

Plán dopravní obslužnosti Středočeského kraje

Zásady objednávky regionální dopravy pro období 2016-2020



Krajský úřad Středočeského kraje

ODBOR DOPRAVY

Zpracoval Odbor dopravy Krajského úřadu Středočeského kraje, Oddělení dopravní obslužnosti kraje ve spolupráci s Oddělením silniční dopravy a organizací ROPID. V dokumentu byly se svolením autorů použity části z dizertační práce Ing. Martina Jareše, Ph.D. „Návrh a hodnocení integrovaných dopravních systémů“ a bakalářské práce Ing. Bc. Matěje Soboty nazvané „Návrh společného IDS v Praze a Středočeském kraji“, obě zpracované na Fakultě dopravní ČVUT.

Copyright © 2016 Odbor dopravy Krajského úřadu Středočeského kraje. Všechna práva vyhrazena.

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

B+R	– Bike and Ride
CV	– Cenový výměr
ČD	– České dráhy, a.s.
ČNB	– Česká národní banka
ČR	– Česká republika
DPH	– Daň z přidané hodnoty
DPP	– Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost
ES	– Evropské společenství
EU	– Evropská unie
GVD	– Grafikon vlakové dopravy
HMP	– Hlavní město Praha
IAD	– Individuální automobilová doprava
IDS	– Integrovaný dopravní systém
ITI	– Integrované teritoriální investice (operační program EU)
KB	– Kloubový autobus
K+R	– Kiss and Ride
KÚ	– Krajský úřad
LD	– Lanová dráha
MD	– Ministerstvo dopravy
MF	– Ministerstvo financí
MHD	– Městská hromadná doprava
MPV	– Monitorování provozu vozidel
P+R	– Park and Ride
PAD	– Pravidelná autobusová doprava
PHM	– Pohonné hmoty a maziva
PID	– Pražská integrovaná doprava
PMO	– Pražská metropolitní oblast
PUMPA (P+)	– Plán udržitelné mobility pražské aglomerace
ROPID	– Regionální organizátor Pražské integrované dopravy
SD	– Standardní autobus
SID	– Středočeská integrovaná doprava
SŽDC	– Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
TSK	– Technická správa komunikací hl. m. Prahy
Vlkm	– Vlakokilometr
Vozokm	– Vozokilometr
VRT	– Vysokorychlostní trať
ZIS	– Zastávkový informační systém
ZTP	– Zvlášť těžké postižení
ZTP/P	– Zvlášť těžké postižení / průvodce
ZVS	– Závazek veřejné služby

OBSAH

1	ÚVOD.....	7
2	ZÁKLADNÍ INFORMACE O STŘEDOČESKÉM KRAJI	8
3	PŘÍPRAVA SPOLEČNÉHO IDS STŘEDOČESKÉHO KRAJE A PRAHY	12
3.1	Současný stav integrace veřejné dopravy ve Středočeském kraji a Praze	12
3.2	Příprava společného IDS Středočeského kraje a Prahy	14
3.2.1	Realizované kroky v rámci přípravy společného IDS	18
3.2.2	Harmonogram integrace oblastí	19
4	DOPRAVA, KONCEPCE A INFRASTRUKTURA.....	22
4.1	Příprava společného IDS	22
4.1.1	Zásady projektování dopravní obsluhy	22
4.1.2	Zásady koncepce rozvoje infrastruktury	23
4.1.3	Preferenční opatření	24
4.2	Dopravní obsluha	25
4.2.1	Železniční doprava	25
4.2.2	Autobusová doprava	53
4.2.3	Přívozy	76
5	EKONOMIKA PROVOZU, TARIF A SMLOUVY	78
5.1	Popis stávajícího stavu.....	78
5.1.1	Objednavatelé dopravy	78
5.1.2	Tarifní systém dopravní obslužnosti	79
5.1.3	Ekonomika provozu a smluvní zajištění.....	82
5.2	Příprava společného IDS	86
5.2.1	Koordinovaná objednávka dopravy	87
5.2.2	Integrovaný tarif	88
5.2.3	Ekonomika provozu.....	91
5.2.4	Dělbá tržeb.....	92
5.2.5	Smluvní přepravní podmínky.....	96
5.2.6	Přepravní kontrola.....	97
5.2.7	Smluvní zajištění	97
5.2.8	Plán vývoje dopravních výkonů a poskytovaných kompenzací.....	100
6	INFORMAČNÍ A ODBAVOVACÍ SYSTÉMY.....	102
6.1	Současný stav.....	102
6.1.1	Informační a odbavovací systém cestujících v SID.....	102
6.1.2	Informační a odbavovací systém cestujících v PID na území kraje.....	103
6.1.3	Informační a odbavovací systém cestujících v PAD	104
6.1.4	Informační a odbavovací systém cestujících v MHD ve středočeských městech 105	
6.2	Příprava společného IDS	105

7	MARKETING A STANDARDY KVALITY	108
7.1	Popis současného stavu	108
7.1.1	Marketing a standardy kvality v SID	108
7.1.2	Marketing a standardy kvality v PID	109
7.1.3	Marketing a standardy kvality v PAD	112
7.1.4	Marketing a standardy kvality v MHD ve středočeských městech.....	112
7.2	Příprava společného IDS	112
7.2.1	Logo systému, jednotný grafický manuál.....	113
7.2.2	Informační materiály tištěné i elektronické.....	113
7.2.3	Anketní průzkumy	116
7.2.4	Standardy dopravní obslužnosti	116
7.2.5	Provozní standardy	117
8	ORGANIZAČNÍ USPOŘÁDÁNÍ	123
8.1	Popis současného stavu	123
8.1.1	Organizační uspořádání SID	123
8.1.2	Organizační uspořádání PID	123
8.1.3	Organizační uspořádání PAD.....	124
8.1.4	Organizační uspořádání MHD ve středočeských městech	124
8.2	Příprava společného IDS	124
8.2.1	Umístění organizačních činností	125
8.2.2	Kompetence organizátora	126
8.2.3	Aktuální stav příprav společného organizátora.....	127
9	PROJEKTY PRO BUDOUCNOST	128
9.1	Integrovaný operační program (IROP)	128
9.2	Integrované územní investice (ITI)	128
9.3	Plán udržitelné mobility (SUMP, PUMPA, P+).....	130
9.4	Integrované plány rozvoje území (IPRÚ).....	132
9.5	Komunitně vedený místní rozvoj (CLLD)	132
9.6	Operační program doprava (OPD 2)	132
10	ZÁVĚR.....	134
11	SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ	135

1 ÚVOD

Předložený Plán dopravní obslužnosti Středočeského kraje na období 2016 – 2020 je zpracován na základě povinnosti objednavatelů veřejné dopravy pořizovat dopravní plány dle zákona č. 194/2010 Sb. Plán dopravní obslužnosti území popisuje § 5 výše uvedeného zákona, který uvádí: „Cílem dopravního plánování je vytvářet podmínky pro hospodárné, efektivní a účelné zajišťování dopravní obslužnosti a vzájemnou spolupráci státu, krajů a obcí při této činnosti. Dopravní plánování vychází z páteřních spojů veřejné drážní osobní dopravy při zajišťování dopravní obslužnosti.“

Podkladem pro vytvoření dopravního plánu byly také již schválené koncepční dokumenty. Klíčová je především příprava společného integrovaného dopravního systému Prahy a Středočeského kraje, proto jsou důležitým východiskem pro zpracování plánu tzv. I. a II. integrační dokument, jenž jsou schváleny výbory dopravy i radami obou krajů. Byly zohledněny rovněž další zpracované a projednané materiály, např. přehled požadovaných opatření na železniční infrastrukturu v Praze a Středočeském kraji – stejně jako v jiných oblastech je kvůli vzájemné dopravní provázanosti spolupráce obou krajů více než potřebná.

Cílem předloženého dopravního plánu však není jen splnění zákonné povinnosti, jeho snaha je nastínit vývoj dopravní obslužnosti a jejího zkvalitňování pro cestující. K tomu byly využity i požadavky měst a obcí, které Středočeský kraj obdržel. Dokument též otevírá různé možnosti rozvoje veřejné dopravy, které reagují na nově vznikající problémy.

Tento materiál 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 – obsahuje proto důležité informace pro vlastníky a správce infrastruktury. Pokud není uvedeno jinak, výchozím stavem dokumentu je 31. 12. 2015.

2 ZÁKLADNÍ INFORMACE O STŘEDOČESKÉM KRAJI

Středočeský kraj svou velikostí, počtem obcí i obyvatel je největším krajem České republiky. Jeho rozloha (11 015 km²) zabírá 14 % území ČR, což je dvakrát více, nežli průměrná rozloha kraje v České republice. Kraj obklopuje hlavní město Prahu a sousedí téměř se všemi českými kraji kromě Karlovarského kraje a krajů na Moravě. Územně náleží k Českému masivu, který je jednou z nejstarších částí evropské pevniny. Nejvyšším bodem území je vrchol brdských hřebenů Tok (865 m n. m.) v okrese Příbram, nejnižším bodem pak řečiště Labe (153 m n. m.) v okrese Mělník.

Na území kraje je 1 145 obcí, z toho největší počet obcí je soustředěn v okrese Příbram (121 obcí), nejmenší počet obcí naopak v okres Mělník (69 obcí). Statut města je přidělen 83 obcím, Kladno a Mladá Boleslav jsou navíc statutárními městy. Podíl městského obyvatelstva na celkovém počtu obyvatel kraje je 53 %, a to nejnižší v celé České republice. Středočeský kraj jako jediný nemá své krajské město, krajský úřad se nachází v hlavním městě Praze.

Z územního hlediska je Středočeský kraj dělen na 12 okresů. Okresy lze nadále používat k územní identifikaci příslušnosti jednotlivých sídelních lokalit (obcí), neboť územím okresů má svoji územní působnost vymezena řada specializovaných orgánů státní správy (např. katastrální úřady, úřady práce, okresní správa sociálního zabezpečení, pozemkový úřad aj.).



Okresy na území Středočeského kraje

K 1. 4. 2015 žije ve Středočeském kraji 1 315 299 obyvatel a je nejlidnatějším regionem České republiky a hustota osídlení činí 119 osob na km². Nejvíce obydleným okresem Středočeského kraje v roce 2014 je okres Praha-východ (164 002 obyvatel), přes 100 000 obyvatel žije také v okrese Kladno, Praha-západ, Mladá Boleslav, Příbram a Mělník. Naopak populačně nejmenším okresem Rakovník s 55 389 obyvateli. Hustota zalidnění je nejvyšší v okresech Praha-západ, Kladno a Praha-východ, kde dosahuje hodnoty přes 200 obyvatel na km². Naopak nejnižší hustota zalidnění je v okresech Rakovník, Benešov a Příbram, kde hustota zalidnění nepřesahuje 70 obyvatel na km².

Okres	Rozloha [km ²]	Počet obcí	Z toho počet měst	Počet obyvatel	Hustota obyvatelstva [osoby / km ²]
Benešov	1 475	114	9	96 718	65,57
Beroun	662	85	6	89 172	134,70
Kladno	720	100	8	161 621	224,47
Kolín	744	89	6	98 125	131,89
Kutná Hora	917	88	4	74 244	80,96
Mělník	701	69	7	104 973	149,75
Mladá Boleslav	1 023	120	8	125 931	123,10
Nymburk	850	87	7	96 689	113,75
Praha-východ	755	110	8	164 002	217,22
Praha-západ	580	79	9	134 351	231,64
Příbram	1 692	121	8	114 084	67,43
Rakovník	896	83	3	55 389	61,82

Přehled počtu obyvatel po jednotlivých okresech (stav ke dni 31. 12. 2014); Zdroj: ČSÚ

Administrativně se kraj dělí na 26 správních obvodů obcí s rozšířenou působností (ORP), které k 1. 1. 2003 nahradily bývalé okresní úřady. Rozlohou je největší správní obvod s rozšířenou působností Příbram (8,5 % rozlohy Středočeského kraje). Nejmenší je správní obvod s rozšířenou působností Neratovice (1 % rozlohy Středočeského kraje).

Okres	Obce s rozšířenou působností
Benešov	Benešov, Vlašim, Votice
Beroun	Beroun, Hořovice
Kladno	Kladno, Slaný
Kolín	Kolín, Český Brod
Kutná Hora	Kutná Hora, Čáslav
Mělník	Mělník, Neratovice, Kralupy nad Vltavou
Mladá Boleslav	Mladá Boleslav, Mnichovo Hradiště
Nymburk	Nymburk, Poděbrady, Lysá nad Labem

Okres	Obce s rozšířenou působností
Praha-východ	Brandýs nad Labem - Stará Boleslav, Říčany
Praha-západ	Černošice
Příbram	Příbram, Dobříš, Sedlčany
Rakovník	Rakovník

Seznam obcí s rozšířenou působností (ORP) dle jednotlivých okresů



Obce s rozšířenou působností (ORP) na území Středočeského kraje

Úzká vazba s hlavním městem a hustá dopravní síť činí polohu kraje mimořádně výhodnou. Kraj je pro Prahu významným zdrojem pracovních sil, doplňuje pražský průmysl, zásobuje Prahu potravinami a poskytuje Praze svůj rekreační potenciál.

Středočeský kraj má kromě Prahy nejhustší, ale také nejpřetíženější dopravní síť v republice. Přes území kraje vedou do hlavního města historicky radiálně uspořádané hlavní železniční i silniční tranzitní sítě a své zastoupení má i vodní doprava. Jedinou vodní cestu v ČR pro vnitrostátní i mezinárodní přepravu představuje v současné době Labsko-vltavská vodní cesta, přibližně 3/4 její délky procházejí územím kraje.

Pro Středočeský kraj je charakteristická rozvinutá zemědělská i průmyslová výroba. Zemědělská výroba těží z vynikajících přírodních podmínek v severovýchodní části kraje, kraj vyniká hlavně rostlinnou výrobou, pěstováním pšenice, ječmene, cukrovky, v příměstských částech pěstováním ovoce, zeleniny a květin.

Stěžejními průmyslovými odvětvími jsou strojírenství, chemie a potravinářství. Škoda Mladá Boleslav se stala podnikem celostátního významu. Několika významnějšími podniky je zastoupeno i sklářství, keramika a polygrafie. Ústup zaznamenaly dříve tradiční obory těžba uhlí, ocelářství a kožedělný průmysl.

Ve srovnání s odvětvovou strukturou zaměstnanosti v ČR je v kraji nadprůměrně zastoupena průmyslová výroba a zemědělství, naopak podíl stavebnictví a služeb je na celkové zaměstnanosti nižší, oblast služeb však vykazuje v posledních letech progresivní růst. Průměrná hrubá měsíční mzda v roce 2015 činila v kraji 28 135 Kč.

Míra nezaměstnanosti je dlouhodobě nižší proti republikovému průměru. Existují výrazné rozdíly v nezaměstnanosti uvnitř kraje, ovlivněné opět blízkostí Prahy. K 31. 12. 2014 byl podíl nezaměstnaných osob (podíl počtu dosažitelných uchazečů o zaměstnání ve věku 15–64 let na obyvatelstvu ve věku 15–64 let) v kraji 6,36%. Nejvyšší hodnoty v rámci kraje dosáhl okres Příbram 9,04 %, nejnižší okres Praha-východ 3,33 %.

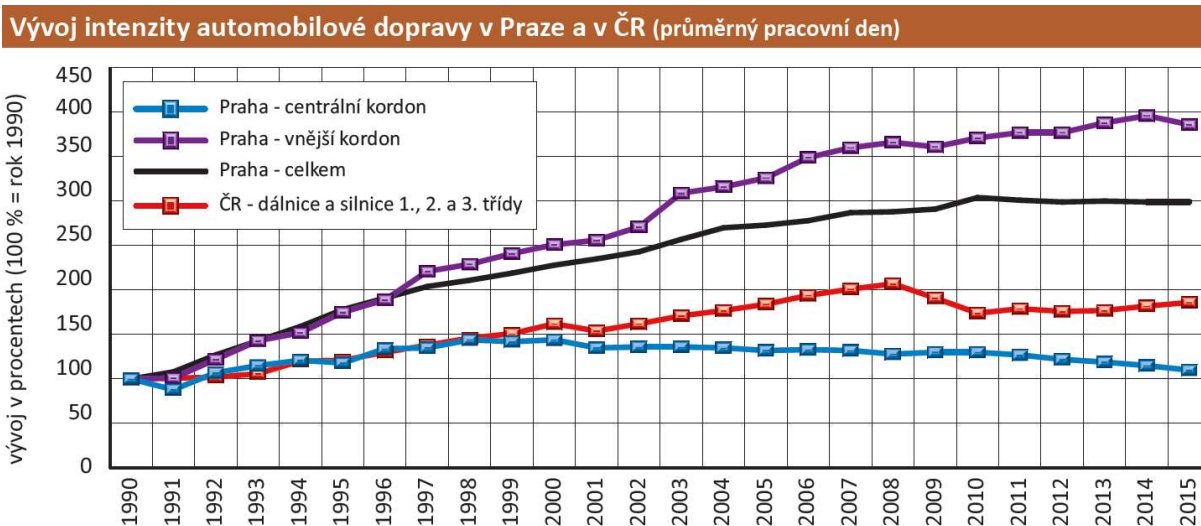
Na území Středočeského kraje se nachází množství významných historicky cenných památek a několik chráněných krajinných oblastí. Největší koncentrací památek se vyznačuje město Kutná Hora, které bylo zapsáno do Seznamu světového přírodního a kulturního dědictví UNESCO. Nejcennější přírodní oblast kraje představuje CHKO Křivoklátsko, které figuruje na seznamu biosférických rezervací, mezi další významné oblasti patří CHKO Kokořínsko, Český kras, Český ráj a Blaník.

Z dopravního hlediska veřejné hromadné dopravy se na území kraje nachází několik systémů veřejné dopravy, mezi něž patří pravidelná autobusová doprava, městská hromadná doprava, veřejná drážní doprava a dva systémy integrované dopravy – Středočeská integrovaná doprava a Pražská integrovaná doprava.

3 PŘÍPRAVA SPOLEČNÉHO IDS STŘEDOČESKÉHO KRAJE A PRAHY

3.1 Současný stav integrace veřejné dopravy ve Středočeském kraji a Praze

Stále rostoucí počty obyvatel a výstavba nových obytných celků v okrajových částech Prahy a přilehlém území Středočeského kraje jsou hlavními důvody, proč by se měla prohloubit integrace veřejné dopravy. Uspořádání Prahy a Středočeského kraje generuje **silné vzájemné dopravní proudy**, které **nelze efektivně řešit odděleně**. Akutní potřebu provázaně řešit veřejnou dopravu na území obou samosprávních celků dokladuje stále **rostoucí počet automobilů** na profilech společné hranice stejně jako **nekoordinovaná (neintegrovaná) příměstská autobusová doprava**. Níže uvedený graf ukazuje, že zatímco v centrální části Prahy dlouhodobě IAD neroste nebo dokonce klesá, vykazují příjezdové komunikace do Prahy (tzv. vnější kordon) vykazují značný nárůst.

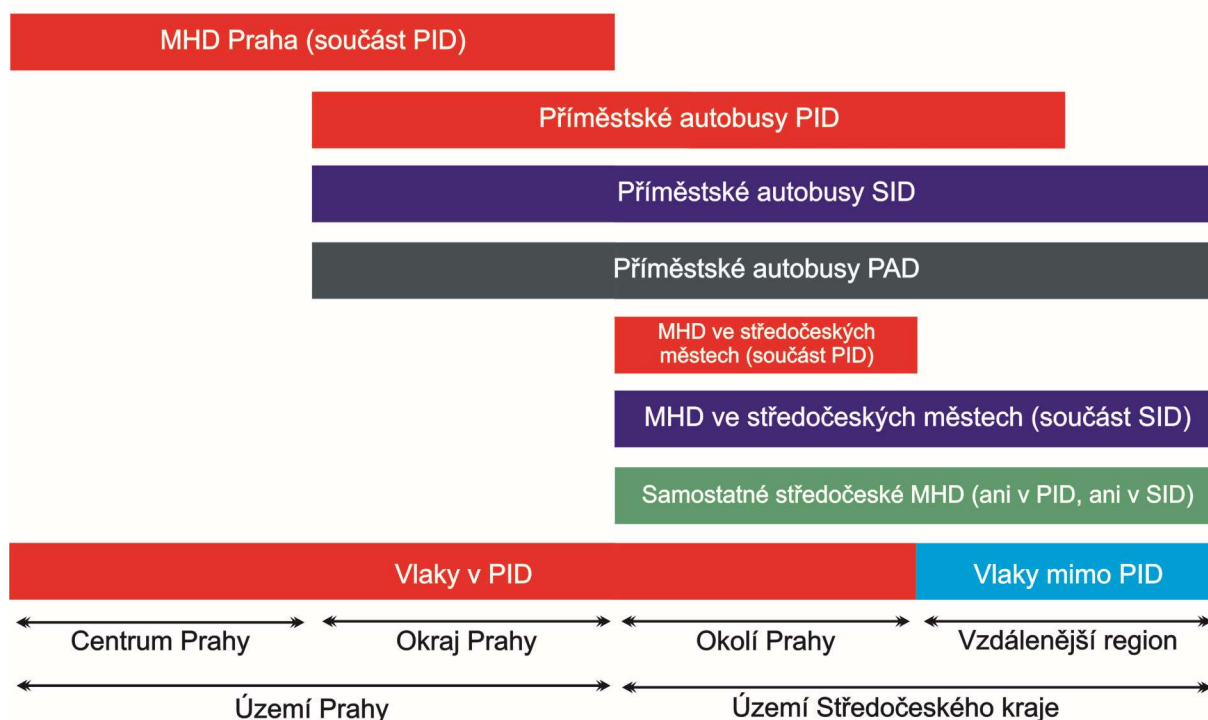


Vývoj intenzity individuální automobilové dopravy na území hl. m. Prahy a ČR; Zdroj: TSK

V současné době existují na území Prahy a Středočeského kraje následující oddělené, navzájem částečně souběžné, dopravní systémy:

- **Pražská integrovaná doprava (PID)** – integrovaný dopravní systém zahrnující metro, železnici, tramvaje, autobusy, lanovou dráhu na Petřín a přívozy v Praze a v části Středočeského kraje;
- **Středočeská integrovaná doprava (SID)** – tarifní kooperace regionálních autobusů v části Středočeského kraje s přesahem do Prahy, bez zapojení železnice;
- **Nezaintegrované linky** – především část **železnice mimo PID**, **pravidelná autobusová doprava (PAD)** ve Středočeském kraji s přesahem do Prahy, a také **samostatné MHD** v některých středočeských městech.

Druhy městské a regionální dopravy na území Prahy a Středočeského kraje



Druhy městské a regionální dopravy na území Prahy a Středočeského kraje

V důsledku překryvů více systémů vznikají pro cestující složité situace – jsou nuceni si zakupovat více jízdenek, vyhledávat jízdné ve více tarifech, za jízdu vybranými úseky platí dvakrát apod. Podobně i objednatelé proplácí některé úseky souběžně, protože je každý z nich v jiném systému. Tato a další fakta komplikují cestujícím používání veřejné dopravy, a snižují tak její efektivnost i konkurenceschopnost vůči individuální automobilové dopravě. Problémy v důsledku nedokončené integrace shrnuje následující tabulka:

Problémy v důsledku nedokončené integrace veřejné dopravy v Praze a Středočeském kraji
• neexistence společného přestupního tarifu (více tarifů, při přestupu nutno zakoupit novou jízdenku), nedokončená integrace železnice ve Středočeském kraji • chybějící nebo nekvalitní přestupní body (především z ostatních druhů dopravy na železnici), chybí systém záchytných parkovišť P+R u železnice • souběžné vedení linek (neefektivní duplicitní financování) • nerovnoměrné vytížení kapacity vozidel a dopravních cest, omezená reakce při mimořádných událostech • nedostatečná koordinace jízdních řádů (zajištění návazností) zpoždování autobusových linek na hlavních komunikacích – chybí preferenční opatření

Výše uvedené problémy je možno řešit sjednocením veřejné dopravy na území Prahy a Středočeského kraje do jednoho společného integrovaného dopravního systému (IDS).

3.2 Příprava společného IDS Středočeského kraje a Prahy



Veřejnou dopravu je nutné plánovat a projektovat tak, aby svou kvalitou a přitažlivostí oslovila i ty, kteří dnes jezdí autem, protože se mj. na **jednu jízdenku** přepraví kamkoliv. Úbytek aut by pomohl **zklidnit** nejen **provoz na příjezdových silnicích ze Středních Čech do Prahy**, ale usnadnil by i složitou situaci při hledání volného místa k zaparkování na okrajích či v centru Prahy.

Společná integrace **řeší veřejnou dopravu jako celek**, regionální nebo příměstské autobusy budou provázané nejen s vlaky, ale také s MHD v Praze a ve středočeských městech. Cestující díky integraci ušetří finanční náklady spjaté s cestováním, přitom se však systém celkově zefektivní, takže i Středočeský kraj, hlavní město Praha a další objednatelé budou moci s financemi nakládat **hospodárněji**.

Princip IDS zní jednoduše: „**1 jízdenka, 1 jízdní řád, 1 tarif**“, a aby byl dosažen, musí organizátor **odborně zastupovat** své zakladatele, ale také **aktivně komunikovat** se všemi partnery (hlavní město Praha, pražské městské části, Středočeský kraj a jeho města a obce atd.), s cestujícími i dopravci.

Navrhnout (zřídit) integrovaný dopravní systém znamená:

- propojení městské a regionální dopravy
- propojení železnice, metra, tramvají, autobusů, ale také přívozů, lanovek atd.
- využití příměstské dopravy (železnice, autobusy...) pro obsluhu města, prodloužení městských linek (autobusy, tramvaje...) pro obsluhu regionu
- společný tarif pro všechny existující linky v dané oblasti
- služby veřejné dopravy pro cestujícího „z jednoho odlitku“ (včetně informačního systému)
- zvýšení atraktivity a zároveň efektivity veřejné dopravy
- spolupráci organizátora, objednatelů, dopravců a dalších institucí
- stejný a nediskriminující přístup dopravců na trh
- využití synergických efektů – „celek je tak více než součet jeho součástí“

Vytvořit společný integrovaný dopravní systém znamená **komplexní řešení řady témat, které spolu často navzájem úzce souvisí**. Následující schéma ukazuje jednotlivé oblasti k řešení a jejich vzájemné souvislosti. Tomu též odpovídá struktura kapitol jednotlivých integračních dokumentů (viz dále) a je mu přizpůsobena struktura předloženého dopravního plánu Středočeského kraje.

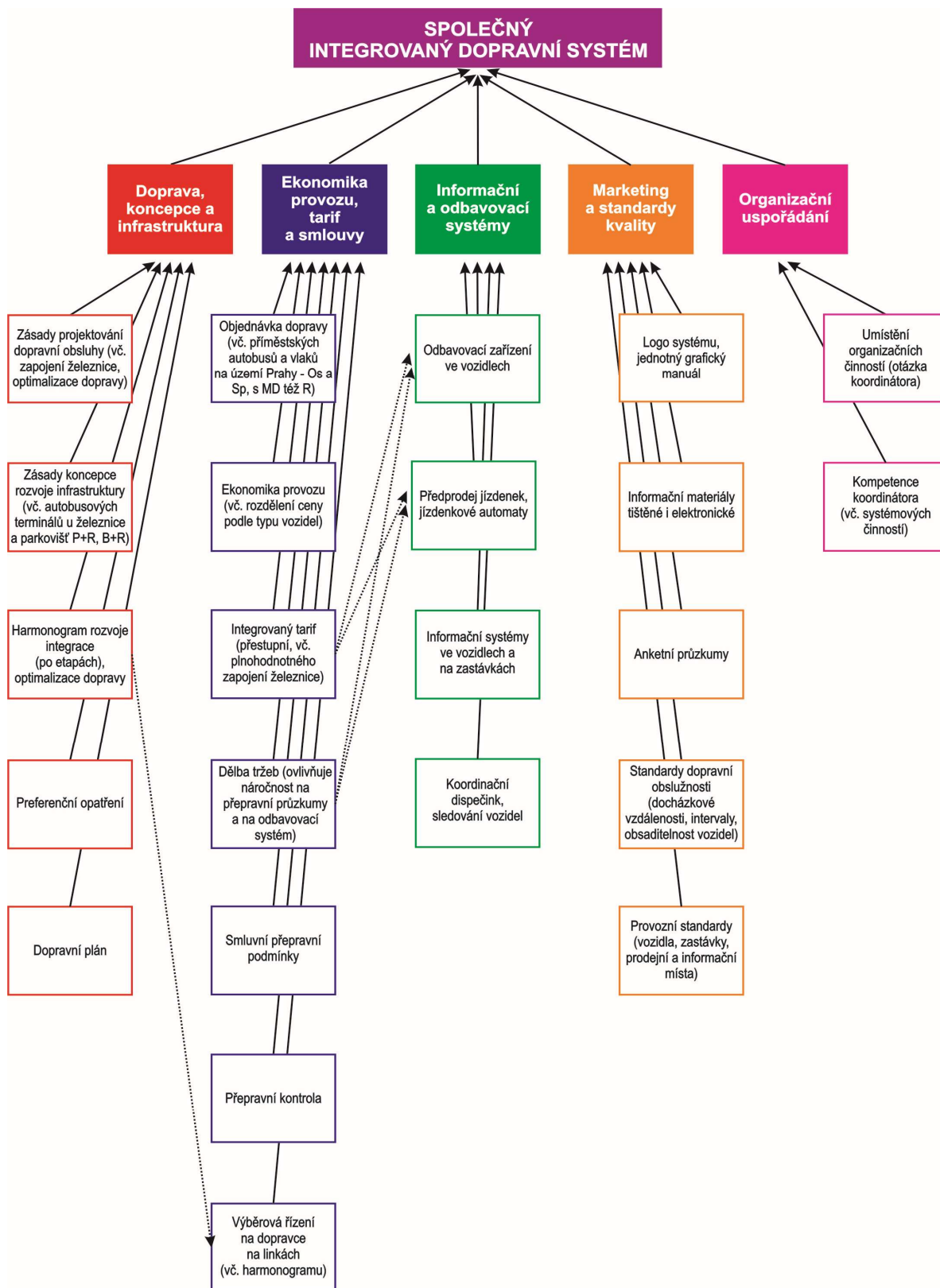
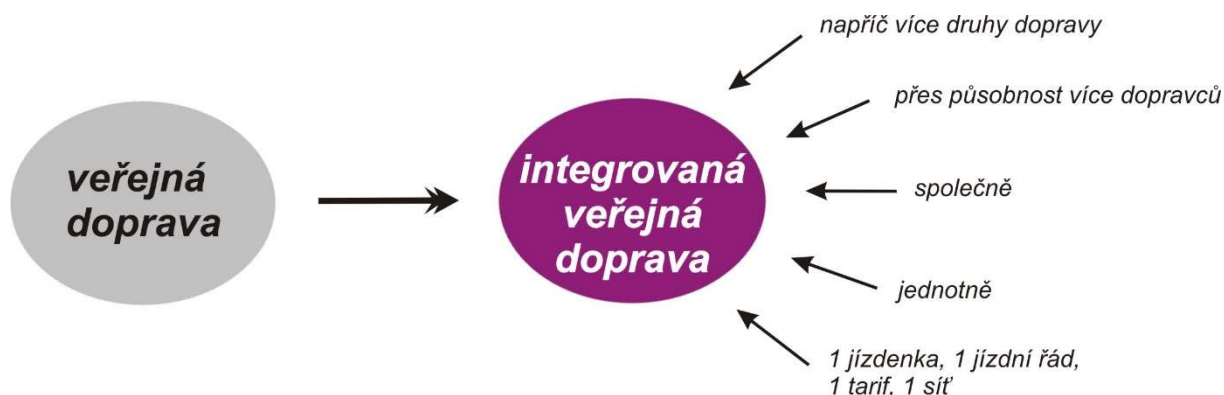


Schéma přípravy společného IDS Prahy a Středočeského kraje

Rozdíl IDS oproti situaci před integrací různých systémů veřejné dopravy spočívá v tom, že cestujícímu může být nabízeno spojení ve smyslu „1 jízdenka, 1 jízdní řád, 1 tarif, 1 síť“, přestože se v dané oblasti vyskytuje více druhů dopravy, více dopravců a také administrativní hranice např. mezi městem a regionem. „Integrovaný“ zde často znamená „napříč více druhy dopravy“, „přes působnost více dopravců“, „společně“ nebo „jednotně“.



Přechod od neintegrované veřejné dopravy k integrovanému dopravnímu systému

Společný IDS Prahy a Středočeského kraje – vše je dosažitelné

Společný IDS a jeho organizátor pracuje na vyhovujícím dopravním řešení pro všechny zájmové skupiny – zakladatele, objednavatele, zákazníky i dopravce. Zakladatelé a objednavatelé mají kompetenci objednávat veřejnou dopravu jako veřejnou službu, dopravci službu vykonají a jasně jsou od sebe odděleny politické a podnikatelské zájmy.

Dva kraje, všichni dopravci, jedna jízdenka

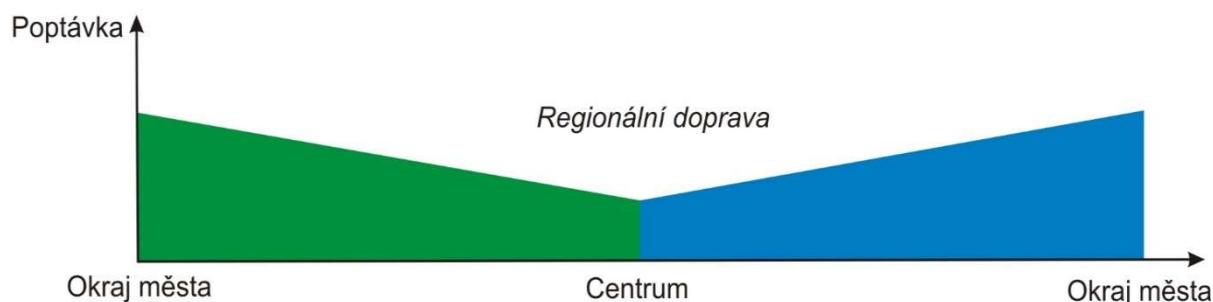
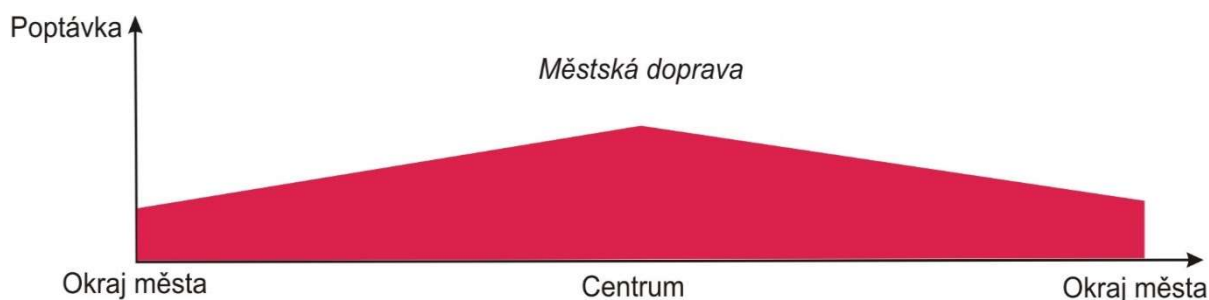
Hlavním poskytovatelem dopravních služeb pro Prahu a Středočeský kraj bude IDS, protože pod sebou sdružuje všechny dopravce – zahrnuje železnici, metro, tramvaje, autobusy, přívozy a lanové dráhy. Obrazně řečeno se dá organizátor přirovnat k dirigentovi, který řídí orchestr, kterým jsou dopravci. Společná snaha o pozitivní požitky z produkce tkví ve společném tarifu, koordinovaných jízdních řadech, snadných přestupech, i v přísných kontrolách standardů kvality. Právě společný IDS se společným organizátorem dokáže propojit všechny různé partnery systému tak, aby cestující našel jednotnou a atraktivní nabídku dopravy. Bez společného „dirigenta“ není dohoda mezi tolika partnery vůbec možná.

