky PID č. 330, 399 a 414 pro období let 2024 až 2034 od 1. 12. 2024 do 30. 11. 2034)	27528288	AUTODOPRAVA LAMER s.r.o.	27651029	01.12.2024	30.11.2034
Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní autobusové dopravě v systému PID (linka PID č. 370) pro období let 2024 až 2034 od 1. 12. 2024 do 30. 11. 2034	28202900	EKOSERVIS TRANSSPEED, a.s.	474011	01.12.2024	30.11.2034
Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní autobusové dopravě v systému PID (linky PID č. 405, 700 a 720 pro období let 2024 až 2034 od 1. 12. 2024 do 30. 11. 2034)	28409728	KAD BUS spol. s r.o.	9656448	01.12.2024	30.11.2034
Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní autobusové dopravě v systému PID (linky PID č. 330 a 399 pro období let 2024 až 2034 od 1. 12. 2024 do 30. 11. 2034)	27052220	POHIL Kladno spol.s r.o.	47534702	01.12.2024	30.11.2034

3) Smlouvy s o veřejných službách s dopravci uzavřené přímým zadáním dle zákona č. 194/1994 Sb. veřejná drážní osobní doprava

Název smlouvy	ID smlouvy z registru smluv	Dopravce	Identifikační číslo dopravce	Doba trvání smluvního závazku od	Doba trvání smluvního závazku do
Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících k zajištění dopravní obslužnosti Hl. m. Prahy veřejnou drážní osobní dopravou	10379800	České dráhy, a.s.	70994226	01.01.2020	prosinec 2029

Název smlouvy	ID smlouvy z registru smluv	Dopravce	Identifikační číslo dopravce	Doba trvání smluvního závazku od	Doba trvání smluvního závazku do
Smlouva o veřejných službách ve veřejné drážní osobní dopravě na období od 1. 1. 2025 do 31. 12. 2034 s výhradou dřívějšího ukončení (veřejné služby „Pražský motoráček“)	29557116	KŽC Doprava s.r.o.	27423069	01.01.2025	31.12.2034
Smlouva o veřejných službách ve veřejné drážní osobní dopravě a o úhradě prokazatelné ztráty Dopravce (Kokořínský rychlík, Podtrosecký rychlík, Posázavský motoráček, Pošumavský rychlík, Rakovnický rychlík – všechny vlaky jen část výkonů na území Hl. m. Prahy) na období 30. 3. 2018 do 31. 12. 2027	4/80/60	KŽC Doprava s.r.o.	2/423069	30.03.2018	31.12.2027
Smlouva o veřejných službách ve veřejné drážní osobní dopravě a o úhradě prokazatelné ztráty Dopravce (rozšíření závazku veřejné služby na trati 070 v úseku Praha-Masarykovo nádraží – Praha-Čakovice – linky S 34 na období 1. 1. 2019 do 31. 12. 2028)	3416508	KŽC Doprava s.r.o.	2/423069	01.01.2019	31.12.2028

4) Smlouvy s o veřejných službách s dopravci – provozovateli přívozů uzavřené přímým zadáním dle zákona č. 194/1994 Sb. – přívozy

Název smlouvy	ID smlouvy z registru smluv	Dopravce	Identifikační číslo dopravce	Doba trvání smluvního závazku od	Doba trvání smluvního závazku do
Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní dopravě v systému Pražské integrované dopravy (přívoz P7) pro období 2016 - 2025	1438094	Pražská paroplavební společnost, a.s.	45316571	25.03.2016	31.12.2025
Smlouva o veřejných službách ve veřejné dopravě plavidly v systému Pražské integrované dopravy na období 1. 1. 2025 až 31. 12. 2034 (I IMP- přívozy)	29578236	Pražské Benátky s.r.o.	25759051	01.01.2025	31.12.2034

5) Smlouvy s železničními dopravci uzavřené na základě nabídkového/zadávacího řízení – veřejná drážní osobní doprava

Název smlouvy	ID smlouvy z registru smluv	Dopravce	Identifikační číslo dopravce	Doba trvání smluvního závazku od	Doba trvání smluvního závazku do
Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících k zajištění dopravní obslužnosti hl. m. Prahy veřejnou drážní osobní dopravou na linkách S49 a S61	17623450	RegioJet a.s.	28333187	15.12.2024	prosinec 2030

6) Smlouvy s autobusovými dopravci uzavřené na základě nabídkového/zadávacího řízení
a) veřejná autobusová městská doprava

Název smlouvy	ID smlouvy z registru smluv	Dopravce	Identifikační číslo dopravce	Doba trvání smluvního závazku od	Doba trvání smluvního závazku do
Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní dopravě v systému Pražské integrované dopravy (svazek č. 1, linky PID č. 153, 194, 242 a 243 - území hl. m. Prahy) od 1. 4. 2021 do 31. 3. 2031	12746220	ABOUT ME s.r.o.	29006007	01.04.2021	31.03.2031
Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní dopravě v systému Pražské integrované dopravy (svazek č. 9, linka PID č. 164 - území hl. m. Prahy) pro období let 2021 až 2031 od 1. 4. 2021 do 31. 3. 2031	12747236	ABOUT ME s.r.o.	29006007	01.04.2021	31.03.2031
Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní dopravě v systému Pražské integrované dopravy (svazek č. 10, linky PID č. 117 a 203 - území hl. m. Prahy) pro období let 2021 až 2031 od 1. 5. 2021 do 30. 4. 2031	13183064	ABOUT ME s.r.o.	29006007	01.05.2021	30.04.2031
Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní dopravě v systému Pražské integrované dopravy (svazek č. 2, linky PID č. 204, 224, 228 a 253 - území hl. m. Prahy) pro období let 2021 až 2031 od 1. 4. 2021 do 31. 3. 2031	12746504	ARRIVA CITY s.r.o.	26730448	01.04.2021	31.03.2031
Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní dopravě v systému Pražské integrované dopravy (svazek č. 3, linky PID č. 146 a 155 - území hl. m. Prahy) pro období let 2021 až 2031 od 1. 4. 2021 do 31. 3. 2031	12746920	ARRIVA CITY s.r.o.	26730448	01.04.2021	31.03.2031
Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní dopravě v systému Pražské integrované dopravy (svazek č. 8, linky PID č. 220 a 223 - území hl. m. Prahy) pro období let 2021 až 2031 od 1. 4. 2021 do 31. 3. 2031	12747036	ARRIVA CITY s.r.o.	26730448	01.04.2021	31.03.2031
Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní dopravě v systému Pražské integrované dopravy (svazek č. 11, linky PID č. 163, 208, 209, 211 a 264 - území hl. m. Prahy) pro období let 2021 až 2031 od 1. 4. 2021 do 31. 3. 2031	12747684	ARRIVA CITY s.r.o.	26730448	01.04.2021	31.03.2031
Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní dopravě v systému Pražské integrované dopravy (svazek č. 7, linky PID č. 115, 226, 227, 270 a 903 - území hl. m. Prahy) pro období let 2021 až 2031 od 1. 5. 2021 do 30. 4. 2031	13183048	ČSAD POIKOST, spol. s r.o.	46351973	01.05.2021	30.04.2031
Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní dopravě v systému Pražské integrované dopravy (svazek č. 6, linky PID č. 210, 212, 221, 222 a 240 - území hl. m. Prahy) pro období let 2021 až 2031 od 1. 5. 2021 do 30. 4. 2031	13183032	STENBUS s.r.o.	26436540	01.05.2021	30.04.2031
Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní dopravě v systému Pražské integrované dopravy (svazek č. 4, linky PID č. 166 a 186 - území hl. m. Prahy) pro období let 2021 až 2031 od 1. 5. 2021 do 30. 4. 2031	13183001	ČSAD Střední Čechy, a.s.	27616347	01.05.2021	30.04.2031
Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní dopravě v systému Pražské integrované dopravy (svazek č. 5, linky PID č. 110, 171 a 257 - území hl. m. Prahy) pro období let 2021 až 2031 od 1. 5. 2021 do 30. 4. 2031	13183020	ČSAD Střední Čechy, a.s.	27616347	01.05.2021	30.04.2031

b) veřejné linková autobusová doprava

Název smlouvy	ID smlouvy z registru smluv	Dopravce	Identifikační číslo dopravce	Doba trvání smluvního závazku od	Doba trvání smluvního závazku do
Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní autobusové dopravě v systému PID (oblast H3 - Ilšovsko - území hl. m. Prahy) pro období let 2024 až 2034 (od 1. 12. 2024 do 30. 11. 2034)	21858695	Arriva City s.r.o.	26700448	01.12.2024	30.11.2034
Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní autobusové dopravě v systému PID (oblast C5 - Kostecko - území hl. m. Prahy) pro období let 2024 až 2034 (od 1. 12. 2024 do 30. 11. 2034)	23859347	Arriva City s.r.o.	26730448	01.12.2024	30.11.2034
Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní autobusové dopravě v systému PID (oblast C4 - Čáslavsko - území hl. m. Prahy) pro období let 2024 až 2034 (od 1. 12. 2024 do 30. 11. 2034)	23777895	ARRIVA autobusy a.s.	25945408	01.12.2024	30.11.2034
Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní autobusové dopravě v systému PID (oblast C6 - Mladoboleslavsko - území hl. m. Prahy) pro období let 2024 až 2034 (od 1. 12. 2024 do 30. 11. 2034)	23763407	ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s.r.o.	25620886	01.12.2024	30.11.2034
Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní autobusové dopravě v systému PID (oblast D1 - Příbramsko - území hl. m. Prahy) pro období let 2024 až 2034 (od 1. 12. 2024 do 30. 11. 2034)	21763119	ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s.r.o.	25620886	01.12.2024	30.11.2034
Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní autobusové dopravě v systému PID (oblast C3 - Berounsko - území hl. m. Prahy) pro období let 2024 až 2034 (od 1. 12. 2024 do 30. 11. 2034)	23859319	ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s.r.o.	25620886	01.12.2024	30.11.2034
Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní autobusové dopravě v systému PID (oblast M1 - Mněšecsko - území hl. m. Prahy) pro období let 2024 až 2034 (od 1. 12. 2024 do 30. 11. 2034)	23172595	ČSAD Benešov s.r.o.	60193441	01.12.2024	30.11.2034
Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní autobusové dopravě v systému PID (oblast B4 - Voticko - území hl. m. Prahy) pro období let 2024 až 2034 (od 1. 12. 2024 do 30. 11. 2034)	23764963	ČSAD Benešov s.r.o.	60193441	01.12.2024	30.11.2034
Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní autobusové dopravě v systému PID (oblast D3 - Vlašimsko - území hl. m. Prahy) pro období let 2024 až 2034 (od 1. 12. 2024 do 30. 11. 2034)	23762487	ČSAD Benešov s.r.o.	60193441	01.12.2024	30.11.2034
Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní autobusové dopravě v systému PID (oblast A1 - Kladensko - území hl. m. Prahy) pro období let 2024 až 2034 (od 1. 12. 2024 do 30. 11. 2034)	21212675	ČSAD MHD Kladno a.s.	27229131	01.12.2024	30.11.2034
Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní autobusové dopravě v systému PID (oblast A2 - Hostivicko - území hl. m. Prahy) pro období let 2024 až 2034 (od 1. 12. 2024 do 30. 11. 2034)	23216087	ČSAD MHD Kladno a.s.	27229131	01.12.2024	30.11.2034
Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní autobusové dopravě v systému PID (oblast B1 - Stochovsko - území hl. m. Prahy) pro období let 2024 až 2034 (od 1. 12. 2024 do 30. 11. 2034)	23862639	ČSAD MHD Kladno a.s.	27229131	01.12.2024	30.11.2034