Mobilita spojuje

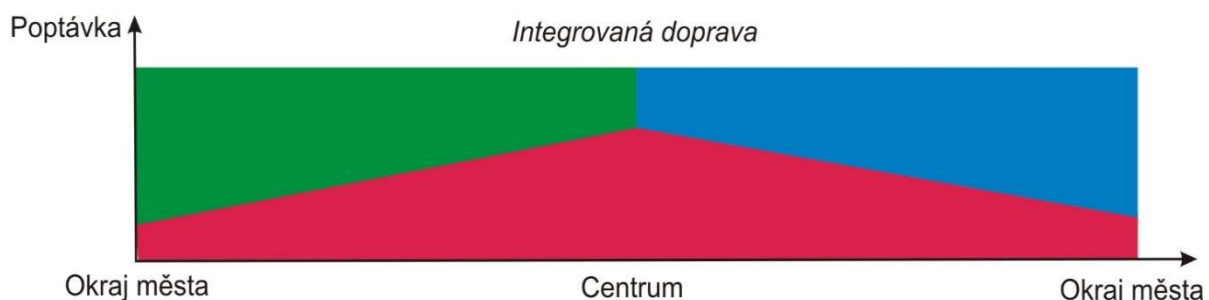
Společný IDS bude největším integrovaným dopravním systémem v České republice. V celé oblasti žije téměř čtvrtina celé České republiky – 2 574 400 obyvatel. V současné době přepraví systémy veřejné dopravy na území hlavního města Prahy a Středočeského kraje celkem cca 1,3 mld. cestujících. Spojením do společného IDS bude trend i nadále stoupat.

Výhody integrace pro Středočeský kraj, města a obce	Výhody integrace pro hl. m. Prahu
• lepší spojení do Prahy • lepší spojení uvnitř regionu • spolufinancování příměstské dopravy (Praha hradí příměstskou dopravu na svém území) • odstranění souběhů (efektivnější dopravní obsluha bez financování duplicit) • vyšší flexibilita obyvatel (srovnatelná pozice na pracovním trhu) • pozitivní ekonomický rozvoj (zvýšení turistického ruchu, vyšší příjmy díky růstu cen prodávaných pozemků) • vyšší kvalita života v regionu (spojení také za kulturou a zpět)	• zlepšení dopravní obsluhy na okrajích města (rychlá spojení železnicí, kratší intervaly autobusových linek), díky zapojení příměstské dopravy • odstranění souběhů (efektivnější dopravní obsluha bez financování duplicit) • klesající nároky na autobusové terminály a zastávky (používání zastávek městské dopravy také příměstskými linkami, vyšší podíl příjíždějících cestujících z regionu po železnici) • omezení nárůstu individuální automobilové dopravy z regionu (kombinace integrace veřejné dopravy a systematického budování záchytných parkovišť P+R zejména u železnice) • lepší spojení do okolí města (denní dojíždění za prací, turistická a rekreační doprava)
Výhody integrace pro cestující	Výhody integrace 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 (integrací indukovaná mobilita) • rostoucí produktivita oběhů vozidel • perspektiva do budoucnosti (relativně jisté dopravní výkony, nízké riziko redukce výkonů kvůli poklesu poptávky)

Princip IDS lze ukázat na příkladu malého města, kde jezdí jedna linka napříč městem a dvě regionální linky končí v centru města. Před integrací veřejné dopravy je městská a regionální doprava navzájem oddělena. Vlastníci předplatných jízdenek pro městskou dopravu nemohou používat regionální linky, jelikož by zde museli zaplatit jízdné jako všichni ostatní bez předplatných jízdenek.



Cestující městské linky směřují většinou z okrajů do středu města, proto se koncentruje poptávka v centru. Oproti tomu do regionálních linek například ve směru z centra města nastupují cestující ještě mezi centrem města a jeho okrajem, takže tyto linky jsou nejlidnatější na okraji města. Přesto však existuje před integrací městské a regionální dopravy značný potenciál. Protože nemají společný tarif a obsluhují různé přepravní proudy, mají různé maximální profily vytiženosti vozidel, a z toho plynoucí různá místa s rezervou kapacity.



Po integraci městské a regionální dopravy se výkyvy poptávky všech linek (někdy částečně) navzájem vykompenzují, je možno souběžné úseky omezit a vzniklou úsporu využít pro rozšíření provozu v potřebnějších místech. V Praze a okolí lze tuto situaci nejlépe přirovnat k železnici, která při průjezdu přes centrum může odlehčit přetíženým úsekům metra a tramvají. Princip integrace však platí nejen v příhraniční oblasti Středočeského kraje a Prahy, ale i ve vzdálených oblastech Středočeského kraje.

3.2.1 Realizované kroky v rámci přípravy společného IDS

Pracovní tzv. **integrační skupina** pro založení společného integrovaného dopravního systému (IDS) složená ze zástupců Středočeského kraje a ROPIDu začala fungovat od ledna 2013. Nejprve vytvořila dokument **Integrace veřejné dopravy v Praze a Středočeském kraji - I. etapa – Analýza současného stavu a návrh dalšího postupu integrace**. Zde byla provedena důkladná analýza Pražské integrované dopravy (PID), Středočeské integrované dopravy (SID), železnice zapojené do PID i mimo integraci, MHD ve středočeských městech a také ostatních nezaintegrovaných linek pravidelné autobusové dopravy. Právě těchto pět segmentů veřejné dopravy má tvořit společný IDS – pro Prahu i celý Středočeský kraj. Tento dokument byl ke konci roku 2013 a na počátku roku 2014 schválen dopravními výbory i radami obou krajů.

Následoval dokument **Integrace veřejné dopravy v Praze a Středočeském kraji - II. etapa** - Návrh základních parametrů společného IDS. Druhá etapa tzv. integračního dokumentu nastavuje základní parametry, jak má společný systém vypadat z hlediska dopravní obslužnosti, ekonomiky, informačních a odbavovacích systémů, marketingu a standardů kvality, rovněž z hlediska organizačního uspořádání. Právě v posledním bodě se ukazuje potřebnost založení společného organizátora dopravy, který bude mít na starosti dopravu na území obou krajů. Společný organizátor je přehledný pro všechny zúčastněné a společnou koordinací snáže docílí všech výhod a synergií, které integrace dopravy přináší. Druhá etapa tzv. integračního dokumentu byla v druhé polovině roku 2015 schválena dopravními výbory i radami obou krajů.

V dubnu 2015 byl realizován pilotní **projekt integrace oblasti Mělnicka a Neratovicka**. Aktuální výsledky pravidelně prováděných přepravních průzkumů ukazují, že jen ve špičkách pracovního dne se za pouhý rok od počátku integrace **zvýšil počet cestujících o více než 20 %**. Přitom nabídka spojů ve špičkách byla i před integrací dosti vysoká, při zohlednění počtu cestujících i v mimošpičkových obdobích by byl nárůst pravděpodobně ještě vyšší.

Od začátku roku 2016 **nastal čas III. etapy**, která je už **vlastní realizací** tohoto projektu. Pro další rozvoj spolupráce se od dubna 2016 začala scházet **Řídící rada nového společného IDS Prahy a Středočeského kraje**. Hlavním tématem jednání řídící rady je příprava založení společného organizátora, dále postup integrace dalších oblastí, smluvní zajištění provozu železnice a autobusů atd. Rovněž Odbor dopravy Krajského úřadu Středočeského kraje a organizace ROPID pokračují v rámci pracovní skupiny na přípravách postupné integrace dalších oblastí a koordinace veřejné dopravy do jednoho společného IDS.

3.2.2 Harmonogram integrace oblastí

V rámci příprav sjednocování veřejné dopravy byl schválen **harmonogram optimalizace a integrace jednotlivých oblastí**. Práce probíhají na integraci oblastí Lysé nad Labem a Milovic a na druhé etapě integrace Mělnicka, a to ve směru na Vraňany a Kralupy nad Vltavou – obě akce s termínem realizace v červenci 2016.

Největším projektem na rok 2017 je integrace Kladenska a Slánska, tedy linek na trasách Praha – Kladno, Kladno – Slaný a Praha – Slaný, včetně městské dopravy v Kladně. Na rok 2017 se kromě dalších částí Mělnicka předpokládá i pokračování integrace Nymburska (napojení na integrované linky od Milovic a Sadské ve směru Nymburk), a také linek na trase Praha – Sedlčany a Nový Knín – Dobříš (v návaznosti na již integrované linky v oblasti Štěchovic a Nového Knína). Příprava integrace tak rozsáhlého území, jako je celý Středočeský kraj s Prahou, je časově náročná záležitost, která není jen současným úkolem, ale bude pokračovat i v následujících letech. Za účasti dopravců, obcí a měst by měly být do konce roku 2018 integrovány všechny oblasti.

Harmonogram optimalizace a integrace veřejné dopravy v Praze ve Středočeském kraji		
Region	Termín*	Oblast, trasy hlavních linek
Mělnicko II	2. 7. 2016	Kralupy n. Vlt. - Vraňany - Mělník
Nymbursko I	2. 7. 2016	Lysá n. L. - Milovice, Lysá n. L. - Benátky n. Jiz.
Mělnicko III	I. Q 2017	Mělník - Roudnice n. L., Mělník - Štětí, Kralupy n. Vlt. - Roudnice n. L.
Nymbursko II	I. Q 2017	Nymburk - Lysá, Nymburk - Sadská, Poděbrady - Pečky, Nymburk - Poděbrady
Nymbursko III	II. Q 2017	Regionální linky Nymbursko, vč. oblasti Městec Králové
Mělnicko IV	II. Q 2017	Praha - Česká Lípa, Kokořínsko
Mělnicko V	II. Q 2017	Mělník - Mšeno, Mělník - Byšice - Mělnické Vtelno - Mladá Boleslav, Všetaty - Byšice
Benešovsko I	II. Q 2017	Praha - Netvořice - Neveklov, Jílové u Prahy - Týnec nad Sázavou - Benešov
Sedlčansko I	I. Q 2017	Praha - Sedlčany, Nový Knín – Dobříš
Kladensko I	2. 7. 2017	Praha - Kladno, Praha - Slaný, MHD Kladno, Kladno – Slaný
Berounsko I	IV. Q 2017	Praha - Beroun - Králův Dvůr - Zdice - Žebrák - Hořovice, MHD Beroun
Berounsko II	IV. Q 2017	Místní regionální linky (Hostomice, Jince, Křivoklát)
Kladensko II Rakovnicko	IV. Q 2017	Praha - Unhošť - Nové Strašecí - Rakovník, Kladno - Unhošť, místní regionální linky
Příbramsko I	II. Q 2018	Praha - Dobříš - Příbram, MHD Příbram
Příbramsko II	II. Q 2018	Místní regionální linky (Rožmitál pod Třemšínem, Milín, Březnice)
Benešovsko II	III. Q 2018	Místní regionální linky, Týnec nad Sázavou, Pyšely, Bystřice
Sedlčansko II	III. Q 2018	místní regionální linky, Votice, Miličín, Sedlec-Prčice, Krásná Hora n. Vlt., Petrovice
Kutnohorsk	III. Q 2018	Místní regionální linky, Uhlířské Janovice, Čáslav, Zbraslavice, MHD Kutná Hora
Kolínsko	III. Q 2018	Místní regionální linky, Kouřim, Zásmyky, Týnec n. Lab., MHD Kolín

Harmonogram optimalizace a integrace veřejné dopravy v Praze ve Středočeském kraji		
Region	Termín*	Oblast, trasy hlavních linek
Mladoboleslavsko I	IV. Q 2018	Praha - Benátky n. Jiz. - Ml. Boleslav - Mnichovo Hradiště
Mladoboleslavsko II	IV. Q 2018	MHD Mladá Boleslav, místní regionální linky (Bělá p. Bez., Dolní Bousov)
Benešovsko III	IV. Q 2018	Místní regionální linky, Vlašim, Trhový Štěpánov, Zruč nad Sázavou, Blaník

Termín* = přepokládaný termín

Časový harmonogram je pouze pracovním návrhem dle aktuálních předpokladů. Termíny skutečné realizace jsou závislé na výsledcích jednání s jednotlivými městy a obcemi dané integrované oblasti a na technicko-provozních možnostech příslušných dopravců.

4 DOPRAVA, KONCEPCE A INFRASTRUKTURA

4.1 Příprava společného IDS

Příprava společného IDS Prahy a Středočeského kraje je zásadním krokem, který ovlivňuje dopravní obsluhu a její koncepci, a také infrastrukturu. S ohledem na návaznost konkrétních kroků v řešení dopravní obsluhy na přípravu společného IDS jsou v kapitole 4 uvedeny nejprve zásady projektování dopravní obsluhy a koncepce infrastruktury společně s preferencí veřejné dopravy v kapitole 4.1, na ně navazuje kapitola 4.2 s konkrétními opatřeními pro obsluhu veřejnou dopravou a její infrastrukturu. Jak již bylo zmíněno v úvodu, texty o přípravě společného IDS vycházejí z již schválených integračních dokumentů a dalších schválených materiálů.

4.1.1 Zásady projektování dopravní obsluhy

Nový společný integrovaný systém dopravy (IDS) bude **pro cestující komfortní a atraktivní svou jednoduchostí a přehledností**. Přinese síť linek, které zkvalitní přestupní vazby a zlepší nabídku veřejné dopravy všem cestujícím bez výrazného navyšování dalších nákladů. Páteří systému bude kolejová doprava (železnice, metro, tramvaje). Autobusová doprava bude páteří v oblastech, kde neexistuje kolejová doprava, a v ostatních oblastech bude koncipována jako návazná ke kolejové dopravě. Nový IDS má za cíl vyšší efektivitu, omezení přepravních duplicít, lepší funkčnost veřejné hromadné dopravy při zpožděních a mimořádnostech a použití moderních technických prostředků zlepší informovanost cestujících.



Síť linek nového společného IDS bude projektována podle následujících zásad:

- **posílení a rozvoj kapacitních páteřních linek** do všech bývalých okresních a dalších větších měst Středočeského kraje s maximálním využitím potenciálu železnice;
- **rozvoj návazné veřejné dopravy k páteřním linkám** a nasazení moderních **úsporných vozidel** – pro lokální vazby s nižší poptávkou nebo ve stísněných podmínkách zavést systém midibusů či minibusů (*v řídce osídlených oblastech možno v případě legislativního dořešení využít systém minibusů na zavolání*);
- **zvyšování podílu vypravení vozidel s větší kapacitou** – např. kloubových autobusů (*více využívané linky, řešení kapacitních problémů*), lehká kolejová doprava;
- zavedení jednoduchého, pravidelného a zároveň dostatečně hustého **časového taktu se zaručenými krátkými přestupy** (*koordinace jízdních řádů a provázání s integračním taktovým grafikonem*);
- podpora **využívání železniční dopravy** i pro cesty po Praze a v jiných městech s nevyužitou železniční kapacitou včetně plánování průjezdných linií přes městská centra k propojení protilehlých částí regionů i samotných měst;
- **rozvoj tangenciálních vazeb** (Praha), **regionálních vazeb** (Středočeský kraj) zejména dle ověřených zkušeností systému SID a PAD a starostů dotčených obcí;
- **koncentrace linek do společných svazků podle směru** (*sjednocení nástupních zastávek podle směru*);

- **odlehčení přetížených úseků** metra a tramvají v centru Prahy (*nabídka alternativních spojení*);
- **rozvoj lehké železnice** (příměstské tramvaje) – „mezistupeň“ mezi autobusem a železnici;
- **zajištění rychlé dopravy pro vzdálenější významné lokality**;
- **zvyšování produktivity oběhů vozidel**;
- úzká spolupráce se starosty na **zlepšení resp. zajištění dopravní obsluhy v oblastech s růstem poptávky** (*nová výstavba bytů, pracovní příležitosti*), infrastruktura veřejné dopravy do podmínek developerských projektů;
- **zvyšování efektivity provozu** (*zlepšování koordinace městských a příměstských linek na území hlavního města Prahy a dalších měst*);
- **zvyšování atraktivity pro cestujícího s cílem získávat nové cestující dosud využívající individuální automobilovou dopravu** (*důraz na rychlost, jednoduchost a přehlednost sítě a jejího používání*);
- **napojení mezinárodního letiště** na městské centrum (resp. městskou a příměstskou dopravu) a na hlavní nádraží (dálkové vlaky);
- **zvýšená dopravní obsluha v turisticky atraktivních oblastech** pro podporu rozvoje příslušného regionu.

4.1.2 Zásady koncepce rozvoje infrastruktury

Budování infrastruktury pro síť nového společného IDS musí být **součástí koordinovaných investic** dotčených krajů, měst, obcí a také státu. Veřejná doprava musí být **plánovací prioritou** všech uvedených subjektů a budování její infrastruktury bude vyžadovat pečlivou a pravidelnou koordinaci tak, aby mohly být skutečně naplněny zásady projektování dopravní obsluhy a bylo dosaženo všeobecné **ekonomické i dopravní efektivity**.

Rozvoj infrastruktury sítě linek nového společného IDS bude vycházet z těchto následujících zásad:

- **kvalitní a rychlé přestupní vazby (terminály) mezi jednotlivými druhy dopravy** (minimalizace časových ztrát pro cestujícího, pro efektivní oběh vozidel i z pohledu potřebné kapacity, atraktivní zázemí pro cestujícího);
- u terminálů, stanic a významnějších zastávek kolejové dopravy **vytvářet podmínky umožňující přestupy z aut (systém K+R) nebo zaparkování aut (systém P+R)**. Nedílnou součástí je budování **kapacitních zastřešených odstavných stojanů pro cyklisty (systém B+R)** tak, aby dopravní terminály vytvářely moderní zázemí i pro cyklisty a také přiměřeně usnadňovaly manipulaci s kolem v případě, že si cestující kolo bere s sebou do vozidla;
- **zřizování nových či přesun stávajících zastávek** pro zlepšení místní obsluhy, přiblížení k hustěji osídlenému území a možnosti přestupu na ostatní druhy



dopravy (*docházkové vzdálenosti na zastávku v denní době pro souvisle zastavěnou oblast a pro rozptýlenou zástavbu budou definovány v rámci standardů kvality dopravní obsluhy*);

- **řešení stanic a zastávek na principu maximální jednoduchosti a průchodnosti pro cestujícího** (např. *prodlužování podchodů u železničních stanic s cílem propojit protilehlé části obydleného území a zároveň cestujícímu umožnit nové bezpečné přístupové cesty k nástupištím*);
- **realizace preferenčních opatření pro hromadnou dopravu** (zrychlení dopravy pro cestující, zlepšení pravidelnosti a spolehlivosti provozu, významné finanční úspory na množství vypravovaných vozidel, spotřebované energie či PHM);
- **společné zastávky autobusů a tramvají a propojování zastávek vlaku a ostatních druhů veřejné dopravy** jedním přestupním nástupištěm na principu hrana – hrana;
- **technicko-provozní zázemí** – řešení provozních potřeb pro veřejnou dopravu (obrátiště, prostory pro odstavy, kapacitní zastávky);
- **přiměřená segregace železničních tratí** dálkové a příměstské dopravy pro eliminaci zpoždování příměstské dopravy a pro možnost zahušťovat časový takt příměstské dopravy dle aktuální potřeby;
- **používání moderních technologií na železnici** (kolejiště ošetřené proti hluku a vibracím v obydlených oblastech, zabezpečovací zařízení umožňující vlakům provoz ve velmi krátkých intervalech (srovnatelné s metrem));

4.1.3 Preferenční opatření

Atraktivita veřejné dopravy vůči individuální (IAD) musí být realizována pomocí preferenčních opatření. Ty zajišťují dostatečnou **rychlost a spolehlivost veřejné dopravy**. Jejich základním cílem je **zvýšení plynulosti provozu vozidel veřejné dopravy a odstranění nepříznivých vlivů IAD na provoz veřejné dopravy**. Nejnovější poznatky se zavedením preferenčních opatření v mnichovském systému veřejné dopravy ukazují, že zisk objednavatele z investic do preferenčních opatření je až trojnásobný. Častější spojení v pravidelném časovém taktu, moderní vozidla a právě rychlý průjezd vozidel veřejné dopravy pomocí vyhrazených pruhů a předností na křižovatkách **motivuje lidi k přestupu na veřejnou dopravu**. Ve výsledku přináší tato opatření pozitivní dopad na zdraví obyvatel a na životní prostředí a pomáhá uvolnit silnice těm, kteří se bez individuální dopravy neobejdou.

Preference nového společného IDS bude projektována podle následujících zásad:

- **zvyšování cestovní rychlosti, respektive zkracování jízdní doby** tak, aby se snížil celkový počet vypravených vozidel (celkové zrychlení oběhů) a tím pádem došlo k úsporám energie a pohonných hmot;
- **zlepšení spolehlivosti veřejné hromadné dopravy** (dodržování jízdního řádu);
- **zavádění preference především v okrajových částech Prahy a v dopravně zatížených úsecích a uzlech Středočeského kraje** (na dopravně zatížených radiálách a tangencích s provozem prostředků VHD v rámci komunikační sítě města);



- pokračování **ve zřizování preferenčních opatření při výstavbě a obnově světelných signalizačních zařízení (SSZ)** instalovány technologie umožňující preferenci tramvají a autobusů na křižovatkách s důrazem na tzv. aktivní preferenci s využitím technologie GPS;
- pokračování s instalací a provozem technického vybavení vozidel dalších dopravců pro systém aktivní detekce vozidla veřejné dopravy před SSZ;
- dle možností a potřeb budou zřizovány **nové úseky vyhrazených jízdních pruhů pro autobusy** a prvky systémové přednosti v jízdě včetně aplikace zastávek MHD do (vyhrazeného) jízdního pruhu;
- **kompatibilita** vybavení zařízení pro preferenci na křižovatkách se zařízeními ve vozidlech

4.2 Dopravní obsluha

4.2.1 Železniční doprava

Železnice tvoří páteř veřejné dopravy ve Středočeském kraji ve vztahu k autobusové dopravě a plní také funkci napájecí pro dálkovou železniční dopravu, kterou objednává Ministerstvo dopravy. Role železniční dopravy v přepravě cestujících je nepostradatelná, a proto je rozvoj objednávaných výkonů na železnici pro Středočeský kraj prioritou. Rozvoj železnice, tj. páteřního systému veřejné dopravy, je rovněž nutný s ohledem na neustále se **zhoršující situaci na příjezdových komunikacích do Prahy**.

Specifikem Středočeského kraje jsou **velmi silné vzájemné dopravní vazby s hlavním městem Prahou**, která je zároveň jedním z nejdůležitějších železničních dopravních uzlů v České republice. Železnice ve Středočeském kraji a hlavním městě Praze je z hlediska poptávky cestujících, ale i např. vzájemné provozní provázanosti (oběhy vozidel), **prakticky jedním neoddělitelným celkem**.

Ve Středočeském kraji je k 31. 12. 2015 objednávaná doprava na následujících tratích, resp. na jejich úsecích:

Trat'	Název	Linky S a R	Integrace PID
010	(Praha –) Kolín – Česká Třebová		bez integrace
011	Praha – Kolín	S1, S7	Praha – Pečky
012	Pečky – Kouřim	S11	celá trať
014	Kolín – Ledečko		bez integrace
020	(Praha –) Velký Osek – Hr. Králové – Choceň		bez integrace
060	Poříčany – Nymburk	S12	Poříčany – Sadská
061	Nymburk – Jičín		bez integrace
062	Chlumec nad Cidlinou – Křinec		bez integrace
063	Bakov nad Jizerou – Dolní Bousov		bez integrace
064	Mšeno – Mladá Boleslav – Stará Paka		bez integrace
070	Praha – Turnov	S3, R3	Praha – Všetaty
071	Nymburk – Mladá Boleslav		bez integrace
072	Lysá nad Labem – Ústí nad Labem západ	S32, R32	Lysá n. L. – Štětí
074	Čelákovice – Neratovice	S23	celá trať
076	Mělník – Mšeno	S33	Mělník – Velký Borek

Trat'	Název	Linky S a R	Integrace PID
080	Bakov nad Jizerou - Jedlová		bez integrace
090	Praha – Ústí nad Labem – Děčín	S4, R4, S41	Praha – Vraňany
092	Neratovice – Kralupy nad Vltavou	S43	celá trať
093	Kralupy nad Vltavou – Kladno	S5, R5, S45	celá trať
094	Vraňany – Lužec nad Vltavou		bez integrace
095	Vraňany – Zlonice		bez integrace
110	Kralupy nad Vltavou – Louny	S40	Kralupy nad Vltavou – Podlešín
111	Kralupy nad Vltavou – Velvary	S44	celá trať
120	Praha – Kladno – Rakovník	S5, R5, S50	Praha – K. Žehrovice
121	Hostivice – Podlešín	S54	celá trať
122	Praha – Hostivice – Rudná u Prahy	S65	celá trať
124	Lužná u Rakovníka – Chomutov		bez integrace
126	Most – Rakovník		bez integrace
161	Rakovník – Bečov nad Teplou		bez integrace
162	Rakovník – Mladotice		bez integrace
170	(Praha –) Beroun – Plzeň – Cheb	S60, S70	Beroun – Králův Dvůr-Popovice
171	Praha – Beroun	S7	celá trať
172	Zadní Třebaň – Lochovice	S76	Zadní Třebaň - Všeradice
173	Praha-Smíchov – Beroun	S6	celá trať
174	Beroun – Rakovník	S75	Beroun – Beroun-Závodí
200	Zdice – Protivín	S60	bez integrace
203	Březnice – Strakonice		bez integrace
204	Březnice – Rožmitál pod Třemšínem		bez integrace
210	Praha – Vrané n. Vlt. – Čerčany / Dobříš	S8, S80	celá trať
212	Čerčany – Světlá nad Sázavou	S88	Čerčany – Sázava-Černé Budy
220	(Praha –) Benešov u Prahy – Č. Budějovice		bez integrace
221	Praha – Benešov u Prahy	S9	Praha – Čerčany
222	Benešov u Prahy – Trhový Štěpánov		bez integrace
223	Olbramovice – Sedlčany		bez integrace
230	(Praha –) Kolín – Havlíčkův Brod		bez integrace
231	Praha – Lysá nad Labem – Kolín	S2, S9, S20, R32	Praha – Stratov
232	Lysá nad Labem – Milovice	S20	celá trať
235	Kutná Hora – Zruč nad Sázavou		bez integrace
236	Čáslav – Třemošnice		bez integrace

Zejména na tratích do Prahy poptávka po železniční dopravě velmi strmě roste, z celorepublikového pohledu se jedná v posledních letech o rekordní nárůsty počtu cestujících. Poptávka je u vybraných vlaků natolik vysoká, že je již pravidelně **překračována nabízená kapacita** – viz následující tabulka:

Nejvytíženější vlaky ve Středočeském kraji a v Praze - spoje nad 100 % (říjen 2015)					
Vlak	Nejzatíženější úsek	Obsazenost	Kapacita	Vytížení %	Úsek nad 100 %
9917	Praha-Velká Chuchle (7:14) – Praha-Smíchov (7:20)	543	310	175	Černošice-Mokropsy – Praha-Smíchov
9106	Praha-Horní Měcholupy (6:58) – Praha-Hostivař (7:00)	400	310	129	Praha-Kolovraty – Praha-Vršovice
1223	Hostivice (8:29) – Praha-Veleslavín (8:36)	294	229	128	Kladno – Praha-Dejvice (dálková doprava!)
9921	Praha-Velká Chuchle (7:44) – Praha-Smíchov (7:50)	391	310	126	Praha-Radotín – Praha-Smíchov
9108	Praha-Hostivař (7:30) – Praha-Strašnice zast. (7:35)	371	310	120	Praha-Uhřetěves – Praha-Strašnice zast.
1885	Hostivice (8:05) – Praha-Veleslavín (8:14)	199	168	119	Kladno – Praha-Veleslavín
9115	Zeleneč (7:57) – Praha-Horní Počernice (8:02)	359	310	119	Čelákovice – Praha-Vysočany
19907	Praha-Hlubočepy (7:26) – Praha-Smíchov (7:31)	92	84	110	Praha-Řeporyje – Praha-Smíchov
6901	Roztoky u Prahy (7:00) – Praha-Sedlec (7:03)	342	310	110	Roztoky-Žalov – Praha-Podbaba
9310	Praha-Kyje (7:02) – Praha-Libeň (7:06)	676	620	109	Praha-Klánovice – Praha-Libeň
9830	Praha-Veleslavín (19:49) – Praha-Ruzyně (19:59)	92	84	109	Praha-Veleslavín – Hostivice
9843	Hostivice (5:12) – Praha-Ruzyně (5:17)	90	84	107	Kladno – Praha-Veleslavín
1886	Praha-Ruzyně (15:43) – Hostivice (15:48)	89	84	106	Praha-Veleslavín – Hostivice
5852	Zeleneč (5:41) – Praha-Horní Počernice (5:46)	325	310	105	Čelákovice – Praha-Vysočany
6916	Praha-Podbaba (13:48) – Praha-Sedlec (13:51)	324	310	105	Praha-Podbaba – Roztoky u Prahy + Řež – Libčice n. Vlt.-Letky
1881	Hostivice (6:53) – Praha-Veleslavín (7:02)	203	198	103	Hostivice – Praha-Veleslavín

Nejvytíženější vlaky ve Středočeském kraji a v Praze - spoje nad 100 % (říjen 2015)					
Vlak	Nejzatíženější úsek	Obsazenost	Kapacita	Vytižení %	Úsek nad 100 %
9312	Praha-Kyje (7:32) – Praha-Libeň (7:36)	641	620	103	Praha-Dolní Počernice – Praha-Libeň
19318	Pečky (15:06) – Radim (15:11)	56	55	102	Pečky – Radim
9913	Praha-Velká Chuchle (6:44) – Praha-Smíchov (6:50)	315	310	102	Praha-Radotín – Praha-Smíchov
1226	Praha-Veleslavín (15:19) – Hostivice (15:27)	248	247	101	Praha-Veleslavín – Hostivice (dálková doprava!)
19939	Praha-Hlubočepy (6:56) – Praha-Smíchov (7:01)	84	84	100	Praha-Hlubočepy – Praha-Smíchov

Poznámka: V tabulce je uváděno průměrné obsazení v pracovní dny, ve špičkových dnech jsou čísla (někdy i výrazně) vyšší

Následující tabulka obsahuje vlaky, které zatím nepřekračují nabízenou kapacitu, avšak jejich využití se blíží hranici 100%, která může být v brzké době překročena, a proto jim je třeba věnovat zvýšenou pozornost:

Vytižené vlaky ve Středočeském kraji a v Praze - spoje nad 90 % (říjen 2015)				
Vlak	Nejzatíženější úsek	Obsazenost	Kapacita	%
9404	Zeleneč (7:11) – Praha-Horní Počernice (7:16)	612	620	99
2004	Praha-Komořany (7:12) – Praha-Modřany zast. (7:14)	131	133	99
7715	Městečko u Křivoklátu (7:03) – Rakovník (7:19)	83	84	99
9925	Praha-Velká Chuchle (8:14) – Praha-Smíchov (8:20)	303	310	98
9505	Praha-Satalice (7:56) – Praha-Vysočany (8:04)	132	136	97
1888	Praha-Veleslavín (16:19) – Hostivice (16:27)	244	252	97
9811	Hostivice (5:39) – Praha-Ruzyně (5:44)	81	84	97
2516	Praha-Uhřetěves (8:36) – Praha-Horní Měcholupy (8:39)	301	310	97
9855	Praha-Ruzyně (8:57) – Praha-Veleslavín (9:02)	81	84	96
9956	Praha-Smíchov (17:07) – Praha-Velká Chuchle (17:12)	294	310	95
9002	Praha-Komořany (6:42) – Praha-Modřany zast. (6:44)	126	133	95
27703	Běleč (6:47) – Zadní Třebaň (6:52)	52	55	95
20305	Kralupy n. Vlt. předm. (6:30) – Kralupy n. Vlt. (6:34)	52	55	94
9771	Kralupy n. Vlt. předm. (7:25) – Kralupy n. Vlt. (7:29)	52	55	94
6920	Praha-Sedlec (15:51) – Roztoky u Prahy (15:55)	290	310	94
9824	Praha-Ruzyně (15:59) – Hostivice (16:04)	79	84	94

Vytížené vlaky ve Středočeském kraji a v Praze - spoje nad 90 % (říjen 2015)				
Vlak	Nejzatíženější úsek	Obsazenost	Kapacita	%
16703	Pšovlky (6:54) – Šanov (6:58)	52	55	94
1943	Neratovice (6:58) – Praha-Čakovice (7:12)	126	136	93
9341	Praha-Libeň (16:46) – Praha-Kyje (16:49)	576	620	93
19404	Brandýs n. L. zast. (6:50) – Brandýs n. L.-Zápská (6:52)	51	55	93
19931	Praha-Hlubočepy (8:26) – Praha-Smíchov (8:31)	78	84	93
19943	Praha-Hlubočepy (7:56) – Praha-Smíchov (8:01)	78	84	93
1711	Libčice n. Vlt. (7:09) – Praha - Podbaba (7:23)	242	264	92
9847	Praha-Ruzyně (6:44) – Praha-Veleslavín (6:48)	155	168	92
2537	Praha-Hostivař (13:21) – Praha-Horní Měcholupy (13:24)	283	310	91
2563	Praha-Hostivař (20:21) – Praha-Uhřetěves (20:27)	281	310	91
1946	Veleřiby (7:18) – Nymburk hl. n. (7:22)	76	84	90
9107	Zeleneč (5:57) – Praha-Horní Počernice (6:02)	278	310	90

Poznámka: V tabulce je uváděno průměrné obsazení v pracovní dny, ve špičkových dnech jsou čísla (někdy i výrazně) vyšší

Vysoké počty cestujících na železnici jsou **velkým úspěchem** a potvrzují její význam, ale zároveň i potřebnost **řešení nedostatků železniční infrastruktury** (viz dále).

Pražský železniční uzel má zásadní význam jak pro dopravu regionální, tak i dálkovou, a musí být **vzájemně koordinovány**. Železniční uzel z důvodu koordinace příjezdů a odjezdů vlaků v rámci tzv. integrančního taktového jízdního řádu určuje časové polohy jednotlivých vlaků, které pak mají z důvodu koordinace vliv i na časy příjezdů a odjezdů vlaků po celém Středočeském kraji. Na základě aktuálních parametrů železniční infrastruktury dochází k sestavě jízdního řádu pro každý rok, v rámci kterého je nutné koordinovat požadavky všech uživatelů železniční dopravy (podrobněji viz podkapitola 4.2.1.1).

Komplikujícím faktorem pro konstrukci železničních jízdních řádů je **omezená kapacita železničních tratí**, které jsou zejména na hlavních radiálních tratích směrem do Prahy na hranici vyčerpání volné kapacity. Tvorba jízdních řádů se stává čím dál více náročnější, a je proto nutné úzce spolupracovat se správcem železniční infrastruktury Správou železniční dopravní cesty, s.o. (SŽDC) ohledně požadavků na infrastrukturu (viz podkapitola 4.2.1.2), a také při samotné konstrukci jízdního řádu.

Železnice má velmi vysoký potenciál rozvoje, realizovaná opatření již ukázala, že zkrácení intervalů či zlepšení infrastruktury cestující nejen přivítají, ale především využívají. Vlaky nabízejí rychlá a pohodlná spojení přímo do centra Prahy, ale rovněž napříč Prahou, čímž vzájemně propojují oblasti Středočeského kraje. S ohledem na intenzivní provázanost s Prahou vlaky umožňují odlehčit linkám metra a tramvají (především v centru města se pohybují na hranici kapacity). Železniční doprava pomáhá dále zmírnit zatížení autobusových terminálů a záchytných parkovišť u metra na okrajích Prahy, jež jsou často prvním dotykovým bodem s pražskou sítí městské hromadné dopravy pro cestující ze Středočeského kraje, a jejich kapacita bývá často taktéž vyčerpána. Z výše uvedeného vyplývá, že **vzájemná spolupráce Prahy a Středočeského kraje na rozvoji železnice je užitečná pro oba kraje**.