Název smlouvy	ID smlouvy z registru smluv	Dopravce	Identifikační číslo dopravce	Doba trvání smluvního závazku od	Doba trvání smluvního závazku do
Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní autobusové dopravě v systému PID (oblast C1 - Horoměřicko - území hl. m. Prahy) pro období let 2024 až 2034 (od 1. 12. 2024 do 30. 11. 2034)	23862711	ČSAD MHD Kladno a.s.	27229131	01.12.2024	30.11.2034
Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní autobusové dopravě v systému PID (oblast D1 - Říčansko - území hl. m. Prahy) pro období let 2024 až 2034 (od 1. 12. 2024 do 30. 11. 2034)	23762183	ČSAD POIKOST, spol. s r.o.	46351973	01.12.2024	30.11.2034
Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní autobusové dopravě v systému PID (oblast C2 - Slánsko - území hl. m. Prahy) pro období let 2024 až 2034 (od 1. 12. 2024 do 30. 11. 2034)	23764095	ČSAD Slaný s.r.o.	60193425	01.12.2024	30.11.2034
Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní autobusové dopravě v systému PID (oblast A6 - Líbeznicko - území hl. m. Prahy) pro období let 2024 až 2034 (od 1. 12. 2024 do 30. 11. 2034)	23258607	ČSAD Střední Čechy, a.s.	27616347	01.12.2024	30.11.2034
Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní autobusové dopravě v systému PID (oblast B5 - Brandýsko - území hl. m. Prahy) pro období let 2024 až 2034 (od 1. 12. 2024 do 30. 11. 2034)	23777059	ČSAD Střední Čechy, a.s.	27616347	01.12.2024	30.11.2034
Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní autobusové dopravě v systému PID (oblast D5 - Zdibsko - území hl. m. Prahy) pro období let 2024 až 2034 (od 1. 12. 2024 do 30. 11. 2034)	23777187	ČSAD Střední Čechy, a.s.	27616347	01.12.2024	30.11.2034
Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní autobusové dopravě v systému PID (oblast D6 - Úvalsko - území hl. m. Prahy) pro období let 2024 až 2034 (od 1. 12. 2024 do 30. 11. 2034)	24495699	ČSAD Střední Čechy, a.s.	27616347	01.12.2024	30.11.2034
Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní autobusové dopravě v systému PID (oblast B2 - Štěchovicko - území hl. m. Prahy) pro období let 2024 až 2034 (od 1. 12. 2024 do 30. 11. 2034)	23785271	MARTIN UHER, spol. s r.o.	26739135	01.12.2024	30.11.2034
Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní autobusové dopravě v systému PID (oblast A5 - Mnichovohradištsko - území hl. m. Prahy) pro období let 2024 až 2034 (od 1. 12. 2024 do 30. 11. 2034)	23404859	Okresní autobusová doprava Kolin s.r.o.	25095251	01.12.2024	30.11.2034
Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní autobusové dopravě v systému PID (oblast A3 - Rakovnicko - území hl. m. Prahy) pro období let 2024 až 2034 (od 1. 12. 2024 do 30. 11. 2034)	23159343	Transdev Střední Čechy s.r.o.	5661692	01.12.2024	30.11.2034
Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní autobusové dopravě v systému PID (oblast D7 - Dolnobřežansko - území hl. m. Prahy) pro období let 2024 až 2034 (od 1. 12. 2024 do 30. 11. 2034)	23785607	UMBRELLA CITY LINES s.r.o., UMBRELLA Coach & Buses s.r.o.	9057846	01.12.2024	30.11.2034
Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní autobusové dopravě v systému PID (oblast D2 - Sedlčansko - území hl. m. Prahy) pro období let 2024 až 2034 (od 1. 12. 2024 do 30. 11. 2034)	23822395	ZDAR, a.s.	46965815	01.12.2024	30.11.2034

5.2 Výhled do budoucna v oblasti smluvního zajištění dopravních výkonů

5.2.1 Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost – přímá zadání vnitřnímu provozovateli

a) MHD

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. Smlouva s DPP byla uzavřena po schválení Zastupitelstvem hl. m. Prahy č.19/26 ze dne 12.12.2024. Výhled do budoucna a naplňování cílů hl. m. Prahy je detailně rozpracováno ve Smlouvě o veřejných službách v přepravě cestujících na období od 1. 1. 2025 do 30. 6. 2047 (dále jen Smlouva MHD).

Smlouva MHD je navázána systémově na tyto koncepční dokumenty objednatele a DPP:

- a) Rozvoj linek PID v Praze je platný dokument schválený hl. M. Prahou, jež předpokládá vývoj linkového vedení PID na území hl. m. Prahy v následujících letech;
- c) Klimatický plán je dokument schválený usnesením ZHMP č. 27/30 ze dne 27. 5. 2021;
- d) Koncepce využití alternativních paliv v podmínkách autobusové dopravy Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciová společnost je dokument schválený usnesením Rady hl. m. Prahy č. 631 ze dne 6. 4. 2020;
- e) Plán udržitelné mobility Prahy a okolí je platný základní koncepční dokument HMP pro oblast dopravy a její infrastruktury;
- f) Business plán DPP do roku 2050 - plán sestavený na základě zpracování výhledu očekávaných investičních a provozních výdajů a analýzy oblastí s potenciálem zvyšování úrovně krytí nákladů tržbami. Tento dokument je neveřejný, v souladu s § 504 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, neboť obsahuje informace, které tvoří konkurenčně významné, určitelné, ocenitelné a v příslušných obchodních kruzích běžně nedostupné skutečnosti, které souvisejí se závodem a jejichž vlastníci zajišťuje ve svém zájmu odpovídajícím způsobem jejich utajení.

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících na období od 1. 1. 2025 do 30. 6. 2047 (dále jen Smlouva MHD) je uzavřena na dobu určitou na 22,5 roku. Ve smlouvě je stanovena kontrola a průběžné vyhodnocování postupu realizace významných investic Dopravce ve smyslu čl. 4 odst. 4 Nařízení 1370/2007 s tím, že finální potvrzení splnění podmínky celkové doby plnění dle pravidel v čl. 4 odst. 4 Nařízení 1370/2007 bude vyhodnoceno nejpozději do 31. 12. 2037. Kontrola plnění významných investic bude probíhat na základě Plánu významných investic uvedeného v příloze č. 3 Smlouvy MHD. Pokud by k naplnění významných investic nedošlo, budou mít smluvní strany ještě dva roky do ukončení této smlouvy na přípravu smlouvy návazné.

Základem je dopravní část, která je rozpracována zejména v článku 4 a přílohách 1, 1a a 1b Smlouvy MHD. V přílohách jsou uvedeny výkony, které bude HMP v jednotlivých letech objednávat podle subsystémů dopravy, na které je již dnes provoz DPP členěn – tj. metro, tramvaje a autobusy. V současné době jsou trolejbusy uvedeny z důvodů synergií v subsystému autobusy. Pokud s jejich rozvojem a stále širším plněním veřejných služeb v souladu s přijatým Klimatickým plánem dojde ke změně organizační struktury DPP, je vyhrazenou změnou subsystém trolejbusové dopravy vyčlenit samostatně. Stejně tak má objednatel právo již v současném stavu požadovat analytické vyčlenění těchto nákladů. Smlouva MHD obsahuje postupy změny objednávky a akceptaci souvisejících změn nákladů. Dopravní část logicky navazuje na předchozí smlouvu (ukončenou k 31.12. 2024 uplynutím doby platnosti), jenž precizuje nové a upravuje již překonané postupy. Výkony stanovené ve Smlouvě MHD v příloze 1 jsou shodné s koncepčními systémovými dokumenty, primárně s Business plánem DPP do roku 2050 a Rozvojem linek PID v Praze. Nově je také zapracován článek 5 Mimořádné překážky, který popisuje situace dříve řešené spíše ad hoc s ohledem na právní předpisy. Nový koncept mimořádností je již zapracován ve smlouvách s jinými dopravci, byl i předmětem soutěží a s mimořádnými překážkami pracují i smlouvy s železničními dopravci.

Dopravní část je základem pro sestavení ekonomických postupů. Tyto vycházejí z platné legislativy. Nově jsou ve smlouvě stanoveny výpočtové vzorce, které přispívají ke zvýšení transparentnosti výpočtů kompenzace, jak odhadu, tak i závěrečného vyúčtování. Základní ekonomické postupy – vyjednávání odhadu kompenzace, vyhrazené změny, vyhodnocování smlouvy a sdílených rizik, plateb a výkaznictví jsou upraveny v článcích 7 až 11 Smlouvy MHD.

V souladu s platnými právními předpisy bude ve smlouvě sestaven výchozí finanční model (dále jen „VFM“) a výchozí model provozních aktiv (dále jen „VMPA“). Oba tyto modely jsou sestaveny na celé období platnosti smlouvy, tj. na 22,5 roku. Jedná se o povinné přílohy sestavené dle postupů stanovených vyhláškou č. 296/2010 Sb., o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace (dále jen „Vyhláška 296“). Ve VFM a VMPA se promítají již schválené investice v orgánech Objednatel. Obě tyto přílohy jsou sestaveny v cenách roku 2025.

Pro další roky budou kumulovaně indexovány, respektive upravovány dle vyhrazených postupů ve smlouvě. Smlouva obsahuje také kalkulační vzorce v precizovaných nákladových položkách, tak aby byly detailněji rozčleněny pro indexační nástroje. Vyhláškou 296 členěné nákladové položky jsou smíšeného charakteru a obsahují jednak variabilní a jednak fixní část na jednom řádku. Kalkulační vzorec s jemnější strukturou nákladových položek umožní precizované použití stanovených indexů a transparentní vzhled do struktury nákladů. Postup sestavení odhadu kompenzace, včetně projednávání postupů je uveden v článku 7 Nové smlouvy MHD. Základní časový rámec přípravy odhadu kompenzace pro dopravce je v jednotlivých letech trvání smlouvy v souladu s termíny sestavení a projednávání rozpočtu HMP.

Plánované, dosud neschválené investice, které budou mít vliv na výši objednávky a kompenzace pro dopravce jsou zpracovány jako vyhrazené změny smlouvy a smluvní strany je budou využívat v souladu s postupy jejich aktivace. Ve Smlouvě MHD je zpracována Metodika stanovení míry přiměřeného zisku pro společnost DPP ve smyslu nařízení Evropského parlamentu a rady (ES) č. 1370/2007 (dál jen „Metodika“) poradenskou společností Deloitte Advisory s.r.o., kterou byla provedena ekonomická interpretace relevantních legislativních dokumentů, především Rámce k rozhodnutí Komise 2012/21/EU z 11. ledna 2012, z něhož vyplývá, že:

- míru zisku vyplývající z finančního plánu konkrétního projektu (podniku), jež odpovídá míře zisku u srovnatelných smluv (podniků) na trhu, lze považovat za přiměřenou;
- u nízkoroziskových typů projektů, jakým je poskytování služeb obecného hospodářského zájmu Dopravcem, nesmí míra přiměřeného zisku překročit úroveň swapové sazby navýšené o 1 %.

Metodika obsahuje vhodné vzorce včetně podrobného textového vysvětlení jeho aplikace pro stanovení přiměřeného zisku ve smyslu bodu 6 přílohy k Nařízení 1370/2007 při plnění smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících uzavřené s HMP podle Nařízení 1370/2007 a podle ZVS formou přímého zadání vnitřnímu provozovateli. Konkrétní vypočtené hodnoty budou vždy součástí přípravy rozpočtu hl. m. Prahy a objednatel rozhodne, kterou variantu do návrhu rozpočtu zahrne.

a) Příměstské linky objednané od vnitřního provozovatele

Vzhledem k tomu, že vnitřní provozovatel DPP tradičně obsluhuje příměstskými linkami i část území Středočeského kraje, zadalo hl. m. Praha tyto linky se souhlasem Středočeského kraje tomuto dopravci přímým zadáním uzavřením Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní autobusové dopravě v systému PID [oblast P51 – vybrané linky PID na území HMP a Sčk] pro období let 2024 až 2034 (od 1. 12. 2024 do 30. 11. 2034)]. Zajištění této objednávky mezi hl. m. Prahou a Středočeským krajem ve veřejnoprávní rovině je upraveno ve Smlouvě o spolupráci při vzájemném zajišťování dopravní obslužnosti veřejnou dopravou mezi Hlavním městem Prahou a Středočeským krajem a podmínkách úhrady finančního příspěvku na kompenzaci (dále jen Mezikrajská smlouva). Na základě mezikrajské smlouvy probíhá koordinace objednávky a úhrada záloh na kompenzaci od Středočeského kraje a následné vyhodnocování a finanční vyrovnání mezi oběma kraji. Smlouva standardně obsahuje provozní koncept včetně vyhrazených změn a shodné indexace nákladových položek, tak jako u ostatních autobusových dopravců, kteří plní smlouvy o veřejných službách vzešlých ze soutěží.