Železnice by se měla prioritně rozvíjet v následujících směrech:

- prohloubení integrace železnice s ostatními druhy dopravy (růst návazných autobusových linek, zlepšení možnosti přestupních vazeb na ostatní druhy dopravy atd.)
- doplnění označovačů do železničních stanic a zastávek s odpovídajícím obratem cestujících
- zkrácení intervalů na hlavních tratích na standardy příměstské dopravy a zavedení spojů na regionálních tratích pro odstranění dlouhých neatraktivních rozestupů mezi spoji (mnohdy i několikahodinových)
- rozšíření integrace rychlíků
- rozvoj průjezdného modelu železnice prodlužováním vybraných linek, které účelně propojí oblasti Středočeského kraje alepší spojení ze Středočeského kraje do různých částí Prahy
- rozvoj sítě spěšných vlaků za účelem rychlého spojení významných sídel Středočeského kraje s Prahou
- modernizace infrastruktury, zvýšení kapacity tratí a výstavba nových zastávek
- rozvoj záchytných parkovišť u železnice



Vlak linky S6 v zastávce Jinočany

4.2.1.1 Objednávka regionální železniční dopravy

Členění objednávky regionální železniční dopravy v této podkapitole:

- Analýza současného jízdního řádu 2015/2016
- Příprava jízdního řádu 2016/2017, navržené standardy dopravní obslužnosti
- Střednědobý výhled do roku 2020
- Dlouhodobý výhled po roce 2020



092 Neratovice - Kralupy nad Vltavou

Rozsah objednávané dopravy byl oproti předešlému období JŘ navýšen o jeden pár spojů v odpoledních hodinách.

093 Kralupy nad Vltavou – Kladno

Na trati byly prodlouženy spoje osobních vlaků o víkendech mezi Prahou a Kladnem do zastávky Kladno-Ostrovec, a to zejména kvůli zastávce Kladno-město, která je umístěna v blízkosti centra města.

094 Vraňany - Lužec nad Vltavou

Rozsah objednávané regionální dopravy byl oproti předešlému období JŘ navýšen o jeden pár spojů ve večerních hodinách.

122 Praha - Hostivice - Rudná u Prahy

Rozsah objednávané regionální dopravy zůstal beze změny. Jelikož železniční trať spojuje další dvě železniční tratě – trať 120 v uzlové stanici Hostivice s tratí 173 v uzlové stanici Rudná u Prahy, došlo na základě požadavků občanů a starostů k celkovému posunutí časových poloh spojů o cca 30 minut. Důvodem požadavků bylo umožnění přestupních návazností v rámci všech tratí v oblasti Rudenska a Hostivicka i ve vztahu na Prahu, kde vlaky tratě 173 navazují ve stanici Praha-Smíchov na vlaky tratě 171. Na trati 122 je postupně zaznamenáván rostoucí počet přepravených cestujících.

161 Rakovník - Bečov nad Teplou

Rozsah objednávané regionální dopravy byl vůči předešlému období JŘ navýšen o jeden pár spojů ve večerních hodinách v úseku Rakovník – Jesenice – Blatno.

171 Praha - Beroun

Trasa dvou párů spojů v ranní a odpolední špičce byla prodloužena z Prahy-Radotína do Řevnic. Prodloužením linky S7 do Českého Brodu se zároveň rozšířila možnost využití průjezdných linek přes Prahu pro obyvatele ve směru z Řevnic či Prahy-Radotína, kteří mají nově více přímých spojení do Prahy-Libně, Úval či Českého Brodu.

174 Beroun – Rakovník

Rozsah objednávané regionální dopravy byl oproti předešlému období JŘ navýšen o jeden pár spojů v odpoledních hodinách v prodlouženém letním období pro vyplnění cca 3 hodinové prodlevy mezi spoji.

210 Praha - Vrané nad Vltavou - Čerčany, Vrané nad Vltavou – Dobříš

Na trati došlo k navýšení spojů o jeden pár v ranní špičce v úseku Praha - Vrané nad Vltavou a v odpolední špičce v úseku Praha – Vrané nad Vltavou – Davle.

221 Praha - Benešov u Prahy

Přepravní poptávka na trati neustále roste, a tak byl rozsah objednávané regionální dopravy vůči předešlému období JŘ navýšen o rozšíření provozu vložených spojů v relaci Praha – Benešov o víkendech na delší letní období. Prodloužením linky S9 do Lysé nad Labem se zároveň rozšířila možnost využití průjezdných linek přes Prahu pro obyvatele ve směru ze Strančic či Říčán, kteří tak mají nově více přímých spojení do Prahy-Vysočan, Čelákovice či Lysé nad Labem.

223 Olbramovice – Sedlčany

Vlivem časového posunu dálkových vlaků došlo z důvodu návazností v Olbramovicích k časovému posunu spojů, jinak zůstal rozsah objednávané regionální dopravy beze změny.

231 Praha – Lysá nad Labem – Kolín

Na trati 231 přibýly nové spoje a byl zaveden interval přibližně 15/30 minut v pracovní dny v odpolední špičce mezi 15. – 19. hodinou. V úseku Čelákovice – Lysá nad Labem

se zkrátily intervaly díky prodloužení většiny spojů linky S9, která doposud končila v Čelákovících, resp. Praze-Horních Počernicích, čímž se rozšířila možnost využití průjezdných linek přes Prahu i pro obyvatele z Lysé nad Labem. Ti mají nově například možnost přestupu na metro C na pražském hlavním nádraží a také přímé spojení do Prahy-Vršovic či Prahy-Hostivaře. I na této trati je trvale sledován narůstající počet cestujících.

232 Lysá nad Labem – Milovice

Železniční trať zaznamenala v roce 2009 razantní změnu dopravního modelu, když byla dokončena elektrifikace a umožnil se provoz přímých vlaků v relaci Milovice – Praha. Dopravu zajišťují moderní elektrické jednotky řady 471. Dopravní model je v pracovní dny, o víkendech i o svátcích založen na kombinaci přímých spojů do Prahy se spoji, které přijíždějí do Lysé nad Labem k přestupu na navazující vlaky. Rozsah objednávané regionální dopravy na období JŘ 2015/2016 je vzhledem k předešlému období JŘ nezměněn. Na trati je zaznamenáván meziroční nárůst přepravní poptávky.

Na ostatních tratích nejsou významné změny nabídky spojů ani poptávky cestujících. Vysoká resp. rostoucí poptávka je také na dalších hlavních tratích směřujících do Prahy i vybraných regionálních tratích (viz výše).

Příprava jízdního řádu 2016/2017

Odbor dopravy Krajského úřadu Středočeského kraje pořádal v únoru 2016 každoroční **jednání s městy a obcemi** ohledně přípravy železničního jízdního řádu s platností od prosince 2016. Jednání se konala v Berouně, v Kralupech nad Vltavou, v Benešově a v Poděbradech a zúčastnili se jich také zástupci Českých drah a organizace ROPID, neboť přípravu jízdního řádu je nutno intenzivně koordinovat s hlavním městem Prahou. Cílem Středočeského kraje je na základě jednání navázat užší **spolupráci s obcemi**, poskytnout obcím prostor k připomínkování jízdního řádu a k uplatnění námětů na zlepšení dopravní obslužnosti na železnici ve Středočeském kraji. Na jednáních se vyjma vlastního jízdního řádu řešily další otázky, zejména v oblasti infrastruktury, přičemž největší připomínky byly vzneseny ke stavu tratě 231 Praha – Lysá nad Labem – Kolín, ale také ke stavu budov v železničních stanicích a zastávkách.

Příprava jízdního řádu zahrnuje nejen zmíněné požadavky měst a obcí, ale i vyhodnocování poptávky po jednotlivých spoji, kdy je snahou řešit obzvláště **kapacitně přetížené spoje** (viz výše), Vysoká poptávka se však netýká jen špiček pracovních dnů, ale například i víkendových spojů v turisticky oblíbených oblastech.

Dále se při přípravě jízdního řádu usiluje o zlepšenou nabídku spojů na měnící se nároky cestujících, a tak jsou v rámci přípravy jízdního řádu navrženy nové standardy obsluhy na hlavních příměstských tratích (viz dále). Požadavky na přidání nových spojů byly vyhodnoceny a projednány s dopravcem z hlediska provozních možností a finančních nákladů. I v tomto případě je nutná úzká spolupráce s hlavním městem Prahou, jež vlaky na svém území financuje.

Cílem navržených opatření je **zlepšení dopravní obsluhy na hlavních páteřních tratích do Prahy, ale i na regionálních tratích ve všech oblastech Středočeského kraje**. Rozšířením rozsahu špičkových období s krátkým intervalem na tratích 011, 171, 221 a 231 přináší taktéž vyšší počet přímých průjezdných vlaků přes Prahu na linkách S7 a S9.

Většinu opatření lze z technologického hlediska provést za stávajícího počtu vozidel, navržená opatření tedy zvyšují produktivitu oběhů vozidel, jelikož se snižují neefektivní prostoje. Tím je možno opatření realizovat za ekonomicky výhodnějších podmínek, než v případě pořízování nových vozidel s odpisy jejich pořizovací ceny do nákladové kalkulace.

Jízdní řád	Počet průjezdných spojů linky S7* Řevnice – Praha hl. n. – Český Brod	Počet průjezdných spojů linky S9* Strančice – Praha hl. n. – Lysá nad Labem
2014/2015	33	26
2015/2016	33	28
2016/2017	39	29

* = jedná se o průjezdné spoje linek S7 a S9 přes Prahu hl. n. - konkrétní trasa spojů může být delší nebo kratší než uvedený úsek, který platí pro většinu spojů

Standardy obsluhy na hlavních příměstských tratích

Hlavní příměstské tratě s provozem linek S tvoří páteř veřejné dopravy, proto cestující očekávají odpovídající standard rozsahu provozu, resp. intervalů mezi vlaky. V minulých letech byly postupně navyšovány spoje na jednotlivých tratích, přesto jsou intervaly na hlavních příměstských tratích nebo v jejich srovnatelných úsecích rozdílné. Na nerovnoměrnost nabídky na hlavních příměstských tratích upozornily mj. obce v oblasti Dolního Povltaví podél trati 090 z Prahy do Kralup nad Vltavou. Proto byly v rámci přípravy jízdního řádu 2015/2016 navrženy Standardy obsluhy na hlavních příměstských tratích, resp. jejich úsecích:

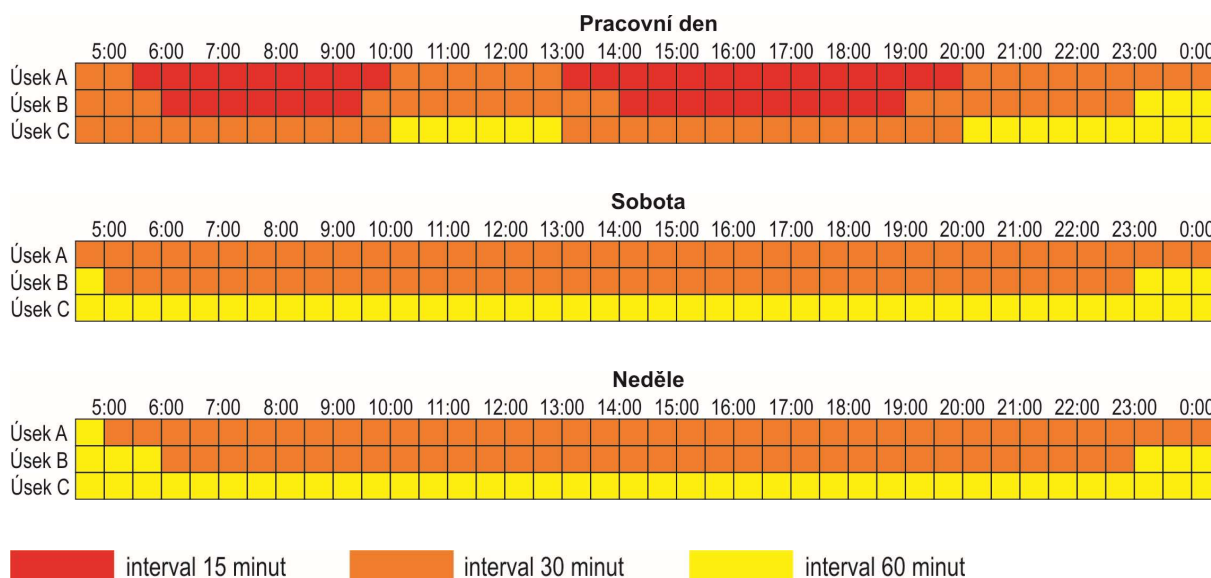
Trat'	Název	Linky S a R
011	Praha – Kolín	S1, S7
090	Praha – Kralupy nad Vltavou (– Ústí nad Labem – Děčín)	S4, R4, S41
171	Praha – Beroun	S7
221	Praha – Benešov u Prahy	S9
231	Praha – Lysá nad Labem – Kolín	S2, S9, S20, R32

Navrhované rozsahy provozu v jednotlivých úsecích tratí odpovídají charakteru a intenzitě poptávky (například v blízkém okolí Prahy je kladen důraz na velmi krátké intervaly srovnatelné s městskou dopravou). Jednotlivé tratě jsou rozděleny podle charakteru poptávky v cílové stanici na tři úseky: A (okolí hranice Prahy a Středočeského kraje), B (střední pásmo) a C (okresní město).

Trat'	Úsek A	Úsek B	Úsek C
011	Praha hl. n. / Mas. n. – Úvaly	Úvaly – Český Brod	Český Brod – Kolín
090	Praha hl. n. / Mas. n. – Roztoky u Prahy	Roztoky u Prahy – Kralupy n. Vlt.	-
171	Praha hl. n. – Praha-Radotín	Praha-Radotín – Řevnice	Řevnice – Beroun
221	Praha hl. n. – Říčany	Říčany – Strančice	Strančice – Benešov u Prahy
231	Praha hl. n. / Mas. n. – Praha-Horní Počernice	Praha-Horní Počernice – Lysá n. L.	Lysá n. L. – Kolín

Jednotlivá časová období jsou přibližná, časy odpovídají příjezdům a odjezdům vlaků do/z centra Prahy v návozných směrech (tj. do cca 12:00 hod. do Prahy, od cca 12:00 hod. z Prahy). I nadále musí být samozřejmě zohledňovány provozní možnosti dopravce a infrastruktury a ekonomické možnosti objednavatele. Standardy jsou zároveň stanoveným minimem, s ohledem na vysokou poptávku mohou být intervaly i kratší (aktuálně nejvíce tratě 171, kde je již v současné době v části trasy v ranní špičce interval 10 minut).

Navrhované Standardy obsluhy na hlavních příměstských tratích:



V rámci uplatnění standardů je největším počinem navržené zkrácení intervalů na trati 090 v úseku Praha – Kralupy nad Vltavou na 30 minut i v pracovní dny dopoledne, večer a o víkendu, jak bylo požadováno městy a obcemi z oblasti Dolního Povltaví. Současně je navrženo rozšíření rozsahu špičkových intervalů 15 minut nebo večerních spojů na ostatních hlavních příměstských tratích. Realizace standardů je však nyní omezena také železniční infrastrukturou (například zkrácení intervalů do Kralup nad Vltavou ve špičkách pracovního dne).

Realizace navržených standardů obsluhy na hlavních příměstských tratích bude vyhodnocována s následným postupným rozšiřováním na ostatní tratě nebo jejich úseky.

Navržené úpravy jízdního řádu na jednotlivých tratích:

011 Praha – Kolín

Navrhuje se doplnění nabídky spojů převážně rozšířením rozsahu špičky v pracovní dny prodloužením vlaků linky S7 z Úval až do Českého Brodu, resp. v odpoledním čase též protažení jednoho páru spojů linky S1 až do Kolína pro účely posílení současných přeplňovaných spojů. Zároveň se návrhem doplňuje nabídka spojů jedním párem ve večerních hodinách celotýdenně a jedním párem v neděli ráno pro částečné dorovnání nabídky spojů o sobotách.

012 Pečky – Kouřim

Je navrženo přidání jednoho páru spojů v pracovní dny ve večerních hodinách cca ve 21 hodin z Peček do Plaňan a zpět. Součástí návrhu je i rozšíření období provozu stávajícího spoje ve 22:04 z Peček do Kouřimi kromě pracovních dní, nedělí a svátků také na soboty. Výše uvedené spoje navazují na přípojné vlaky od Prahy, čímž dojde ke zlepšení dostupnosti této lokality jak z hlediska dojíždějících zaměstnanců vracějících se z Prahy, tak i v rámci turistického ruchu. V současné době jede poslední spoj z Peček v sobotu již v cca 19 hodin.

014 Kolín – Ledečko

Návrh představuje doplnění nabídky spojů v podobě přidání nového páru spojů v dopoledním čase celotýdenně pro vyplnění dlouhé čtyřhodinové prodlevy mezi spoji cca mezi 8. a 12. hodinou v rámci celé délky trati mezi Kolínem a Ledečkem. Dále je navrženo zavedení nového páru spojů v pracovní dny cca okolo 18. hodiny v úseku Kolín – Uhlířské Janovice pro doplnění nabídky spojů, resp. rozšíření období 60 minutového intervalu pro návraty ze zaměstnání apod.



070 Praha – Neratovice – Všetaty a 072 Všetaty – Mělník

Navrhuje se zavedení posilového spoje v ranní a odpolední špičce z důvodu přeplňování kapacity stávajících vlaků, dále doplnění nabídky spojů o víkendech a svátcích na pravidelný interval 60 minut v trase Praha – Všetaty a přímé spojení Praha – Mělník v intervalu 120 minut - střídavé zajištění vlaků do Mělníka a Mladé Boleslavi. Tento návrh vhodně koresponduje s aktuálním zavedením integrace na Mělnicku do Pražské integrované dopravy (PID), po integraci dopravy v roce 2015 je zde značný nárůst cestujících v autobusech. S ohledem na omezenou kapacitu konečné autobusové zastávky Praha-Ládví je třeba co nejvíce atraktivit pro cestující alternativní trasu po železnici. I z toho důvodu je připravována výstavba železniční zastávky Neratovice sídliště (viz dále).

076 Mělník – Mšeno

Tímto opatřením se navrhuje na základě požadavků obcí na trati doplnění nabídky dvěma spoji osobních vlaků jedoucích ve večerních hodinách v pracovních dnech.

090 Praha – Kralupy n. V. – Nelahozeves

Jedná se o nejvýznamnější opatření v navrženém jízdním řádu 2016/2017 a představuje hlavní příklad uplatnění navrhovaných standardů dopravní obsluhy (viz výše). Návrh zavádí pravidelný 30 minutový interval celotýdenně v úseku Praha – Kralupy n. V. po celý den (včetně současných vložených spojů v ranní špičce v pracovní dny) a prodlužuje vybrané spoje z Kralup n. V. do Nelahozevsi k zajištění pravidelné 60 minutové celodenní obsluhy. Opatření bylo navrženo na základě dlouhodobých požadavků starostů z oblasti Dolního Povltaví. Jedná se o poslední hlavní radiální koridorovou trať, kde za posledních několik let nebyl rozšiřován počet spojů a z hlediska rozsahu objednávky tato trať silně zaostává nabízenými intervaly za ostatními tratěmi stejné kategorie. V návaznosti na zkrácení

intervalu na páteřní trati 091 je navrženo komplexní zlepšení dopravní obsluhy a návazností i na dalších návazných tratích v oblasti Kralup nad Vltavou.

093 Kladno – Kralupy n. V.

Návrh představuje doplnění nabídky jedním párem spojů ve večerních hodinách v pracovní dny cca okolo 20. hodiny. Zavedením spoje v cca 20:32 z Kralup zanikne zhruba tříhodinová mezera mezi spoji z Kralup mezi 19. a 22. Hodinou, a díky obrátovému spoji se vhodně doplní nabídka z Kladna, nový vlak pojedí cca v 19:29 hod. V Kralupech spoj naváže na přípoje, u spoje z Kladna se bude jednat o prodloužení stávajícího spoje z Prahy do Kladna-Ostrovce až do Kralup.

094 Vraňany – Lužec n. V.

Obdobně jako u předchozího opatření se jedná o doplnění nabídky přidáním jednoho páru spojů cca okolo 18. hodiny v pracovní dny. Tímto opatřením dojde doplnění zhruba dvouhodinové prodlevy mezi spoji v odpoledním období, kdy jinak v čase od 15 do 20 hod. jezdí vlaky v intervalu 60 minut. V rámci integrace autobusových linek na trase Mělník – Vraňany – Kralupy nad Vltavou se předpokládá začlenění tratě 094 do PID a vznik linky S42 (Kralupy nad Vltavou) – Vraňany – Lužec nad Vltavou.

095 Vraňany – Straškov

V rámci integrace autobusových linek na trase Mělník – Vraňany – Kralupy nad Vltavou se předpokládá začlenění tratě 095 v úseku Vraňany – Horní Beřkovice do PID, na této trati bude používáno stávající linkové označení Ústeckého kraje U22.

110 Kralupy n. V. – Slaný – Louny

V souvislosti s navýšením rozsahu objednávky na páteřní trati 090 bude možné díky technologické provázanosti i na trati 110 dosáhnout několika zlepšení. Obzvláště bude možné odstranit neefektivní půlhodinové prostoje vlaků ve Slaném, které jsou způsobeny tím, že je nutné v Kralupech navazovat na vlaky směrem od a do Prahy a zároveň na opačném konci tratě v Lounech v Ústeckém kraji. Návrhem se posune časová poloha většiny spojů mezi Slaným a Kralupy n. V. o cca 30 minut a díky tomu bude možné jet přes Slaný průjezdně bez neúčelných prostojů. V rámci této úpravy dojde i k rovnoměrnějšímu rozložení některých spojů tak, že vznikne po většinu dne pravidelný 60 minutový takt a ve stanici Kralupy nad Vltavou vzniknou nové přípoje od vlaků tratě 110 na vlaky do Lovosic, Ústí nad Labem a do Neratovic. V důsledku zavedení 60 minutového taktu dojde na trati k drobnému navýšení rozsahu dopravy z důvodu vložení dvou nových spojů.

111 Kralupy n. V. – Velvary

Je navrženo přidání nového večerního spoje ve 23:20 hod. od přípoje od Prahy v pracovní dny (včetně obrátového spoje) pro účely návratu z pracovních směn a kulturních akcí z Prahy (i z Kralup a okolí). Dalším návrhem se rozšiřuje provoz předchozího spoje ve 22:20 hod. z pracovních dnů i na víkendy a svátky.

120 Praha – Kladno

Na trati 120 se navrhuje doplnění nabídky spojů o jeden pár spěšných vlaků mezi Prahou Masarykovým nádražím a Kladnem-Ostrovcem v období cca mezi 11. a 12. hod celotýdenně pro účely doplnění chybějící nabídky rychlého spojení mezi těmito velkými městy ve zmíněném časovém období. Zároveň se tímto opatřením navrhuje kapacitní posílení spěšných vlaků Sp 1887 – 1898 o víkendech a svátcích z důvodu přeplňování stávající kapacity souprav.

122 Praha – Hostivice

V případě, že nebude možno zachovat provoz zastávky Praha-Smíchov Na Knížecí, navrhuje se prodloužení všech spojů až do stanice Praha hl. n., čímž by došlo

k lepšímu zajištění provázanosti dopravy a možnosti přestupů z dálkové dopravy na regionální.

171 Praha – Beroun

Na základě požadavku Svazku obcí Dolního Poberouní, města Karlštejn, Řevnice a základě vyhodnocení přepravních průzkumů na trati 171 se navrhuje rozšíření období s krátkým špičkovým intervalem prodloužením vlaků ukončených ve stanici Praha-Radotín do Řevnic a některé vybrané spoje z Řevnic až do Berouna. Kromě pracovních dnů se navrhované rozšíření týká také víkendů a svátků z důvodu přeplnění stávajících spojů. Tato trať se vyznačuje velmi vysokým přepravním zatížením i o víkendech a svátcích vlivem turistického ruchu, včetně přepravy jízdních kol apod. Opatření je s ohledem na intenzivní vzájemné dopravní vazby součástí prohlubující se spolupráce s hlavním městem Prahou, protože pomáhá i odlehčit velmi složitou situaci s parkováním osobních automobilů ze Středočeského kraje v městské části Praha 16 (Radotín). Naopak Praha na svém území spolufinancuje navýšení spojů, které též přispívá zlepšit dopravní obsluhu Středočeského kraje, a to i s ohledem na turistickou poptávku obyvatel Prahy. Opatření dále navrhuje prodloužení jednoho večerního spoje z Prahy-Radotína až do Řevnic a zpět z důvodu dlouhodobého požadavku měst Řevnice a Černošice pro účely návratu občanů z kulturních akcí z Prahy, Řevnic a okolí.

173 Praha – Rudná – Beroun

Dlouhodobé požadavky obce Nučice a města Rudná o rozšíření počtu spojů na této trati a na základě rozvojového potenciálu této tratě, ať už vlivem pokračující výstavby obytných čtvrtí v okolí trati a narůstajícího počtu cestujících, tak i potenciálu rozvoje turistického ruchu, se navrhuje následující rozšíření nabídky spojů. Protažení „zkrácených“ spojů v úseku Praha-Smíchov – Nučice až do Nučice zastávka, a tím mezi Nučicemi zastávkou a Prahou vytvoření souhrnného intervalu 30 minut ve špičkách pracovního dne (v ostatním období interval 60 minut). Dalším opatřením je doplnění nabídky spojů mezi Nučicemi a Berounem pro vytvoření pravidelného intervalu 60 minut v pracovní dny v dopravní špičce. V období mimo dopravní špičku je navržen interval 120 minut, stejně tak jako o víkendech a svátcích po celý den, čímž dojde ke zlepšení dopravní obslužnosti obcí Nučice, Loděnice, Vráž a také k lepšímu napojení oblasti Rudenska na Beroun s možností další návazné dopravy.

200 Zdice – Příbram – Březnice

Na této trati se navrhuje doplnění nabídky o nový pár spojů ve večerních hodinách celotýdenně pro účely návratu dojíždějících ze zaměstnání a pro možnost návratu z kulturních akcí, jak z Prahy, Berouna ve směru do oblasti Příbramska, tak i ve směru opačném, tedy z Příbrami ve směru Zdice a Beroun. Nový spoj ve směru Březnice – Příbram – Beroun by jel z Březnice v cca 21 hod. a spoj zpět z Berouna v cca 23 hod. V současnosti jede poslední spoj z Březnice v 19:43 hod. a z Berouna ve 21:58 hod.

210 Praha – Vrané nad Vltavou – Čerčany / Dobříš

Návrh zavádí nový pár spojů mezi Čerčany a Týncem n. S. o sobotách a nedělích v letním období pro podporu turistického ruchu. V aktuálním jízdním řádu je ve výše uvedeném úseku tříhodinová mezera mezi spoji, která zdaleka neodpovídá vysoké turistické poptávce v letním období.

212 Čerčany – Sázava – Světlá nad Sázavou

Na základě požadavku města Sázava se rozšiřuje období provozu spoje ve 21:08 hod. z Čerčan do Zruče nad Sázavou z pracovních dnů, nedělí a svátků též na soboty. Jedná se o velmi turisticky oblíbenou oblast a o sobotách vyjíždí poslední vlak z Čerčan již v cca 19 hod., což je nevyhovující i z pohledu obyvatel vracejících se z Prahy. Dále by současný vlak z Čerčan ve 23:05 hod. jezdil denně namísto pouze pracovních dnů, čímž by umožnil odvoz cestujících z e zaměstnání či kulturních akcí z Prahy (odjezd po 22. hodině). Opatření rovněž navrhuje rozšíření období provozu vlaku v 10:15 hod. z Čerčan do Zruče n. S. na celoroční

provoz. Dnes je tento spoj provozován pouze v rámci delšího letního období (tj. od dubna do září). Posledním návrhem je přidání nového vlaku ze Sázavy do Čerčan v pracovní dny, který by zkrátil dnešní dopolední tříhodinové prodlevy mezi vlaky.

221 Praha – Benešov u Prahy

Tento návrh představuje zkrácení intervalu pro vzdálenější obce a města od Prahy, a tím posílení kapacity stávajících spojů, které se přepřahují. V pracovní dny se jedná o rozšíření období krátkého špičkového intervalu a doplnění spojů ve večerních hodinách. Vybrané spoje provozované nyní v úseku Praha – Říčany se navrhuje prodloužit až do Strančic a vybrané stávající spoje v úseku Praha – Strančice prodloužit až do Benešova. O víkendech a svátcích prodloužení vybraných spojů mezi Prahou a Strančicemi až do Benešova v období delší letní sezóny, a také doplnění nabídky spojů mezi Prahou a Strančicemi na začátku a konci dne.

223 Olbramovice – Sedlčany

Opatření navrhuje zavedení jednoho nového páru vlaků v odpoledních hodinách k odvozu školních dětí ze školy, čímž zanikne dlouhá tříhodinová mezera mezi spoji, a vznikne další možnost přestupu v Olbramovicích na rychlík z/do Prahy.

231 Praha – Nymburk – Kolín

Na trati 231 se jedná o doplnění nabídky spojů linky S9 v ranní a odpolední špičce v úseku Praha – Lysá n. L. pro účely posílení přeplněných spojů v pracovní dny a doplnění nabídky spojů ve večerních hodinách celotýdenně. Prodloužení spojů linky S9 rovněž rozšiřuje možnost využití průjezdných linek přes Prahu, cestující tak mají nově například možnost přestupu na metro C na pražském hlavním nádraží a získávají přímé spojení do Prahy-Vršovic. Zároveň je navrženo přidání jednoho páru spojů o nedělích a svátcích v brzkých ranních hodinách pro částečné dorovnání nabídky spojů o sobotách. Je to také příklad uplatnění navržených Standardů obsluhy na příměstských tratích.

235 Kutná Hora – Zruč nad Sázavou

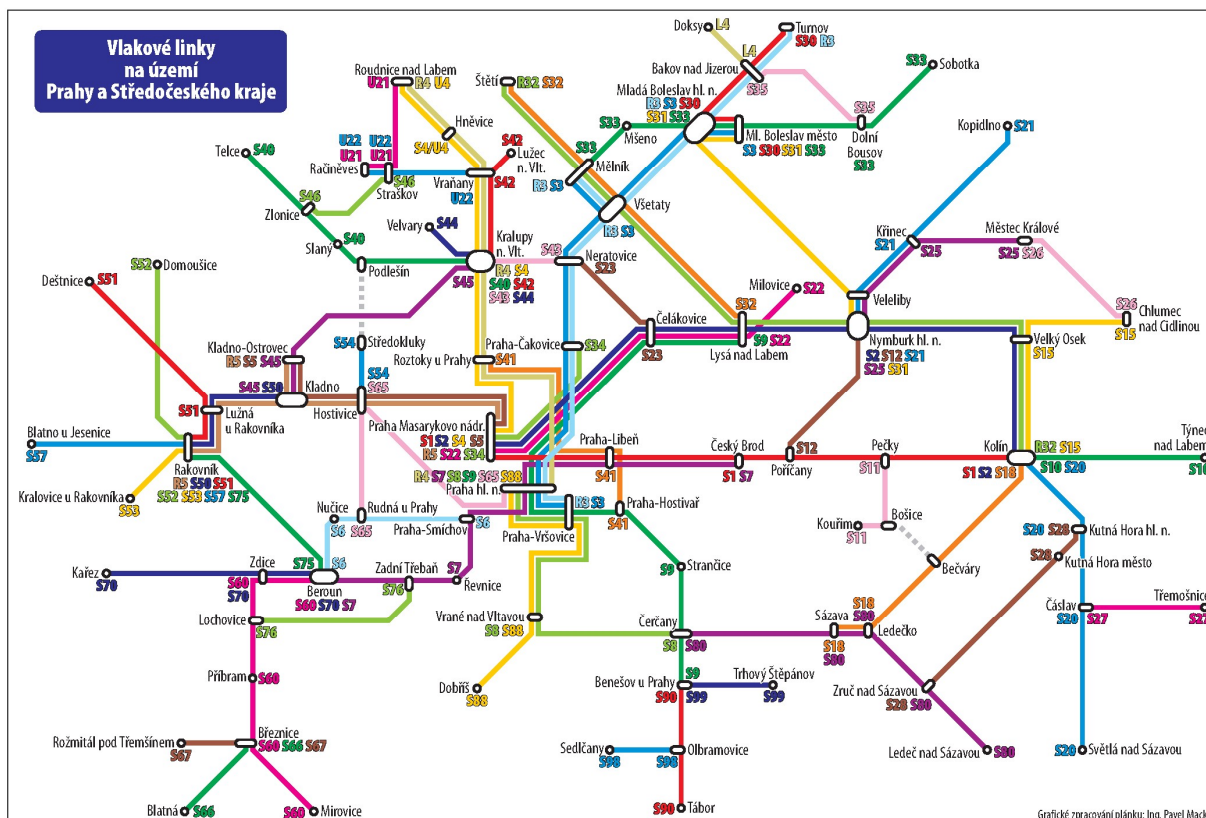
Tímto opatřením se navrhuje doplnění nabídky spojů o jeden odpolední pár osobního vlaku jedoucího nově v sobotu odpoledne, kdy nyní spojení zcela chybí, jedná se o atraktivní čas pro návraty z cest za turistikou v tomto regionu.

Rozšíření systému linek S na celý Středočeský kraj

Pro lepší komunikaci a snadnější informování cestujících veřejnosti o železnici se začalo v prosinci 2007 používat označování dle systému „S-linek“ na většině tratí směřujících do Prahy. Používání označení železničních linek podobně jako u systému S-Bahn v německých dopravních systémech namísto dosavadního označování pomocí čísel tratí se postupně stalo běžnou realitou. Pozitivní zkušenosti mají za následek návrh rozšířit označování linek S na celý Středočeský kraj (viz schema na následující straně). Jednotný způsob označení linek v celém kraji ještě více zpřehlední a usnadní obyvatelům cestování po železnici.

Střednědobý výhled do roku 2020

S přihlédnutím k neustále se zvyšujícím nárokům cestujících na kvalitu a rychlost přepravy je třeba zajistit konkurenceschopnost železniční dopravy vůči individuální automobilové dopravě. Proto je z celkového hlediska hlavní prioritou postupně rozvíjet **sít' spěšných vlaků**, které by zajišťovaly rychlé spojení mezi významnými sídly Středočeského kraje a Prahou. Mezi rychlými vlaky dálkové dopravy a zastávkovými osobními vlaky regionální dopravy by tak vznikl nový segment zrychlených spěšných vlaků s pravidelným provozem i v průběhu dne. V současné době jsou na vybraných hlavních tratích částečně spěšné vlaky již zavedeny v podobě jednotlivých spojů v období nejvytíženější dopravní špičky.



Návrh označení linek S a R v Praze a Středočeském kraji

Je přitom zapotřebí **reagovat na rostoucí poptávku**, a to jak prostřednictvím zaváděním nových vlaků a zkracování intervalů mezi spoji, tak navyšováním kapacity vlaků (zdvojováním souprav). Na tato opatření musí být připravena také železniční infrastruktura (SŽDC), viz kapitola 4.1.1.2.

V přípravě je rovněž žádost o čerpání z **programu OPD 2 na obnovu vozového parku v regionální železniční dopravě**. Nová vozidla mají doplnit stávající vozový park neumožňující v plné míře zvýšení kapacity přetížených vlaků (týká se zejména vozidel elektrické trakce) a umožnit lépe se přizpůsobit specifikům intenzivní příměstské dopravy pražsko-středočeské aglomerace (vysoká poptávka, krátké intervaly a hustá síť zastávek) – např. rychlejší rozjezdy a zkrácení pobytů v zastávkách díky rychlejší výměně cestujících. Kraje by tak částečně pomohly SŽDC zlepšit podmínky pro potřebné zkrácení intervalů na hlavních tratích. Na elektrifikovaných tratích se má jednat o jednopodlažní jednotky s vysokým podílem nízkopodlažní části a vyšším procentem hnaných podvozků. Podobná kritéria mají splňovat i vozidla na neelektrifikovaných tratích.

V I. výzvě má jít o elektrické jednotky na linku S9 (Milovice) – Praha hl. n. – Benešov u Prahy, o motorové jednotky provázané na linkách S6 Praha Smíchov – Rudná u Prahy – Beroun a S75 Beroun – Rakovník. Projekt obnovy vozového parku je koordinován též s modernizací tratě 221 v úseku Praha-Vršovice až Praha-Hostivař se vznikem nových zastávek Praha-Zahradní Město a Praha-Eden. Uspořádaná stávající vozidla z linky S9 umožní mj. realizovat systém spěšných vlaků Praha – Benešov u Prahy (pokud nebude řešeno již v předstihu náhradním způsobem). Ve II. výzvě má jít o elektrické jednotky na společný provozní koncept linek S2 Praha Masarykovo nádr. – Lysá nad Labem – Nymburk hl. n. – Kolín, S20 Kolín – Čáslav (- Leština u Světlé), S22 Praha – Lysá nad Labem – Milovice, který navazuje na linku S9 z I. výzvy. Dále se předpokládá žádost o čerpání programu OPD2 na motorová vozidla na linkách S3 Praha-Vršovice - Praha hl.n. – Všetaty – Mělník / Mladá Boleslav hl. n. (město) a společný provozní koncept linek S8 Praha hl. n. – Vrané

nad Vltavou – Čerčany a S80 Praha hl. n. – Vrané nad Vltavou – Dobříš. Konkrétní termín nasazení nových vozidel může být ovlivněn ještě mnoha okolnostmi.

Rozvoj objednávky regionální železniční dopravy by se měl týkat především níže uvedených tratí, na ostatních tratích se nepředpokládá výrazná změna rozsahu objednávané dopravy ani změna dopravního modelu. Význam železnice, a to včetně regionálních tratí, však vzroste v souvislosti s postupnou integrací celého území Středočeského kraje a Prahy do jednoho integrovaného dopravního systému.

011 Praha – Kolín

Předpokládá se dílčí doplnění spojů a postupné rozšíření období špičkového krátkého intervalu a rozvoj dle výše uvedených Standardů obsluhy, což zvýší počet přímých průjezdných vlaků přes Prahu na lince S7. Je vhodné prověřit možnost propojení spojů ukončených v Českém Brodě s vlaky linky S12 Nymburk – Sadská – Poříčany (trať 060), čímž by vzniklo přímé spojení do Prahy například ze stanic Nymburk město a Sadská, které je dnes zajištěno pouze jedním ranním vlakem v pracovní den. Vyjma toho by byl odstraněn nevyhovující stav s provozem většiny vlaků na elektrifikované trati 060 provozovaných motorovými vozy.

012 Pečky – Kouřim

Předpokládá se dílčí doplnění vybraných spojů pro doplnění celodenní přepravní nabídky.

014 Kolín – Ledečko

Předpokládá se dílčí doplnění vybraných spojů pro doplnění celodenní přepravní nabídky.

060 Poříčany – Nymburk

Je žádoucí prověřit možnost propojení spojů ukončených dnes v Českém Brodě na trati 011 s vlaky linky S12 na trati 060, které by přineslo přímé spojení do Prahy například ze stanic Nymburk město a Sadská. Dnes je zajištěno pouze jedním ranním vlakem v pracovní den. Vyjma toho by byl odstraněn nevyhovující stav s provozem většiny vlaků na elektrifikované trati 060 provozovaných motorovými vozy.

061 Nymburk – Jičín

V současné době se nepředpokládá změna rozsahu objednávané dopravy. Z hlediska dopravní infrastruktury se však očekává výstavba výhybny Bartoušov umožňující výrazně kratší jízdní doby vlaků mezi Jičínem a Nymburkem bez zbytečných prostojů ve stanici Kopidlno.

064 Mšeno - Mladá Boleslav - Stará Paka

V případě rekonstrukce a zavedení nového dopravního modelu na trati 064 může rovněž dojít k zatraktivnění návazného úseku trati 076 do Mělníka.

070 Praha – Turnov

Trati 070 je třeba věnovat zvýšenou pozornost, neboť se jedná o alternativní trasu z Neratovic do Prahy vůči autobusovým linkám. Poptávka po autobusových linkách po integraci této oblasti do PID značně roste a je s ohledem na provozní limity autobusové dopravy potřeba zatraktivnit železnici, aby mohla převzít alespoň část cestujících z autobusů. Také železniční spoje jsou dosti obsazené, předpokládá se odlehčení nejvytíženějších spojů zavedením vybraných nových spojů v rámci ranní a odpolední špičky v pracovní dny (s ohledem na kapacitu tratě). Jedním ze zásadních kroků k zatraktivnění železnice pro obyvatele Neratovic je vybudování nových zastávek – předně zastávky Neratovice sídlště, v níž se předpokládá velká frekvence cestujících. Dále je požadováno zřízení zastávky Neratovice-Mlékojedy, protože není tato část města s centrem spojena silnicí, přes řeku vede pouze cesta pro pěší a jízdní kola. Infrastruktuře se podrobněji věnuje kapitola 4.2.1.2. Na základě jednání s Libereckým krajem může dojít ke koncepční změně jízdního řádu na této trati.

071 Nymburk – Mladá Boleslav

V současné době se nepředpokládá změna rozsahu objednávané dopravy ani změna dopravního modelu. Z hlediska infrastruktury je však potřeba zajistit zvýšení kapacity této trati (vybudování nových výhyben Nepřevázka a Straky, modernizace zabezpečovacího zařízení stávajících stanic) z důvodu předpokládaného vysokého vytížení trati nákladní dopravou (zejména nákladní přepravou mladoboleslavské automobilky). Nemá-li (jinak celkově prospěšný) nárůst nákladní železniční dopravy působit negativně na veřejnou osobní dopravu, je nutné zvýšit kapacitu trati, v opačném případě u osobních vlaků hrozí dlouhé prostoje, četná zpoždění a celkové zhoršení dopravní obsluhy.

076 Mělník – Mšeno

Předpokládá se dílčí doplnění vybraných spojů pro doplnění celodenní přepravní nabídky. V případě rekonstrukce návazného úseku tratě 064 do Mladé Boleslavi by mohlo dojít ke změně dopravního modelu a k dalšímu zatraktivnění trati 076.

080 Bakov nad Jizerou – Jedlová

Provoz trati je řešen ve spolupráci s Libereckým krajem, probíhají jednání ohledně změny konceptu dopravy. Cílem je vytvořit proklad rychlíků a osobních vlaků k vytvoření přibližně 60 minutového intervalu a předpokládá se protažení osobních vlaků z Bakova nad Jizerou až do Mladé Boleslavi hlavního nádraží.

093 Kralupy nad Vltavou – Kladno

Očekává se stabilizace jízdního řádu s dílčím doplněním o jednotlivé spoje. S dopravcem probíhají jednání ohledně modernizace vozového parku, čímž by došlo i ke zkrácení jízdních dob.

094 Vraňany – Lužec

Předpokládá se zavedení jednotlivých dílčích spojů pro rozšíření celodenní přepravní nabídky.

111 Kralupy nad Vltavou – Velvary

Předpokládá se zavedení jednotlivých dílčích spojů pro rozšíření celodenní přepravní nabídky.

120 Praha - Kladno – Rakovník

V současné době se neočekává výrazná změna rozsahu objednávané dopravy ani změna dopravního modelu. S dopravcem probíhají jednání ohledně modernizace vozového parku, čímž by došlo i ke zkrácení jízdních dob.

121 Hostivice – Podlešín

Předpokládá se úprava jízdního řádu ve vztahu k rozvoji přilehlých logistických areálů s vysokým počtem zaměstnanců.

122 Praha - Hostivice - Rudná u Prahy

Podle analýzy vývoje přepravní poptávky je pravděpodobné průběžné navyšování počtu jednotlivých spojů na této trati, která plní mj. roli pro odlehčení autobusových linek ukončených v terminálu u konečné stanice metra B Zličín, jež je na hranici kapacity.

124 Lužná u Rakovníka – Chomutov

V případě rostoucího trendu přepravní poptávky je možné uvažovat nad přidáním dalších vlakových spojů pro postupné znovuvytvoření pravidelné celodenní dopravní nabídky (redukce k jízdnímu řádu 2011/12 vlivem úspor Ministerstva dopravy ČR).

170 (Praha –) Beroun – Plzeň – Cheb

Předpokládá se opětovné obracení všech osobních vlaků v Berouně, tzn. prodloužení současných vlaků od Plzně ukončených ve Zdicích.

171 Praha - Beroun

Předpokládá se postupné navýšení rozsahu dopravy v podobě rozšíření rozsahu špičkových období v pracovní dny, o víkendech a svátcích, které zvýší počet přímých průjezdných vlaků přes Prahu na lince S7.

173 Praha-Smíchov – Beroun

Po dokončení modernizace trati 171, v jejímž průběhu je uvažováno s odklonovou vložkou právě na trati 173, je možno využít volnou kapacitu tratě pro zkrácení intervalu vlaků regionální dopravy. Technické parametry tratě a nových vozidel budou umožňovat zkrácení intervalu ve špičce z 30 minut na 20 minut. Na trati se předpokládá také nasazení moderních vozidel z programu OPD2, které by cestujícím zajistily vyšší komfort a také lepší dynamiku jízdy. Díky zkrácení intervalu a nasazení moderních vozidel z programu OPD2 bude možno reagovat na rostoucí poptávku cestujících. Trať mj. plní také roli pro odlehčení autobusových linek ukončených v terminálu u konečné stanice metra B Zličín, jež je na hranici kapacity.

174 Beroun – Rakovník

Předpokládá se dílčí doplnění vybraných spojů pro doplnění celodenní přepravní nabídky. Na trati se předpokládá také nasazení moderních vozidel z programu OPD2, které by cestujícím zajistily vyšší komfort a také lepší dynamiku jízdy.

200 Zdice – Protivín

Předpokládá se dílčí doplnění přepravní nabídky přidáním jednotlivých spojů ve vztahu k vývoji přepravní poptávky, a dále realizace výstavby železniční zastávky Příbram sídliště, která zvýší počet cestujících ve vlacích.

210 Praha - Vrané nad Vltavou - Čerčany, Vrané nad Vltavou – Dobříš

Předpokládá se dílčí doplnění přepravní nabídky přidáním jednotlivých spojů, aby se doplnily rozestupy mezi spoji a byl realizován plnohodnotný taktový grafikon. Na trati se předpokládá také nasazení moderních vozidel z programu OPD2, které by cestujícím zajistily vyšší komfort a také lepší dynamiku jízdy. Rovněž realizovaná opatření v infrastruktuře by umožnila zkrácení jízdních dob vlaků. V případě zavedení systému spěšných vlaků na trati 221 je vhodné přizpůsobit časové polohy vlaků na trati 212 návazností na spěšné vlaky v Čerčanech. Díky návazností na spěšné vlaky je možno zrychlit dopravu do Prahy téměř o 15 minut.

212 Čerčany - Světlá nad Sázavou

Předpokládá se dílčí doplnění vybraných spojů pro doplnění celodenní přepravní nabídky. V případě zavedení systému spěšných vlaků na trati 221 je vhodné přizpůsobit časové polohy vlaků na trati 212 návazností na spěšné vlaky v Čerčanech. Díky návazností na spěšné vlaky je možno zrychlit dopravu do Prahy téměř o 15 minut.

221 Praha - Benešov u Prahy

Předpokládá se postupné navýšení rozsahu dopravy v podobě rozšíření rozsahu špičkových období v pracovní dny, o víkendech a svátcích. To rovněž zvýší počet přímých průjezdných vlaků přes Prahu na lince S9. Význam přímých průjezdných vlaků přes Prahu vzroste i v souvislosti s modernizací tratě a vznikem nových zastávek Praha-Zahradní Město a Praha-Eden. Na této trati se předpokládá také nasazení moderních jednopodlažních vozidel z programu OPD2, které by cestujícím zajistily vyšší komfort a také lepší dynamiku jízdy. Zároveň se předpokládá realizace pilotního projektu spěšných vlaků mezi Prahou a Benešovem, které je požadováno městy a obcemi na trati 221 a také na návazných tratích (zejména městem Sázava na trati 212). Prioritou spěšných vlaků je zrychlit spojení do Prahy pro vzdálenější významnější lokality ve Středočeském kraji, celkově by se doba jízdy do Prahy pro tyto lokality na trati 221 a návazných tratích 210, 212 a 222 mohla zkrátit téměř o 15 minut.

222 Benešov u Prahy - Trhový Štěpánov

V případě zavedení systému spěšných vlaků na trati 221 je vhodné přizpůsobit časové polohy vlaků na trati 222 návaznostem na spěšné vlaky v Benešově. Díky návaznostem na spěšné vlaky je možno zrychlit dopravu do Prahy téměř o 15 minut.

223 Olbramovice – Sedlčany

Předpokládá se dílčí doplnění vybraných spojů pro doplnění celodenní přepravní nabídky.

230 (Praha -) Kolín - Havlíčkův Brod

Na základě jednání se sousedním krajem Vysočina se očekává koncepční změna jízdního řádu na trati s nasazením moderních jednopodlažních vozidel z programu OPD2, které by cestujícím zajistily vyšší komfort a také lepší dynamiku jízdy.

231 Praha - Lysá nad Labem – Kolín

Předpokládá se postupné navýšení rozsahu dopravy v podobě rozšíření rozsahu špičkových období v pracovní dny, o víkendech a svátcích. To rovněž zvýší počet přímých průjezdných vlaků přes Prahu na lince S9. Význam přímých průjezdných vlaků přes Prahu vzroste i v souvislosti s modernizací tratě 221 a vznikem nových zastávek Praha-Zahradní Město a Praha-Eden. Na této trati se předpokládá také nasazení moderních jednopodlažních vozidel z programu OPD2, které by cestujícím zajistily vyšší komfort a také lepší dynamiku jízdy.

232 Lysá nad Labem – Milovice

Na této trati se předpokládá nasazení moderních jednopodlažních vozidel z programu OPD2, které by cestujícím zajistily vyšší komfort a také lepší dynamiku jízdy.

235 Kutná Hora - Zruč nad Sázavou

Předpokládá se dílčí doplnění vybraných spojů pro doplnění celodenní přepravní nabídky.



Železniční stanice Strančice

Dlouhodobý výhled po roce 2020

Porovnáním vývoje poptávky v ostatních významných aglomeracích lze předpokládat, že nadále poroste poptávka po železniční dopravě. Bude potřeba rovněž plnit limity pro snižování znečištění ovzduší, čemuž kolejová doprava, a o to více elektrická, výrazně napomáhá. Proto se předpokládá další **zkracování intervalů** a **rozvoj sítě spěšných vlaků** tak, aby tvořily společně s dálkovou dopravou kvalitní propojení významných lokalit

Středočeského kraje a Prahy. Pro zkracování intervalů osobních a spěšných vlaků je však třeba zajistit dostatečnou kapacitu infrastruktury, to může být mj. i v důsledku výstavby vysokorychlostních tratí, které pomohou odlehčit stávající tratě na hranici kapacity. Nově vybudované zastávky ve Středočeském kraji i v Praze prohloubí integraci železnice s ostatními druhy dopravy a zlepší dopravu na místní úrovni. Stanou se zároveň impulsem pro další **rozvoj přímých průjezdných vlaků přes Prahu**, které pomáhají také obyvatelům Středočeského kraje.

Delší časový horizont je příležitostí uskutečnit koncepční kroky, které jsou předně podmíněny investicemi do infrastruktury. Je vhodné prověřit možnost nasazení **lehkých kolejových vozidel pro příměstskou dopravu** nebo příměstských tramvají, které by výrazně zlepšily dopravu v hustě osídlených oblastech, jež jsou obsluhovány pouze autobusovou dopravou (viz podkapitola 4.2.1.2). Rozvoj objednávky regionální železniční dopravy by se měl týkat převážně níže uvedených tratí, na ostatních tratích se nepředpokládá výrazná změna rozsahu objednávané dopravy ani změna dopravního modelu. Význam železnice, a to včetně regionálních tratí, však vzroste v souvislosti s postupnou integrací celého území Středočeského kraje a Prahy do jednoho integrovaného dopravního systému.

011 Praha – Kolín

S ohledem na vysokou poptávku se předpokládá zavedení systémového segmentu spěšných vlaků, které zde jsou nyní provozovány jen vybranými spoji v přepravních špičkách pracovního dne. Lze zároveň očekávat, že vysoká poptávka si bude žádat zavedení špičkového intervalu 10 minut přinejmenším v úseku z Prahy do Úval, realizace tohoto opatření na této vysoce zatížené trati nejen regionální, ale především dálkovou dopravou a nedostatečné segregace těchto dvou segmentů dopravy je odvislá zejména od průběhu případného zkapacitnění této trati, případně převedení dálkové dopravy na nové kolejové kapacity, tj. nové tratě RS. Ke zkracování intervalů a zavádění nových spojů může docházet i v ostatních obdobích, zejména v pracovní den. Předpokládá se rovněž rozšiřování počtu přímých průjezdných vlaků přes Prahu na lince S7.

060 Poříčany – Nymburk

V případě zavedení přímých pravidelných vlaků z Nymburka přes Poříčany do Prahy (viz Střednědobý výhled do roku 2020) může dojít k výraznějšímu nárůstu poptávky a dalšímu rozvoji dopravní obsluhy na této trati.

064 Mšeno - Mladá Boleslav - Stará Paka

Poptávka cestujících může vzrůst v případě vybudování nových zastávek v Mladé Boleslavi a Dolním Bousově (viz podkapitola 4.2.1.2). Další rozvoj této trati závisí na zkapacitnění trati a (opětovné) vybudování výhybny Březno u Mladé Boleslavi (obnovení druhé koleje v bývalé stanici), aby bylo možné zavést v ranní špičce pracovního dne osobní vlaky v půlhodinovém taktu. Rekonstrukce a zavedení nového dopravního modelu na trati 064 může rovněž zatraktivnit návazný úsek trati 076 do Mělníka.

070 Praha – Turnov

Z hlediska rozvoje suburbanizační oblasti Prahy existuje na této trati vysoký potenciál růstu počtu přepravených cestujících. Další posilování dopravy z hlediska kapacity dráhy si vyžaduje zdvojkolejnění trati v úseku Praha-Čakovice – Měšice u Prahy, v případě příliš vysoké finanční náročnosti tohoto projektu alespoň do Hovorčovic. Zvýšit rychlost a propustnost trati s ohledem na její význam pro stále rostoucí příměstskou dopravu by mohla také případná elektrifikace, v rámci studie zkapacitnění trati by bylo vhodné prověřit i tuto variantu.

072 Lysá nad Labem - Ústí nad Labem západ

Zvažuje se zavedení nových spojů v podobě přímých zrychlených spěšných vlaků mezi Prahou a Mělníkem (případně i dále). K uskutečnění tohoto kroku je důležité vylepšení parametrů trati 072 a 070 a především zkapacitnění trati 070.

074 Čelákovice – Neratovice

Zvažuje se navýšení počtu spojů mezi Brandýsem nad Labem a Čelákoviciemi ve vztahu k přepravnímu tahu do Prahy a zpět, bylo by možno zajistit interval 30 minut. Realizace je však podmíněna úpravami infrastruktury, revitalizací tratě a jejím zkapacitněním.

076 Mělník – Mšeno

V současné době se nepředpokládá výrazná změna dopravního modelu kromě dílčích doplnění jednotlivých spojů, avšak v případě rekonstrukce návazného úseku tratě 064 do Mladé Boleslavi by mohlo dojít ke změně dopravního modelu a k dalšímu zatraktivnění trati 076.

080 Bakov nad Jizerou – Jedlová

S předpokladem vybudování tzv. Dalovické spojky na trati 070 by mělo dojít k prodloužení osobních vlaků mezi Jedlovou a Bakovem nad Jizerou do Mladé Boleslavi města.

090 Praha – Ústí nad Labem – Děčín

V souvislosti s výstavbou nové vysokorychlostní tratě Praha – Lovosice se předpokládá odklonění vlaků dálkové dopravy na tuto novou trať, a tím zvýšení kapacity stávající trati, na které bude možné zavést kratší interval příměstské dopravy, tzn. z dnešního intervalu 30 minut na 15 minut v rámci dopravní špičky. V úvaze je i možnost zavedení zrychlených spěšných vlaků mezi Prahou a Roudnicí.

093 Kralupy nad Vltavou – Kladno

Další rozvoj této trati je závislý na realizaci projektu modernizace trati Praha – Kladno (plánováno až do zastávky Kladno-Ostrovec).

120 Praha – Kladno – Rakovník

Předpoklad realizace projektu modernizace trati, který má podstatně zkvalitnit cestování mezi Prahou a největším městem Středočeského kraje Kladnem a také na pražské letiště Václava Havla. Díky realizaci by se železniční doprava mezi Prahou a Kladnem vyrovnala úrovni ostatních elektrifikovaných tratí v okolí Prahy a splňovala standardy kvality příměstských hlavních tratí. Cílem je celkově zatraktivnit železniční dopravu, zkrátit doby jízdy i intervaly. Součástí projektu bude zdvojkolejnění, elektrifikace, peronizace stanic a zavedení moderního zabezpečovacího zařízení. Společně s realizací modernizace trati se plánuje zavedení provozu nových moderních elektrických jednotek s výrazně lepší dynamikou jízdy, než současné motorové vlaky.

121 Hostivice – Podlešín

Obdobně jako v rámci střednědobého výhledu bude vývoj objednávky regionální drážní osobní dopravy záviset především na postupném rozvoji přilehlých logistických areálů, ale také přilehlých obcí. Atraktivitu tratě zvýší také realizace projektu modernizace trati z Prahy do Kladna.

122 Praha - Hostivice - Rudná u Prahy

V souvislosti s plánovanou realizací výhybny Hostivice-Litovice, a tím zvýšení propustnosti trati, se plánuje zkrácení intervalu vlaků ze současných 60 minut na 30 minut. Dále se uvažuje v souvislosti s realizací projektu modernizace trati 120 Praha – Kladno s odbočkou na letiště s využitím trati 122 pro odklonění rychlíkové linky Praha – Kladno – Rakovník.

170 (Praha -) Beroun – Plzeň - Cheb

V současné době se nepředpokládá výrazná změna dopravního modelu. Předpokládá se především stabilizace objednávky po skončení modernizace této trati.

171 Praha - Beroun

S ohledem na význam trati lze očekávat, že vysoká poptávka si vyžádá prodloužení špičkového intervalu 10 minut přinejmenším v úseku z Prahy-Radotína do Černošic-Mokropes, Dobřichovic, případně Řevnic. Vyžaduje to však úpravy infrastruktury a vybudování obrátové koleje v některé ze stanic nebo zastávek. Ke zkracování intervalů a zavádění nových spojů může s ohledem na celotýdenně vysokou poptávku docházet i v ostatních obdobích. Předpokládá se rovněž rozšiřování počtu přímých průjezdných vlaků přes Prahu na lince S7. V dlouhodobém časovém horizontu se předpokládá též změna konceptu dálkové dopravy v důsledku dokončení modernizace této trati a zahájení výběrových řízení na dopravce z iniciativy MDČR. Předpokládá se, že časové polohy dálkových vlaků z pohledu propustnosti tratě a časových návazností ovlivní regionální dopravu co nejméně. Z pohledu návazností mezi regionální a dálkovou dopravou se jako nejdůležitější považuje stanice Beroun s nejvýraznějším tahem směrem do/z Prahy.

200 Zdice – Protivín

Možnosti rozvoje regionální osobní drážní dopravy budou záviset na výstavbě nových železničních zastávek na trati v místech, kde prochází podél zástavby přilehlých obcí. Ve spojitosti s modernizací trati 170 a 171 se očekává zkrácení jízdních dob i pro vlaky z této tratě ve vztahu ke spádovým oblastem Beroun, Praha i Plzeň.

210 Praha - Vrané nad Vltavou - Čerčany, Vrané nad Vltavou – Dobříš

Trať 210 by měla sloužit jako atraktivní alternativa pro dopravu obyvatel z oblasti jižně od Prahy, která se velmi dynamicky rozvíjí. Roste zde počet obyvatel, kteří používají k dopravě do Prahy převážně automobily nebo autobusy. Tento fakt se projevuje negativně na zatížení příjezdových komunikací do Prahy a také autobusových terminálů u stanic metra, které jsou na hranici kapacity (například Opatov, Budějovická, Smíchovské nádraží). Trať 220 má značný význam i pro rekreační dopravu obyvatel Prahy. Je proto společným zájmem Středočeského kraje a hlavního města Prahy, aby došlo k zásadnějšímu zatraktivnění této trati, aby bylo možno větší část cest do Prahy i z Prahy realizovat kvalitní kolejovou dopravou.

212 Čerčany - Světlá nad Sázavou

S ohledem na předpokládané zavedení systému spěšných vlaků na trati 221 lze očekávat nárůst poptávky na trati 212 přinejmenším v úseku Čerčany - Sázava, a proto lze předpokládat možnost zavádění dalších spojů a zatraktivněním této trati.

221 Praha - Benešov u Prahy

Význam trati předpovídá, že vysoká poptávka si vyžádá zkrácení špičkového intervalu na 10 minut přinejmenším v úseku z Prahy hl. n. do Říčán. Vyžaduje to však úpravy infrastruktury, jednou z možností je výstavba samostatné tratě pro rychlou dálkovou dopravu, aby se na stávající trati uvolnila kapacita pro regionální dopravu. Ke zkracování intervalů a zavádění nových spojů může s ohledem na celotýdenně vysokou poptávku docházet i v ostatních obdobích. Předpokládá se rovněž rozšiřování počtu přímých průjezdných vlaků přes Prahu na lince S9.

222 Benešov u Prahy - Trhový Štěpánov

S ohledem na předpokládané zavedení systému spěšných vlaků na trati 221 lze očekávat nárůst poptávky na trati 222 přinejmenším v úseku Benešov u Prahy – Vlašim, kde je v současné době provozována intenzivní autobusová doprava, lze očekávat zavádění dalších spojů a zatraktivněním této trati.

230 (Praha -) Kolín - Havlíčkův Brod

S dotačním programem na nová vozidla – OPD 2 se předpokládá prodloužení linek S2/S20 z Kolína až do Čáslavi pro vytvoření přímé spojnice mezi městy Čáslav, Kutná Hora, Kolín, Poděbrady, Nymburk a Praha. Úsek mezi Čáslaví a Havlíčkovým Brodem se bude vyvíjet dle dohody se sousedním krajem Vysočina, každopádně je potřeba na trati i nadále provozovat regionální vlaky. Ke zvýšení využití železniční dopravy by přispělo zřízení zastávky Okřesaneč (viz podkapitola 4.2.1.2).

231 Praha - Lysá nad Labem – Kolín

V souvislosti s modernizací tratě mezi Prahou a Lysou nad Labem se předpokládá zkrácení intervalu mezi vlaky v pracovní dny ve špičce pracovního dne ze současných 15-30 minut (3 spoje za hodinu) na 15 minut (4 spoje za hodinu) a zavedení segmentu spěšných vlaků. To umožní mj. zvýšit přímých spojů z Prahy do Milovic (viz trať 232). Předpokládá se rovněž rozšiřování počtu přímých průjezdných vlaků přes Prahu na lince S9.

232 Lysá nad Labem – Milovice

Modernizace tratě mezi Prahou a Lysou nad Labem pravděpodobně přispěje ke zkrácení intervalu a předpokládá se zvýšení počtu přímých spojů z Prahy, ve špičce by přímé vlaky z Prahy do Milovic jezdily v intervalu 30 minut. Tato trať je rovněž zvažována jako jedna z variant trasování tzv. 5. železničního tranzitního koridoru, který umožní rychlé železniční spojení v relaci Prahy, Mladé Boleslavi a Liberce, kde v současné době neexistuje dostatečně konkurenceschopná dráha oproti silniční infrastruktuře. Středočeský kraj požaduje vybudování tzv. Všejsanské spojky byť jen pro účely primárně regionální dopravy pro přímé spojení Prahy – Lysá nad Labem – Milovic a Mladé Boleslavi.

235 Kutná Hora - Zruč nad Sázavou

Případná zásadní změna se předpokládá s realizací tzv. Kutnohorského oblouku, který umožní přímé a rychlé spojení Kutné Hory města a Kolína (bez tzv. úvratí na zhlaví žst. Kutná Hora hl. n.). V takovém případě by bylo vhodné zavést spěšné vlaky v relaci Kutná Hora město – Kolín – Praha (a zpět).

4.2.1.2 Požadavky na železniční infrastrukturu

Od roku 2005 vzniklo ve Středočeském kraji a Praze celkem 13 nových železničních zastávek. Byly zrekonstruovány a zmodernizovány větší části tratí z Prahy ve směru do Kolína, Kralup nad Vltavou, Benešova (I. a IV. tranzitní železniční koridor) a ve středu Prahy pražský železniční uzel „Nové spojení“, dále probíhá modernizace stanice Praha hlavní nádraží. Nové zastávky a zmodernizované tratě (zejména tzv. Nové spojení od roku 2008) umožnily významné navýšení rozsahu regionální železniční dopravy, která je cestujícími stále více vyžadována a využívána.

Díky **nárůstu počtu cestujících** (viz výše) a také rozvoji **dálkové železniční dopravy** je železniční infrastruktura na **hranici své kapacity**. Propustnost železničních tratí a provoz objednávaných regionálních vlaků negativně ovlivňují především tyto faktory:

- nedostatečný počet traťových kolejí
- zastaralé zabezpečovací zařízení
- smíšený provoz vlaků dálkové, regionální a nákladní dopravy
- zvyšování traťových rychlostí na modernizovaných tratích, kde vlaky dálkové dopravy jedou odlišnou rychlostí než vlaky regionální
- nedostatečná kapacita železničních stanic

Je zapotřebí urychleně investovat do železniční infrastruktury tak, aby mohla být co nejlépe využívána nejen pro dálkovou dopravu, ale i pro městskou a příměstskou železnici. To umožní **zkracování intervalů**, potřebné kapacitní **posílení přetížených úseků**, **lepší dostupnost** pro obyvatele díky **novým zastávkám** a zavádění **nových rychlých spojení**. Jedině tak bude železnice fungovat jako **plnohodnotná páteř společného IDS Prahy a Středočeského kraje**.

Bohužel bez rekonstrukcí tratí či výstavby nových zastávek nelze navýšit počet vlaků na potřebnou úroveň, a tím zvýšit atraktivitu železnice tak, aby mohla **převzít větší část přepravní zátěže a ulehčit přetížené silniční síti i autobusovým terminálům**. Zlepšení infrastruktury je často podmínkou pro to, aby lidé vlaky využívali. Všechny úpravy infrastruktury je nezbytné provádět **ve vazbě na potřeby objednatelů regionální dopravy**.



Souprava CityElefant projíždí tzv. Novým spojením

Přehled požadovaných opatření na železniční infrastruktuře dle požadavků Prahy a Středočeského kraje:

Modernizace železničních tratí – strategické záměry

Priorita 1:

- 1 Modernizace trati Praha – Letiště Václava Havla Praha – Kladno
- 2 Železniční spojení Prahy – Milovice - Mladá Boleslav pro regionální dopravu

Priorita 2:

- 3 Kutnohorský oblouk

Modernizace tranzitních železničních koridorů a dalších hlavních tratí

Priorita 1:

- 4 Modernizace trati Praha-Hostivař – Praha hl.n.

- 5 Modernizace trati Praha-Smíchov – Beroun
- 6 Modernizace trati Praha hl.n. - Praha-Smíchov
- 7 Modernizace trati Praha-Vysočany – Lysá nad Labem

Priorita 2:

- 8 Modernizace trati Kolín – Všetaty – Děčín
- 9 Modernizace trati Praha-Libeň – Praha-Malešice
- 10 Modernizace tratě Praha-Radotín – Praha-Zahradní Město, tzv. Jižní spojky

Priorita 3:

- 11 Modernizace trati Votice – Sudoměřice u Tábora

Modernizace železniční infrastruktury - ostatní krátkodobé záměry

(v projektové přípravě)

Priorita 1:

- 12 Odstranění propadů rychlosti na tratích Kolín – Mělník a Nymburk – Mladá Boleslav

Priorita 2:

- 13 Modernizace haly žst. Praha hl.n.
- 14 Zkapacitnění trati Nymburk – Mladá Boleslav
- 15 Revitalizace trati Čelákovice – Neratovice
- 16 Revitalizace trati Beroun - Rakovník

Priorita 3:

- 17 Modernizace trati Velký Osek – Hradec Králové - Choceň

Modernizace železniční infrastruktury - ostatní záměry

(požadavky objednatelů dopravy):

Priorita 1:

- 18 Zkapacitnění trati Praha – Kolín
- 19 Zkapacitnění trati Praha – Vrané nad Vltavou – Čerčany/Dobříš
- 20 Zkapacitnění trati Praha – Všetaty

Priorita 2:

- 21 Modernizace trati Kolín – Havlíčkův Brod
- 22 Prodloužení podchodu v žst. Praha hl. n., zvýšení kapacity stanice
- 23 Úprava vlečky Cukrovar Čakovice pro osobní dopravu
- 24 Zkrácení cestovních dob na trati Nymburk – Jičín (výhybna Bartoušov)
- 25 Rekonstrukce nástupišť ve stanici Poříčany
- 26 Rekonstrukce nástupišť ve stanici Pečky
- 27 Rekonstrukce nástupišť ve stanici Kralupy nad Vltavou

Priorita 3:

- 28 Zkapacitnění trati Mladá Boleslav – Dolní Bousov (výhybna Březno u Ml.Bol.)
- 29 Revitalizace trati Zdice – Březnice
- 30 Revitalizace trati Kralupy n. V. - Slaný

Modernizace železniční infrastruktury – dlouhodobé záměry:

Priorita 1:

- 31 Rychlé spojení (RS) Praha – Brno
- 32 Nové spojení 2

Priorita 2:

- 33 Rychlé spojení (RS) Praha - Lovosice

34 Rychlé spojení (RS) Praha - Plzeň

Priorita 3:

35 Nová trať Praha – Liberec

36 Rychlé spojení (RS) Praha – Hradec Králové/Pardubice

Nové železniční zastávky na území Středočeského kraje

Priorita 1:

Neratovice sídliště, Mladá Boleslav-Česana, Nymburk-Jankovice, Příbram sídliště, Milovice-Boží Dar, Všejaný-Vanovice

Priorita 2:

Neratovice-Mlékojedy, Liběchov město (přesun místa zastavení), Mladá Boleslav východ, Choťánky, Rataje nad Sázavou zastávka (přesun zastávky), Říčany jih, Benešov u Prahy sídliště, Jince centrum, Příbram průmyslová zóna, Pletený Újezd, Kladno zimní stadion, Rakovník průmyslová zóna, Rakovník-Kréta, Mělník-Skuhrov, Čenkov, Dominikální Paseky, Trhové Dušníky, Slaný město

Priorita 3:

Měšice u Prahy zastávka, Neratovice (čelákovické nástupiště), Vavříneč, Mělník-Vehlovice, Vinec, Mladá Boleslav hl.n. (katusické nástupiště), Mladá Boleslav-Podlázky, Mnichovo Hradiště-Veselá, Dolní Bousov město, Mladá Boleslav-Bezděčín, Smilovice-Újezd, Všechlapy, Hrubý Jeseník, Nymburk-Zálabí, Okřesaneč, Rataje nad Sázavou zastávka (nová zastávka s přesunutým názvem), Sedlčany-Červený Hrádek, Brodce, Mníšek pod Brdy město, Lešetice, Tochovice zastávka, Lety, Rudná-Hořelice, Hostivice-Jeneček, Srby, Senomaty zastávka, Lubná zastávka, Janov

V rámci řešení aktuálních přepravních potřeb (například vzniku nových obytných celků nebo pracovních příležitostí) mohou být prověřovány i další lokality z hlediska možnosti realizace nové železniční zastávky. Například o zřízení nové železniční zastávky na trati 076 žádala obec Střemy, na trati 111 je vhodné prověřit zřízení zastávky u nové zástavby v Kralupech nad Vltavou, část Zeměchy.