5.2.2 Městské a příměstské autobusové linky PID

Současné smlouvy na provoz městských i příměstských linek jsou převážně uzavřeny na základě soutěží, které probíhaly v letech 2019 (městské linky) a v letech 2022 a 2023 (příměstské linky). Některé smlouvy byly uzavřeny jako veřejné služby malého rozsahu dle zákona č. 194/2010 Sb. Na území hl. m. Prahy se jedná zejména o krátké dojezdy z regionu, zejména u linek, které objednáva ještě další kraj sousedící se Středočeským krajem (např. Ústecký kraj, Liberecký kraj) a smlouvy nepřekračují povolené limity pro veřejné služby malého rozsahu. Nebo se jedná o doplňkové výkony malého rozsahu, které zejména z hlediska budoucího vývoje (brzké ukončení provozu v dieselovém nebo CNG pohonu a nahrazení bezemisními vozidly nebo tramvajovým provozem) a nebylo vhodné zahrnovat je do soutěžních provozních konceptů, protože není dosud definitivně v orgánech objednatelů rozhodnuto o vybudování a vlastnictví infrastruktury, či o dalších klíčových koncepčních otázkách. 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, s nímž bude postupováno souladně.

Nejdůležitějším úkolem v období, na které se sestavuje tento plán, je přesoutěžení stávajících 11 svazků městských linek. V souladu s plněním environmentálních cílů zakotvených v právních předpisech a také v Klimatickém plánu hl. m. Prahy se připravuje soutěž již jako ekologicky čistý provoz, maximálně s využitím některých stávajících dieselových autobusů, které ještě nebudou plně odepsány a smlouvy předvídat jejich odkup jako záložní vozidla. V běhu jsou předběžné tržní konzultace jak s dopravci, kteří již mají s těmito provozy reálné zkušenosti, tak i s výrobci bezemisních vozidel. S vypsaním soutěží se po uplynutí prenotifikací v Úředním věstníku Evropské unie počítá v roce 2026, tak aby vítězové soutěží měli dostatečně dlouhé mobilizační období.

Smlouvy uzavřené přímým zadáním v období, pro které je tento plán sestaven, jsou malé provozní soubory, které nebudou mimo vyhrazené změny nijak upravovány.

5.2.3 Smluvní zajištění v železniční dopravě

V souvislosti s nutností dalšího rozvoje železniční dopravy, pro který je stěžejní zejména pořízení nových jednotek EMU400, bylo **prověřeno několik možností**, jak od prosince 2029 zajistit dopravní obslužnost na hlavních železničních tratích. Byla zkoumána řada variant, například včetně možnosti pořízení vozidel do vlastnictví hlavního města Prahy a Středočeského kraje, nicméně s ohledem na zjištěné skutečnosti byla **zvolena varianta zadávacího řízení na dopravce**. Zásadními faktory, pro které nelze realizovat jinou vhodnou variantu, je především nedostatek časového prostoru pro dokončení veškerých potřebných úkonů před vypršením stávajícího kontraktu a nemožnost zajištění většího objemu finančních prostředků formou úvěru z důvodu překročení hranice zadlužení hlavního města Prahy (tzv. „dluhová brzda“).

S ohledem na to, že se jedná jednoznačně o největší projekt obdobného charakteru v rámci České republiky, byla za tímto účelem ustanovena zvláštní **pracovní skupina složená ze zástupců IDSK a ROPID a dalších externích účastníků** (administrátoři veřejných zakázek, zástupci právních kanceláří, ale i odborníci na problematiku železničních kolejových vozidel, financování a dalších důležitých okruhů). **Úkolem této pracovní skupiny bylo a je zajistit co nejhladší průběh samotných zadávacích řízení**, ale i dalších procesů, které po jejich skončení budou následovat.

Zasmluvnění většiny výkonů na hlavních (elektrizovaných) tratích tedy bude realizováno několika zadávacími řízeními, jejichž předmětem bude výběr dopravce s vozidly, u nichž se předpokládá počátek plnění smlouvy v prosinci roku 2029.

Jak již bylo uvedeno výše, stěžejní bude nabídkové řízení pro zajištění **dostatečného počtu velkokapacitních dvousystémových elektrických jednotek (EMU400)** pro nově elektrizované tratě a tratě, u nichž je předpokládána konverze napájecí soustavy. Dále bude nasazením těchto jednotek akcentován demografický vývoj v rámci SČK a HMP, kde neustále dochází s ohledem na zvyšující se počty obyvatel k nárůstu mobility. Tyto jednotky by měly být provozovány na linkách S7 Beroun – Praha – Český Brod, S1 a R41 Praha – Poříčany – Kolín, dále na nově elektrizované trati Praha – Kladno-Ostrovec (včetně odbočky na Letiště Václava Havla Praha) a na novém spojení Praha – Lysá nad Labem – Mladá Boleslav (po dostavbě tzv. Všejské a Bezděčinské spojky).

V rámci platných smluv dopravce České dráhy uplatnil požadavek na povinný odkup 54 jednotek EMU310 (řada 471) a 22 jednotek EMU240 (řada 640.2). Pro tato vozidla bude nezbytné realizovat nabídkové řízení na jejich nového provozovatele. Smlouva s novým dopravcem by měla být platná po zbývající dobu ekonomické životnosti těchto jednotek, tj. do 12/2044. S ohledem na stáří prvních 16 jednotek řady 471 a jejich odlišnosti technického charakteru a absenci některých důležitých komponent (například WC s uzavřeným systémem) bude těchto 16 prvních jednotek 471 ke konci stávajícího kontraktu vyřazeno z provozu. U jednotek 640.2 je předpokládáno, že budou s ohledem na nižší kapacitu i nadále nasazovány na linku S4 Praha – Kralupy nad Vltavou – Ústí nad Labem a dále na linku spěšných vlaků R49 Praha – Benešov u Prahy – Tábor.

Výkony na neelektrizovaných tratích do 12/2029 budou zajištěny v rámci stávající smlouvy s Českými drahami stávajícími vozidly se zajištěním postupné obnovy. Na linkách S3 a R43 Praha – Všetaty – Mělník a S8/S88 Praha – Vrané nad Vltavou – Dobříš / Čerčany a S6 Praha – Nučice – Beroun je předpokládáno nasazení jednotek řady 847 RegioFox, na lince S65 Praha – Hostivice – Rudná u Prahy je předpokládáno nasazení motorových vozů 841.3. Na linkách ve směru Kladno je předpokládáno nasazení stávajících vozidel řady 854, která budou postupně vzhledem ke špatnému technickému stavu nahrazena jednotkami 814.2. Následně je předpokládáno zavedení NAD v návaznosti na zahájení nepřetržité výluky v souvislosti s modernizací trati v úseku Praha-Veleslavín – Praha-Ruzyně.

S ohledem na další modernizaci vozidlového parku, zajištění bezbariérové přístupnosti a v neposlední řadě v souvislosti se schválením Klimatického plánu hlavního města Prahy předpokládáme vypsání nabídkového řízení na dopravce, který bude zajišťovat dopravní obslužnost **bateriovými vozidly kategorie BEMU145** na linkách S3 a R43 Praha – Všetaty – Mělník a S8/S88 Praha – Vrané nad Vltavou – Čisovice / Čerčany. Vozidla řady 847 uvolněná po zahájení provozu bateriových jednotek (zahájení provozu se předpokládá v termínu 12/2029) budou využita na území Středočeského kraje.

Výhledově, v souvislosti s dokončením elektrizace dalších tratí nejen na území hlavního města Prahy, ale i Středočeského kraje, lze předpokládat vypsání dalšího nabídkového řízení na doplnění vozidel elektrické trakce.

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

- 1) **Provozní soubor EMU400** – jedná se o provozní soubor, jež bude zajišťován výhradně nově pořízenými vozidly typu EMU400. V současné době je vypsáno nabídkové řízení na dopravce, který bude zajišťovat provoz v termínu 12/2029 – 12/2059.
- 2) **Provozní soubor EMU240** – provozní soubor realizován stávajícími vozidly řady 640.2 a to na základě uplatnění možnosti dopravce odkupu těchto vozidel. Bude vypsáno nabídkové řízení na dopravce, který bude zajišťovat provoz v termínu 12/2029 – 12/2044.
- 3) **Provozní soubor 471** – provozní soubor realizován většinou stávajícími vozidly řady 471 a to na základě uplatnění možnosti dopravce odkupu těchto vozidel. Bude vypsáno nabídkové řízení na dopravce, který bude zajišťovat provoz v termínu 12/2029 – 12/2044.

- 4) **Provozní soubor vybraných neelektrizovaných tratí**, konkrétně 070 Praha – Mělník / Mladá Boleslav, 210 Praha – Vrané nad Vltavou – Čisovice / Čerčany – v tomto případě byla zvažována možnost vypsání nabídkového řízení na nového dopravce, který by zajišťoval provoz novými nebo zánovními vozidly nezávislé trakce. Nicméně na základě proběhlých PTK a po zohlednění dokumentu Ministerstva dopravy ČR „Koncepte rozvoje elektrické trakce v České republice“, který uvádí, že by mělo dojít ke zkrácení plánovaných termínů elektrizace některých tratí, došlo k přehodnocení dalšího postupu. V souvislosti s uvažovanou pouze parciální elektrizací tratě 210 a současně se zohledněním potřeby nahrazení stávajícího zastaralého vozidlového parku a zajištění bezemisního provozu na trati 070 ještě před dokončením elektrizace ve 30. letech bude vypsáno nabídkové řízení na dopravce, který bude na těchto tratích provozovat bateriové jednotky ekvivalentu BEMU145. Z trati 070 budou po dokončení její elektrizace tyto jednotky přesunuty na výkony ve Středočeském kraji.
- 5) **Provozní soubor tratí č. 173 Praha-Smíchov – Rudná u Prahy – Beroun** – na trať jsou aktuálně nasazovány nové jednotky řady 847, zároveň je ze strany Správy železnic sledována elektrizace trati, která by měla proběhnout mezi roky 2029–2032. Z titulu nasazení nových vozidel není třeba přistupovat k institutu otevírání trhu, zároveň jednotky 847 jsou vybaveny ETCS, čili s nimi lze překlepnout období mezi ukončením smlouvy se současným dopravcem, Českými drahami, a.s., a elektrizací tratě. S ohledem na nízký rozsah výkonů lze toto smluvní zajištění přímým zadáním. Po dokončení elektrizace tratě je předpokládáno vypsání nabídkového řízení na zajištění provozu elektrickými vozidly.

Zasmluvnění provozu na trati č. 122 Praha-Smíchov – Hostivice – Rudná u Prahy se bude odvíjet od konkrétního termínu realizace elektrizace trati, nicméně stejně jako u trati 173 je zde s ohledem na nízký rozsah výkonů předpokládáno využití institutu přímého zadání. Po dokončení elektrizace tratě je předpokládáno vypsání nabídkového řízení na zajištění provozu elektrickými vozidly.

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

V souvislosti s výčtem nabídkových řízení je třeba dále uvést problematiku linky S34. Dle smlouvy, která je aktuálně uzavřena s dopravcem linky, společností KŽC Doprava, s.r.o., bude tento dopravce zajišťovat provoz linky do konce roku 2027. V souvislosti s nutností zajištění provozu vozidel řady 813.2 na této lince bude vypsáno nabídkové řízení na zajištění dopravce, který bude zajišťovat provozování linky těmito vozidly, a to až do ukončení životnosti těchto vozidel v roce 2038.

Problematika vlaků rekreační dopravy bude předmětem dalších jednání se zahrnutím Středočeského kraje.