Vytipované přednostní lokality pro zřízení parkovišť P+R a B+R:

Priorita 1:

Benešov, Čelákovice (rozšíření kapacity), Hostivice, Kolín, Lysá nad Labem (rozšíření kapacity), Milovice, Nymburk hl.n., Praha-Dlouhá Míle, Praha-Klánovice, Praha-Uhřetěves, Strančice, Úvaly, Zdice

Priorita 2:

Beroun (rozšíření kapacity), Čáslav, Čerčany, Dobřichovice (rozšíření kapacity), Hořovice, Jeneč, Jinočany, Kladno, Kladno město (jen B+R), Kralupy nad Vltavou (rozšíření kapacity), Kutná Hora hl.n., Kutná Hora město (jen B+R), Malé Přítočno (nyní Unhošť), Měchenice, Mělník, Mirošovice, Mladá Boleslav východ (jen P+R), Mladá Boleslav město (jen B+R), Mstětice, Nelahozeves, Nučice, Olbramovice (primárně určeno pro Votice), Poděbrady, Poříčany, Rudná, Řevnice (rozšíření kapacity), Říčany, Sázava-Černé Budy, Senohraby, Stochov, Vraňany, Všetaty

Priorita 3:

Bakov nad Jizerou město (jen B+R), Bělá pod Bezdězem, Beroun-Králův Dvůr (jen B+R), Brandýs nad Labem, Březnice, Bystřice, Byšice, Cerhenice, Černošice-Mokropsy (rozšíření kapacity), Český Brod (rozšíření kapacity), Čisovice, Čtyřkoly, Heřmaničky, Hovorčovice, Chýně-jih, Jílové u Prahy, Karlštejn, Kostomlaty nad Labem (jen B+R), Králův Dvůr, Kojetice,

Libčice nad Vltavou, Libice nad Cidlinou (jen B+R), Loděnice, Měšice, Milovice-Boží Dar, Mnichovice, Mnichovo Hradiště, Mníšek pod Brdy město (v případě využití bývalé vlečky pro osobní dopravu), Neratovice, Neratovice sídliště (jen B+R), Nymburk město (jen B+R), Pečky, Příbram, Rakovník, Rostoklaty, Roztoky u Prahy (rozšíření kapacity), Slaný, Stará Boleslav, Tatce, Tišice (jen B+R), Týnec nad Labem (jen B+R), Týnec nad Sázavou, Velim, Velký Osek, Velvary, Vlašim, Vrané nad Vltavou, Všenory, Zadní Třebaň, Zeleneč

Priorita 4:

Parkoviště P+R a B+R menšího rozsahu mohou být zřízena u kterékoli další vhodné železniční stanice a zastávky.

Vytipované přednostní lokality pro zřízení dopravních terminálů:

Priorita 1:

Benešov, Beroun, Čáslav, Čelákovice, Hořovice, Kolín, Kladno, Kralupy nad Vltavou, Kutná Hora hl.n., Lysá nad Labem, Mělník, Milovice, Neratovice, Nymburk hl.n., Poříčany, Praha-Dlouhá Míle, Praha-Klánovice, Praha-Uhřetěves, Roztoky u Prahy, Říčany, Sázava-Černé Budy, Strančice, Týnec nad Sázavou

Priorita 2:

Brandýs nad Labem, Čerčany, Černošice-Mokropsy, Dobřichovice, Hostivice, Měchenice, Mnichovo Hradiště, Rudná, Řevnice, Slaný, Stará Boleslav, Stochov, Úvaly, Vrané nad Vltavou, Vraňany, Zdice

Priorita 3:

Dopravní terminál menšího rozsahu může být zřízen u kterékoli další vhodné železniční stanice a zastávky, pokud zde existuje návazná veřejná doprava.

Vytipované lokality pro revitalizaci výpravních budov:

Priorita 1:

Beroun, Kolín, Kralupy nad Vltavou, Kutná Hora hl.n., Mladá Boleslav hl.n., Nymburk hl.n., Praha Masarykovo nádraží, Praha-Smíchov, Příbram, Rakovník

Priorita 2:

Čáslav, Černošice, Čerčany, Dobřichovice, Hořovice, Karlštejn, Kladno město, Kutná Hora město, Mělník, Mnichovo Hradiště, Neratovice, Poděbrady, Praha-Horní Počernice, Praha-Klánovice, Praha-Radotín, Praha-Uhřetěves, Řevnice, Senohraby, Slaný, Úvaly, Všetaty, Zdice

Priorita 3:

Bakov nad Jizerou, Brandýs nad Labem, Libčice nad Vltavou, Pečky, Poříčany, Praha-Braník, Stará Boleslav, Týnec nad Sázavou, Úvaly, Všetaty, Zadní Třebaň

I když to na první pohled nemusí být zřetelné, regionální dopravě může pomoci výstavba vysokorychlostních tratí (VRT) zejména v silně zatížené pražské příměstské oblasti. Hlavní efektem VRT je **odklonění dálkové dopravy na novou trať a zvýšení kapacity stávající tratě pro zastávkové osobní vlaky**. Díky uvolněné kapacitě na stávající trati by bylo možné zkrátit interval dopravní obsluhy a také zavést např. nový segment spěšných vlaků. Kromě toho se sníží míra ovlivnění regionální dopravy dálkovou – příprava jízdního řádu a reálný provoz osobních vlaků nebude ovlivněn rychlíky a vlaky vyšší kategorie. Dnes jsou osobní vlaky nuceny přizpůsobovat své časové polohy „mezerám“ mezi dálkovou dopravou, nezřídka vznikají i pro cestující nepříjemné prostoje, protože musejí vyčkávat ve stanici na předjetí rychlíkem.

Mezi dlouhodobé záměry patří výstavba tzv. **Nového spojení II** – podzemní tratě vedené pod centrem Prahy podobně jako metro. Výstavba samostatné tratě pro městskou a příměstskou železnici (linky S) by v koordinaci s vybudováním vysokorychlostních tratí pomohla odlehčit velmi vytíženému pražskému železničnímu uzlu, kde roste poptávka po dopravě regionální i dálkové. Zásadním způsobem by se zrychlila a zatraktivnila spojení ze Středočeského kraje přímo až do centra Prahy – například na Václavské náměstí. Podobné projekty byly realizovány v řadě německých měst již od 60. a 70. let 20. století. V Hamburku, Mnichově, Stuttgartu a dalších městech se příměstská železnice S-Bahn stala plnohodnotnou součástí a páteří veřejné dopravy, slouží pro potřeby města i celé aglomerace. Podobně fungují i vlaky RER v Paříži. Podobné infrastrukturní projekty jsou realizovány i v současnosti – například v roce 2013 byla otevřena páteřní trať pro příměstskou železnici v Lipsku, v roce 2017 má být spuštěn provoz podzemní železnice ve Stockholmu, v roce 2018 v Londýně.

V okolí Prahy je velmi složitá situace – roste počet obyvatel, a s tím strmě stoupá zatížení komunikací. Přestože jsou již realizována opatření ke zvýšení kapacity stávajících autobusových linek (například nasazení kloubových autobusů), do budoucna nebudou patrně tato opatření dostačovat. Je nanejvýš nutné rozvíjet železniční dopravu jako celek (viz předchozí texty), a to včetně zvyšování podílu moderních elektrických vozidel s vyšším komfortem a dynamikou jízdy. Kromě rozvoje klasické železnice je vhodné **prověřit i možnosti řešení dopravní obsluhy pomocí lehkých kolejových vozidel nebo příměstských tramvají**. Pohodlné, tiché a kapacitní příměstské tramvaje pomohly již v řadě lokalit efektivně vyřešit dopravní obsluhu a podstatně zvýšit kvalitu veřejné dopravy a cestujícími jsou hojně využívány. Ani v českých podmínkách nejsou příměstské tramvaje novinkou – příměstské nebo meziměstské tramvaje jezdí například v okolí Ostravy nebo mezi městy Liberec a Jablonec nad Nisou, či mezi Mostem a Litvínovem.



Příměstská tramvajová linka z Ostravy-Poruby do Zátíší

4.2.2 Autobusová doprava

Autobusová doprava plní svou významnou roli ve Středočeském kraji na trasách, které nejsou v dostatečné kvalitě zajištěny železnicí, rovněž funguje jako návazná k dopravě kolejové (železnice, metro). Autobusové linky zajišťují také celou řadu doplňkových spojení a místních přepravních vazeb. Podobně jako na železnici jsou specifikem Středočeského kraje **velmi silné vzájemné přepravní vazby s hlavním městem Prahou**, což je zároveň velmi dobrý předpoklad pro **integraci městské a příměstské dopravy** v obou krajích.

Právě příjezd autobusových linek do Prahy však zároveň naráží na závažné problémy s kapacitou – jednak na příjezdových komunikacích (**vznik zpoždění**), jednak na autobusových terminálech u některých stanic metra (**nástupní zastávky i místa k odstavu vozidel na hranici kapacity**). To je mj. důvodem, proč je nutno zefektivňovat provoz autobusů i prostřednictvím nasazení kapacitnějších vozidel, resp. zvyšovat podíl kolejové dopravy na přepravě cestujících.

Autobusová doprava by se proto měla rozvíjet především v těchto směrech:

- Prohloubení vzájemné integrace a koordinace mezi autobusy navzájem resp. na železnici a ostatní druhy veřejné dopravy
- Rozvoj návazných autobusových linek k železnici
- Páteřní (významné) linky – rozšíření nasazení kapacitnějších vozidel
- Zlepšení rozsahu dopravní obsluhy
- Zlepšení meziregionálních spojení v rámci kraje
- Řešení preferenčních opatření

Prohloubení vzájemné integrace a koordinace mezi autobusy resp. na železnici a ostatní druhy veřejné dopravy je součástí přípravy společného IDS Prahy a Středočeského kraje (viz kapitola 3). Cílem je **zlepšit a zefektivnit dopravní obsluhu nejen mezi Středočeským krajem a Prahou, ale i regionální a místní spojení v rámci Středočeského kraje**. Integrace by měla probíhat dle schváleného harmonogramu s tím, že nejdříve je potřeba oblast zintegrovat a přizpůsobit současným požadavkům, aby následně mohla být dopravní obsluha stabilizována pro připravovanou výběrovou řízení na autobusové dopravce (viz kapitola 5).

Kapitola o dopravní obslužnosti zajišťované autobusy je členěna následovně:

- Analýza současného stavu dopravní obsluhy v jednotlivých okresech
- Příprava jízdních řádů na rok 2016
- Výhled na období 2017 - 2020

4.2.2.1 Analýza současného stavu dopravní obsluhy v jednotlivých okresech

V jednotlivých okresech provozují dopravu v rámci závazku veřejné služby se Středočeským krajem následující dopravci:

Seznam smluvních dopravců zajišťující dopravní obslužnost ve Středočeském kraji	
Dopravce	Provozní oblast (rámcové vymezení)
Anexia, s.r.o.	Rakovník, Nové Strašecí
ARRIVA PRAHA s.r.o.	Říčany, Jesenice, Rudná u P., Neratovice, Úvaly, Příbram, Dobříš, Sedlčany
ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s.r.o.	Mladá Boleslav, Mnichovo Hradiště, Benátky nad Jizerou, Bakov n. J., Příbram, Dobříš, Nový Knín, Štěchovice
ARRIVA VÝCHODNÍ ČECHY a.s.	Kutná Hora, Čáslav, Uhlířské Janovice
AUTOBUSOVÁ DOPRAVA KOHOUT s.r.o.	Křivoklát (jednotlivé linky)
AUTODOPRAVA LAMER s. r. o.	Kladno, Slaný, Kralupy n. Vlt. (jednotlivé linky)

Seznam smluvních dopravců zajišťující dopravní obslužnost ve Středočeském kraji	
Dopravce	Provozní oblast (rámcové vymezení)
BusLine a.s.	Mladá Boleslav, Bakov nad Jizerou (jednotlivé linky)
COMETT PLUS, spol. s r. o.	Vlašim, Votice, Příbram, Sedlčany (jednotlivé linky)
ČSAD Střední Čechy, a.s.	Mělník, Kralupy nad Vltavou, Brandýs n.L.-St.Boleslav
ČSAD Autobusy České Budějovice	Sedlčany (jednotlivé linky)
ČSAD Benešov a.s.	Benešov, Vlašim, Votice
ČSAD Česká Lípa a.s.	Mělník (jednotlivé linky)
ČSAD Liberec a.s.	Mnichovo Hradiště (jednotlivé linky)
ČSAD MHD Kladno a.s.	Kladno, Unhošť, Velké Přílepy
ČSAD Polkost, spol. s r.o.	Kostelec n. Č. l., Český Brod
ČSAD Slaný a.s.	Slaný
ČSAD STTRANS a.s. Strakonice	Příbram (jednotlivé linky)
Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s.	příměstské linky v okolí Prahy
Dopravní podnik Kněžmost, s.r.o.	Mladá Boleslav, Mnichovo Hradiště (jednotlivé linky)
Dopravní podnik Ústeckého kraje, a.s.	Slaný (jednotlivé linky)
ICOM transport a.s.	Vlašim (jednotlivé linky)
Kokořínský SOK s.r.o.	Kokořínsko (jednotlivé linky)
LEXTRANS BUS s.r.o.	Rakovník (jednotlivé linky)
Martin Uher, spol. s r.o.	Mníšek pod Brdy, Dobříš
Okresní autobusová doprava Kolín, s.r.o.	Kolín, Nymburk, Poděbrady, Městec Králové, Český Brod, Lysá nad Labem
PROBO BUS a.s.	Beroun, Hořovice, Příbram, Sedlčany, Rožmitál pod Třemšínem
Vlastimil Slezák	linka Kralupy n. Vltavou - Holubice

Na území Středočeského kraje působí rovněž další dopravci, kteří nemají sice smlouvu o závazku veřejné služby se Středočeským krajem, ale mají smlouvu s jinými objednateli nebo provozují dopravu na komerční riziko. Jedná se například o některé dopravce v rámci Pražské integrované dopravy (Stenbus s. r. o.) nebo o dopravce v oblasti Kladenska (Kateřina Kulhánková – EXPRESCAR, POHL KLADNO s.r.o., Jiří Zíka). I mnozí v tabulce uvedení dopravci provozují dopravu také na základě smluv s ostatními objednateli, zejména obcemi (podrobněji viz kapitola 5).

Analýza současného stavu dopravní obsluhy je členěna po okresech (i přes formální neexistenci okresních úřadů), jelikož jednotlivé oblasti mají svá specifika a okresy jsou vhodnou územní jednotkou pro popis jejich charakteru. Tato podkapitola se zabývá prioritně autobusovou dopravou, avšak hlavní přepravní relace jsou uvedeny pro veřejnou dopravu jako celek. Některé tyto vazby jsou zajištěny vlakem, jiné autobusem, v některých případech je spojení jak vlakem, tak i autobusem. Města s MHD jsou uvedena včetně zaintegrovaných příměstských linek s funkcí MHD v rámci jednotlivých IDS (tedy nejen samostatné linky MHD).

Okres Praha-východ

Základní charakteristika okresu	
Stav integrace	převažují linky PID, dále linky SID a PAD z jiných okresů
Hlavní spádové oblasti	Praha, Říčany, Kamenice, Kostelec n. Č. l., Úvaly, Čelákovice, Brandýs n. L. - St. Boleslav
Hlavní přepravní relace	všechny hlavní trasy do Prahy
Města s MHD	Říčany, Brandýs nad Labem - Stará Boleslav
Možnosti přestupu mezi vlaky a autobusy	Strančice, Říčany, Senohraby, Mirošovice, Úvaly, Čelákovice, Brandýs n. L., St. Boleslav, Dřísy, Lázně Toušeň

Okres Praha-východ nepatří mezi největší svou rozlohou, přesto je druhým nejlidnatějším a počet obyvatel stále strmě roste. Má třetí největší hustotu zalidnění. Praha i ostatní hlavní spádové oblasti jsou cílem dopravy do zaměstnání, škol, na úřady a do zdravotnických zařízení. Celý region se potýká s nedostatkem škol a mnoho obcí řeší svou spádovost do škol v Praze, což generuje další požadavky na spojení k zajištění odvozu školních dětí. Dále jsou významnější zaměstnavatelé v následujících městech a obcích: Vodochody (AERO Vodochody), Zdiby- Klecany, Modletice, Čestlice, Jirny (průmyslová zóna s mnoha firmami, logistická centra, velké obchodní zóny). Velká koncentrace zejména logistických skladů se nachází podél dálnic D1, D8 a D11. Z hlediska turistického ruchu jsou významné rekreační oblasti v okolí Kostelce nad Černými lesy a na Říčansku. Součástí rozsáhlého lesního komplexu na pravém břehu Jevanského potoka je Národní přírodní rezervace Voděradské bučiny.

Z hlediska dopravní obsluhy je v nejbližším okolí Prahy podobná situace jako v jejích okrajových městských částech, i když se tarifně jedná o vnější pásma a obsluhu zajišťují vlaky a příměstské autobusové linky PID řady 300 a 400. Provoz těchto autobusových linek je dosti intenzivní (velmi krátké intervaly) a často jsou zde nasazovány kloubové vozy.

Rychlý růst počtu obyvatel s sebou přináší kapacitní problémy na příjezdových komunikacích do Prahy a s tím spojené zpoždění autobusových linek. Limitujícím faktorem je stále častěji i kapacita autobusových terminálů u stanic metra v Praze. I proto je třeba stále intenzivněji využívat železnici, prohlubovat její integraci spolu s návaznými autobusovými linkami a společně s Prahou prověřit možná místa k prodloužení tramvajových tratí do těchto dopravně nejzatíženějších míst Středočeského kraje. Zásadní význam má také řešení preferenčních opatření pro autobusy, a to zejména na příjezdových komunikacích do Prahy.



Autobus dopravce ARRIVA PRAHA s.r.o. v jednotném nátěru PID

Okres Praha-západ

Základní charakteristika okresu	
Stav integrace	převažují linky PID, dále linky SID a PAD z jiných okresů
Hlavní spádové oblasti	Praha, Jesenice, Dolní Břežany, Jílové u Prahy, Mníšek pod Brdy, Štěchovice, Černošice, Rudná, Hostivice, Roztoky
Hlavní přepravní relace	všechny hlavní trasy do Prahy
Města s MHD	Mníšek pod Brdy
Možnosti přestupu mezi vlaky a autobusy	Černošice, Dobřichovice, Řevnice, Jeneč, Roztoky, Jinočany, Zbuzany, Rudná, Nučice

Také okres Praha-západ je rychle rozvíjející se oblastí, obzvláště z hlediska výstavby logistických center a rodinných domů. Oblast je zdrojem pracovní síly pro Prahu, a proto je doprava v naprosté převaze vedena do Prahy a zpět, jedná se rovněž o dopravu do škol a za dalšími cíli. Intenzivní je rovněž rozvoj průmyslových areálů, komerčních zón a logistických center. Strmě tedy roste i poptávka do těchto oblastí, a to nejen v rámci Středočeského kraje, ale také ve směru z Prahy (proti směru běžné přepravní špičky dojíždějících obyvatel z regionu do Prahy). Logistická centra jsou například v Dobrovízi, Jenči, Tuchoměřicích nebo v oblasti Rudné.

Z hlediska dopravní obsluhy je v okrese Praha-západ na řadě míst podobná situace jako v pražských okrajových městských částech, i když se tarifně jedná o vnější pásma a obsluhu zajišťují vlaky a příměstské autobusové linky PID řady 300 a 400. Provoz těchto autobusových linek je dosti intenzivní (velmi krátké intervaly) a často jsou zde nasazovány kloubové vozy.

V okolí města Mníšek pod Brdy dochází k největšímu rozvoji příměstské autobusové dopravy, což je mimo jiné dáno výstavbou obytných zón. Zvyšující se počet obyvatel v této oblasti jde ruku v ruce se zvyšujícími se požadavky na zabezpečení veřejné dopravy, především

na zkvalitnění dopravy mezi obcemi v tomto regionu a hlavním městem Prahou. K velkému rozvoji urbanizace a počtu obyvatel dochází také v oblasti Velkých Přílep, Roztok, Rudné, Černošic a Dobřichovic.

Velmi dynamicky se rozvíjí oblast vymezená obcemi Jesenice – Vestec – Zlatníky-Hodkovice – Dolní Břežany. Intenzivní výstavba na katastru města Jesenice a také ve Vestci generuje zvyšující se požadavky na veřejnou dopravu, stejně jako výstavba vědecko-technologických parků (tzv. Region STAR) na spojnici Vestec – Zlatníky-Hodkovice – Dolní Břežany. Ve Vestci bylo otevřeno vědecké centrum BIOCEV (plánovány jsou další objekty), v Dolních Břežanech pak ELI a HILASE a v Hodkovicích INOCRYSTAL. Tyto projekty také znamenají zajištění dopravní obslužnosti zejména ve směru z Prahy. Přestože je zde provozována velmi intenzivní autobusová doprava s rostoucím podílem kloubových autobusů, jež i při velmi krátkých intervalech (souhrnně 5 minut či méně) naráží na kapacitní problémy komunikací i autobusových terminálů (viz výše).

Nejpalčivějším problémem celé oblasti je značné zatížení silniční sítě, důsledkem jsou každodenní kolony na příjezdových komunikacích ve směru do Prahy, zvláště v ranní špičce, kdy zpoždění dosahují na řadě míst téměř denně 30-40 minut. Zároveň s výjimkou okolí železniční tratě 171 v celé oblasti chybí kapacitní kolejová doprava a je tedy nutné řešit dopravní obsluhu pouze autobusy. Celý region se však také potýká s nedostatkem škol a mnoho obcí řeší svou spádovost do škol v Praze, což generuje další požadavky na spojení k zajištění odvozu školních dětí. I proto je třeba stále intenzivněji využívat železnici, prohlubovat její integraci spolu s návaznými autobusovými linkami a společně s Prahou prověřit možná místa k prodloužení tramvajových tratí do těchto dopravně nejzatíženějších míst Středočeského kraje.

Zásadní význam má také řešení preferenčních opatření pro autobusy, a to zejména na příjezdových komunikacích do Prahy. V oblasti Rudné pomáhají nyní situaci řešit revitalizované železniční tratě 122 a 173, na kterých vznikly nové železniční zastávky a byly zavedeny nové spoje. Problémem je i překryv autobusových linek PID a SID v oblastech Davle a Štěchovice.



Nízkopodlažní kloubový autobus na náměstí v Mníšku pod Brdy

Okres Benešov

Základní charakteristika okresu	
Stav integrace	převažují linky SID, dále linky PID a PAD z jiných okresů
Hlavní spádové oblasti	Praha, Benešov, Vlašim, Votice, Týnec nad Sázavou, Sázava
Hlavní přepravní relace	Vlašim – Benešov – Praha, Votice – Benešov – Praha, Benešov – Vlašim, Benešov – Týnec nad Sázavou
Města s MHD	Benešov, Vlašim
Možnosti přestupu mezi vlaky a autobusy	Benešov, Vlašim, Čerčany, Týnec nad Sázavou, Olbramovice, Votice, Sázava

Okres Benešov je jedním z největších okresů ve Středočeském kraji, počtem obyvatel se však řadí mezi průměrně lidnaté a po okrese Rakovník je osídlenost druhá nejnižší ve středních Čechách. Na území okresu se nachází CHKO Bláník, dále díky svému přírodnímu charakteru (oblast Posázaví) i historickým památkám (například zámek Konopiště nebo hrad Český Šternberk) nabízí okres Benešov řadu zajímavých turistických cílů.



Autobusový terminál v Benešově se nachází v bezprostřední blízkosti železniční stanice

Dopravní obslužnost okresu je zajišťována železniční dopravou na 6 tratích a veřejnou linkovou osobní dopravou. Autobusové linky na území okresu Benešov jsou zařazeny většinou do systému Středočeské integrované dopravy. Linky PID zajíždějí do Týnce nad Sázavou a Sázavy.

Páteří spojení Benešova s Prahou zajišťuje železniční trať 220 z Prahy do Českých Budějovic. Postupná modernizace této trati pomáhá zefektivnit provoz a zkrátit jízdní doby. Autobusové nádraží v Benešově se velmi vhodně nachází přímo před železniční stanicí, a také Vlašimi se podařilo v roce 2008 získat moderní autobusový terminál kvalitně propojený se železnici. Celkově však větší provázanost autobusových linek se železnici

chybí. Lepší koordinaci autobusových linek s vlaky i mezi autobusy navzájem společně s revizí dopravní obslužnosti a přizpůsobením jízdních řádů aktuálním přepravním potřebám požadují obce z Mikroregionu Voticko. Komplikace při dopravním spojení vznikají také při cestách přes hranice okresů – příkladem je město Sázava ležící v blízkosti hranice okresů, jehož obyvatelé kromě Benešova a Prahy mají cíle cest například v Kutné Hoře a Kolíně. Příležitostí k řešení těchto i dalších požadavků je realizace společného IDS pro Prahu a Středočeský kraj.

Specifickou otázkou jsou požadavky na dopravu přes hranice krajů – například do Pelhřimova (kraj Vysočina) nebo do Tábora (Jihočeský kraj). Tyto otázky je nutno řešit ve spolupráci se sousedními kraji.

Okres Beroun

Základní charakteristika okresu	
Stav integrace	převažují linky SID, dále linky PID v severní části okresu
Hlavní spádové oblasti	Praha, Beroun, Hořovice, Chyňava, Řevnice
Hlavní přepravní relace	Hořovice – Beroun – Praha, Beroun – Kladno, Hořovice – Příbram, Hořovice – Rokycany – Plzeň
Města s MHD	Beroun, Hořovice
Možnosti přestupu mezi vlaky a autobusy	Beroun, Zadní Třebáň, Zdice, Hořovice, Hostomice pod Brdy

Okres Beroun leží v západní části Středočeského kraje a sousedí s Plzeňským krajem a s okresy Praha-západ, Příbram, Rakovník a Kladno. Po stránce hospodářské převládá v okrese Beroun průmysl, který je soustředěn do čtyř oblastí Beroun - Králův Dvůr - Zdice, Hořovice – Komárov, Žebrák a Loděnice. Na dopravní trase do Prahy za hranicí okresu Beroun leží průmyslový areál Rudná. Turistický ruch přitahují přírodní zajímavosti, jakou je např. vápencová oblast v okolí Berounky, kterou tvoří skalnaté útesy a jeskyně. V okrese jsou i tři chráněné krajinné oblasti, a to Český kras, Křivoklátsko a Brdy. Berounsko je vyhledávaným místem rekreace a odpočinku, a to zvláště v okolí Berounky. Významné jsou i kulturní památky, např. Karlštejn, Žebrák, Točnick, Nižbor a Hořovice.

V severní části okresu je významná výstavba rodinných domků. Silná výstavba v centrální oblasti Berounska a v severní části okresu bude pokračovat a budou proto růst požadavky na posílení dopravy v relaci Hořovice – Beroun – Praha.

Hlavní směr dopravy na okrese Beroun je veden na dopravní ose Praha – Plzeň a je tvořen dálnicí D5 a železniční tratí č. 170. Kromě Berouna jsou na této trase také další významná města, které generují poměrně značnou poptávku po přepravě do hlavního města. Jsou to Králův Dvůr, Zdice, Žebrák a Hořovice. Na této trase tak vzniká intenzivní provoz autobusové dopravy.

Další dopravní směry jsou omezeny přírodními útvary Brdy a Křivoklátskými lesy, a jsou to směry do měst Příbram, Dobříš, Kladno a Rakovník. Území je převážně obsluhováno veřejnou linkovou autobusovou dopravou zařazenou do SID a v severní části okresu jsou provozovány linky PID. Některé průmyslové podniky si zajišťují provoz na 6 linkách zvláštní linkové dopravy, výhradně pro průmyslovou oblast Žebrák.

Město Beroun vybudovalo v roce 2015 nové autobusové nádraží v blízkosti železniční stanice. To umožnilo novou organizaci městské i příměstské autobusové dopravy na území města Berouna a její sladění a propojení s drážní dopravou. Po rekonstrukci železniční tratě potenciál jejího využití ještě vzroste. Potencionálně výhodné místo na přestup ve Zdicích vyžaduje provést stavební úpravy pro přiblížení většího počtu spojů k železniční zastávce Zdice.

V současné době v oblasti chybí hlubší propojení jednotlivých systémů veřejné dopravy, což je i předmětem požadavku města Beroun v rámci realizace společného IDS pro Prahu a Středočeský kraj. Lepší nejen dopravní, ale i tarifní provázanost autobusů a vlaků, by ještě více zlepšilo využití nového autobusového nádraží u železniční stanice Beroun. Problémem je rovněž kapacitně přetížený terminál u stanice metra Zličín. Pro část cestujících jsou komplikací odjezdy od různých stanic metra (Zličín, Nové Butovice).



Autobus na příměstské lince SID C19 směr Beroun

Okres Kladno

Základní charakteristika okresu	
Stav integrace	převažují linky SID, dále linky PID a PAD
Hlavní spádové oblasti	Praha, Kladno, Slaný, Velvary, Nové Strašecí, Stochov
Hlavní přepravní relace	Kladno – Praha, Slaný – Praha, Unhošť – Praha, Kladno – Slaný, Kladno – Unhošť
Města s MHD	Kladno, Slaný
Možnosti přestupu mezi vlaky a autobusy	Kladno, Slaný

Okres Kladno je nejlidnatějším okresem a Kladno samotné je zároveň městem s nejvyšším počtem obyvatel ve Středočeském kraji. V oblasti Kladenska existují pracovní příležitosti

a je předpoklad jejich dalšího rozšiřování (průmyslový areál v Kladně), přesto bude i nadále nejvýznamnějším přepravním spojením relace Kladno – Praha. Významným cílem z hlediska cesty do zaměstnání je rovněž letiště v Praze. V oblasti Slánska je situace odlišná (nedostatek pracovních příležitostí ve Slaném a okolních obcích), předpokládá se proto i nadále poptávka po přepravním spojení Slaný – Praha a Slaný – Kladno. Další přepravní relace v oblasti mají místní nebo regionální charakter, např. na Velvarsku, Zvoleněvesku nebo Lánsku.



Autobusová linka směr Chyňava, Podkoží, hor. (přes Unhošť)

Na Kladensku je významně rozšířen systém SID, jehož součástí je i MHD v Kladně. Z hlediska integrované dopravy je však na trase Praha – Kladno neobvyklá situace. Hlavní železniční trať na Prahu (120) je plně integrována do PID, a to pro všechny kategorie vlaků na této trati (tj. Os, Sp a R). Autobusové linky na trase Praha – Kladno jsou zařazeny do SID jen částečně, a to linky obsluhující především obce na trase, které mají nižší počet spojů. Zrychlené a rychlíkové linky více provozovatelů nejsou součástí SID, jsou provozovány především na komerční riziko dopravců. Souhrnně jezdí autobusy na trase Praha – Kladno v odpolední špičce zhruba 5-10 minut, v ranní špičce se interval blíží 5 minutám.

Druhým největším městem okresu Kladno je město Slaný. Městské a regionální autobusové linky v jeho okolí a také linky spojující toto město s Prahou nejsou zařazeny do žádného IDS.

Problémem v oblasti Slánska je celkově nízká nabídka spojů a malá provázanost autobusové a železniční dopravy (např. v oblasti Velvar).

Nezanedbatelná je také příměstská autobusová doprava z oblastí Nové Strašecí, Stochov a Unhošť do Prahy. Do Unhoště také zajíždí autobusová linka PID.

Okres Kladno je značně ovlivněn neexistencí kvalitního a kapacitního železničního spojení s Prahou, důsledkem jsou velmi silné přepravní proudy realizované autobusy a z toho vyplývající problémy ve Středočeském kraji i hlavním městě Praze. Situaci komplikuje také vysoká tarifní roztržitost v důsledku překryvů systémů PID, SID a neintegrováných linek PAD. Integrace Kladenska a Slánska do společného IDS Prahy a Středočeského kraje je proto jednou z nejvyšších priorit vzájemné spolupráce obou krajů.

Okres Kolín

Základní charakteristika okresu	
Stav integrace	západní část okresu linky PID, východní část linky SID
Hlavní spádové oblasti	Praha, Kolín, Český Brod, Týnec nad Labem, Pečky, Zásmyky, Kouřim
Hlavní přepravní relace	Kolín – Český Brod – Praha, Kolín – Kutná Hora, Kolín – Poděbrady – Nymburk, Kolín – Kouřim, Kolín – Zásmyky, Kolín – Týnec n. L. – Žiželice, Kolín – Pečky, Kolín – TPCA
Města s MHD	Kolín, Český Brod
Možnosti přestupu mezi vlaky a autobusy	Kolín, Český Brod, Poříčany, Pečky, Velim, Bečváry, Plaňany

Okres Kolín se nachází ve východní části Středočeského kraje, přičemž město Kolín je významným cílem přepravní poptávky nejen v rámci okresu, ale také z okolních okresů. V Kolíně je kromě škol a zdravotnických zařízení řada průmyslových podniků (např. TPCA), město je to současně významným železničním uzlem. Významným turistickým cílem je Kouřim (Skanzen Muzeum lidových staveb), zajímavou lokalitou je Žehuňská obora a Žehuňský rybník.

Všechna větší města v okrese Kolín jsou obsloužena železniční dopravou s poměrně intenzivním provozem. Přes město Kolín vede I. tranzitní koridor z Prahy do České Třebové a severojižní rychlíková trať od Nymburka a Poděbrad do Kutné Hory a Časlavi.

Provoz vlaků i autobusů v oblastech Českého Brodu a Kostelce nad Černými lesy je v současné době již součástí PID. Přestupní uzel Český Brod funguje jako názorný příklad uzlu integrované dopravy, kde řada autobusových linek navazuje na páteřní železniční linku od Prahy a je umožněn vzájemný přestup mezi linkami. Roli páteřní dopravy zajišťují také autobusové linky na trase Praha – Kostelec nad Černými lesy – Kutná Hora / Uhlířské Janovice, na které v přestupních bodech (například Kostelec nad Černými lesy, náměstí nebo Ždánice, U Jánů) navazují další autobusové linky. Přestože se jedná o linky PID, návaznosti nejsou řešeny jen ve směru do Prahy, ale vzájemné garantované přestupy jsou zajištěny i do dalších spádových cílů Zásmyky, Kutná Hora atd. V západní části okresu je tak zajištěna vysoká míra integrace železnice a autobusové dopravy navzájem.

Ve východní části okresu jsou autobusové linky (mimo městskou dopravu v Kolíně) součástí SID, železnice bez integrace. Do okresu Kolín z východní strany zajišťují taktéž regionální autobusové linky systému IREDO (integrovaný dopravní systém Královéhradecká a Pardubicka).

Problematická je situace v místech, kde se překrývají systémy PID a SID, a to nejen z pohledu tarifního, ale také z hlediska koordinace a návazností. Například město Kouřim opakovaně projevilo zájem o sjednocení integrovaných systémů ve své oblasti. Podobná situace je v Zásmykách, Pečkách aj.



Příměstská autobusová linka PID 382 do Sázavy (přes Stříbrnou Skalici)

Okres Kutná Hora

Základní charakteristika okresu	
Stav integrace	převažují linky SID, dále linky PID v západní části okresu
Hlavní spádové oblasti	Praha, Kutná Hora, Čáslav, Uhlířské Janovice, Sázava, Zruč nad Sázavou, Zbraslavice
Hlavní přepravní relace	Čáslav – Kutná Hora – Praha, Kutná Hora – Čáslav, Kutná Hora – Kolín, Kutná Hora – Zbraslavice, Kutná Hora – Suchdol
Města s MHD	Kutná Hora, Čáslav
Možnosti přestupu mezi vlaky a autobusy	Kutná Hora hl. n., Kutná Hora město, Čáslav, Záboří nad Labem

Okres Kutná Hora je charakteristický svou nízkou hustotou obyvatelstva. V okrese jsou tři větší města - Kutná Hora, Čáslav a Uhlířské Janovice, ze kterých jsou zajišťovány další přepravní potřeby do Sázavy, Zruče nad Sázavou, Zbraslavic a Zbýšova. Okres Kutná Hora sousedí s krajem Vysočina (od Golčova Jeníkova, Chotěboře, Ledče) a Pardubickým krajem (od Třemošnice, Podhořan u Ronova, Heřmanova Městce, Chvaletice a Přelouče), takže některé autobusové linky přejíždějí do sousedních krajů. Město Kutná Hora s bohatou historií, které je zapsané v seznamu světového kulturního dědictví UNESCO, zaznamenává každoročně v letním období velký zájem turistů. Významné jsou i kulturní památky jako zámek Kačina nebo Žleby.

Ve městě Kutná Hora působí významná společnost Foxconn Technology CZ s.r.o. zabývající se výrobou LCD monitorů a počítačových komponentů. Do firmy Foxconn v Kutné Hoře jezdí autobusy zvláštní linkové dopravy zajištěné agenturou svážící zaměstnance podniku.

Okresní město Kutná Hora a nedaleké město Čáslav leží na železniční trati 230, díky které mají poměrně kvalitní železniční spojení s Prahou díky rychlíkům. Bohužel se kutnohorské hlavní nádraží nachází daleko od centra města. Z tohoto nádraží na rychlíky navazují osobní vlaky tratě 235 do Zruče nad Sázavou se zastávkou prakticky v centru Kutné Hory. Situace by se měla zlepšit po realizaci tzv. Kutnohorského oblouku, což by umožnilo přímé vedení vlaků z Prahy do centra Kutné Hory (podrobněji viz kapitola 4.2.1.2.)

Autobusová doprava je na většině okresu zařazena do systému SID. Regionální autobusové linky jsou vzhledem k charakteru osídlení zpravidla vedeny jen v pracovní dny pro přepravu do zaměstnání, škol, úřadů, zdravotnických zařízení a zpět. Poslední spoje jezdí zpravidla kolem 19. hodiny. Dopravní obslužnost z Čáslavi a Kutné Hory je vedena i do okresního města Kolín, kde sídlí firma TPCA. Víkendová doprava v okrese Kutná Hora je velmi omezená, chybí tak spojení i mezi většími městy nebo v lokalitách s potenciálem turistické poptávky.

V návaznosti na oblast Kostelce nad Černými lesy jsou do Kutné Hory a Uhlířských Janovic vedeny také linky PID, které jezdí i ve večerním období a víkendech. Do okresu Kutná Hora z východní strany zajišťují taktéž regionální autobusové linky systému IREDO (integrováný dopravní systém Královéhradecka a Pardubicka).

Okres Mělník

Základní charakteristika okresu	
Stav integrace	v západní části okresu převažují linky PID, ve východní linky PAD
Hlavní spádové oblasti	Praha, Mělník, Neratovice, Kralupy n. Vlt., Mladá Boleslav
Hlavní přepravní relace	Mělník – Praha, Neratovice – Praha, Kralupy n. Vlt. – Praha, Mělník – Mladá Boleslav, Kralupy n. Vlt. – Mělník, Kralupy n. Vlt. – Kladno, Neratovice – Mělník, Neratovice – Mladá Boleslav
Města s MHD	Mělník, Neratovice, Kralupy nad Vltavou
Možnosti přestupu mezi vlaky a autobusy	Mělník, Neratovice, Kralupy nad Vltavou, Všetaty, Vraňany, Kostelec nad Labem, Mšeno

V okrese Mělník jsou některé průmyslové podniky v útlumu, proto je potřeba více zajišťovat přepravu občanů do oblastí s vyšším počtem pracovních příležitostí. Na území okresu dochází k rozvoji výstavby skladových oblastí a výstavby rodinných domů především v okolí dálnice D8 a v oblasti města Kralupy nad Vltavou. Na území se nachází CHKO Kokořínsko, které je charakteristické svým turistickým ruchem, je tedy vhodné rozvíjet dopravu i pro podporu cest ve volném čase.

V tomto okrese se nachází více měst s významnou poptávkou po dopravě do Prahy a v každém z nich je situace dosti odlišná. Na západním okraji okresu leží město Kralupy nad Vltavou, které jeho středem vhodně protíná hlavní železniční trať z Ústí nad Labem, Děčína a Německa. Všechny vlaky zde zastavující jsou plně integrovány do PID (včetně zastavujících rychlíků). Součástí PID je i místní MHD a část regionálních autobusových linek ve směru Odolena Voda. Do systému SID jsou v Kralupech zapojeny dvě regionální autobusové linky ve směru Kladno a Velvary. Většina linek autobusových linek však není

v žádném IDS, i proto bylo okolí Kralup zařazeno již na rok 2016 mezi první oblasti rozvoje společné integrace ve spolupráci Středočeského kraje a Prahy.

V Neratovicích jsou od roku 2012 plně integrovány všechny kategorie vlaků (tj. včetně rychlíků) na jednokolejné neelektrifikované trati 070 z Prahy do Všetat. V autobusové dopravě se do roku 2015 podobně jako v Kralupech překrývaly linky v různých tarifních systémech (linky PID s neintegrovánými linkami PAD a MHD), které měly navíc v Praze odlišné nástupní zastávky (Nádraží Holešovice a Ládví). Proto byly zdejší linky do Prahy společně s linkami na trase Praha – Mělník, Neratovice – Mělník a MHD Mělník součástí pilotního projektu společné integrace Prahy a Středočeského kraje. Z Neratovic jsou dále vedeny linky PID směr Kostelec nad Labem a Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, z Kostelce nad Labem je vedena přímá linka PID do Prahy.

Samotné okresní město Mělník je od dubna 2015 po realizaci pilotního projektu společné integrace napojené na Prahu i na Neratovice autobusovými linkami PID, které s linkami Praha – Neratovice tvoří jeden koordinovaný svazek linek zajišťující i obsluhu dalších obcí na trase (např. Líbeznice) a také pražských městských částí. V rámci koordinace jízdních řádů byla i sjednocena nástupní zastávka příměstských linek PID a pražských městských linek PID u stanice metra Ládví, odkud již předtím městské linky a část příměstských linek odjížděly.

Pilotní projekt společné integrace je velmi úspěšný, již po prvním roce provozu došlo k nárůstu cestujících o 20 %.



Příměstská autobusová linka PID 375 z Brandýsa nad Labem u stanice metra C Letňany

Kromě tratí na Prahu ze Všetat a Kralup nad Vltavou vede okresem Mělník také trať 072 z Lysé nad Labem, Starou Boleslav, Všetaty, Mělník a Štětí do Litoměřic a Ústí nad Labem. Lze tak využít i železniční dopravu jak pro dopravu v rámci regionu, tak pro cestování z Mělníka do Prahy s přestupem, některé vlaky jsou přímé.

Město Mělník tedy nemá sice tak výhodnou polohu na železnici pro přímé spojení do Prahy jako Neratovice, ale i zde je vhodné zapojení železnice do dopravní obsluhy zvýšit. V oblasti je vhodné prověřit zřízení nových autobusových zastávek pro zvýšení počtu přestupních bodů a lepší využitelnosti kombinace železniční a autobusové dopravy pro cestující. Na základě této skutečnosti bude možno zajistit zlepšení návaznosti regionálních linek na páteřní železniční dopravu, navazující též na dopravu do sousedních krajů. U železniční stanice v městě Měno je plánována úprava komunikace a výstavba nových autobusových zastávek pro možnost zajištění všech typů autobusů (v současné době mohou zajižďet pouze minibusy). U železničního nádraží v městě Mělník je prověřována autobusová

zastávka pro možnost přestupu na drážní dopravu. Naopak kvalitní přestupní uzel již vznikl v nedávné době u železniční stanice Všetaty.

Do pilotního projektu integrace byla zapojena také linka Praha – Mělník – Štětí v Ústeckém kraji, ve spolupráci s Ústeckým krajem bude s ohledem na úzkou provázanost linek v oblasti Mělník – Štětí – Roudnice n. L. – Kralupy nad Vltavou potřeba pokračovat i v dalších etapách integrace Mělnicka.

Severovýchodní část okresu Mělník (např. okolí Mšena) má řidší osídlení a autobusové ani železniční linky zde nejsou zintegrovány. V návaznosti na ostatní etapy budou do integrace zapojeny i tyto části okresu (viz harmonogram v kapitole 3).

Okres Mladá Boleslav

Základní charakteristika okresu	
Stav integrace	převažují linky PAD, v jižní části okresu linky PID
Hlavní spádové oblasti	Praha, Mladá Boleslav, Mnichovo Hradiště, Bělá pod Bezdězem, Bakov nad Jizerou, Benátky nad Jizerou, Dolní Bousov, Dobruška, Horky nad Jizerou
Hlavní přepravní relace	Mnichovo Hradiště – Mladá Boleslav – Praha, Benátky n. Jizerou – Praha, Mladá Boleslav – Mnichovo Hradiště, Mladá Boleslav – Benátky n. Jiz., Mladá Boleslav – Bělá pod Bezdězem
Města s MHD	Mladá Boleslav
Možnosti přestupu mezi vlaky a autobusy	Mladá Boleslav město, Mnichovo Hradiště, Bakov nad Jizerou

Okres Mladá Boleslav se nachází v severní části středních Čech. Svojí rozlohou i počtem obyvatel zaujímá okres třetí místo ve Středočeském kraji.

Nejvíce přepravních relací v okrese směřuje do okresního města Mladá Boleslav, která nabízí možnosti zaměstnání u automobilového podniku s mezinárodním významem – ŠKODA AUTO a.s. Toto město zaznamenává též rozvoj školství - základní, střední a vysoké školy a odborná učiliště. Druhým nejvýznamnějším městem okresu je Mnichovo Hradiště. Silná autobusová doprava je též vedena do Prahy (široká nabídka zaměstnání, školy a jiné). Významně se na frekvenci cestujících podílí cestovní ruch, který je patrný nejvíce v severní a západní oblasti regionu (CHKO Český ráj).

V okrese Mladá Boleslav není až na malé výjimky integrace veřejné dopravy realizována. Většina autobusových linek je provozována v režimu pravidelné autobusové dopravy (PAD), mimo integraci jsou i linky MHD v Mladé Boleslavi a železnice. Integrace autobusových linek do PID se týká pouze několika obcí v jižní části okresu poblíž Staré Boleslavi.

Kromě integrace veřejné dopravy je v tomto okrese potřeba postupně posilovat dopravu do rozšiřujících se průmyslových zón v okolí Mladé Boleslavi a do menších obcí s nárůstem nové zástavby. Od zvýšených potřeb a požadavků cestujících veřejnosti se odvíjí i potřebný rozvoj dopravní obslužnosti. Je nutné také řešit zlepšení spojení Mladá Boleslav – Praha a na dalších hlavních trasách ve večerních hodinách a o víkendech.

Okres Nymburk

Základní charakteristika okresu	
Stav integrace	západní část okresu linky PID, východní část linky SID
Hlavní spádové oblasti	Praha, Nymburk, Poděbrady, Lysá nad Labem, Milovice, Sadská, Městec Králové
Hlavní přepravní relace	Poděbrady – Nymburk – Praha, Lysá nad Labem – Milovice, Nymburk – Mladá Boleslav, Nymburk – Poděbrady – Kolín, Nymburk – Sadská, Poděbrady – Městec Králové
Města s MHD	Nymburk
Možnosti přestupu mezi vlaky a autobusy	Nymburk, Poděbrady, Lysá nad Labem, Milovice

Okres Nymburk je charakteristický svými úrodnými rovinami v Polabí, velkou roli zde proto hraje zemědělská výroba. Samotné město Nymburk je však rovněž sídlem řady průmyslových podniků, a také významným železničním uzlem. Železniční doprava má v okrese Nymburk velmi vysoký význam, většina hlavních přepravních relací je zde zajišťována právě vlakem. Specifikem je město Milovice, kde dochází k poměrně rychlému nárůstu obyvatel (v současné době cca 12 500 – v roce 2000 mělo pouhých 3 900), kteří jezdí za prací v naprosté většině do Prahy. Významným turistickým cílem v okrese Nymburk jsou především Poděbrady (Lázně Poděbrady), dále pak zámek Loučeň, Přerov nad Labem (skanzen – Polabské národopisné muzeum), Ostrá (Historická vesnice – replika keltské osady), chatová osada Kersko (část obce Hradištko) a pískovcové jezero u Sadské.

V západní části okresu v okolí měst Lysá nad Labem a Sadská jsou osobní a spěšné vlaky i autobusy zapojeny do PID, v návaznosti na linky PID v oblasti Českého Brodu a Čelákovic. Český Brod, Poříčany a Čelákovice jsou zároveň významnými přestupními body s garantovanými návaznostmi mezi vlaky a autobusy pokračujícími do okresu Nymburk. V této oblasti je podobně jako v okolí Českého Brodu a Kostelce nad Černými lesy vysoká míra integrace a koordinace autobusových a železničních linek. Autobusové linky PID jsou dále vedeny také do Poděbrad a Peček, součástí PID je i linka MHD navazující na vlaky v Milovicích.

Ve východní části okresu jsou autobusové linky součástí SID (s výjimkou MHD v Nymburce) a vlaky nejsou integrovány. V Nymburce i v Poděbradech je autobusové stanoviště umístěno přímo před železničním nádražím, tudíž vhodná situace pro zapojení železnice do společného IDS Prahy a Středočeského kraje.

V oblasti Lysé nad Labem a Milovic se linky PID a SID překrývají, vznikají komplikace pro cestující s koordinací spojů a s různými tarify - při přestupu v Milovicích nebo Lysé nad Labem z autobusů SID nebo PAD na vlaky v rámci PID si cestující musejí kupovat novou jízdenku. Některé autobusové spoje se přepřínají, zatímco jiné mají kapacitní rezervy. S ohledem na tuto situaci byla na žádost měst Lysá nad Labem a Milovice zařazena již na rok 2016 mezi první oblasti rozvoje společné integrace ve spolupráci Středočeského kraje a Prahy. Součástí integrace jsou také linky PAD na trase Lysá nad Labem – Benátky nad Jizerou.

Okres Příbram

Základní charakteristika okresu	
Stav integrace	převažují linky SID, dále v severní části okresu linky PID
Hlavní spádové oblasti	Praha, Příbram, Rožmitál pod Třemšínem, Dobříš, Březnice, Sedlčany, Jince
Hlavní přepravní relace	Příbram – Dobříš – Praha, Příbram – Dobříš, Příbram – Sedlčany, Příbram – Jince, Příbram – Březnice, Příbram – Rožmitál pod Třemšínem, Dobříš – Sedlčany, Dobříš – Nový Knín
Města s MHD	Příbram
Možnosti přestupu mezi vlaky a autobusy	Příbram, Březnice, Dobříš, Rožmitál pod Třemšínem

Okres Příbram je nejrozlehlejším okresem v rámci Středočeského kraje. Rozlohou zaujímá 15% celkové plochy kraje. Na východě sousedí s okresem Benešov a ze severu s okresy Praha-západ a Beroun. Ze západu má společnou hranici s Plzeňským krajem a v jižní části s krajem Jihočeským. Mezi nejvýznamnější průmyslové obory patří strojírenství, potravinářství a metalurgie neželezných kovů s podniky Ravak a.s., Kovohutě Příbram, Povltavské mlékárny Sedlčany, Bobcat Dobříš. V důsledku útlumu těžebního průmyslu po roce 1989 došlo k prudkému nárůstu nezaměstnanosti na celém území okresu a zvýšení přepravy cestujících v autobusové dopravě z jednotlivých územních regionů ve směru na Prahu.

Okres protíná nejvýznamnější vodní tok – Vltava s přehradními nádržemi Slapy, Kamýk a Orlík, které s ostatními kulturními památkami patří mezi důležitá turistická centra České republiky. Nové nároky na dopravní obslužnost budou pravděpodobně vznikat v souvislosti se zpřístupněním bývalého vojenského prostoru Brdy pro turistiku.

Spojení z Příbrami do Prahy je zajištěno především intenzivní autobusovou dopravou. Existuje také možnost využít spojení po železnici přímými rychlíky přes Beroun, které však jezdí v intervalech dvě, resp. čtyři hodiny s delší jízdní dobou oproti autobusové dopravě. Většina autobusových linek v okrese (včetně MHD v Příbrami) je součástí SID. Na páteřních linkách z Prahy do Příbrami a do Sedlčan se podílí více dopravců, spoje jsou navzájem koordinovány. Vlaky v tomto okrese nejsou zintegrovány (s výjimkou tratě do Dobříše zařazené do PID). V jižní části okresu jsou provozovány i autobusové linky PID, v oblasti Dobříše a Nového Knína.

Největším problémem je značné zatížení silniční sítě ve směru do Prahy, zejména na ulici Strakonická na území hlavního města. Důsledkem jsou každodenní kolony zejména v ranní špičce, kdy zpoždění dosahují řádově desítky minut, která se poté přenáší i do spojů ve směru z Prahy.

Okres Rakovník

Základní charakteristika okresu	
Stav integrace	převažují linky SID, dále linky PAD
Hlavní spádové oblasti	Praha, Rakovník, Nové Strašecí, Stochov, Kladno
Hlavní přepravní relace	Rakovník – Nové Strašecí – Praha, Rakovník – Nové Strašecí – Kladno, Rakovník – Čistá, Nové Strašecí – Slaný, Rakovník – Křivoklát – Beroun
Města s MHD	Rakovník
Možnosti přestupu mezi vlaky a autobusy	Rakovník, Zbečno

Okres Rakovník je nejméně zalidněným okresem ve Středočeském kraji. Postupné rušení průmyslových podniků a zemědělských družstev v okrese přispělo k nezaměstnanosti v tomto regionu. Největším zdrojem pracovních míst je průmysl, který se soustřeďuje do Rakovníka, který je cílem dojíždky z okolních měst a obcí. V okrese je stále zájem o spojení v relacích Rakovník – Nové Strašecí – Kladno a Praha, které je zajištěno především autobusovou dopravou. Je možno také využít spojení vlakem (přímé rychlíky a spěšné vlaky do Prahy), které však jezdí v intervalech dvě, resp. čtyři hodiny s delší jízdní dobou oproti autobusové dopravě.

Většina autobusových linek v okrese včetně městské dopravy v Rakovníku je součástí SID. Na linkách do Prahy je integrace jen částečná, vlaky nejsou zaintegrovány. V Rakovníku jsou autobusové linky ukončeny v novém autobusovém nádraží nedaleko od železniční stanice.



Autobus dopravce ANEXIA v nástupní zastávce Hradčanská směr Rakovník

Nově vzniká zájem cestujících z jiných okresů i krajů o spojení s Rakovníkem právě kvůli potenciálním pracovním místům v průmyslové zóně v Rakovníku, které se v současné době potýkají s nedostatkem pracovníků. Zlepšení spojení do Plzeňského kraje je požadováno i obcemi z okresu Rakovník kvůli dojíždě do škol.

Okres Rakovník je značně ovlivněn neexistencí kvalitního a kapacitního železničního spojení s Prahou, důsledkem jsou velmi silné přepravní proudy realizované autobusy a z toho vyplývající problémy ve Středočeském kraji i hlavním městě Praze.

4.2.2.2 Příprava jízdních řádů na rok 2016

Příprava integrace jednotlivých oblastí

Na počátek července 2016 se připravuje integrace oblastí Lysá nad Labem – Milovice, a také pokračování druhé části integrace Mělnicka, a to na spojnici Mělník – Vraňany – Kralupy nad Vltavou. V těchto oblastech se překrývají různé systémy a rozdílné tarify autobusových linek (PID, SID, PAD) spolu se železnicí zapojenou do PID, integrace veřejné dopravy do jednoho systému je zde dlouhodobě požadována městy a obcemi. Překryv různých systémů způsobuje rovněž kapacitní problémy – zatímco některé autobusy jsou cestujícími přetížené, jiné nevyužívají s ohledem na tarifní bariéry. Cílem integrace je sjednotit tarify, zjednodušit vedení linek, více zapojit železnici, a také zlepšit koordinaci jednotlivých druhů dopravy mezi sebou. Cestující tak budou moci cestovat na jednu jízdenku různými autobusovými dopravci i vlaky, a to nejen v rámci Středočeského kraje, ale také do Prahy. Značnou výhodou je i širší možnost využití předplatných jízdenek – cestující ušetří a odbavení probíhá rychleji (možnost cestujícím zkrátit jízdní dobu).

Přestože se jedná o oblasti s linkami, které nezajíždějí do Prahy, je integrace těchto oblastí společným zájmem Středočeského kraje, středočeských měst a obcí a hlavního města Prahy. Intenzivnější koordinace a integrace linek pomáhá nejen zlepšit a zefektivnit dopravní obsluhu na území Středočeského kraje, ale také snižuje dopravní zátěž komunikací a autobusových terminálů na území hlavního města Prahy, protože je ve větší míře pro spojení do Prahy využívána železnice.

Integrace v oblasti Lysé nad Labem a Milovic

V této etapě integrace mají být zapojeny do PID linky mezi Lysou nad Labem, Milovicemi a Benátkami nad Jizerou. Díky tomu bude na většině území Lysé nad Labem a na trase mezi Lysou nad Labem a Milovicemi sjednocen tarif na autobusových linkách a na železnici. Velkým zlepšením bude rozšíření provozu návazných autobusů na vlaky v Milovicích, více navazujících spojů se předpokládá nejen v pracovní dny, ale i o víkendu a ve večerním období. Přestože přibude návazných spojů, cestující nebudou muset hledat spojení v mnoha jízdních řádech a vedení linek se zjednoduší a zpřehlední.

Integrace na trase Mělník – Vraňany – Kralupy nad Vltavou

Integrace II. etapy Mělnicka navazuje na již zaintegrované linky PID v Mělníku a Kralupech nad Vltavou, kde byly zapojeny i linky městské dopravy. Výhoda sjednocení tarifů autobusových linek a vlaků má umožnit lépe provázat oba druhy dopravy – nově mají být jízdní řády autobusů zkoordinovány podle železnice ve Vraňanech. Součástí integrace se mají stát nově i železniční linky do Lužce nad Vltavou a Horních Beřkovic. S ohledem na blízkost hranic krajů je tento projekt připravován ve spolupráci s Ústeckým krajem – další spolupráce bude pokračovat i v následujících etapách.

Zlepšení rozsahu dopravní obsluhy

V aktuálním jízdním řádu došlo na přelomu let 2015/2016 na základě došlých požadavků měst a obcí k zavedení řady nových spojů, které mají zlepšit především dopravu do škol a do zaměstnání. Na začátku školního roku v září 2016 se předpokládá další zavedení nových spojů pro zlepšení dopravní obsluhy.

Požadavky měst a obcí spolu s přepravní poptávkou budou vyhodnocovány a s ohledem na finanční možnosti objednavatelů se předpokládá realizace těchto opatření i v následujících letech.

4.2.2.3 Výhled na období 2017 - 2020

Příprava integrace jednotlivých oblastí

Na základě schváleného harmonogramu se předpokládá postupná integrace všech oblastí ve Středočeském kraji a hlavním městě Praze. Největším projektem na rok 2017 je integrace Kladenska a Slánska, dále by se měly zapojit další části Mělnicka a Nymburska, a také například linky na trase Praha – Sedlčany a Nový Knín – Dobříš (v návaznosti na již integrované linky v oblasti Štěchovic a Nového Knína). S ohledem na vzájemnou provozní i ekonomickou provázanost je třeba integraci realizovat při těsné spolupráci Středočeského kraje, hlavního města Prahy a středočeských měst a obcí. V příhraničních oblastech bude potřeba zintenzivnit spolupráci i s ostatními kraji, podobně jako je již v současné dopravě s Ústeckým krajem. Kooperace s ohledem na provozní stránky je nutná i s dopravci a dalšími partnery.

V rámci přípravy společného IDS Prahy a Středočeského kraje mohou být zapojovány i velmi různorodé oblasti s odlišnou strukturou, a také s rozličnými výchozími situacemi z hlediska rozsahu nabídky spojů i provázanosti autobusů se železnicí i mezi sebou navzájem. Přesto je třeba obyvatelům všech oblastí nabídnout výhody integrace dle zásad 1 jízdenka, 1 tarif, 1 jízdní řád, 1 síť – pochopitelně se zohledněním místních přepravních vazeb a potřeb.

Postupné zapojování jednotlivých oblastí je příležitostí reagovat na nové přepravní potřeby a přizpůsobit provoz veřejné dopravy aktuální situaci. Pokud se toto v kombinaci s výhodami integrace podaří, je to velká šance přilákat do veřejné dopravy nové cestující, kteří dnes z různých důvodů na svých cestách upřednostňují automobil. Dosavadní zkušenosti etapy integrace nárůsty cestujících potvrzují. Přitom právě užší provázanost jednotlivých druhů dopravy je zároveň tím efektivnějším řešením, než pouze v rámci oddělených systémů. Vyšší počet cestujících je možno přilákat i díky zvýšení informovanosti v okamžiku integrace dané oblasti – proto je to zároveň nejvhodnější okamžik pro přizpůsobení linek a jízdních řádů aktuálním přepravním potřebám. Provedení optimalizace a integrace jednotlivých oblastí je nutné pro lepší přípravu jednotlivých dopravně-ekonomicky propojených svazků na výběrová řízení na autobusové dopravce.

Zlepšení rozsahu dopravní obsluhy

V rámci vzájemné spolupráce s městy, obcemi ve Středočeském kraji a s hlavním městem Prahou je třeba postupně zlepšovat rozsah obsluhy veřejnou dopravou a reagovat tak na současné přepravní nároky. Kromě samotného zlepšení dopravního spojení na místní úrovni přináší kvalitnější veřejná doprava i lepší podmínky pro rozvoj regionu, zejména v turisticky zajímavých lokalitách. Příležitostí k efektivnímu rozšíření nabídky spojů je příprava společného IDS Prahy a Středočeského kraje, některé požadavky a úpravy provozu je vhodné a možné uskutečnit ještě před realizací společného IDS. Zlepšení rozsahu dopravní obsluhy by se mělo ve spolupráci s městy a obcemi týkat především těchto oblastí:

- zlepšení dopravy do škol a zaměstnání, řešení dopravní obsluhy v oblastech s nově vznikajícími pracovními příležitostmi
- přiblížení časového rozložení nabídky spojů veřejné dopravy aktuálním požadavkům – i vlivem změny začátků a konců pracovních dob (například pro pracující v supermarketech do 20 hodin), zlepšení dostupnosti občanské vybavenosti
- zlepšení rozsahu provozu návazných autobusových linek na železnici (návazné autobusy mají často výrazně omezenější rozsah provozu oproti vlakům)
- zlepšení dopravní obsluhy a oživení regionu v turisticky zajímavých lokalitách

Rozvoj návazných autobusových linek k železnici

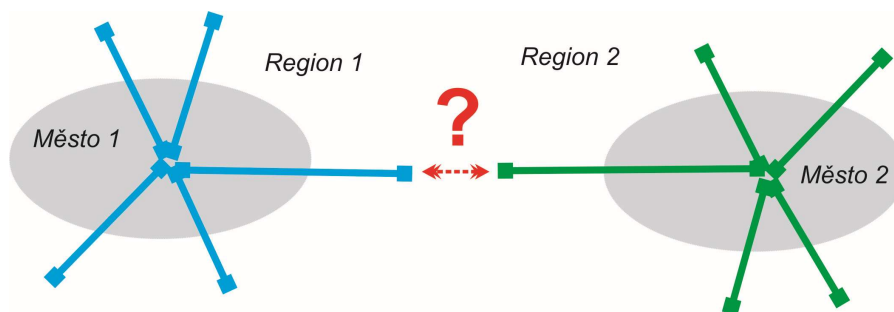
Přestože je páteří integrované dopravy železnice, provázanost autobusové dopravy s vlaky je na řadě míst na nízké úrovni, proto je v rámci realizace IDS věnovat tomuto tématu vyšší pozornost. Celkově by se mělo zvýšit využití železnice pro přepravu cestujících, přičemž se velmi prolínají důvody a přínosy pro Středočeský kraj i hlavní město Prahu:

- rychlejší a pohodlnější cestování ze Středočeského kraje přímo do centra Prahy
- rychle rostoucí počet obyvatel ve Středočeském kraji a v pražských okrajových městských částech
- rovnoměrnější využití vozidel a dopravních cest (možnost nabídnout vyšší kapacitu na železnici, alternativa vůči přetíženým komunikacím do Prahy, odlehčování autobusových terminálů u stanic metra v Praze atd.)
- omezení duplicitního financování
- vyšší zhodnocení kolejové infrastruktury a realizovaných investic

Aby bylo možno výhody železnice rozšířit i do širšího spádového území, je třeba jednak vybudovat potřebnou návaznou infrastrukturu (záchytná parkoviště P+R, B+R a terminály pro autobusy – viz kapitola 4.2.1.2), ale také přizpůsobit provoz autobusových linek. V některých případech již v omezené míře možnosti přestupů existují, pak stačí jen lépe sladit jízdní řády autobusů s vlaky nebo návaznosti garantovat, resp. jejich počet rozšířit. Často je však nutné buď upravit trasy stávajících linek (například zajíždět do bezprostřední blízkosti železniční stanice nebo zastávky, aby byl umožněn kvalitní přestup), nebo zavést nové linky na vlaky navazující.

Zlepšení meziregionálních spojení v rámci kraje

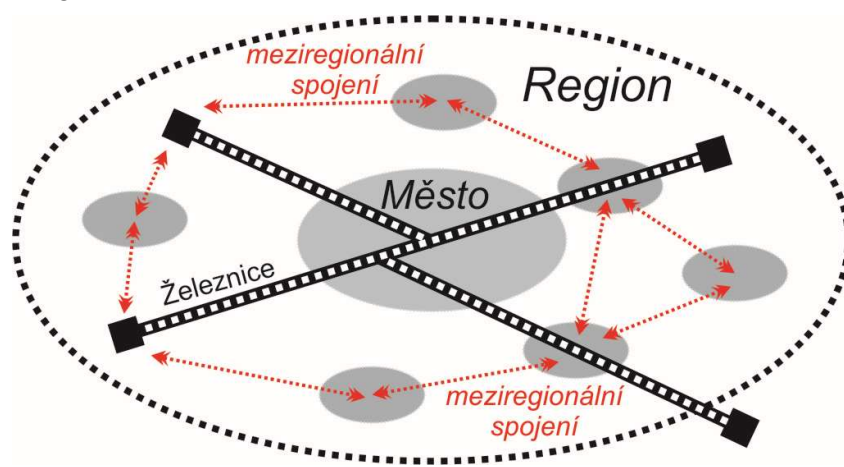
Středočeský kraj vznikl podobně jako jiné kraje v České republice z jednotlivých okresů, v jejichž kompetenci byla původně objednávka regionálních autobusových linek. Tím je doposud ovlivněna struktura autobusové sítě ve většině okresů (zpravidla s výjimkou okolí Prahy). V současné době je pro regionální autobusovou dopravu charakteristický tzv. hvězdicovitý způsob dopravní obsluhy, kdy z města vycházejí radiální regionální linky v různých směrech jen do jeho blízkého okolí. V těchto izolovaných „minisítích“ je zajištěna přeprava pouze do bezprostředního okolí města, mezioblastní nebo meziregionální spojení jsou minimální nebo žádné. Takovéto uspořádání vedení linek je typické pro řadu okresních nebo dalších spádových měst (například obce s rozšířenou působností). Podobným způsobem jsou uspořádány zpravidla i železniční tratě, i když železnice s ohledem na svůj síťový charakter často zajišťuje i dopravu napříč regiony a oblastmi (příkladem je spojení měst Nymburk – Poděbrady – Kolín – Kutná Hora).



Hvězdicovitý způsob dopravní obsluhy

Se vznikem krajů a vlivem společenského vývoje došlo ke změně přepravních proudů, kdy doprava nesměruje jen do spádových center v rámci oblasti nebo okresu, ale překračuje i jejich hranice. „Tradiční“ radiální přepravní proudy jsou stále více překrývány

mezioblastními a meziregionálními proudy a také směry „křížem-krážem“ na stále větší vzdálenosti. Změna struktury poptávky je vyvolána především širším výběrem volby škol všech kategorií, ale také vznikem dalších pracovních příležitostí nebo volnočasových aktivit na místní nebo regionální úrovni.

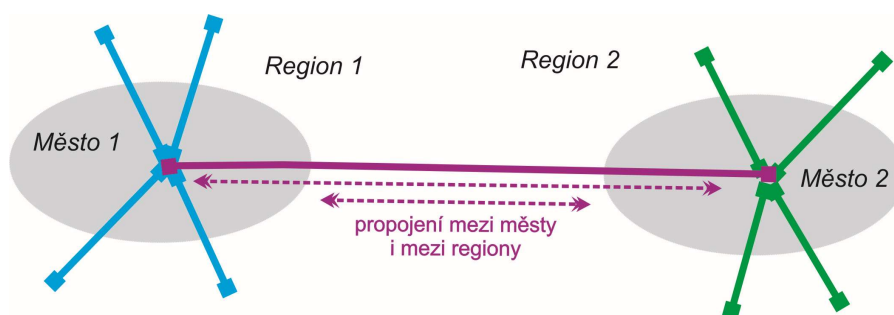


Meziregionální dopravní spojení

Aby veřejná doprava byla i po změně struktury poptávky konkurenceschopná vůči IAD, je třeba ji přizpůsobit aktuálním přepravním nárokům. V rámci optimalizace oblastí při přípravě společného IDS Prahy a Středočeského kraje je vhodné prověřit možnosti zlepšení meziregionálních dopravních spojení. Zejména tam, kde není zajištěno dostatečné spojení železnicí, se nabízejí následující možnosti úprav autobusových linek:

- rozšíření provozu již provozovaných linek
- propojení linek přes hranice okresů nebo oblastí
- zavedení nových linek

Nejčastějším případem, který je zároveň nejefektivnějším řešením s minimálními vícenáklady, je varianta propojení linek. Pro zajištění spojení sousedních měst nebo regionů není totiž nutno vždy platit celé vícenáklady vyplývající ze vzdálenosti obou měst, které by vyžadovalo zavedení nových linek. Někdy stačí prodloužit regionální linku přes chybějící úsek (např. přes hranici okresů), protože za touto hranicí zpravidla začíná jiná linka jedoucí do sousedního města. V některých případech mají linky dokonce již v současné době společnou konečnou zastávku, takže je lze bez větších vícenákladů jednoduše propojit. Výhodou tohoto propojení bývá i pokles zatížení zastávek odstavenými autobusy a zvýšení produktivity oběhů vozidel.



Propojení linek pro zlepšení meziregionálních spojení

Zlepšení meziregionálních spojení může celkově zvýšit význam a využití autobusových linek. Autobusové linky tak budou lépe propojeny mezi sebou navzájem i se železnicí a budou tvořit společně univerzální dopravní síť, jež lépe reaguje na aktuální přepravní nároky. Velmi výhodná je situace, pokud meziregionální autobusové linky zajišťují spojení mezi různými železničními tratěmi, protože to je další potenciál poptávky cestujících. Tam, kde není odpovídající přepravní nabídka vlakem, mohou být spojení zajištěna i ve formě páteřních autobusových linek s charakterem dopravní obsluhy podobně jako na železnici (kratší intervaly, případně kapacitní vozidla).

Rozšíření nasazení kapacitních vozidel

Na linkách, kde jsou nasazeny standardní autobusy v krátkých intervalech a z ekonomických a provozních důvodů není možné další zkracování intervalu (přestože je zde dostatečná poptávka), je výhodné provozovat kloubová vozidla. Jejich nasazení umožňuje dále zefektivňovat provoz, neboť provozní náklady kloubových vozů jsou jen o cca 15 – 20 % vyšší než standardní vozy, avšak kapacitu mají vyšší o 50 %. Kloubové vozy mohou operativněji vstřebat nárazovou poptávku – např. doprava do škol, turistická poptávka nebo zvýšený počet cestujících vlivem zpoždění spoje.