S problematikou obnovy vozidlového parku jsou velice úzce spojena infrastrukturní opatření zahrnující **zavádění zabezpečovacího systému ETCS, konverzi trakční napájecí soustavy na elektrizovaných tratích** (ze stávajících 3 kV DC na 25 kV 50 Hz AC) nebo samotnou elektrizaci jednotlivých tratí. V této souvislosti je třeba uvést, že pro sestavení harmonogramu nabídkových řízení je třeba znát reálný harmonogram implementace ETCS, termíny elektrizace jednotlivých tratí a harmonogram konverze napájecí soustavy. K některým z těchto problematických okruhů již byl vydán příslušnými institucemi výhled, kterým se bude investiční činnost v těchto oblastech ubírat, nicméně dle dostupných zdrojů se alespoň v některých případech jedná o termíny velice ambiciózní až nereálné, což výrazně komplikuje sestavení reálného harmonogramu obnovy vozidlového parku, nehledě na finanční dopady, které s sebou aplikace výše uvedených technologií nese. Tyto podklady od Ministerstva dopravy a Správy železnic jsou však naprosto zásadní pro kvalifikované rozhodnutí o koncepci obnovy vozidlového parku v následujících letech. S ohledem na výše uvedené skutečnosti je proto nutné důsledně apelovat na Ministerstvo dopravy ČR a Správu železnic, aby byly ve spolupráci s objednateli železniční dopravy a dopravci stanoveny jednoznačné a především reálné termíny dokončení jednotlivých staveb (ať už se jedná o modernizační činnost či výstavbu nových tratí, elektrizaci, implementaci ETCS nebo konverzi napájecí soustavy), aby mohly být tyto skutečnosti propány do jednotlivých nabídkových řízení. Bez znalosti těchto údajů může v konečném důsledku dojít k neefektivnímu využití či vybavení vozidel, provozování vozidel v nezávislé trakci na elektrizovaných tratích nebo v nejhorším případě i k zastavení provozování drážní dopravy (a její nahrazení dopravou autobusovou) v případech, kdy smluvně zajištěný dopravce nebude mít k dispozici adekvátně vybavené vozidlo. Toto se týká především vozidel, která by měla být ve velké míře vybavena relativně krátce před skončením smlouvy se současným dopravcem nebo situace, kdy dopravce s ohledem na aktuální stav železničního průmyslu v České republice není schopen zajistit smluvního dodavatele pro instalaci mobilní jednotky ETCS.

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 finančně velice náročná, a tak se jeví pravděpodobné, že efektivnějším řešením může být preference nákupu nových vozidel (z výroby vybavených také ETCS) a plné odstavení dosud neodepsaných vozidel řady 471 z provozu. Proto by bylo z pohledu veřejných financí nejvhodnější nastavení harmonogramu konverze tak, aby reflektovala životnost těchto jednotek. Toto rozhodnutí o harmonogramu konverze napájecí soustavy však přísluší státu, který je současně (přes České dráhy, a. s.) majitelem vozidel řady 471.

Lze konstatovat, že projekty zajišťující technologický pokrok na železnici (implementace ETCS a konverze trakční napájecí soustavy) mohou být z pohledu dalšího rozvoje železniční dopravy v PID poměrně velkým rizikem, a to především ve vazbě na finanční prostředky, kapacity výrobců železničního průmyslu a kapacitu dílčích úseků železniční infrastruktury především v uzlu Praha. S ohledem na jejich technické a v případě ETCS i bezpečnostní přínosy hl. m. Praha v žádném případě realizaci těchto záměrů 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, zejména na území hlavního města Prahy 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 (aktuálně se týká především tratí č. 171 Praha – Beroun, kde probíhají nebo budou probíhat rozsáhlé modernizační akce v gesci Správy železnic, v dalších letech lze předpokládat rozsáhlé výlukové práce na tratích č. 120a 171).

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 **zapojení vlaků dálkové dopravy do PID**. Tyto vlaky tvoří část tzv. rychlého segmentu železniční dopravy. Integrovány jsou dálkové vlaky železničních dopravců objednávaných objednatelem dálkové dopravy v oblasti zahrnuté do PID (České dráhy, a. s.; Arriva vlaky s. r. o.; RegioJet a. s.).



6. Maximální tarify pro cestující

6.1 Aktuální situace v oblasti tarifu veřejné dopravy v PID

Integrovaný tarif má umožnit cestujícím 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 souběhu a tím umožňuje efektivnější financování objednávaných veřejných služeb.

V souvislosti s budováním společného IDS na území Prahy a Středočeského kraje je klíčovým úkolem příprava jednotného tarifu včetně přepravních podmínek, které budou vyhovovat jak potřebám hlavního města Prahy, tak Středočeského kraje. 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 včetně naplňování environmentálních cílů lze očekávat výrazně vyšší náklady nejen v souvislosti s vývojem inflace, nárůstu nákladů plynoucích z indexací na základě produktových koeficientů, růstu personálních nákladů a zvýšených nákladů na ekologičtější druhy dopravy bez zvýšení cen jízdného, nebude možné tohoto cíle dosáhnout.

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). 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.

Nově se připravuje společná koncepce odbavení v obou krajích, připravovaná ve vazbě na rozvoj technologií a rozšiřování samoobslužných konceptů odbavení. Zatím byla zahájena společná jednání k této problematice.

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 tři tarifní pásma – pásmo P, liniové pásmo 0, jehož součástí je příhraniční pásmo B. Obě pásma 0 a B se pro jednotlivé a krátkodobé časové jízdné započítávají samostatně (tj. dvě tarifní pásma) a pro předplatné jako jedno pásmo.

Všechny linky metra, tramvajové linky, linky městských autobusů a městské linky nekolejové elektrické trakce (trolejbusy, elektrobusy), 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-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 nepodléhá cenové regulaci (od roku 2016).

6.3 Možné změny Tarifu PID v letech 2026 až 2030 včetně změnových záměrů

V roce 2025 byly přijaty změny Tarifu PID (Středočeský kraj – usnesení č. 028-19/2025/RK ze dne 22.5.2025 a Praha – usnesení RHMP č. 1838 ze dne 18.8.2025), které přinesly zásadní změnu diferenciací cen jízdného podle distribučních kanálů, s výraznou cenovou preferencí pro elektronické jízdné. Ve Středočeském kraji byla tato změna aplikována jak pro jízdní doklady pro jednotlivou jízdu, tak i jízdní doklady předplatní. Praha v tomto kroku ponechala předplatné na stávající úrovni a k cenové diferenciaci přistoupila pouze pro jízdní doklady pro jednotlivou jízdu a krátkodobé předplatní jízdenky. Nové ceníky jsou platné od 1.1.2026.

V jednotlivém jízdném na základě iniciativy Středočeského kraje - zdražení jízdného PID na jeho území o cca 20 % (jízdenky z aplikací) a 30 % (běžné jízdenky, tj. prodej u řidičů, a ostatní prodejní kanály papírových jízdenek), se v roce **2026 upravují cenové řady jízdenek pro jednotlivá pásma i v Praze**. Je to z důvodu provázanosti tarifů v Praze a Středočeském kraji. Zdražení dnešních jízdenek pro jednotlivou jízdu na území HMP je vyhlášeno od 1. 1. 2026 a činí:

- z 30 Kč (platnost 30 minut) na 39 Kč (běžné jízdenky) a 36 Kč (jízdenky v aplikaci)
- ze 40 Kč (platnost 90 minut) na 50 Kč (běžné jízdenky) a 46 Kč (jízdenky v aplikaci).

Obdobným způsobem jsou diferenciovány ceny jízdného u krátkodobých předplatních jízdenek. Aktuální ceníky jsou uvedeny na <https://pid.cz/ke-stazeni/zneni-tarifu-pid-a-spp/>. V roce 2022 byl realizován capping na cenu jednodenní

jízdenky z jízdenek pro jednotlivou jízdu v elektronické podobě (v aplikaci PID Lítačka) a bude aplikován i od 1.1.2026.

Středočeský kraj současně schválil pravidelný valorizační mechanismus ve dvouletých cyklech, navázaný na podíl inflace (50 % CPI), stanovené pevné procento růstu ceny (+10 % k původní ceně) a podíl růstu nákladů na veřejné služby (50 % změny). Žádný valorizační mechanismus Praha dosud nepřijala a ani zatím není připravován. V případě jeho aktivace ve Středočeském kraji bude nezbytné se s těmito kroky partnerského kraje ve společném IDS vypořádat ad hoc. Vhodným řešením by byl společný indexační mechanismus se shodnými časovými kroky indexace ceniků jízdného, protože ten, který přijal Středočeský kraj, nebude v prostředí dvou veřejných entit z důvodu rozdílného nárůstu nákladů fungovat. Proto otázka valorizačních mechanismů bude zahrnuta do řešených témat spojených s novou koncepcí odbavování, společně s touto koncepcí schválena a následně aplikována ve společných a souladných krocích.

V souvislosti s tím, že není k dispozici průřezová shoda na úpravě cen nepřenositelného předplatního jízdného na území HMP, přesto jsou pro účely tohoto dokumentu zmíněny možnosti úpravy tarifu předplatních jízdních dokladů, rozsahu přiznaných slev u některých věkových kategorií a zjednodušení prokazování nároku na ně. Dílčí změny prokazování slev a jejich sjednocení napříč subsystémy dopravy primárně na území Prahy byly přijaty již usnesením RHMP č. 1838 ze dne 18.8.2025 a budou postupně implementovány tak, jak bude realizována jejich technická připravenost.

Možnosti úpravy slevových kategorií

Vzhledem k tomu, že pro území Prahy od roku 2016 již není v cenovém výměru cena jízdného pro MHD regulována ani usměrňována, je rozsah poskytovaných slev plně v kompetenci samosprávných orgánů. Z tohoto důvodu také Praha nedosáhne na dotaci slev jízdného ze státního rozpočtu, tak jak je dotována krajská doprava.

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 %) a odbourání slevy (současně cca 50 %) pro seniory od 60 do 65 let s ohledem na jejich pokračující ekonomické aktivity a postupné prodlužování 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**. Sleva 40 % bude do věku 26 let poskytována všem bez ohledu na status studenta (tedy na základě doložení věku). 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).

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 nepřenositelných předplatních jízdenek bude nutné ve výhledu přikročit ke zvýšení jízdného, zejména úpravu nesystémové ceny roční jízdenky, která ekonomicky celý systém předplatného rozkolísává a při 6,5násobku ceny měsíční jízdenky zcela umrtvuje jakoukoli možnost úpravy ceny v dalších časových mutacích. Dokud budou přetrvávat kromě měsíčních a čtvrtletních i roční kupóny, je analytickým cílem sblížit proporce mezi výší cen předplatních 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 Možné způsoby valorizace, nový projekt koncepce odbavování v PID

6.4.1 Valorizace příjmů Pražské integrované dopravy

Vliv na růst nákladů PID v dalších letech bude mít kromě kumulované inflace, vlivu personálních nákladů a produktových koeficientů (ceny PHM a elektrické energie) i růst provozních nákladů nově dokončených projektů kolejové infrastruktury a přechod až 60 % autobusové dopravy na bezemisní provoz (elektrizace včetně infrastruktury). I bez rozvoje infrastruktury, bez pořízování 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 cca o 1,0 miliardu Kč ročně, a to jen v provozní části kompenzací. 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 minimálně 35 mld. Kč, a to ještě v roce 2028 bude s vysokou mírou pravděpodobnosti ke kompenzaci připočítávána DPH (novela zákona č. 235/2004 Sb. o dani z přidané hodnoty). Pokrytí 25 % těchto nákladů příjmy z jízdného znamená v tuto dobu vybrat cca 8,75 miliardy Kč (bez DPH) na tržbách ročně, což je téměř dvojnásobek současných tarifních výnosů.

Kromě toho situaci komplikuje i válka na Ukrajině a další hrozby. Valorizace příjmů PID dlouhodobě v Praze stagnuje a roste jen velmi pomalu na základě dílčích kroků iniciovaných Středočeským krajem a návratu klientely po covidových letech stagnace. Vzhledem k záměrům a potřebám ochrany klimatu budou náklady enormně růst. 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. Proto je velmi důležité rozhodnutí, v jaké míře se na zvýšení příjmů PID budou podílet jednotlivé typy jízdného, přenosného či nepřenosného, jednotlivého či předplatního, nebo na základě nově zpracovávané koncepce odbavení v systému PID, která v době sestavování tohoto dokumentu není k dispozici, nicméně se na ní bude spolupodílet jak HMP, tak i Středočeský kraj včetně svých odborných subjektů (ROPID, OICT, IDSK).