S ohledem na prudký nárůst obyvatel v okolí Prahy, efektivnost provozu a také omezenou kapacitu řady terminálů u stanic metra se začal rozšiřovat také provoz kloubových vozů na příměstských linkách PID. Kromě oblastí Kostelce nad Černými lesy, Brandýsa nad Labem a Mníšku pod Brdy, kde se po pozitivních zkušenostech z předchozího provozu navýšil podíl vypravení tohoto typu vozidel, se kloubové vozy začaly nově objevovat v oblastech Jesenice, Kamenice a Štěchovic. Lze předpokládat další rozšiřování provozu kloubových vozů v závislosti na nárůstu poptávky, finančních možnostech objednatelů a technických podmínkách. V rámci optimalizace sítě linek jsou přizpůsobovány intervaly a nabízená kapacita jednotlivých linek, což je společně s nasazováním kloubových vozů dalším nástrojem ke zvyšování produktivity oběhů vozidel. Nasazení kapacitnějších vozidel také může pomoci řešit složitou situaci s nedostatkem řidičů autobusů. V některých specifických situacích je vhodným řešením rovněž nasazení tříosých 15metrových autobusů – týká se zejména rychlíkových linek vedených na delší vzdálenosti po dálnici s minimem zastávek.

V součinnosti s tímto procesem musí probíhat příprava dopravně-inženýrských opatření k zajištění bezpečného a plynulého průjezdu těchto vozidel. Tato opatření je nutné připravovat s předstihem tak, aby v případě dostatečného počtu kloubových vozidel mohla být realizována.

Preferenční opatření

Zpoždění autobusových linek vzniká již na většině příjezdových komunikacích do Prahy a na území Prahy. Problémy se týkají jak dojíždějících obyvatel Středočeského kraje, tak obyvatel Prahy, protože integrované příměstské linky zajišťují dopravní obsluhu i v okrajových městských částech v koordinaci s linkami městskými (které jsou zpožděními rovněž postiženy). Společný problém vyžaduje i řešení ve spolupráci obou krajů.

Přestože je snaha co nejvíce pro přepravu cestujících využít železnici (viz výše), nelze tak učinit ve všech oblastech, proto je třeba řešit preferenční opatření autobusových linek. Cílem je zlepšit přesnost a pravidelnost provozu a zvýšit tak spolehlivost veřejné dopravy pro cestující, mělo by se tak rovněž předcházet přeplňování spojů vlivem zpoždění. Přínosy preference jsou však i ekonomické – kromě úspory pohonných hmot díky plynulejší jízdě namísto popojíždění v kolonách preference umožňují nastavit produktivnější oběhy a ušetřit náklady na vozidla i jízdní personál.

S ohledem na potřebnou provázanost řešení preference oběma kraji je problematika součástí Integrovaných teritoriálních investic (ITI), protože mj. vyžaduje i vybavení vozidel

technickými zařízeními pro komunikaci vozidel s řadiči světelných signalizačních zařízení na křižovatkách.

4.2.3 Přívozy

Dopravní systém ve Středočeském kraji doplňuje i lodní doprava v podobě přívozů. V lokalitách, kde chybí infrastruktura pozemní dopravy k překonání vodního toku, přívozy vhodně doplňují dopravní síť, v některých případech ve vazbě na veřejnou dopravu. Tím přispívají ke zvýšení mobility obyvatel, ale např. propojením cyklistických tras a turistických cest slouží také k rozvoji turistického ruchu.

Středočeský kraj ze svého rozpočtu prostřednictvím účelové dotace podporuje několik přívozů na řekách Labe, Vltava a Berounka. V roce 2016 poskytuje Středočeský kraj na provoz přívozů na základě žádostí obcí dotaci v celkové výši 1 milion Kč obcím Klecany, Máslovice, Lužec nad Vltavou, Oseček a Branov. Dotace na provoz přívozů poskytuje Středočeský kraj již od roku 2004.

Seznam přívozů aktuálně dotovaných Středočeským krajem:

- **Přívoz Klecánky – Roztoky;**

Přívoz na řece Vltavě spojující město Roztoky a Klecánky, část města Klecany. Tento přívoz umožňuje přepravu osob, jízdních kol, malých motocyklů a ručních vozíků. Je celoročně využíván všemi, kteří pracují na druhém břehu řeky. Městu Klecany poskytuje též přístup na železniční síť díky nedaleké stanici Roztoky u Prahy. V letních měsících je přívoz hojně využíván turisty a cykloturisty;

- **Přívoz Úholičky – Řež;**

Jedná se o přívoz spojující obce Úholičky a část obce Husinec – Řež. Nástupní molo Úholičky na levém břehu je umístěno v těsné blízkosti železniční zastávky Úholičky, kde je možné využít vlakového spojení linky S4. Přívoz je v provozu mimo zimní období od října do poloviny dubna. Kromě osob lze přepravit i kočárky a jízdní kola.

- **Přívoz Máslovice – Libčice nad Vltavou;**

Přívoz na řece Vltavě spojující obec Máslovice s městem Libčice nad Vltavou, kde mohou cestující využít i návazného železničního spojení díky nedaleké stanici Libčice nad Vltavou. Tento přívoz umožňuje přepravu osob, jízdních kol, malých motocyklů a ručních vozíků.

- **Přívoz Lužec nad Vltavou;**

Přívoz na řece Vltavě spojující obec Lužec nad Vltavou a Bukol, část obce Vojkovice. Tento přívoz umožňuje přepravu osob, jízdních kol a malých motocyklů.

- **Přívoz Oseček;**

Přívoz na řece Labi spojující obec Oseček s protilehlou částí obce, resp. se 2 kilometry vzdálenou obcí Velký Osek, kde se nachází též možnost využití návazné železniční dopravy ve stejnojmenné stanici. Tento přívoz umožňuje přepravu osob, jízdních kol, kočárků a psů.

- **Přívoz Branov;**

Přívoz na řece Berounce spojující obce Branov (místní část V Luhu) a Nezabudice. Jedná se o menší přívoz umožňující pouze přepravu osob. Z hlediska turistického ruchu je přívoz spojen s Pamětní sítí Oty Pavla přímo na branovském břehu.



Přívaz Klecánky - Roztoky

Ostatní přívazy ve Středočeském kraji:

- **Přívaz Vrané nad Vltavou – Strnady;**

Přívaz na řece Vltavě spojující obec Vrané nad Vltavou v místě nedaleko nádraží s možností využití vlakového spojení linek S8 a S80 a oblast v blízkosti hranice Prahy – Strnady. Jedná se o ocelovou loď pro 12 osob používající horní vodič.

- **Přívaz Nová Živohošť – Stará Živohošť;**

Přívaz na vodní nádrži Slapy spojující Novou a Starou Živohošť. Slouží především pro rekreační účely. Je v provozu pouze v letní sezóně od června do srpna. Jedná se o motorovou ocelovou loď přepravující kromě osob též kočárky a jízdní kola.

- **Přívaz Mokropsy – Kazín;**

Spojuje část města Černošice – Mokropsy a místní část Lipenců – Kazín, spadající pod Hlavní město Prahu. Jedná se o větší motorovou loď, která kromě provozu přívazu zajišťuje též vyhlídkové plavby. Součástí jízdního řádu je též spojení mezi přístavišti Černošice, Lipence, Kazín, Mokropsy a Pláž (v Černošicích). Přístaviště Černošice je vzdálené jen 2 minuty pěší chůzí od železniční zastávky Černošice a přístaviště Mokropsy cca 7 minut od železniční zastávky Černošice-Mokropsy. Z obou železničních zastávek je možné využít vlakového spojení linky S7.

- **Přívaz Žampach;**

Tento přívaz spojuje dva břehy části obce Kamenný Přívaz – Žampach. Nachází se v sousedství turisticky oblíbené tzv. Posázavské stezky. Jedná se o 6,5 metru dlouhou loďku s vesly.

- **Přívaz Senohraby – Zlenice;**

Jedná se o dřevěnou pramici s bidlem spojující obec Zlenice s druhým břehem, kde se nachází senohrabská plovárna a zřícenina hradu Zlenice.

5 EKONOMIKA PROVOZU, TARIF A SMLOUVY

V této kapitole jsou uvedeny bližší informace týkající se objednávek a financování dopravní obslužnosti, smluvního zajištění a tarifního systému.

5.1 Popis stávajícího stavu

5.1.1 Objednavatelé dopravy

Objednateli dopravní obslužnosti v příměstské a regionální dopravě jsou Středočeský kraj, hlavní město Praha, města a obce. Role jednotlivých objednavatelů se podle systému liší.

Objednavatelé dopravní obslužnosti v příměstské a regionální dopravě

Příměstské autobusy PID linky 3xx a 6xx	Praha (ROPID)	Středočeský kraj, města a obce
Příměstské autobusy SID a PAD	Středočeský kraj, města, obce	Středočeský kraj, města, obce
Regionální autobusy PID linky 4xx, regionální autobusy SID a PAD		Středočeský kraj, města a obce
MHD ve středočeských městech		Města, příp. obce v jejich okolí
Vlaky*	Praha (ROPID)	Středočeský kraj
	← území Prahy →	← území Středočeského kraje →

* = platí pro osobní a spěšné vlaky; rychlíky jsou objednávány Ministerstvem dopravy

5.1.1.1 Objednavatelé dopravní obslužnosti v SID

Objednateli v SID je v rámci zajištění „základní dopravní obslužnosti“ (ZDO) Středočeský kraj a v rámci „ostatní dopravní obslužnosti“ (ODO) jednotlivé obce Středočeského kraje nebo jejich svazky (například na Benešovsku nebo Nymbursku). Linky, které zajiždějí do hlavního města Prahy, plně hradí Středočeský kraj až do cílové zastávky na území Prahy. Objednatel stanovuje dle zákona č. 129/2000 Sb. o krajích rozsah objednávané veřejné dopravy, dále rozhoduje o podobě jízdního řádu, stanovuje tarif SID a uzavírá s dopravci smlouvy. Tuto práci vykonává v rámci Středočeského kraje Odbor dopravy, který tak plní funkci přenesené působnosti státu v oblasti udělování licencí na provoz veřejné linkové dopravy a zároveň funkci samosprávy kraje, v rámci které organizuje dopravu v SID.

Středočeský kraj má také smlouvu o sdružení finančních prostředků, tj. kraj objednává dopravu, která je hrazena komerčními společnostmi. V současné době se jedná o společnost TPCA Kolín v systému SID.

5.1.1.2 Objednavatelé dopravní obslužnosti v PID

PID je založena na vícezdrojovém financování, kromě hlavního města Prahy (zastoupeného organizací ROPID), Středočeského kraje, měst a obcí byla navázána spolupráce s dalšími subjekty. Na nadstandardní provoz vybraných linek PID přispívají hlavnímu městu Praze některé městské části nebo obchodní centra, podobně také Středočeskému kraji a některým obcím přispívají na dopravní obslužnost spolupracující firmy na jejich území. Možnost získat financování veřejné dopravy také z dalších zdrojů je oboustranně výhodná, je tak zlepšena dopravní obsluha v rámci PID, aniž by to zatěžovalo rozpočty objednatelů.

Objednavatelé dopravní obslužnosti v PID		
Druh dopravy	Území hl. m. Prahy	Území Středočeského kraje
Železnice	Hl. m. Praha (ROPID)	Středočeský kraj
Metro, tramvaje, lanová dráha a přívozy	Hl. m. Praha (ROPID)	–
Městské autobusy (linky 100 – 299, 501 – 599)	Hl. m. Praha (ROPID)	–
Příměstské autobusy jedoucí do Prahy (část linek 300 – 399)	Hl. m. Praha (ROPID)	Středočeský kraj, města, obce
Příměstské autobusy jedoucí do Prahy (část linek 300 – 399, linky 600 – 699)	Hl. m. Praha (ROPID)	Města, obce
Příměstské autobusy a MHD v regionu (linky 400 – 499)	–	Středočeský kraj, města, obce

5.1.1.3 Objednavatelé dopravní obslužnosti v PAD

V rámci PAD se situace shodná jako v SID (viz 5.1.1.1)

5.1.1.4 Objednavatelé dopravní obslužnosti v MHD ve středočeských městech

Objednavateli dopravní obslužnosti v MHD ve středočeských městech jsou zpravidla města, v některých případech v kooperaci s obcemi v okolí, pokud jsou obsluhovány linkami MHD.

5.1.2 Tarifní systém dopravní obslužnosti

5.1.2.1 Tarif SID

Jednotný tarif je základním motivačním prvkem pro využívání veřejné dopravy. Pro IDS je jako nejvhodnější používán tarif s výhodnými slevami pro předplatitele, dlouhodobě je používán hlavně v systémech MHD, zařazením systémů MHD do IDS je tento systém uplatňován i zde. Tarif stanoví jízdné a základní podmínky použití jízdních dokladů v Středočeské integrované dopravě (SID). Tarif vyhláší Středočeský kraj příslušným Nařízením kraje a schvaluje jej Zastupitelstvo kraje.

Použití tarifu SID je zapsáno v licenčních podmínkách příslušné linky zařazené do systému SID. Tarif SID zahrnuje pásma na území kraje a částečně také hl. m. Prahy, ale není integrován s MHD v Praze. Obsahuje integraci některých středočeských měst s vlastní MHD (např. Příbram). Není aplikován v železniční dopravě. Ceníky obsahují tarifní sazby jízdného pro jednotlivou jízdu, slevy na bezhotovostní platby a předplatné pro všechny tarifní kategorie.

Struktura tarifu SID je navržena tak, aby v sobě slučovala prvky tarifu MHD a princip vyšší ceny za vyšší vzdálenost. Jako nejvhodnější kompromis byl tarif zónový. Na území Středočeského kraje je dnes na území všech okresů přibližně 200 tarifních zón. Vlastní princip řešení je založen na rozdělení celého řešeného území do přirozených malých regionů (mikroregionů), jejichž centrem je většinou lokální cíl cest. Tyto mikroregiony jsou pak základem jednotlivých tarifních zón, ze kterých se skládá celý tarifní systém veřejné dopravy (velmi přibližně lze tento systém přirovnat k včelím plástvím).

Nevýhodou zónového tarifu je problematika krátkých cest na hranici mezi zónami nebo pásmy. Proto je cesta mezi dvěma zónami pouze v ceně cca 1,5 násobku ceny cesty v jedné zóně. V opodstatněných případech je nutno přistoupit i k hraničním zastávkám, které umožňují cestujícím na hranici dvou zón cestovat do obou sousedních zón za cenu jedné zóny.

Cílem navrženého tarifního systému je odstranění rozdílů mezi tarifními podmínkami v oddělených systémech veřejné dopravy, kde dochází k přesunu tržeb ve vybraných přepravních vazbách obsluhovaných jak MHD, tak linkovou dopravou.

Při konstrukci tarifu se musí také vycházet z Cenového výměru Ministerstva financí, který určuje slevy pro vybrané skupiny cestujících (např. žáci, studenti,...). Aktuální znění tarifu SID včetně smluvních a přepravních podmínek je v samostatné příloze dokumentu a také umístěno na webových stránkách kraje. Plné znění tarifu SID na www.kr-stredocesky.cz.

5.1.2.2 Tarif PID

Tarif stanoví v systému Pražské integrované dopravy (PID) 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 objednateli – příslušnými orgány, Regionálním organizátorem pražské integrované dopravy (ROPID) a dopravcem. Tarif je uplatňován na všech městských a příměstských linkách, na přívozech, lanové dráze na Petřín a ve vlcích zapojených do PID.

Tarif obsahuje ceníky, definuje pásmovou a časovou platnost jízdních dokladů podle typu dokladu, stanovuje podrobné podmínky pro použití jízdních dokladů, dokladování nároků na slevu z jízdného, sazby přepravného za přepravu vybraných zavazadel a zvířat podléhajících placení přepravného, podmínky přepravní kontroly a výši přírůžek za jednotlivé druhy porušení tarifní kázně cestujícími. Tarif PID je integrován s MHD v Praze.

Tarif PID je pásmový a časový a je u jednotlivého jízdného a časových předplatních jízdenek přestupní. Nejnižší tarifní sazba jednotlivého jízdného je pro dvě pásma s redukovanou časovou platností, která umožňuje na nejnižší tarifní cenu jízdenky přejetí hranice pásma, proto je tento model pro cestující příznivější, než model s nejnižší jízdenkou pro jedno pásmo. (Jednopásmová jízdenka by totiž neumožňovala přejetí hranice pásma mezi dvěma sousedními obcemi, které leží v rozdílných pásmech a v těchto relacích je tarifní sazba neúměrně vysoká.) Tato přestupní dvoupásmová jízdenka pro jednotlivou jízdu s platností na max. 15 minut platí pouze ve vnějších pásmech PID a neplatí ve vlcích zapojených do PID. Pro standardní cesty v rozmezí dvou pásem je zavedena dvoupásmová jízdenka s delší časovou platností, která je základním násobkem pro časovou řadu ostatních vícepásmových jízdenek.

Přestupní jízdenky umožňují libovolný počet přestupů v systému PID v rámci své časové a pásmové platnosti. Doby čekání mezi spoji a přesuny mezi spoji se započítávají do doby platnosti jízdenky. Přestupní jízdenky pro jednotlivou jízdu platí jako síťové časové jízdenky v příslušném počtu navazujících tarifních pásem (včetně pásem, kde linka nezastavuje) po dobu stanovenou tarifem; pokud jízdenky platí ve vlcích zapojených do systému PID,

je jejich platnost omezena pouze na vlaky PID s plnou integrací podle pásmové a časové platnosti.

Předplatní jízdenky umožňují libovolný počet přestupů v systému PID v rámci své časové a pásmové platnosti. Jsou vydávány na kalendářní období – měsíc, čtvrtletí (papírové jízdenky) nebo na kalendářní období s volitelným začátkem platnosti (elektronický záznam na kartě) nebo na stanovený počet dnů s volitelným začátkem platnosti (papírové jízdenky z jízdenkového programu). Jsou-li určeny pro pásmo 0 (v kombinaci s pásmem P nebo vnějšími pásmy) platí též pro pásmo B. Toto pásmo se na předplatních jízdenkách neuvádí.

Na železnici platí vedle Tarifu TR 10 Tarif PID. Využití jízdních dokladů PID ve vlacích je více než 70 %. Železnice je tak jednoznačně velmi silnou a nedílnou součástí systému veřejné dopravy, kdy lze její nosné funkce využívat k optimalizačním procesům dopravní obsluhy.

Tarif PID zahrnuje také všechny slevové kategorie, dle Cenového výměru ministerstva financí (CV MF) a rozhodnutí samosprávných orgánů včetně bezplatných přeprav, stanoví cenu za přepravu zavazadel, psů a také řeší výši postihů za porušení tarifní kázně nebo smluvních přepravních podmínek PID. Plné znění tarifu PID na www.ropid.cz.

5.1.2.3 Tarify PAD

V oblastech na území Středočeského kraje, které nejsou součástí ani systému SID ani systému PID, se dopravci řídí vlastními tarify, které spadají dle CV MF do věcně usměrňovaných cen. Dopravci jsou povinni respektovat nařízené penzum slev – děti do 6 let, ZTP, ZTP – P, zvláštní zlevněné jízdné (žákovské jízdné) a další nařízené slevy.

Při výpočtu maximálních sazeb jízdného jsou dopravci povinni postupovat dle CV MF. Výpočet se provádí dle přílohy č. 6 CV MF, který stanovuje ceny pro kilometrická pásma a ty se pro příslušný rok upraví koeficientem K, jehož výpočet je v CV MF přesně stanoven a váže se přímo úměrně k ekonomicky oprávněným nákladům zvýšeným o přiměřený zisk a nepřímo úměrně k součtu tržeb a dotací. Tento poměr je dále násoben v CV MF stanoveným indexem ročního růstu nákladů. CV MF dále stanovuje přesný postup pro výpočet maximálního přiměřeného zisku, který se v celém procesu využívá a je 100% vázán na obnovu vozového parku.

5.1.2.4 Tarify MHD ve Středočeských městech

Kromě veřejné dopravy meziměstského charakteru je na území Středočeského kraje několik měst s vlastním systémem MHD. MHD v některých městech nejsou součástí ani jednoho existujícího integrovaného systému, v některých případech však na systém IDS navazují nebo koexistují jako souběžný tarif s tarifem integrovaným.

Tyto tarify musí respektovat CV MF. Příklady měst s MHD a jejich vazby na regionální dopravu jsou uvedeny níže:

MHD ve středočeských městech – rozdělení podle vazby k PID a SID	
Města s vlastní MHD (bez vazby k PID nebo SID)	MI. Boleslav, Slaný, Hořovice, Kolín, Nymburk
Města s vlastní MHD navazující na SID (vlastní tarif MHD, shodný odbavovací systém – lomený nebo souběžný tarif se SID)	Beroun, Kladno
Města s vlastní MHD jako podmnožinou PID (souběžný tarif s PID)	Brandýs n. L.- St. Boleslav, Mělník, Neratovice, Kralupy nad Vltavou

MHD ve středočeských městech – rozdělení podle vazby k PID a SID	
Města, kde je MHD součástí SID (platí jen tarif SID – MHD je již součástí IDS, nad rámec SID jen výjimečně vyšší rozsah slev)	Příbram, Kutná Hora, Čáslav, Benešov, Vlašim
Města, kde je MHD součástí PID (platí jen tarif PID – MHD je již součástí IDS)	Říčany, Mníšek pod Brdy

Vlastní tarify MHD se v základní sazbě jízdného pohybují v cenách od cca 12 do 16 Kč a při hotovostních platbách, při platbě bezhotovostní činí sleva obvykle 2 Kč ze základní sazby. V menších městech je zavedena jen jedna sazba pro jednotlivé jízdné (cca 8 - 10 Kč), a klasické papírové jízdenky. Měsíční jízdné se pohybuje cca okolo 300 až 340 Kč, menší města předplatné obvykle nemají.

Slevy respektují CV MF, jen v některých městech je poskytována sleva nad rámec tohoto výměru. Nejvíce slev a bezplatných přeprav má město Mladá Boleslav, kde z rozhodnutí samosprávných orgánů jezdí bezplatně děti do 15 let, senioři 70+, osoby pečující o dítě do 4 let nebo o handicapované dítě do 15 let.

5.1.2.5 Tarif TR 10 Českých drah

V současné době je v oblasti železniční dopravy v rámci ZVS majoritní dopravce České dráhy, a.s., který stanovuje jízdné dle Tarifu TR 10. Jízdné je dle tohoto tarifu stanoveno stejné pro celé území České republiky. Tarif je obdobně jako v pravidelné autobusové dopravě (PAD) stanovován dopravcem s respektováním CV MF. Pro železniční dopravu platí také věcně usměrňovaná cena, která je opět vázána na vztah náklady plus přiměřený zisk snížený o dotace. Výsledek musí být větší nebo roven plánovaným tržbám. V nákladech jsou zahrnuty také vynaložené náklady na dopravní cestu. Přiměřený zisk nesmí přesáhnout maximální výši 5 % nákladů. Upřesnění je propracováno v příloze č. 5 CV MF. Tarif TR 10 je odstupňovaný po 1 km v jednoduchém jízdném i v předplatném.

5.1.3 Ekonomika provozu a smluvní zajištění

Ve Středočeském kraji je na železnici objednáвана doprava v závazku veřejné služby od dopravce České dráhy a.s., které mají uzavřenu smlouvu od roku 2009 do roku 2019. Předmětem objednávky jsou osobní a spěšné vlaky, dálková doprava (rychlíky) jsou objednáваны Ministerstvem dopravy.

V autobusové dopravě je v závazku veřejné služby Středočeským krajem objednáвана obslužnost od následujících smluvních dopravců:

Seznam smluvních dopravců zajišťujících dopravní obslužnost ve Středočeském kraji				
Dopravce	Závazek veřejné služby SID, PAD		Závazek veřejné služby PID	
	Smlouva od	Smlouva do	Smlouva od	Smlouva do
Anexia, s.r.o.	2009	2019	-	-
ARRIVA PRAHA s.r.o.	2009	2019	2009	2019
ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s.r.o.	2009	2019	2009	2019

ARRIVA VÝCHODNÍ ČECHY a.s.	2009	2019	-	-
AUTOBUSOVÁ DOPRAVA KOHOUT s.r.o.	2009	2019	-	-
AUTODOPRAVA LAMER s. r. o.	2009	2019	-	-
BusLine a.s.	2009	2019	-	-
COMETT PLUS, spol. s r. o.	2009	2019	-	-
ČSAD Střední Čechy, a.s.	2009	2019	2009	2019
ČSAD Autobusy České Budějovice	2009	2019	-	-
ČSAD Benešov a.s.	2009	2019	-	-
ČSAD Česká Lípa a.s.	2009	2019	-	-
ČSAD Liberec a.s.	2009	2019	-	-
ČSAD MHD Kladno a.s.	2009	2019	2009	2019
ČSAD Polkost, spol. s r.o.	2009	2019	2009	2019
ČSAD Slaný a.s.	2009	2019	-	-
ČSAD STTRANS a.s. Strakonice	2009	2019	-	-
Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s.	-	-	2009	2019
Dopravní podnik Kněžmost, s.r.o.	2009	2019	-	-
Dopravní podnik Ústeckého kraje, a.s.	2009	2019	-	-
ICOM Transport a.s.	2009	2019	-	-
Kokořínský SOK s.r.o.	2009	2019	-	-
LEXTRANS BUS s.r.o.	2009	2019	-	-
Martin Uher, spol. s r.o.	-	-	2009	2019
Okresní autobusová doprava Kolín, s.r.o.	2009	2019	2009	2019
PROBO BUS a.s.	2009	2019	2009	2019
Vlastimil Slezák	-	-	2009	2019

V letech 2013 až 2015 byly v regionální železniční a autobusové dopravě Středočeským krajem objednávány následující objemy dopravních výkonů:

Rok	Železnice		Autobusy	
	Dopravní výkony (v mil. vlkkm)	Nárůst (%)	Dopravní výkony (v mil. vozkm)	Nárůst (%)
2013	14,2	-	42,8	-
2014	14,2	0	43,4	1,34
2015	14,3	0,7	43,9	1,28

Dopravcům byly za objednávané dopravní výkony v závazku veřejné služby Středočeského kraje poskytovány následující kompenzace:

Rok	Železnice*		Autobusy	
	Poskytované kompenzace (v mil. Kč)	Nárůst (%)	Poskytované kompenzace (v mil. Kč)	Nárůst (%)
2013	1025,0	-	636,4	-
2014	1075,4	5	683,8	7,44
2015	1106,1	2,9	699,9	2,36

* = poskytované kompenzace na železnici jsou bez státního příspěvku, tzv. memoranda

5.1.3.1 Ekonomika provozu a smluvní zajištění SID

SID má stejnou strukturu z hlediska objednatele jako pravidelná autobusová doprava. Díky clearingů a odbavovacímu systému je ekonomický výstup linky v SID a PAD stejný. Pro objednatele – Středočeský kraj to znamená, že má k dispozici průběžně přesná data o ekonomice a vytížení každého spoje a linky. Dodržování tarifu SID je s dopravci upraveno společnou smlouvou o ZVS – tj. dodržovat tarif SID a Podmínky a pravidla pro vstup dopravců do závazku veřejné služby zahrnut v licencích linek, které jsou součástí systému SID.

Vstup dopravce do systému SID je podmíněn:

- zařazením do závazku veřejné služby ve vnitrostátní linkové osobní dopravě. Pro zařazení do závazku veřejné služby je nezbytné ze strany dopravce dodržet Podmínky a pravidla pro vstup dopravců do závazku veřejné služby.
- zařazením do systému clearingů Středočeského kraje, které předpokládá dodržení povinností uvedených v Podmínkách pro vstup dopravců do clearingů Středočeského kraje (viz Podmínky pro vstup dopravců do clearingů Středočeského kraje)
- dopravci, kteří chtějí být zapojeni do systému SID, musí dále splňovat a dodržovat standardy dopravní obslužnosti, které byly schváleny Zastupitelstvem Středočeského kraje s platností od 1. 7. 2005

Středočeský kraj má pro systém SID a PAD uzavřeny s dopravci dvoustranné smlouvy, ve kterých je pro aktuální kalendářní rok aktualizována ekonomická kalkulace a výše

prokazatelné ztráty u objednávaného souboru linek a spojů. Smlouvy jsou uzavřeny na dobu určitou do 30. listopadu 2019.

Smlouvy na ostatní dopravní obslužnost objednanou obcemi nad rámec objednávky kraje je řešena dvoustrannými smlouvami obec (popřípadě svazek obcí) – dopravce. Kraj není účastníkem smlouvy a nemá detailní přehled o smlouvách. V roce 2015 činila dotace do ODO v SID a PAD dle odhadu cca 70 mil. Kč (pouze linková doprava bez MHD).

Objednávané soubory linek a spojů v SID i PAD jsou ekonomicky podloženy náklady (doloží dopravce dle příslušné vyhlášky), odborným odhadem tržeb při objednávce na následující rok. Obě hodnoty jsou pak dle skutečnosti vyúčtovány po účetním uzavření kalendářního roku.

Nákladové položky jednotlivých dopravců počítají s **průměrným číslem za celek** (náklady pro objednatele Středočeský kraj). V kalkulacích nejsou nijak blíže vyspecifikovány náklady podle typu jednotlivých vozidel (kloubové autobusy, standardní autobusy, midibusy či mikrobuses), **nákladové položky jsou brány jako průměr z celkového provozu SID**. Detailní klíčování nákladových položek podle typu autobusu a proběhu vozidla činí dopravce v rámci své provozní oblasti. Středočeskému kraji vyčísluje již celkové a průměrné hodnoty. Tento způsob výpočtu nákladů je však problematický při současné objednávce výkonů s vozidly **vyšší a nižší kapacity**.

5.1.3.2 Ekonomika provozu a smluvní zajištění PID

Vzhledem k tomu, že **smlouvy o závazku veřejné služby** jsou ve Středočeském kraji a v Praze a uzavřeny dle zákona č. 111/199 Sb. a v souladu s prováděcím předpisem – Nařízením vlády č. 493/2004 Sb., předběžný odborný odhad prokazatelné ztráty předkládá dopravce na základě výkazu nákladů a tržeb z přepravní činnosti a výpočtu maximálního přiměřeného zisku dle CV MF. Na dohodě mezi dopravcem a objednatelem je výše dohodnutého přiměřeného zisku, který by měla reflektovat dohodnutý standard obnovy vozového parku. Přiměřený zisk pro dopravce je rozdíl nákupních cen autobusů v době pořízení a v době obnovy a dopravce je povinen tyto finanční prostředky plně reinvestovat do obnovy autobusů.

Základní vlivy na výši ekonomicky oprávněných nákladů dopravců:

- **typ vozidla** (kapacita, spotřeba s klasickým řazením oproti automatickému řazení; kloubové vozy mají cca o 50 % vyšší kapacitu, avšak vícenáklady jen cca 15-20 %, proto jejich nasazení na více vytížené linky zvyšuje efektivitu provozu)
- **standard kvality vozidla požadovaný objednatelem** (stáří – odpisy a výše přiměřeného zisku určeného na obnovu autobusů, nízkopodlažnost, odbavovací a informační systém, bezbariérovost, ekologická kritéria, vybavení interiéru vozidla pro cestující...)
- **produktivita linky a charakter provozu** (počet ujetých km na lince vůči nájezdovým, záťahovým a přejezdovým km, dále oběhová rychlost, nasazený počet vozidel na jízdní řád, vypravení špičkových vozidel, absence či existence preferencí veřejné dopravy, turnusová potřeba řidičů)
- **výše mezd řidičů v dané oblasti** (Praha a nejbližší okresy mají vyšší průměrné mzdy – vliv velké aglomerace, vliv silných odborových organizací u velkých dopravců, bonusový program na základě kolektivní smlouvy pro jízdní personál hlavně u DP a ČD)
- **další náklady** – pronájem ploch a odstavů, přísnější a tudíž ekonomicky náročnější požadavky na ekologii ve velkých městech, dražší pronájmy apod., přepravní kontrola
- **v IDS navíc systémové náklady** – standardizované jízdní doklady s vysokou ochranou (čím je systém větší, tím pečlivěji musí být chráněn proti prolomení),

náklady na clearing a provoz odbavovacího a informačního systému, náklady na preferenci (mobilní řízení křižovatek), společná přepravní kontrola

Objednávka dopravní obslužnosti a nákladové položky v PID

V současnosti je v PID **nákladová položka** posuzována jednotlivými objednateli rozdílným způsobem:

- **Středočeský kraj** – nákladová položka je **jedna za soubor všech linek** dopravce v PID
- **Praha** – kalkulace nákladové položky **rozdělené podle kapacity autobusů**, tj. zvlášť na standardní autobusy, kloubové autobusy a midibusy (kraj objednává procentní podíl příměstských linek na území Středočeského kraje společně s obcemi)
- **Obce** - kalkulace nákladové položky **rozdělené podle kapacity autobusů**, tj. jako hlavní město Praha (obce objednávají procentní podíl příměstských linek na území Středočeského kraje společně s krajem)

V systému PID je objednávka pro více objednatelů řešena **společně jako procentní podíl úhrady prokazatelné ztráty** na příslušném krajském území. Výhodou společné procentní objednávky je možnost efektivněji využít vozidla pro **zajištění dopravní obslužnosti jako celku**, čímž se **zvyšuje produktivita oběhů vozidel a klesají tak celkové průměrné náklady na provoz**. Jednotlivé spoje mají přitom odlišné náklady, neboť nejdražší jsou spoje provozované pouze ve špičkách vozidly, které ujedou jen minimální počet kilometrů. Tržby se vykazují rovněž jako průměr celé linky, **vyrovnání nerovnoměrnosti nákladů na jednotlivých spojích** tak jde naproti započítávání průměrných tržeb na lince a **objednatelé mohou zajistit za optimálních finančních podmínek co nejširší rozsah služeb**. Výhodou společné koordinace objednávky je i lepší zajištění poptávky od obcí s ohledem na místní vazby a potřeby.

5.1.3.3 Ekonomika provozu a smluvní zajištění PAD

V PAD je situace v nákladech a systému objednávání shodná jako v SID. PAD objednává buď Středočeský kraj, nebo obce, a to včetně výkonů na území jiných krajů (zejména Prahy). Náklady jsou opět kvantifikovány jako průměr dopravní společnosti pro objednatele bez rozlišení kapacity vozidel.

5.1.3.4 Ekonomika provozu a smluvní zajištění MHD ve středočeských městech

Smlouvy o závazku veřejné služby jsou v HMP a ve Středočeském kraji uzavřeny dle zákona č. 111/199 Sb. a v souladu s prováděcím předpisem – Nařízením vlády č. 493/2004 Sb., předběžný odborný odhad prokazatelné ztráty předkládá dopravce na základě výkazu nákladů a tržeb z přepravní činnosti a výpočtu maximální přiměřeného zisku dle CV MF. Na dohodě mezi dopravcem a objednatelem je výše dohodnutého přiměřeného zisku, který by měla reflektovat dohodnutý standard obnovy vozového parku.

5.2 Příprava společného IDS

Správné nastavení finančního a provozního modelu pro integrovaný dopravní systém je základním kamenem pro jeho následný kvalitní rozvoj. Je třeba nastavit takový model, aby byly zohledněny požadavky objednavatelů, dopravců i cestujících. Řeší se otázky, kdo má převzít které úkoly a kde mají být jednotlivé činnosti realizovány a kolik to bude stát. Každé tarifní a finanční rozhodnutí bude učiněno nejen s ohledem na hospodárnost, ale především na možnosti růstu poptávky, tzn. na atraktivitě pro (nové) cestující a udržení stávajících cestujících. Čím více bude systém veřejné dopravy pro cestujícího rychlejší, jednodušší a dosažitelnější, tím více bude díky nárůstu cestujících ekonomičtější. Nelze donekonečna jen šetřit a omezovat, pro zajištění budoucího růstu je třeba začít víc nabízet, a tím víc růst a stabilizovat dlouhodobě udržitelný systém veřejné dopravy.