6.4.2 Jízdní doklady pro jednotlivou jízdu, krátkodobé a SMS jízdenky

V oblasti jízdného pro jednotlivou jízdu je velice důležitá proporcionalita se Středočeským krajem, který v této oblasti aktivně s tarifem pracuje již několik let. Vliv na budoucí vývoj cen bude mít valorizační mechanismus schválený ve Středočeském kraji, který je zmíněn výše (čl. 6.3). Při modelování nárůstu cen jízdného pro jednotlivou jízdu je nezbytná úzká spolupráce se Středočeským krajem, tak aby byl zachován integrační princip společné jednotné jízdenky.

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. Následný vývoj a modelace budoucího Tarifu PID bude záviset na výsledcích projektu odbavování. Po jeho schválení bude tento dopravní plán doplněn. Základním cílem je zpřístupnění jízdních dokladů in time, jednoduché aplikace a použití s dalším využíváním moderních technologií.



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

Podle § 5 odst. 2 písm. f) zákona č. 194/2010 Sb. jsou 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 (dále jen Koncepce)**. K tomuto dokumentu jsou navazovány dopravní plány objednatelů. Uvedená Koncepce řeší hlavní cíle a priority státu v oblasti veřejných služeb v přepravě cestujících se zásadními tématy, kterými jsou rozdělení kompetencí ve veřejné dopravě, koncesní model, tarify ve veřejné dopravě a jejich regulace, dostupnost informací o veřejné dopravě, rovné podmínky a příležitosti k dostupnosti ve veřejné dopravě, přizpůsobení vozidel novým potřebám a řetězce mobility. Dalšími specifickými tématy je stanovení hlavních páteřních os poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících a rozmístění hlavních přestupních uzlů na celostátní úrovni. Klíčovým je stanovení základního rámce pro spolupráci státu, krajů a obcí při zajišťování dopravní obslužnosti, na jejichž principy jsou navázány právě Dopravní plány Objednatelů a následná opatření pro realizaci Koncepce veřejné dopravy. V současné době ministerstvo dopravy připravuje aktualizaci Koncepce pro další období.

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 v indexačních pravidlech ve všech smlouvách o veřejných službách 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 v přepravě cestujících k zajištění dopravní obslužnosti území hl. m. Prahy veřejnou dráží a autobusovou dopravou v systému Pražské integrované dopravy na období od 1. 1. 2025 do 30. 6. 2047 (dále jen Nová smlouva)**, která byla uzavřena v roce 2024 s prodlouženou dobou platnosti na základě explicitně uložených významných investic objednatel. Vzhledem k výstavbě metra D a projektů zavádění ekologicky čistých vozidel v souladu s Klimatickým závazkem hl. m. Prahy je potřeba, aby kontrakt s DPP pokrýval co nejdelší možné období, tak aby byl pro bankovní domy spolupracující s DPP na financování rozvoje dopravní infrastruktury v HMP a ekologizaci vozového parku dostatečnou zárukou a transparentním dokumentem. S ohledem na mimořádný objem investic byla tato Nová smlouva uzavřena až na dobu 22,5 roku s tím, že pokud by k realizaci investic nedošlo, bude muset být Nová smlouva ukončena po 15 letech trvání. Ve 13. roce je nastaven mechanismus kontroly vložených investic, tak aby bylo možné vyhodnotit skutečnou délku trvání kontraktu a v případě ukončení po 15 letech zajistit kontinuitu veřejných služeb v přepravě cestujících na území HMP následným kontraktem. Takto jsou nastaveny nejvýhodnější podmínky, aby se Dopravce případně mohl ucházet o výhodnější úvěry zajištěné uvedenou smlouvou s příslušným orgánem a také o dotace z evropských programů na ekologizaci

veřejné dopravy, a to jak ve sféře infrastruktury, tak i v oblasti získání dotovaných vozidel. Takový postup přispěje významně k plnění cílů přijatého klimatického závazku.

DPP zajišťuje veřejné služby v subsystému metra, tramvají (vč. lanové dráhy na Petřín) a městských autobusů a trolejbusů. Tato skladba je pro město maximálně výhodná, protože pro velkokapacitní provozy, 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 elektrobusy, 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 objednatele 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, a to kvůli diverzitě služeb, náročné infrastruktuře a objemu dopravních výkonů, jaké hlavní město Praha potřebuje. Zadání takto nákladných projektů tak, aby bylo ekonomicky smysluplné, přichází do úvahy opravdu nejlépe s vnitřním provozovatelem formou přímého zadání.

V provozu metra a tramvají 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 – nákupy moderních vozidel, modernizace starších morálně zastaralých vozidel, a to nejen zvyšováním bezpečnosti a bezbariérovosti veřejné dopravy, ale i revitalizací interiérů s klimatizací, pokrytím 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 ukrývaných 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.

Od 1. 12. 2024 byl uzavřena smlouva s vnitřním provozovatelem na oblast 51 (přímé zadání provozu příměstských linek provozovaných dosud vnitřním provozovatelem, které však i na území Středočeského kraje objednává HMP). Ekonomické vyrovnání za kompenzaci na území Středočeského kraje je sjednáno ve Smlouvě o spolupráci při vzájemném zajišťování dopravní obslužnosti veřejnou dopravou mezi Hlavním městem Prahou a Středočeským krajem a podmínkách úhrady finančního příspěvku na kompenzaci (dále jen Mezikrajská smlouva).

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

V roce 2020 byla ukončena veřejná soutěž **Výběr dopravců pro uzavření smluv o veřejných službách v přepravě cestujících v rámci PID** a bylo uzavřeno 11 nových smluv na 120 měsíců s tím, že šest smluv bude plněno od 1. 4. 2021 a pět od 1. 5. 2021. Zadávací podmínky byly podrobeny i řízení před dohledovým orgánem, který v tomto ohledu pravomocně neshledal žádné porušení právních předpisů. Neuspěl ani uchazeč, který napadl procesní postupy hl. m. Prahy. Při sestavování zadávacích podmínek, zejména obchodní smlouvy o veřejných službách, bylo dbáno na co nejsložitější zadání tak, aby dopravci nebyli nuceni započítat „bezpečnostní přírůstky“ (zejména přesný popis tzv. vyhrazených změn závazku a složitě indexační kritéria). Praha má 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 a objednávané veřejné služby v tomto segmentu spolehlivě fungují.

V současné době se již objednatel zabývá přípravou budoucích zadávacích řízení, které budou již ve znamení zadávání veřejných služeb ve významné míře ekologicky čistými vozidly. Plnění v nových podmínkách naváže na stávající provozní soubory zajišťovanými dopravci mimo vnitřního provozovatele.

V provozu příměstských linek hl. m. Praha vysoutěžila společně se Středočeským krajem nové smlouvy o veřejných službách, jejichž plnění bylo zahájeno od 1. 12. 2024. Tyto smlouvy byly vysoutěženy na 120 měsíců. Podmínky indexace nákladů a postupy realizace vyhrazených změn byly nastaveny tak, aby se sblížily základní parametry smluv ve všech segmentech veřejných služeb v Praze jen s ohledem na specifické rozdíly plynoucí z odlišnosti subsystémů. Takto bylo objednatelem hl. m. Praha uzavřeno celkem 26 smluv, na které navazují smlouvy Středočeského kraje s identickými podmínkami. Všechny vysoutěžené smlouvy byl uzavřeny v brutto režimu, tj. příležitosti a rizika výnosů jsou v rovině objednatele.

Hl. m. Praha má kromě vysoutěžených smluv také uzavřené některé kontrakty přímým zadáním, a to jak městské linky, tak i pražské úseky příměstských linek. Jedná se o veřejné služby malého rozsahu, které pokrývají zbytkové oblasti nebo návazné služby mezikrajských linek (tj. linek, které vyjíždějí ze systému PID do dalšího IDS krajů sousedících se Středočeským krajem). Tyto smlouvy na zajištění provozu veřejných služeb v přepravě cestujících přímým zadáním dle zákona č. 194/2010 Sb., byly uzavřeny po splnění všech zákonných notificačních 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 maximálně dojezdy na svém území, které už u těchto služeb nejsou podstatné z hlediska objemu výkonů a nejedná se ani o nedovolené dělení zakázek, protože tyto služby spolu dopravně ani územně nesouvisí. I tyto přímo uzavřené smlouvy mají opět nastaveny shodné parametry plnění, indexace a vyhrazených změn, jen s tím rozdílem, že musí být uzavřeny jako netto smlouvy, tj. rizika a příležitosti na straně výnosů jsou v rovině dopravce. Jejich konec je sladěn se soutěžními koncepty, tak aby je v případě dopravních optimalizací bylo možno začlenit nově i do soutěžených provozních konceptů i v koordinaci s případnými drobnými změnami v objednávce s vnitřním provozovatelem. Příkladem může být výměna linek z jednoho provozního souboru do jiného a optimalizace nových objednávek zejména v souvislosti s vývojem přepravní poptávky a potřeb města.

7.3 Železniční osobní doprava v objednávce 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 objednatelem požadovanou, a také sazebník postihů.

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. 2025 do změny jízdních řádů v roce 2029, kdy smlouva definitivně skončí kvůli zavedení ETCS). Dovybavení vozidla by na takto malém provozním konceptu bylo ekonomicky neúnosné a vzhledem k nižší prioritě těchto přepravních služeb není obhajitelné. 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. Tato smlouva skončí v roce 2027 a bude záležet na dohodě obou krajů, zda na tuto smlouvu navážou a jakým způsobem. 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 v případě soutěže o návaznou smlouvu.

Zatím jedinou smlouvou uzavřenou na základě veřejné soutěže je provoz linek S49 a S61 provozovaných společností RegioJet a.s. Nový dopravce začal 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, tak aby byla udržitelným kontraktem v systému veřejných služeb. Na základě Mezikrajské smlouvy se Středočeským krajem jsou objednávané dojezdy na těchto linkách do Roztok u Prahy a Úval.

Připravují se soutěže na provozní koncepty, tak aby návazné smlouvy o veřejných službách ve veřejné drážní osobní dopravě byly v souladu s právními předpisy EU i národní legislativou.

7.4 Přívozy v systému PID

Smluvní zajištění provozu přívozů je realizováno přímým zadáním v souladu s příslušnými postupy dle platné právní úpravy. Většina přívozů je koncipována jako součást systému městské dopravy v místech, kde chybí mostní infrastruktura a objízdné trasy jsou pro cestující veřejnost časově náročné a ekonomicky jsou dražší. Objednatel průběžně sleduje a vyhodnocuje nákladové ukazatele, kvalitu plnění atd. Z hlediska objemu kompenzací se jedná o okrajový segment veřejných služeb, nicméně dopravně provázaný se základní sítí veřejných služeb. Otevření trhu v této oblasti je problematické z hlediska smluvních vazeb k místům vývazíšť, která jsou převážně 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 (dělbu 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.

Systém regionální a městské hromadné dopravy stojí v roce 2025 a následujících letech 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 ETCS, trakční napájecí soustava), které budou mít velký vliv na objednávku a provoz veřejné hromadné dopravy v následujících letech. 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.

Plán dopravní obslužnosti území hlavního města Prahy na období 2026 až 2030



Regionální organizátor Pražské integrované dopravy

Rytířská 10, Praha 1

www.pid.cz

Zpracovaly:

- odbor městské dopravy ROPID – kapitoly 1, 2, 3.41, 3.2, 3.4 až 3.7, 3.9 až 3.12
- odbor příměstské dopravy ROPID – kapitoly 3.2.13 a 3.4.18
- odbor ekonomiky ROPID – kapitoly 4 (kapitolu 4.2 ve spolupráci s odborem controllingu Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciová společnost), 5, 6, 7

Neoznačené fotografie jsou z archivu ROPID.

prosinec 2025



Důvodová zpráva

k Plánu dopravní obslužnosti území hlavního města Prahy na období 2026 až 2030

Plán dopravní obslužnosti je základní koncepční dokument o dopravní obslužnosti území, který v souladu s § 5 zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZVS“), pořizuje stát, kraj a obec, která zajišťuje nebo hodlá zajišťovat dopravní obslužnost (dále jen „objednatel“).

Dopravní plánování se provádí prostřednictvím koncepce veřejné dopravy (pořizuje Ministerstvo dopravy pro celé území státu) a plánů dopravní obslužnosti území (pořizují jednotliví objednatelé). Cílem dopravního plánování je vytvářet podmínky pro hospodárné, efektivní a účelné zajišťování dopravní obslužnosti a vzájemnou spolupráci státu, krajů a obcí při této činnosti. Závažným dokumentem, který určuje základní mantinely veřejných služeb v přepravě cestujících, je Koncepce veřejné dopravy 2020-2025 s výhledem do roku 2030. K tomuto dokumentu jsou objednatelé povinni navazovat své dopravní plány.

Předkládaný Plán dopravní obslužnosti území hlavního města Prahy na období 2026 až 2030 (dále jen „Dopravní plán“) má za cíl stanovit koncepční rámec rozvoje systému PID v Praze. Kromě úvodu (kapitola 1) a obecného popisu systému PID (kapitola 2) obsahuje v souladu s § 5 odst. 2 ZVS následující povinné části:

- a) popis zajišťovaných veřejných služeb v přepravě cestujících (kapitola 3),
- b) předpokládaný rozsah poskytované kompenzace (kapitola 4),
- c) časový harmonogram uzavírání smluv o veřejných službách a postup při uzavírání těchto smluv (kapitola 5),
- d) maximální tarify pro cestující, mají-li být stanoveny objednatelem (kapitola 5),
- e) další údaje vztahující se k financování a nákladově efektivnímu zajišťování veřejných služeb v přepravě cestujících stanovené přímo použitelným předpisem Evropské unie (kapitola 6).

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 objednatele a dalších dotčených subjektů (např. Správa železnic, státní organizace). Vývoj dopravní poptávky ve výhledu bude vyžadovat rovněž investice do tratí a zastávek hromadné dopravy.

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 PID 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.

Systém regionální a městské hromadné dopravy stojí v roce 2026 a následujících letech 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 ETCS, trakční napájecí soustava), které budou mít velký vliv na objednávku a provoz veřejné hromadné dopravy v následujících letech. 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.

Předložený Dopravní plán zpracovala organizace ROPID, příspěvková organizace hl. m. Prahy odpovědná za koncepci a organizaci veřejné dopravy v Praze. Zpracování dopravního plánu patří do hlavních činností ROPID, zakotvených v čl. VI odst. 2.1 zřizovací listiny organizace ROPID, ve znění schváleném usnesením Zastupitelstva hlavního města Prahy č. 28/8 ze dne 20. 11. 2025, které je dálkově přístupné ve sbírce usnesení Zastupitelstva hlavního města Prahy na adrese <http://zastupitelstvo.praha.eu/>.

Dopravní plán byl v souladu s § 5 odst. 3 ZVS projednán s (i) Ministerstvem dopravy, (ii) Správou železnic, státní organizace, a (iii) se Středočeským krajem. Jejich připomínky byly vypořádány a vypořádání bylo jednotlivými organizacemi odsouhlaseno. Následně byly akceptované připomínky zpracovatelem zapracovány do návrhu dokumentu. Vypořádání připomínek těchto připomínkových míst je uvedeno v příloze č. 1 důvodové zprávy.

V návaznosti na další dopracování materiálu v rámci připomínkového řízení podle Pravidel pro přípravu a vyhotovování materiálů pro jednání Rady HMP, schválených usnesením Rady HMP č. 2154 ze dne 29. 8. 2022, byly v Dopravním plánu provedeny dílčí formulační, aktualizací a systematické úpravy, včetně rozdělení některých kapitol či částí textu. Přehled těchto úprav je uveden v příloze č. 2 důvodové zprávy. Tyto úpravy nemají dopad na věcné vypořádání připomínek uvedených v příloze č. 1 důvodové zprávy.

ROPID, který každoročně připravuje návrh rozpočtu na dopravu a potřebná dopravní opatření (ve veřejném zájmu nebo k celostátním změnám termínů jízdních řádů i v průběhu roku), předkládá rozsah změn objednávky veřejných služeb na území Prahy ke schválení samosprávným orgánům. Tato projednávaná dopravní opatření včetně finančního zajištění budou muset být současně promítnuta i do dodatku Dopravního plánu, tak aby tato potřebná nebo rozvojová dopravní opatření mohla být objednána, neboť podle § 8 odst. 2 písm. c) ZVS lze uzavřít smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících (případně dodatek k již existující smlouvě) pouze v případě, že objednávané služby budou mít oporu v aktuálně platném dopravním plánu. Takovéto změny v zajištění veřejných služeb v přepravě cestujících projednané a schválené v orgánech HMP se promítnou do Dopravního plánu a ROPID je zpracuje již automaticky vždy s uvedením identifikace schváleného dopravního opatření (číslo usnesení Rady, resp. Zastupitelstva hlavního města Prahy). Zejména změny v železniční dopravě a jejich promítnutí do Dopravního plánu je nezbytné aktualizovat okamžitě, protože v žádosti o dotaci ze státního rozpočtu na základě Smlouvy o zajištění stabilního financování regionální železniční osobní dopravy uzavřené mezi Českou republikou a kraji, tj. včetně Hlavního města Prahy, je povinnost žadatelů (krajů) dokladovat objednávku přímým odkazem na zcela konkrétní ustanovení Dopravního plánu.

Vypořádání připomínek k Plánu dopravní obslužnosti území hlavního města Prahy na období 2026 až 2030

Pokud je někde v textu uvedeno Dopravní plán, myslí se tím Plán dopravní obslužnosti území hlavního města Prahy na období 2026 až 2030

Číslo	Připomínkové místo	Kapitola	Strana	Obsah připomínky	Stanovisko ROPID	Odůvodnění
101	Ministerstvo dopravy ČR	3.12	88	V bodě 3.12 na straně 88 dopravního plánu se o Bezba dopravě píše, že není součástí veřejných služeb v přepravě cestujících v systému Pražské integrované dopravy ve smyslu zákona č. 194/2010 Sb., nicméně je potřebným doplňkem pro mobilitu specifické klientely osob s těžkým zdravotním postižením. Ministerstvo dopravy musí konstatovat, že předmětem plánu dopravní obslužnosti zpracovaného dle zákona č. 194/2010 Sb. je právě popis dopravních služeb sloužících veřejnosti, které příslušný objednatel veřejné dopravy zajišťuje. Služba, která není dopravní službou ve smyslu tohoto zákona, byt doplňuje služby podle něj provozované, není předmětem obsahu dopravního plánu a neměla by být v dopravním plánu uváděna.	Akceptováno	Kapitola 3.12 bude z Dopravního plánu vypuštěna.
201	Správa železnic	3.3.3	22	Traf 011 - Doporučuje se poslední odrážce upravit předpoklad dokončení VRT Polabí , a to např. po roce 2030, jelikož i přes volnou formulaci je zprovoznění již 2030 nerealný.	Akceptováno	Text bude upraven.
202	Správa železnic	3.3.3	23	Traf 070 - Kromě původního námětu Libeznické spojky, která je zřejmě nepřítis reálná v proveditelnosti z vícero důvodů, jsou prověřovány další varianty propojení. Navrhuje nahradit slova Libeznické slovy Neratovické.	Akceptováno	Text bude upraven.
203	Správa železnic	3.3.3	23	Traf 171 -Na této trati není problém s délkou nástupišť vs. 2x EMU400 – nástupiště před rekonstrukcí jsou až na výjimky (které nepojímají ani 2x EMU310 – např. staniční kolej č. 4 v ŽST Karlštejn) dostatečně dlouhé (zcela stranou je však ŽST Praha hl. n., u které ke všem zaústěným tratím s provozem EMU400, společně s některými soupravami/jednotkami dálkové osobní dopravy, je bez zprodloužení maxima nástupních hran kritická = klesne významně kapacita atd.), rekonstruované úseky/ŽST jsou již na 2x EMU400 (v délce 212 m) maximálně připraveny. Navrhuje vypustit pátou odrážku zmiňující nevyhovující délkou nástupišť.	Akceptováno	Žst. Praha hlavní nádraží je řešena v připomínce číslo 206.
204	Správa železnic	3.3.3	24	Traf 221 -druhá odrážka, komentář "Interval 15 minut je dosažitelný odbouráním vlaků Sp, které nebyly při přípravě IV.TŽK deklarovány a využíváním čtyřkolejného úseku Praha-Zahradní Město - Praha hl.n."	Vysvětleno	Zrušení Sp vlaků není z pohledu obou územně-příslušných objednatelů akceptovatelným řešením. Text bude doplněn.
205	Správa železnic	3.3.3	24	Traf 231/232 - druhá odrážka, navrhuje nahradit slova Lysá nad Labem slovy Praha , komentář: "V úseku Praha - Milovice nevyhovuje zast. Praha-Rajská Zahrada; ŽST Čelákovice, Lysá nad Labem, Milovice a 1 hrana v ŽST Praha-Vysočany."	Částečně akceptováno	V žst. Praha-Vysočany, Praha-Horní Počernice a v zastávce Praha-Rajská Zahrada jsou délky nástupišť vyhovující - dle našich zjištění se jedná o chybu v pláncích stanic, jejíž odstranění jsme žádali po Správě železnic již 25.7.2025. V případě žst. Čelákovice je délka nástupišť nevyhovující. V textu budou uvedeny stanice s nevyhovujícími parametry.
206	Správa železnic	3.3.3	24	Žel.st.Praha hlavní nádraží - navrhuje doplnit text dalších odrážek: 1) další snížení kapacity stanice v případném stavu bez rekonstrukce nastane s provozem EMU400 (obsazení obou částí nástupišť, pravidelné obsazení prostoru mezi cestovými návěstidly atd.); 2)prodloužení nástupišť (hran) pro 2x EMU400 je nezbytné i na severní části nástupišť, a to v maximálním možném rozsahu. Komentář: Bez prodloužení hran jak v jižní, tak severní části nástupišť dojde ke snížení kapacity ŽST Praha hl. n., jelikož zde nepomůže ani provozní opatření (např. selekce dveří), které byt dočasné mohou kompenzovat nedostatečnost v délce hran na jednotlivých navazujících tratích (v ŽST a zastávkách). Nejedná se navíc o nezbytnost jen vůči EMU400, ale dnes se standardně (natož výhledově pod ETCS) k hranám v dané části nástupišť nevejde ani raijet (bez částečného přesahu mezi cestovými návěstidly, mnohdy s využitím vjezdů pode rozhledových poměrů atd.), natož výhledově jednotky v dálkové dopravě o délce 200 - 212 m. Cílem je dosáhnout maximální možné kapacity stanice (pojmající co nejvíce vlaků na danou část nástupišť, při maximální variabilitě hran) do doby, než bude možné doplnit uzel Praha o zcela novou infrastrukturu v podzemí.	Akceptováno	Text bude doplněn.
207	Správa železnic	3.3.4	25	Některá z navrhovaných navýšení rozsahu dopravy mohou být z důvodu nedostatku kapacity infrastruktury obtížně realizovatelná, popř. mohou vést k vyhlášení přetížené dráhy. Doporučuje proto tyto návrhy blíže konzultovat se Správou železnic , například je možné v předstihu zpracovat studii jízdního řádu	Konstatování	Tato problematika je reflektována v kapitole 3.3.1 Stav projektování železniční dopravy, sedmý odstavec: 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 objednávku železniční dopravy, případně pro další jednání se Správou železnic pro úpravy infrastruktury, které realizaci těchto záměrů umožní.
208	Správa železnic	3.3.4	26	C) Dopravní opatření realizovatelná po provedení modernizace infrastruktury - Upozorňujeme, že rekonstrukce/optimalizace trati 171 byla připravována maximálně na interval linky S7 10/30 minut. Sedlový interval 15 minut nemůže být z důvodu předpokládaného taktového režimu dálkové dopravy konstrukčně uskutečněn v taktovém režimu, muselo by se jednat o střídání intervalu 10/20/10/20, tj. vypuštěním dvou párů vlaků linky S7 ze špičkového 10minutového intervalu. Interval S7 10/30 minut v úseku Praha - Dobřichovice (- Řevnice) a jemu odpovídající rozsah dopravy je rovněž vstupem do zpracovávaných hlukových studií. Navrhuje změnu intervalu 10/15 na 10/30 min.	Částečně akceptováno	Skutečnosti nutnosti koexistence s vlaky dálkové dopravy jsme si vědomi, intervaly budou upraveny, nicméně bude zachována možnost zavedení sedlového intervalu 10/20 minut.
301	Středočeský kraj	2.1	8	Navrhuje doplnit do seznamu dopravních prostředků PID také "trolejbus".	Akceptováno	Bude doplněno.

302	Středočeský kraj	2.1	8	Navrhuje aktualizovat větu " Podle harmonogramu uvedeného dále bude v průběhu platnosti tohoto Plánu dokončena integrace veřejné dopravy na celém území Prahy a Středočeského kraje". Integrace v Praze a SČK byla již dokončena.	Akceptováno	Text bude upraven.
303	Středočeský kraj	3.3.1	19	S1 - místo intervalu v pracovní den 15/30 navrhuje "10-20/30" ; vozba - doplnit "také ř. 2x 640.2 (zejména oběhové provázané vlaky s vlaky linky R41)"	Akceptováno	Text bude upraven - je vhodné aktualizovat celou část odstavce: V roce 2015 se Středočeský kraj společně s hlavním městem Prahou rozhodly vytvořit společný integrovaný dopravní systém, jehož základem bude stávající systém PID. Byl nastaven harmonogram integrace oblastí Středočeského kraje, kde se do PID nově připojují buď dosud neintegrované autobusové a vlakové linky, případně linky, které byly součástí dosavadního systému Středočeská integrovaná doprava. Ten po dokončení projektu integrace zanikne. Podle harmonogramu uvedeného dále bude v průběhu platnosti tohoto Plánu dokončena integrace veřejné dopravy na celém území Prahy a Středočeského kraje. PID se tak stane největším integrovaným dopravním systémem v ČR, bude obsluhovat území o rozloze přes 11 000 km2 s počtem obyvatel přes 2,6 milionu.
304	Středočeský kraj	3.3.1	19	S7 - místo intervalu v pracovní den 10/15/30 navrhuje "spíše 10/10-20/30" ; vozba - doplnit "také ř. 814 a 814.2 - v ranních špičkách pracovních dní (Praha-Radotín - Praha-Smíchov)"	Akceptováno	Text bude upraven.
305	Středočeský kraj	3.3.1	19	S8 - vozba: navrhuje místo 2x 814.2 nově 814+814.2	Akceptováno	Text bude upraven.
306	Středočeský kraj	3.3.1	19	R49 - navrhuje doplnit "1 pár Praha - Tábor + v období RL: 1 vlak Praha - Čerčany + 2 vlaky Čerčany - Praha"	Akceptováno	Text bude upraven.
307	Středočeský kraj	3.3.1	19	R49 -vozba: navrhuje doplnit " také ř. 471 (1 vlak v pracovních dnech) a ř. 640.2 (1 pár vlaků o víkendech) "	Akceptováno	Text bude upraven.
308	Středočeský kraj	3.3.2	20	Druhý odstavec začínající slovy: Částečný dočasným řešením je..... Navrhuje: "Zde by mělo být, že jsou nasazeny jen na linku S7 a to plánované. Na lince S9 jezdí jen z důvodu nedostatku elektrických jednotek 471. Syslograf na S9 nechceme, ale po domluvě s dopravcem tam jezdí dočasně. Objednaná je 471."	Částečně akceptováno	Důvody nasazení push-pull souprav jsou naprosto shodné - nedostatek jednotek 471. Nicméně uznáváme, že pozadí jejich nasazování je odlišné. Text bude přeformulován.
309	Středočeský kraj	3.3.2	20	Pátý odstavec začínající slovy: Nevyhovující je z velké části kvalita vozidlového parku v nezávislé trakti. " Komentář: Na většině spojů linky S3 a částečně i na R43 již nyní jezdí motorové jednotky řady 847. Bylo by dobré text aktualizovat, aby to odpovídalo aktuální situaci."	Akceptováno	Těto skutečnosti jsme si vědomi, text je poplatný době jeho vzniku v polovině roku 2025. Text bude upraven.
310	Středočeský kraj	3.3.2	21	Traf 070 - Viz komentář výše. Na většinu spojů linky S3 a část spojů linky R43 již byly motorové jednotky 847 nasazeny. V průběhu roku 2026 budou tyto motorové jednotky nasazeny i na zbytek spojů. Varianta s BEMU již neplatí. Po elektrizaci tratě zde budou nasazeny EMU.	Akceptováno	Těto skutečnosti jsme si vědomi, text je poplatný době jeho vzniku v polovině roku 2025. Text bude upraven.
311	Středočeský kraj	3.3.2	21	Traf 210 - Nasazení jednotek 847 je již jasné. Není třeba psát „pravděpodobné“. Navrhuje upravit text.	Akceptováno	Těto skutečnosti jsme si vědomi, text je poplatný době jeho vzniku v polovině roku 2025. Text bude upraven.
312	Středočeský kraj	3.3.2	21	Předpokládané typy vozidel, BEMU145 - navrhuje upravit předpokládané nasazení bez S3 a R43	Akceptováno	Těto skutečnosti jsme si vědomi, text je poplatný době jeho vzniku v polovině roku 2025. Text bude upraven.
313	Středočeský kraj	3.3.3	22	Traf 011 - navrhuje upravit šestou odrážku ve smyslu, že "časový horizont dokončení pravděpodobně nejdříve po roce 2030"	Akceptováno	Text bude upraven.
314	Středočeský kraj	3.3.3	23	Traf 171 - navrhuje doplnit šestou odrážku slovy: "A bez omezení souvisejících s konverzí trakční napájecí soustavy na 25 kV AC, 50 Hz (vliv na vozidla)."	Vysvětleno	S ohledem na harmonogram předpokládaného nasazení EMU400 a konverze napájecí soustavy z 3 kV na 25kV, která je závislá na průběhu staveb Optimalizace trati Černošice (včetně) - odb. Berounka (mimo) a odb. Berounka (mimo) - Karlštejn (včetně) je pravděpodobnost změny napájecí soustavy před dodáním nových vozidel minimální. Nicméně bude doplněn požadavek, aby výhradní provoz pod ETCS a konverze napájecí soustavy byly zavedeny až po dodání dostatečného počtu vozidel EMU400, která budou zajišťovat provoz na této trati.
315	Středočeský kraj	3.3.3	24	Žel.st.Praha hlavní nádraží - navrhuje aktualizovat text: "je pro GVD 2025/2026 navrhováno vymístění části vlaků dálkové dopravy mimo žst. Praha hlavní nádraží ". Nakonec k tomu nedošlo - alespoň ne v GVD 2025/2026 .	Částečně akceptováno	Text bude přeformulován v kontextu přípravy GVD 2025/2026 na minulý čas, nicméně z textu odstraňovat nebudeme. Obdobné problémy lze očekávat i do budoucna a to v podstatně větším měřítku.
316	Středočeský kraj	3.3.4	26	B. Dopravní opatření, třetí odrážka, navrhuje doplnit větu: "rozšíření provozu linky S61" o "také její převedení do původně plánované trasy."	Akceptováno	Text bude doplněn.
317	Středočeský kraj	3.3.4	26	C. Dopravní opatření, druhá odrážka, navrhuje upravit část věty: "trati v úseku Praha - Veleslavín" slovy" v úseku z Prahy-Veleslavína do Kladna-Ostrovce s odbočkou na Letiště VH."	Akceptováno	Text bude upraven.
318	Středočeský kraj	3.8.2	39, 44, 45, 53, 60	ČSAD MHD Kladno je nyní Arriva City. Navrhuje opravit text.	Akceptováno	Text je poplatný době jeho vzniku v polovině roku 2025. Text bude upraven, nutno však "přejmenovat" také původního dopravce ARRIVA CITY s.r.o.
319	Středočeský kraj	3.8.30	86	Nástup všemi dvěma je zaveden i na lince 963. Navrhuje doplnění textu.	Akceptováno	Text bude upraven, resp. výčet linek rozšířen i o linku 963 .

**Přehled úprav Plánu dopravní obslužnosti území hlavního města Prahy na období 2026 až 2030
v rámci dopracování materiálu**

Strana Plánu dopr. obslužnosti	Původní text (k 16. 3. 2026)	Aktuální znění textu pro schválení v orgánech HMP (k 9.6.2026)	Komentář
23	nemožnost dosažení přesného špičkového intervalu 15 minut;	v úseku Beroun – Praha-Radotín zaveden interval 10/20 minut, v úseku Praha-Radotín – Praha-Smíchov zaveden interval 10 minut (pouze v ranní přepravní špičce) – z důvodu koexistence s vlaky dálkové dopravy nelze bez předjíždění vlaků osobní dopravy zavést pravidelný interval 15 minut, současně je přesný interval 15 minut nekompatibilní s intervalem 10 minut z Prahy-Radotína. Řešením je zavedení obousměrného intervalu 10 minut v celém úseku z Prahy hlavního nádraží do Řevnic, případně Dobřichovic, viz dále;	Doplnění důvodů, proč nelze na trati č. 171 Praha – Beroun dosáhnout přesného špičkového intervalu 15 minut
24	nemožnost dosažení špičkového intervalu 15 min. za současného provozu spěšných vlaků (provizorně řešeno nepravidelným intervalem cca 10/20 min.);	z důvodu koexistence s dálkovou dopravou není bez předjíždění osobních vlaků možné dosažení špičkového intervalu 15 min.	Upřesnění důvodů, proč nelze na trati č. 221 Praha – Benešov u Prahy dosáhnout přesného špičkového intervalu 15 minut

		(provizorně řešeno nepravidelným intervalem cca 10/20 min.);	
27	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).	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). Případně lze sledovat i prověření alternativního vedení městských linek, například linky S47 z Roztok u Prahy přes Prahu-Libeň, Prahu-Zahradní město do Prahy-Radotína;	Doplnění možné varianty tangenciální linky S47 jako jedné z dalších potenciálně možných
28	Dědictvím epidemie COVID-19 se stal vznik tzv. „poloprázdninových“ jízdních řádů, které se staly součástí základní volby možného rozsahu provozu metra. V letech 2022, 2023, 2024 a 2025 byly nasazeny v období s nižší poptávkou cestujících v měsících	Dědictvím epidemie COVID-19 se stal vznik tzv. „poloprázdninových“ jízdních řádů, které se staly součástí základní volby možného rozsahu provozu metra.	Vyhověno doporučení odstranit historický popis.

	lednu; s trváním většinou do ukončení jarních prázdnin v průběhu února.		
28	V roce 2026 již nasazení „poloprázdninových JŘ“ v prvních dvou měsících v rámci metra není navrhováno. Pátevní síť metra bude provozována mimo letní prázdniny celoročně ve stejném, tedy plném, rozsahu. Podle možností rozpočtu HMP je nejpozději od léta	V letech 2026 a 2027 již nasazení „poloprázdninových JŘ“ v prvních dvou měsících v rámci metra není navrhováno. Pátevní síť metra bude provozována mimo letní prázdniny celoročně ve stejném, tedy plném, rozsahu.	Zdůraznění pokračování opatření i pro rok 2027 a vypuštění části chybné věty na konci odstavce.
28	Pro mimoprázdninové období je tento základní stav navržen k úpravě do podoby intervalu 6 minut na lince A, 5 minut na lince B, při zachování intervalu 5 minut na lince C (zde je zvažováno víkendové zkrácení intervalu na 3,75 minuty až s automatickým provozem po otevření linky D), přičemž součástí návrhu je sloučení podoby sobotních a nedělních jízdních řádů do jednoho platného pro linky metra ve volných dnech. Cílem této úpravy je posílit provoz metra zejména v neděli dopoledne, kdy se ukazuje, že rozdíly v poptávce oproti sobotám jsou stále méně výrazné.	Pro mimoprázdninové období je tento základní stav navržen k úpravě do podoby intervalu 6 minut na lince A, 5 minut na lince B, při zachování intervalu 5 minut na lince C (zde je zvažováno víkendové zkrácení intervalu na 3,75 minuty až s automatickým provozem po otevření linky D), přičemž součástí návrhu je sloučení podoby sobotních a nedělních jízdních řádů do jednoho platného pro linky metra ve volných dnech. Cílem této úpravy je posílit provoz metra zejména v neděli dopoledne, kdy se ukazuje, že rozdíly v poptávce oproti sobotám jsou stále méně výrazné. Sloučení sobotních a nedělních JŘ metra je reálné realizovat již od září 2026.	Doplněna poslední věta odstavce s očekávaným termínem realizace.

28	Příprava výstavby nové stanice metra B Depo Zličín zatím neprobíhá, přesto je možné, že stanice do roku 2030 vznikne.	Příprava výstavby nové stanice metra B Depo Zličín je na základě rozhodnutí Zastupitelstva HMP navázána na přípravu Územní studie Zličín, proto do roku 2030 stanice s velkou pravděpodobností nevznikne.	Aktualizováno dle rozhodnutí ZHMP.
29	V roce 2025 byl zprovozněn výtah do stanice metra B Radlická. Po dokončení modernizace stanice metra B Českomoravská v březnu 2026 budou zahájeny práce na dostavbě výtahu do téže stanice, jehož realizace závisí na dobudování nového objektu na povrchu.	V roce 2025 byl zprovozněn výtah do stanice metra B Radlická. Po dokončení modernizace stanice metra B Českomoravská v březnu 2026 je předpoklad zahájení prací na dostavbě výtahu do téže stanice, jehož realizace závisí na dobudování nového objektu na povrchu.	Doplněn odklad zahájení stavby výtahu dle reality.
29	V polovině roku 2026 začne již druhá výměna eskalátorů ve stanici Hradčanská (A). Městská část Praha 6 má zájem na současném vzniku výtahu, nicméně ten pravděpodobně vznikne ve stanici až později v rámci výstavby vedlejší zahloubené železniční stanice Praha-Dejvice (po dokončení Praha-Hradčanská).	Na počátku roku 2027 začne již druhá výměna eskalátorů ve stanici Hradčanská (A). Výtah ve stanici vznikne až později v rámci výstavby vedlejší zahloubené železniční stanice Praha-Dejvice (po dokončení Praha-Hradčanská).	Upraveno dle skutečnosti.
29	V listopadu 2025 proběhla poslední ze série výluk na lince C, při nichž docházelo od roku 2023 k postupné výměně 131 stropních	Vypuštěno.	Doporučení vypustit historickou informaci.

	nosníků stanice metra Florenc C, které měly po povodni v roce 2002 zkorodované předpínací výztuže.		
30	Epidemie COVID-19 přinesla stejně jako u metra vznik tzv. poloprázdninových jízdních řádů, jejichž podoba se postupně ustálila na celodenním základním intervalu 10 minut (omezení proti plnému provozu probíhá pouze ve špičkách, v sedle se interval 10 minut nemění). Stejně jako u metra potřeba existence těchto jízdních řádů vznikla s ohledem na nutnost pružněji reagovat na vývoj poptávky cestujících nejen při mimořádných situacích.	Epidemie COVID-19 přinesla stejně jako u metra vznik tzv. poloprázdninových jízdních řádů, jejichž podoba se postupně ustálila na celodenním základním intervalu 10 minut (omezení proti plnému provozu probíhá pouze ve špičkách, v sedle se interval 10 minut nemění). Stejně jako u metra potřeba existence těchto jízdních řádů vznikla s ohledem na nutnost pružněji reagovat na vývoj poptávky cestujících nejen při mimořádných situacích. V roce 2026 byly poloprázdninové JŘ nasazeny v lednu a v únoru. Pro rok 2027 se s jejich nasazením již nepočítá.	Doplněn stav a prognóza nasazení těchto JŘ.
31	Linka 95 by pak byla hodně blízko tomu potkávat sebe samu. Proto byla ve směru od Ústředních dílen DP, z Nuslí a z Lazarské přesměrována do Holešovic, kde zajistí žádanou posilu nočního provozu a bude ukončena na Výstavišti.	Linka 95 byla proto z Lazarské přesměrována do Holešovic, kde zajistí žádanou posilu nočního provozu a bude ukončena na Výstavišti.	Zbytečně podrobný popis zjednodušen.
31	Na základě dohody s MČ Praha 7 byl v závěru roku 2024 stanoven	V závěru roku 2024 byl stanoven trvalý stav linkového vedení	Vypuštěna souvislost s MČ, nastalo by nevyhnutelně.

	trvalý stav linkového vedení v souvislosti s uzavírkou Libeňského mostu.	v souvislosti s uzavírkou Libeňského mostu.	
31	Bez textu.	V roce 2025 došlo k ověřovacímu nasazení zkrácených intervalů o adventních víkendech z 15 (7,5) na 12 (6) minut. Podle stavu rozpočtu HMP je v období platnosti plánu možné rozšíření platnosti těchto intervalů na širší období roku.	Doplněna chybějící informace.
31	Na základě připomínek veřejnosti i zástupců nové politické reprezentace vzniklé ve volbách v roce 2022 došlo k několika úpravám podoby obsluhy nových tratí.	Vypuštěno.	Označeno jako nadbytečné a vypuštěno.
31	tramvajová trať Dvorecký most (březen 2026),	tramvajová trať Dvorecký most (duben 2026),	Aktualizováno dle skutečnosti.
32	Po dohodě s MČ Praha 4 a 5 vznikne zcela nová trasa linky 21, která přímo propojí Slivenec a Sídliště Barrandov s Podolím a Podolí následně se zastávkou I. P. Pavlova. Do doby otevření trati na Václavském náměstí nahradí tato linka 21 ve Francouzské ulici zkrácenou linku 13 (kvůli výstavbě u Muzea) a bude ukončena na Kubánském náměstí. V pracovní dny budou na linku 21 vypravovány	Vznikne zcela nová trasa linky 21, která přímo propojí Slivenec a Sídliště Barrandov s Podolím a Podolí následně se zastávkou I. P. Pavlova. Do doby otevření trati na Václavském náměstí nahradí tato linka 21 ve Francouzské ulici zkrácenou linku 13 (kvůli výstavbě u Muzea) a bude ukončena na Kubánském náměstí. V pracovní dny i o víkendech budou na linku 21 vypravovány soupravy.	Aktualizováno dle skutečnosti.

	soupravy, o víkendu sólo vozy délky 15 metrů.		
35	V 30. letech by následně mohly být trolejbusy zavedeny na linkách 106, 123+167, 149, 171, 186, 196, 197, 220, 223 a 231.	Prověřovány jsou další možnosti řešení s využitím parciálních trolejbusů na linkách 106, 123+167, 149, 171, 186, 196, 197, 220, 223 a 231.	Doporučeno napsat s ohledem na aktuální vývoj obecněji.
36	Bez textu.	V období planosti plánu je připravováno sloučení podoby sobotních a nedělních jízdních řádů do jednoho platného pro oba dny. Cílem této úpravy je navázat autobusové spoje na posílený provoz metra zejména v neděli dopoledne, kdy se ukazuje, že rozdíly v poptávce oproti sobotám jsou stále méně výrazné. Sloučení sobotních a nedělních JŘ metra je reálné realizovat již od září 2026.	Doplnění chybějící položky naplánované v rozpočtu k realizaci.
36	Bez textu.	Autobus tunelovým komplexem Blanka S platností od srpna 2026 je naplánováno zahájení provozu expresní autobusové linky 145 v nové trase Sídliště Čimice - Podhajská pole – Kobylisy – Vychovatelna - Hradčanská - Vítězné náměstí - Dejvická. Podmínkou zahájení provozu linky tunelových komplexem	Doplněno dle aktuálních dohod o tomto projektu.

		Blanka je vyřešení řady preferenčních opatření zejména před vjezdy do tunelů MO. Linka 145 bude provozována v intervalu běžné páteřní linky. V původní trase linky 145 Kobylisy – Vozovna Kobylisy - Sídliště Čimice bude nově provozována linka 152.	
Strana Plánu dopr. obslužnosti	Umístění	Popis změny	Komentář
28	Kapitola 3.4.1 Plán dopravních opatření v provozu stávajících linek metra	Rozdělení kapitoly na 3.4.1 Dopravní opatření v provozu stávajících linek metra 2026-2028 a na 3.4.2 Dopravní opatření v provozu stávajících linek metra 2029-2030	připomínka radního ing. Kovářika
31	Kapitola 3.5.1 Plánovaná dopravní opatření v provozu tramvají	Rozdělení kapitoly na 3.5.1 Plánovaná dopravní opatření v provozu tramvají 2026-2028 a na 3.5.2 Plánovaná dopravní opatření v provozu tramvají 2029-2030	připomínka radního ing. Kovářika
32	Kapitola 3.5.3 Další rozvoj tramvajové sítě a linkového vedení	Rozdělení kapitoly na 3.5.3 Další rozvoj tramvajové sítě a linkového vedení 2026-2028 a na 3.5.4 Další rozvoj tramvajové sítě a linkového vedení 2029-2030	připomínka radního ing. Kovářika
36	Etapizace trolejbusů	Rozdělení na projekty do roku 2026 a po roce 2028. Při zajištění financování se nevylučuje, že	připomínka radního ing. Kovářika

		nějaký projekt, např. 191 může být dokončen dříve.	
37	Kapitola 3.7.1 Plánovaná dopravní opatření v provozu městských autobusů	Rozdělení kapitoly na 3.7.1 Plánovaná dopravní opatření v provozu městských autobusů 2026-2028 a na 3.7.2 Plánovaná dopravní opatření v provozu městských autobusů 2029-2030	připomínka radního ing. Kovářika
26	Kapitola 3.3.4 Předběžná plánovaná opatření na železnici v letech 2026 – 2030	Rozdělení kapitoly na 3.3.4 Předběžná plánovaná opatření na železnici v letech 2026 – 2028 a na 3.3.5 Předběžná plánovaná opatření na železnici v letech 2029 – 2030. Upravena etapizace modernizace žst. Praha-Smíchov	připomínka radního ing. Kovářika
39	Bez textu.	Vložen text: Součástí nabídkových řízení pro dopravce na období 2024-2034 byly i opce na případné navýšení objednaných vozokilometrů reagující na očekávaný růst poptávky v daných oblastech. Případné navýšení objednávky u jednotlivých vysoutěžených svazků je závislé na dohodě mezi Středočeským krajem a Hl. m. Prahou, která vyplýne z aktuálních dopravních potřeb regionu. Proto tyto položky nyní nelze rozdělit z hlediska platnosti tohoto dokumentu na období 2026-2028 a 2029-2030.	připomínka radního ing. Kovářika

Hlavní město Praha
RADA HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY

U S N E S E N Í

Rady hlavního města Prahy

číslo 1265
ze dne 15.6.2026

k Plánu dopravní obslužnosti území hlavního města Prahy na období 2026 až 2030

Rada hlavního města Prahy

I. s o u h l a s í

s návrhem Plánu dopravní obslužnosti území hlavního města Prahy na období 2026 až 2030 uvedeným v příloze č. 1 tohoto usnesení, zpracovaným organizací ROPID v souladu s požadavky zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, jako základní koncepční dokument pro plánování obsluhy území hl.m. Prahy veřejnou dopravou

II. u k l á d á

1. I. náměstkovi primátora Mgr. Ing. Jaromírovi Beránkovi

1. předložit Zastupitelstvu hl.m. Prahy ke schválení návrh Plánu dopravní obslužnosti území hlavního města Prahy na období 2026 až 2030 dle bodu I. tohoto usnesení

Termín: 18.6.2026

doc. MUDr. Bohuslav Svoboda, CSc. v. r.
primátor hl.m. Prahy

Mgr. Ing. Jaromír Beránek v. r.
I. náměstek primátora hl.m. Prahy

Předkladatel: I. náměstek primátora Mgr. Ing. Jaromír Beránek
Tisk: R-57931
Provede: I. náměstek primátora Mgr. Ing. Jaromír Beránek
Na vědomí: odborům MHMP