5.2.1 Koordinovaná objednávka dopravy

Zajištění odpovídající nabídky veřejné dopravy je jedním ze základních úkolů Středočeského kraje, jeho měst a obcí a hl. m. Prahy. Spojené síly všech těchto subjektů v novém společném IDS umožní na smluvním základě efektivně zajišťovat ekonomicky a dopravně smysluplně provázanou veřejnou dopravu. I na základě přijímaných legislativních opatření se očekává změna struktury trhu a nástroje realizace objednávání veřejné dopravy s cílem oddělení objednavatelů a poskytovatelů, aby se zamezilo diskriminaci a byla zajištěna transparentnost ve veřejné dopravě, a to v tomto rozložení úkolů:

Objednavatelé (Středočeský kraj a jeho obce, Praha):

- definují a finančně zajišťují prostřednictvím objednávky dostatečnou úroveň dopravní obsluhy na celém svém území
- provádí na celém svém území integraci veřejné dopravy napříč dopravci
- stanovují tarif, smluvní přepravní podmínky a standardy kvality
- pro efektivní objednávání, integraci a propojení nabídky veřejné dopravy postupují společně, ve vzájemné koordinaci

Dopraci:

- provozují dopravní výkony
- poskytují v rámci výběrových řízení, případně přímo zadaných veřejných služeb co možná nejefektivnější služby
- akceptují svá ekonomická rizika spojená se smlouvou, a to především s možnou ztrátou smlouvy při dalším výběrovém řízení

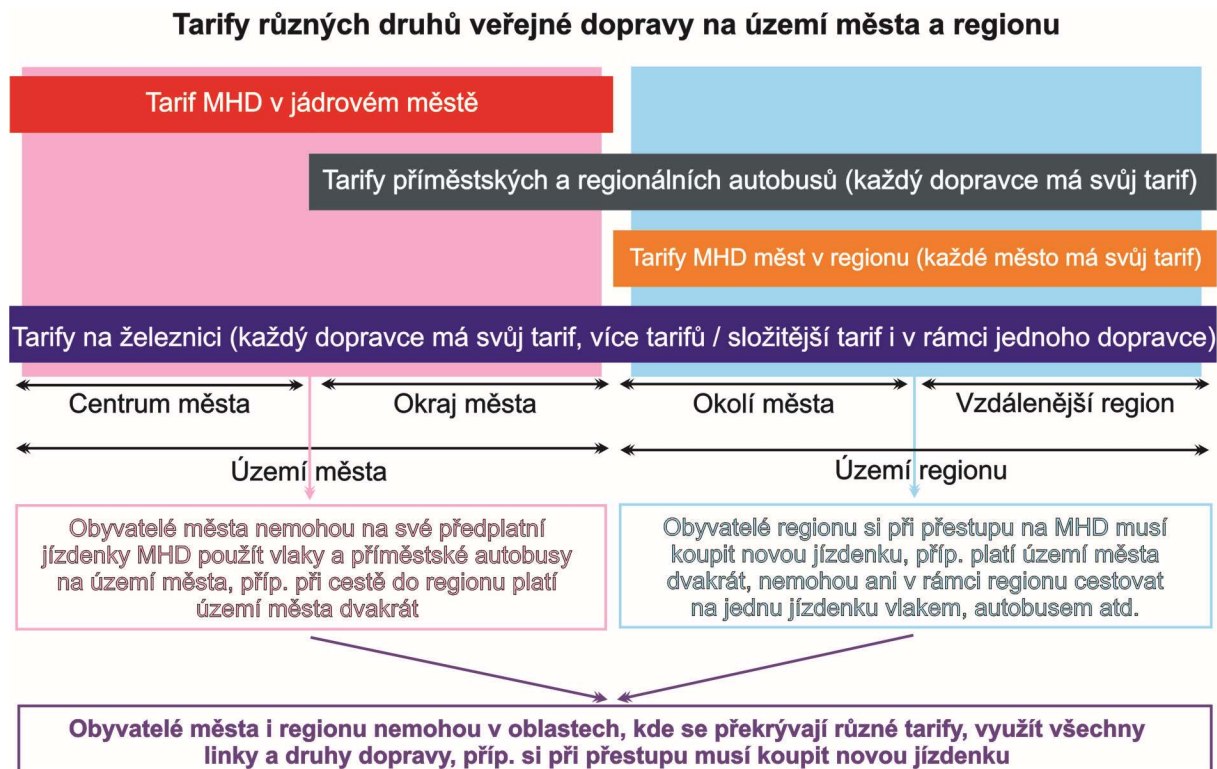
Nový společný IDS Prahy a Středočeského kraje a jeho obcí je složen z více objednavatelů dopravní obslužnosti, proto objednávání **společné dopravní obslužnosti** bude pomocí podílu úhrady prokazované ztráty na příslušném krajském území s přesným odlišením objednávky kraje a obcí (příp. i dalších objednavatelů). Přes nutnost dohody mezi samotnými objednavateli jedině tato forma objednavatelům umožňuje zajistit za optimálních finančních podmínek co nejširší rozsah služeb, což je nezbytná podmínka pro efektivní fungování IDS.

Objedávka společné dopravní obslužnosti nového společného IDS bude vycházet z těchto následujících zásad:

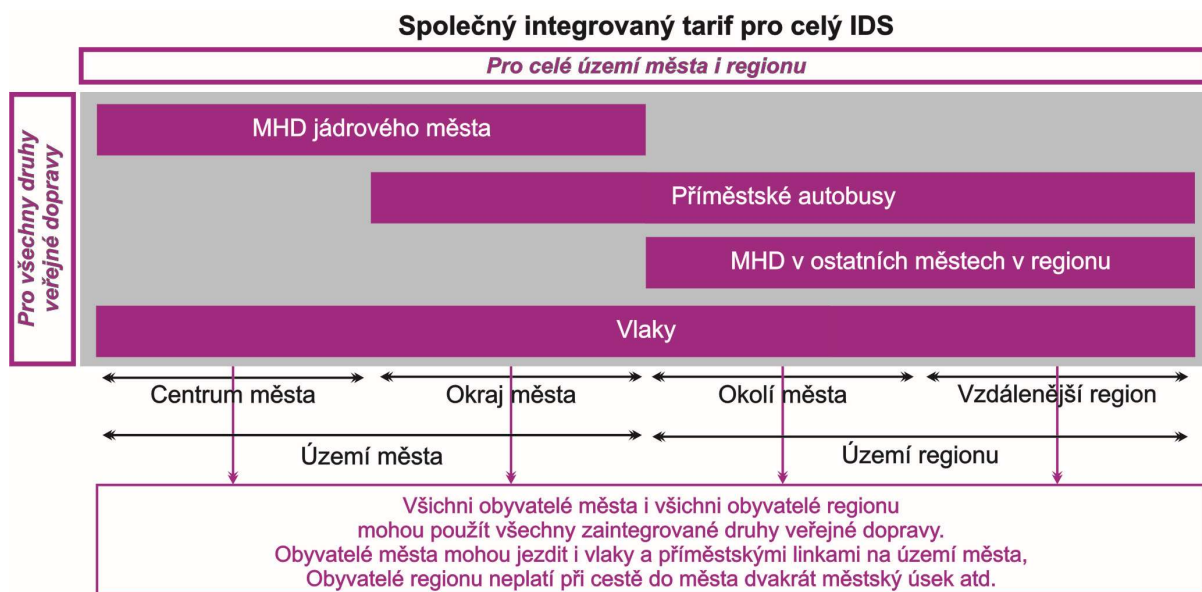
- transparentní rozdělení plateb podle území krajů – každý kraj se bude finančně podílet na úhradách na svém území (resp. Středočeský kraj ve spolupráci s městy a obcemi, viz dále)
- transparentní rozdělení plateb podle objednatelů – odpovídá definici zákona o stanovení rozsahu dopravní obslužnosti kraje a dopravní obslužnosti obce se zajištěním potřebné transparentnosti
- úzká spolupráce při objednávání s obcemi na území Středočeského kraje s cílem zajistit lepší dopravní spojení pro občany, a to na základě vzájemné dohody zúčastněných stran
- přiměřené narovnání extrémních finančních podílů obcí podílejících se na objednávání dopravní obslužnosti
- ohledy na specifické vazby jednotlivých ucelených mikroregionů
- zachování možností pružně reagovat na vývoj poptávky a požadavky obcí a měst
- stabilní závazné financování bez výkyvů ve výši a ve vazbě na dopravní plány, podchycené usneseními veřejných entit

5.2.2 Integrovaný tarif

Před integrací veřejné dopravy musí cestující překonávat hranice mezi různými druhy dopravy a dopravci – v případě Prahy a Středočeského kraje se jedná celkem o 5 systémů – PID, SID, PAD, MHD ve Středočeských městech a nezaintegrovaná železnice (viz kapitola 3). Lidé si tak musí kupovat jízdenku při přestupu mezi těmito systémy zvlášť, což je pro něj komplikované a většinou i dražší – viz následující schéma:



Aby se tyto a další komplikace odstranily, je třeba zavést **společný jednotný integrovaný tarif** pro celé území obou krajů. Integrovaný tarif nového společného IDS umožní cestujícím na jednu jízdenku **libovolně přestupovat mezi jednotlivými linkami, druhy dopravy nebo dopravci** (v duchu zásad „1 jízdenka, 1 tarif, 1 jízdní řád, 1 síť“). Integrovaný přestupní tarif bude zároveň **nutnou podmínkou pro uplatnění principu integrace a s ním spojené optimalizace dopravy**. Cílem integrovaného tarifu je odstranění rozdílů mezi tarifními podmínkami v oddělených systémech veřejné dopravy, aby cestující mohli plnohodnotně využívat komplexní nabídku veřejné dopravy, která je k dispozici. Zároveň integrovaný přestupní tarif umožňuje omezit duplicity objednávky a souběhy, a tím efektivně využívat finanční prostředky objednavatelů.



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

- přestupnost (cesta na jednu jízdenku napříč všemi dopravci i druhy dopravy)
- konkurenceschopnost vůči individuální automobilové dopravě
- jednoduchost a přehlednost pro cestující i pracovníky dopravce
- zajištění požadovaného stupně krytí nákladů na dopravní obsluhu s ohledem na ekonomické možnosti objednavatele
- možnost vyhovění požadavku na podporu zvýhodněného cestování ze vzdálenějších oblastí Středočeského kraje
- 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
- minimalizovat rozdíly tarifní struktury

Integrovaný tarif nového společného IDS na území Středočeského kraje a hl. m. Prahy bude:

- stanovovat způsob a postup při uplatňování cen a slev jízdného v hromadné dopravě osob na území obou uvedených krajů
- smluvně zajištěn mezi hl. m. Prahou a Středočeským krajem a jeho obcemi
- smluvně zajištěn se všemi dopravci zapojených do systému nového společného IDS na základě Tarifní smlouvy a smluv mezi objednavateli
- uplatňován na všech městských a regionálních linkách, na přívozech, lanové dráze, v autobusech a ve vlcích zapojených do systému nového společného IDS
- obsahovat ceníky, kde definuje pásmovou/zónovou/časovou platnost jízdních dokladů podle typu dokladu
- stanovovat podrobné podmínky pro použití jízdních dokladů, dokladování nároků na slevy jízdného včetně cen za přepravu vybraných zavazadel a zvířat podléhajících placení přepravného a výše přírážek za porušení tarifní kázně nebo smluvních přepravních podmínek
- obsahovat slevové kategorie dle Cenového výměru Ministerstva financí ČR
- obsahovat slevové kategorie dle společného rozhodnutí samosprávných orgánů včetně bezplatných přeprav s povinností finančního krytí ztrát a dalších organizačně-technických ztrát, které s rozhodnutím o slevách souvisejí

- po dohodě s objednavateli v případě požadavku středočeských měst s dosavadním vlastním systémem MHD přizpůsobit tarif místním potřebám s povinností finančního krytí protarifovacích ztrát z konkrétní MHD a dalších organizačně-technických ztrát, které s rozhodnutím o vlastní výši tarifu souvisejí
- vazba ostatních sousedních krajů mimo společný IDS Prahy a Středočeského kraje bude řešena tzv. lomeným tarifem, případně dle dohody se sousedními kraji
- pravidelné a závazné úpravy tarifu ve vazbě na předem stanovená pravidla

5.2.2.1 Tarifní uspořádání

Po důkladném zvážení výhod a nevýhod všech variant tarifního uspořádání byla zvolena **kompromisní varianta pásmově-zónového tarifu**. Ve vzdálenějších oblastech Středočeského kraje od Prahy dojde k rozdělení pásmového tarifu sestávajícího ze soustředných kružnic na jednotlivé výseče pro zohlednění tangenciálních jízd. Ke konkrétnímu rozdělení na výseče dojde v rámci přípravy optimalizace oblasti.

Kombinace pásmového a zónového tarifu v praxi znamená rozdělení (vzdálenější) části pásmového tarifu sestávajícího ze soustředných kružnic na jednotlivé výseče pro zohlednění tangenciálních jízd. Příkladem užití pásmového tarifu s výsečemi resp. zónami je např. dopravní systém ve Vídni a přilehlém regionu (VOR – Verkehrsverbund Ost-Region).

Charakteristika:

- ideální pro oblast Prahy a Středočeského kraje – tedy s velmi vysokou dojížděkou z území do jednoho centra – města
- jednoduchá orientace pro cestujícího (např. území všech okresů Středočeského kraje by mohlo být rozděleno do pásem, přičemž pásma jsou rozdělena do výsečí, resp. zón, pro zvýšení zpoplatnění výhradně tangenciálních jízd)
- jednodušší na informování (pokud nebude počet zón příliš vysoký)

Konkrétní řešení tarifního uspořádání bude řešeno v rámci dopravní optimalizace dané oblasti a bude vycházet z následujících podkladů:

- navrhované linkové vedení oblasti
- vyjádření dotčených obcí k aktuálním (současným), krátkodobým a střednědobým výhledům na přepravní potřeby dopravní obslužnosti těchto obcí včetně jejich připravenosti na finanční krytí v rámci jednotlivých linek
- analýza finanční rozvahy linkového vedení oblasti
- respektování finančních možností objednavatelů

Na základě těchto podkladů bude vypracován návrh optimalizace linek a dojde ke konkrétnímu rozdělení na **oblasti s pásmy** a na **oblasti s rozdělením pásem na výseče – zóny**. Cílem bude nastavení funkčního systému s tarifní výtěžností odpovídající možnostem objednavatelů a se zohledněním relačních vztahů (např. neomezovat alternativní trasy dojížděky) dle Zásad projektování dopravní obsluhy (kapitola 4.1.1).

Technické parametry současného technického zařízení umožňují následující tarifní uspořádání:

- maximálně dvě pozice (tzn. dvouciferné číslo) pro označení pásma/zóny do limitu číselky 89
- žádná písmena (limity pro hodiny, pokladny)
- případná hraniční zastávka spadá maximálně do dvou pásem/zón (limity pro hodiny, označovače, software a také dostatečně rychlé odbavení dopravní obsluhou)
- jednotlivá pásma/zóny by měly na sebe logicky navazovat (např. 3–4–5; 63–73–83; 71–72–73 atp.)

5.2.2.2 Prohloubení tarifní integrace na železnici

Protože železnice je páteří veřejné dopravy a připravovaného IDS Prahy a Středočeského kraje, je třeba **zajistit také u vlaků plnou tarifní integraci** podobně jako u autobusů.

U železnice by bylo technicky složité a finančně náročné najednou umožnit stejně jako autobusech uznávat nejen předplatní jízdenky PID, ale i jednotlivé jízdenky. Bylo to podmíněno nutností postupné instalace označovačů jízdenek zpravidla na nástupištích železničních stanic a zastávek. Tento proces nazývaný plná integrace železničních tratí byl prováděn postupně v letech 1996 – 2015 a do současnosti byla takto vybavena velká většina železničních tratí zařazených do PID. Většinou jsou označovače umístěny ve stanicích a zastávkách, na několika tratích je využíváno možnosti označení jízdenek ve vlaku. Zbývalo tedy několik úseků zejména regionálních tratí, kde bylo zatím možno jezdit jen na předplatní jízdenky. Nově proto dochází od 1. 2. 2016 k rozdělení železničních stanic a zastávek do dvou kategorií:

- **stanice a zastávky s označovačem** – využití jízdenek PID pro jednotlivou jízdu je povoleno bez omezení
- **stanice a zastávky bez označovače** – využití jízdenek PID pro jednotlivou jízdu je možné bez omezení při cestě s jízdenkou PID předem označenou v jiné železniční stanici nebo v jiném vozidle zařazeném do PID.

Cestující mohou nově jezdit na jednotlivé jízdenky i tam, kde nejsou označovače, ale musí mít jízdenky již předem označené (platné). Pomůže to především při cestách na regionálních železničních tratích v oblasti Posázaví nebo Podbrdí. Následně budou v závislosti na ekonomických a technických možnostech probíhat postupné kroky k tomu, aby mohly být jednotlivé jízdenky používány ve vlacích plnohodnotně stejně jako v autobusech.

5.2.3 Ekonomika provozu

Na objednávku je vždy nezbytné pohlížet jako na komplexní proces a je nutné se zabývat nejen stránkou výnosů, ale i nákladovými položkami. Proto vzhledem ke zcela rozdílným podmínkám a charakteru provozu v různých částech území nového společného IDS budou při objednávání zohledňovány zejména tyto vlivy na výši nákladové položky:

- **typ vozidla** – zejména kapacita – SD, KB a midi. Zejména KB pomáhají reagovat na prudký nárůst obyvatel a poptávky v určitých lokalitách; nasazení KB umožňuje zefektivňovat provoz, neboť provozní náklady kloubových vozů jsou jen o cca 15–20 % vyšší než standardní vozy, avšak kapacitu mají vyšší o 50 %, naopak minibusy mohou efektivně zlepšit dopravu v oblastech s řidším osídlením
- **standard kvality vozidla požadovaný objednatelem** – zejména odpisy a výše přiměřeného zisku určené dle standardu obnovy vozového parku, nízkopodlažnost (bezbariérovost), odbavovací a informační systém, ekologická kritéria, vybavení interiéru vozidla pro cestující atd.
- **produktivita linky a charakter provozu** – zejména počet ujetých km na lince vůči nájezdovým, zátahovým a přejezdovým km, dále oběhová rychlost, nasazený počet vozidel na jízdní řád, vypravení špičkových vozidel, absence či existence preferencí veřejné dopravy, turnusová potřeba řidičů atd.
- **výše mezd řidičů v dané oblasti**
- **další náklady** – zejména pronájem ploch a odstavů, zvýšené požadavky na ekologii v centrech měst, dražší pronájmy atd.
- **systémové náklady** – zejména standardizované jízdní doklady s vysokou mírou ochrany, náklady na mechanismus rozúčtování tržeb a provoz odbavovacího a informačního systému, náklady na preferenci (dynamické řízení křižovatek) – vybavení autobusů, společná přepravní kontrola; poplatky za zastávky a autobusová

nádraží hradí objednatel na základě uzavřené smlouvy s provozovatelem, nebo jsou ve vlastnictví organizátora popřípadě objednavatele atd.

5.2.4 Dělbá tržeb

Protože v rámci integrovaných dopravních systémů si cestující může u jednoho dopravce jízdenku koupit a u jiného na ní jet, je nutné nastavit způsob rozdělení tržeb podle skutečné poptávky na jednotlivých linkách. Rozdělení tržeb musí probíhat transparentně a umožňovat nediskriminující přístup dalších dopravců na dopravní trh. Otevřenost dopravního trhu by do budoucna měla řešit především společná výběrová řízení.

Dělbá tržeb nového společného IDS bude zdokumentována v Tarifní smlouvě. Tarifní smlouva bude smlouva o přistoupení dopravců k Tarifu nového společného IDS, pověření vybraných dopravců k tisku a distribuci jízdních dokladů IDS, dělbě tržeb z jízdného na základě klíčů stanovených organizátorem, jednotné přepravní kontrole a způsobu úhrady této služby a podílu dopravců na přírážkách k jízdnému. Tato smlouva bude smlouvou zajišťující systémové vztahy v novém společném IDS Prahy a Středočeského kraje. Proto, aby mohl být na základě Tarifní smlouvy vybalancován a smluvně dohodnut systém úhrad prokazatelné ztráty od objednatelů a obcí zapojených do nového společného IDS, musí být zjištěny výsledky skutečné poptávky. Přepravní poptávku lze zjistit několika způsoby, buďto fyzickými přepravními průzkumy a zapisováním počtu nastupujících, vystupujících cestujících a obsazenosti vozidla, nebo prostřednictvím automatizovaného zařízení, tj. například záznamem cestujících do odbavovacího zařízení při nástupu do vozidla nebo při průchodu turniketem. Každý druh dopravy se vyznačuje specifickými rysy, a proto může být způsob záznamu počtu cestujících v regionálních autobusech odlišný oproti zjišťování cestujících ve vlacích, stejně tak budou rozdíly vzhledem k nástupu předními či všemi dveřmi u autobusů mezi autobusy MHD a autobusy regionální dopravy.

Dělbá tržeb nového společného IDS bude nastavena podle následujících **zásad**:

- vzájemný transparentní přístup obou krajů za úzké spolupráce s obcemi
- konzultace se sousedními kraji v rámci přeshraniční spolupráce – obecně předpoklad lomeného tarifu; sousední kraje nebudou participovat na dělbě tržeb nebo jen ve zcela výjimečných případech
- podpora spolupráce obcí na základě vzájemné solidarity s přiměřeným narovnáním extrémních finančních podílů obcí podílejících se na objednávání dopravní obslužnosti
- rozdělení tržeb dle širší vzájemné dohody objednavatelů a kombinace kritérií zohledňujících zejména územní rozdělení krajů
- minimální náklady na dělbú tržeb (finanční prostředky, které jsou k dispozici, je nutno využít prioritně pro objednávku dopravní obslužnosti)
- odbourání přílišné zainteresovanosti dopravců na příjmech z konkrétních linek (zabránění „kanibalizace“ páteřních linek vůči linkám návazným = méně lukrativním – linky jsou proto provozovány dohromady v ekonomicky a dopravně propojených celcích)
- upřednostňování „brutto smluv“, s částečným ponecháním rizika výběru tržeb na dopravci (např. 99,5 % objednavatel a 0,5 % dopravce) - toto řešení má za cíl = zabránění příliš vysokým požadavkům dopravců za plné podstoupení rizika (netto smlouvy) a zároveň zachování zdravé zainteresovanosti na výběru tržeb v souladu se zákonem č. 194/2010 Sb.).

Integrace oblastí bude **postupná**, integrovaný tarif se bude aplikovat až s dopravní optimalizací jednotlivých oblastí, s detailní znalostí místních přepravních potřeb a spádovosti, ekonomických a provozních souvislostí atd. V rámci postupné integrace v případě dotyku tarifu PID/SID bude možné uplatnit dočasně do realizace kompletní integrace lomený tarif

(viz Návrh Středočeského kraje na podobu tarifní struktury a systému odbavení v IDS pro Prahu a Středočeský kraj), nikoliv však souběh tarifů.

5.2.4.1 Zpracování tržeb ve společném IDS (používání adresných/neadresných jízdních dokladů)

1) Jednotlivá jízdenka jako papírový jízdní doklad a elektronický jízdní doklad na BČK (pouze v autobusech na území Středočeského kraje a na dojezdových úsecích příměstských autobusových linek na území hl. m. Prahy):

- papírová jízdenka pro jednotlivou jízdu by se prodávala pro určitý počet pásem/zón (tj. neadresně), její platnost by se vážala k datu, času a zóně/pásmu
- při přestupu by tato papírová jednotlivá jízdenka byla řidičem pouze kontrolována, její použití na konkrétním spoji by se však neevidovalo
- v autobusové dopravě na území Středočeského kraje a na dojezdových úsecích příměstských autobusových linek na území hl. m. Prahy bude navíc možno využít elektronickou jízdenku pro jednotlivou jízdu na BČK, o jejímž použití na konkrétním spoji se bude v odbavovacím zařízení pořizovat záznam, který bude sloužit pro následné rozúčtování tržeb (z technických důvodů nelze aplikovat v MHD Praha a kvůli riziku úniků tržeb ani ve vlacích); při použití BČK o výši slevy a jejím finančním krytí rozhodne Rada Středočeského kraje.

2) Časová předplatní jízdenka ve formě elektronického jízdního dokladu na BČK:

- použití elektronického jízdního dokladu na BČK by se v zařízeních evidovalo – nově by byl zaveden software, který by dokázal zaznamenávat použití elektronického dokladu (včetně žádosti o registraci na ÚOOÚ)
- při přestupu by tato předplatní jízdenka byla řidičem ve vnějších pásmech evidována (byla by zachována její adresnost)

3) Pro rozúčtování tržeb z jízdného použít klíče, které vzniknou na základě:

- dopravních průzkumů skladby jízdních dokladů na konkrétních linkách a spojih
- skutečného použití elektronických jednotlivých a časových předplatních dokladů na konkrétních linkách a spojih

Společné zúčtovací centrum organizátora dopravy pro oblast Prahy a Středočeského kraje:

Podkladem pro zúčtovací centrum budou následující data:

- data o odbavení stažená z odbavovacích systémů dopravců v definovaném formátu
- seznamy existujících bezkontaktních čipových karet, které jsou ve společném IDS akceptovány (tzv. whitelisty karet)
- seznamy zakázaných bezkontaktních čipových karet a aplikací (tzv. blacklisty)
- seznam dopravců zapojených v IDS
- seznamy zařízení, na nichž je možné vydat integrovaný jízdní doklad
- seznam linek zapojených do společného IDS

Zúčtovací centrum bude automatizovaně zajišťovat následující:

- Zpracování dat zaslaných dopravci do ZC včetně kontroly úplnosti a správnosti zaslaných dat (struktura XML, ve kterém budou jednotlivé zprávy předávány, bude definována).
- Vytvoření přehledu tržeb za prodané jízdenky na jednotlivých linkách a předprodejích (bude umožněno vytvářet přehledy pro jednotlivé linky a jednotlivé dopravce) za zvolené období.

- Vytvoření přehledu skladby prodaných jízdních dokladů (možnost členění na hotovostní a elektronické jízdní doklady, členění dle druhu jízdného, druhu tarifu, kombinace zakoupených pásem/zón) za zvolené období.
- Vytvoření přehledu aktivních karet v daném měsíci (tj. karet, na nichž došlo v daném měsíci alespoň k jedné operaci).
- Vytvoření přehledu dobití a vybití jednotlivých peněženek.
- Vytvoření přehledu použití jednotlivých druhů elektronických jízdenek na konkrétních linkách a spojích.

Programové vybavení (software) zúčtovacího centra, prostřednictvím kterého se budou data dopravců zpracovávat, musí:

- umožnit zapojení různých dopravců;
- umožnit zpracovávat data různých partnerů ve lhůtách definovaných objednateli;
- zpřístupňovat dopravcům navzájem pouze nezbytná data;
- komunikovat přes definované rozhraní s kterýmkoli výrobcem odbavovacího zařízení;
- zajišťovat zabezpečený přenos dat mezi dopravci zapojenými ve společném IDS uznávajícími platby z elektronické peněženky v rámci Elektronické jízdenky a zúčtovacím centrem vč. kontroly jejich úplnosti;
- zajišťovat zabezpečený přenos dat mezi dopravci zapojenými ve společném IDS uznávajícími integrované jízdní doklady IDS a zúčtovacím centrem vč. kontroly jejich úplnosti;
- umožnit změnu principů rozúčtování tržeb z elektronických jízdních dokladů, např. z matematického modelu na výkonový (jde o připravenost z hlediska evidence a ukládání všech potřebných dat);
- provádět kontroly vstupních dat;
- zpracovávat hotovostní transakce dle pravidel stanovených objednateli;
- zpracovávat transakce zatížené různou hodnotou DPH;
- zajišťovat zpracování dat ve stanovených lhůtách;
- umožnit řešit situace spojené s životním cyklem karty (reklamace funkčnosti, ztráta karty, blokování a odblokování karty, zrušení karty aj.) včetně možnosti reklamací zůstatku EP a elektronických jízdních dokladů;
- umožňovat uživatelům prohlížení (doprovci, objednatelé) výsledků zpracování v rámci jejich přístupových práv;
- poskytovat online přístup k informacím v zúčtovacím centru (ověřování stavu nahrávání, chybějící data, možnost aktualizovat seznam zařízení);
- vytvářet podklady pro účetní doklady a statistiky;
- umožnit uložení výstupních sestav v elektronické podobě (např. exportem ve formátu *.xls, *.pdf, *.csv apod.);
- aktualizovat a distribuovat globální seznamy partnerů v systému, povolených zařízení, zakázaných karet.

Licence k software zúčtovacího centra musí být udělena na neomezený počet uživatelů (objednatelé, vlastníci BČK).

Zúčtovací centrum musí dále:

- garantovat dostupnost pro jednotlivé uživatele programového vybavení (software) zúčtovacího centra (např. webový portál, prostřednictvím kterého se nahrávají data z odbavovacích systémů a prostřednictvím kterého se přistupuje k výsledkům zúčtování);

- zajišťovat implementaci legislativních změn v oblasti elektronických peněz;
- zajišťovat podporu v uzavírání smluv mezi akceptanty elektronických peněz s elektronických jízdních dokladů (v systému se předpokládá křížové nabíjení a vybíjení EP a křížové nabíjení a akceptace jízdních dokladů);
- komunikovat a řešit s uživateli problémy programového vybavení (software) ve zpracování dat (např. s dopravci v předávaných datech, s objednateli ve výstupních sestavách aj.);
- zřídit a provozovat portál pro vlastníky BČK (možnost prohlížení aktuálního stavu a historie aplikací elektronická peněženka a elektronická jízdenka);
- zajišťovat následující výstupy:
 - souhrnné balance – shrnutí výsledků zpracování za libovolné období – souhrnná tabulka, detail mých transakcí, detail transakcí mých karet;
 - faktury za nabíjení/vybíjení elektronických dopravních peněženek a prodej/požítí jízdenek na vlastních/cizích zařízeních ostatních dopravců;
 - faktury za provoz systému clearingů;
 - balance kupónů – podíl na kupónech, rozúčtování vlastních kupónů, rekapitulace rozúčtování vlastních kupónů;
 - balance elektronických dopravních peněženek s detailem po dnech;
 - transakce karet subjektu;
 - transakce zařízení subjektu s přehledem zařízení, výpis za zařízení, detail;
 - rozclearování kupónů – přehled, detail;
 - statistiky pro instituce jako jsou ČNB apod.;
 - přehled uzavřených transakcí včetně součtu transakcí podle linek, spojů, období (cena, dotace ŽJ, počet transakcí, druhu tarifu...);
 - přehled neuzavřených transakcí;
 - částky za dojezdy do zón MHD včetně přehledu hotovostních transakcí;
 - nalezení (dopočtení) výstupních zón/zastávek pro všechny spoje a nástupních zón/zastávek pro vlakové spoje podle jízdních řádů;
 - rozúčtování papírových jízdenek včetně přestupních;
 - vytvářet sestavy o počtech přepravených cestujících pro účely řešení požadavků, kontroly a dopravní optimalizace po linkách/spojích/relacích (podle tarifu, počtu transakcí, tržby...).

Návrhy výstupních sestav:

Sestava složená z řádkového výstupu, která ukazuje počet prodaných jízdních dokladů mezi jednotlivými pásmy/zónami podle jednotlivých tarifů v rozlišení na papírové a elektronické jízdní doklady:

- Sestava bude ve formě řádkového výstupu pásmo/zóna odkud – pásmo/zóna kam, tarif, nosič jízdního dokladu a počet prodaných jízdenek. Pro každý tarif (např. jednotlivá základní, zvláštní zlevněná – žákovská aj.) bude vytvořen jeden řádek – jeden bude odpovídat papírovým a druhý elektronickým jízdním dokladům.

Počty odbavených cestujících na vybraném spoji/lince (zvlášť rozlišené hotovostní platby, jednotlivé jízdenky, časové kupony):

- Výstup bude obsahovat linku, spoj, počet výskytů za měsíc, počet odbavených cestujících s hotovostní platbou, s jednotlivou jízdenkou s využitím BČK, s časovým kuponem na BČK.

Souhrnná informace o nákupu jízdenek za měsíc:

- Počet výskytů a částky
- Hotovostní platby

- Dobíjení EP
- Vybíjení EP
- Zakoupení jednotlivé jízdenky
- Zakoupení předplatní jízdenky

Standardní výstupy:

- Transakce karet subjektu
- Transakce zařízení subjektu
- Provozní přehledy (např. chybějící data; nezpracované transakce v rozdělení dle příčiny nezpracování, např. pozdě dodaná, chybná data aj.; atd.)

5.2.4.2 Dělbba tržeb

Dělbba tržeb bude smluvně řešena smlouvou o dělbě tržeb a činnostech spojených s tiskem, distribucí, použitím a kontrole jízdních dokladů v systému IDS (dále jen „Tarifní smlouva“). Tato smlouva je smlouvou zajišťující základní systémové vztahy v IDS.

Obecné principy:

- klíče k dělbě tržeb stanoví organizátor na základě přepravních průzkumů a upřesnění provedeného z vyhodnocování výstupů z odbavovacího zařízení;
- tržby z jízdného vybírají Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s. (DP), všichni autobusoví dopravci příměstských linek ve vozidlech a také České dráhy, a. s. v UNIPOK a POP ve vlacích, případně další drážní dopravci;
- v cílovém stavu je preferována varianta, že tržby z jízdného náleží objednatelům (zastoupený organizátorem) a ti vyplácejí dopravcům cenu dopravního výkonu (vysoutěženou nebo u přímo uzavřených smluv sjednanou postupem dle vyhlášky č. 269/2010 Sb., o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace);
- tržby z jízdného se rozdělí do dvou základních košů podle možnosti použití jízdních dokladů – koš jízdného území HMP a koš jízdného pro SČK; tyto koše se dále dělí dle použití jízdních dokladů nebo dalších podmínek zakotvených ve smlouvách o veřejných službách v přepravě cestujících a tarifu IDS;
- předplatní jízdenky jsou navíc rozdělovány dle časového rozlišení.

5.2.5 Smluvní přepravní podmínky

V rámci jednotného společného IDS budou stanoveny **jednotné smluvní přepravní podmínky** (dále jen SPP) pro všechny druhy dopravy zapojené v systému. SPP budou vycházet především z celostátního obecně platného Přepravního řádu (vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní přepravu) a tyto zároveň budou v SPP upřesněny a přizpůsobeny pro podmínky systému.

Součástí jednotných SPP bude **definice**:

- druhů **jízdních dokladů a způsobů jejich prodeje**;
- způsobu **vstupu** do vozidla nebo do přepravního prostoru dopravce;
- **přepravní kontroly** včetně přírážek (**finančních postihů**) za porušování jednotlivých ustanovení SPP;
- **základních vztahů mezi dopravcem a cestujícím** se zdůrazněním zodpovědnosti dopravce za tu část cesty, kterou cestující realizuje v dopravním prostředku nebo v přepravním prostoru konkrétního dopravce;

- způsobu chování cestujícího v případě **zastávek na znamení** (*bez nutnosti mávat na příjíždějící vozidlo*);
- **způsobu odbavení cestujících** v jednotlivých druzích dopravy a na jednotlivých typech linek (*městské/regionální*);
- podmínek přepravy cestujících s omezenou schopností pohybu a orientace;
- podmínek **přepravy zavazadel, živých zvířat, jízdních kol, dětských kočárků, lyží a dalších věcí** s cílem odstranit výjimky a odbourat některá přebytná byrokratická nařízení a zjednodušit tak jejich přepravu cestujícím (*výjimky technického rázu kvůli odlišné kapacitě vozidel a dalším technickým parametrům vozidel budou zachovány do doby, než bude obnoven příslušný vozový park, který již bude přizpůsoben novým nárokům*);
- povinnosti dopravců **zveřejnit** ve všech vozidlech alespoň **výňatek** ze SPP (úplný dokument bude k dispozici na internetu a na určených místech dopravců);
- případně další podmínky stanovené obecně závazným právním předpisem (vyhláška č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu).

5.2.6 Přepravní kontrola

Cílem přepravní kontroly bude **snížit krácení tržeb** z jízdného způsobeného záměrným porušováním povinností řidičů i cestujících jednotného společného IDS.

Přepravní kontrola bude:

- pravidelně a efektivně prováděna kontrolním subjektem **na autobusových linkách** jednotného společného IDS (mimo železnice);
- bude odlišná na **linkách městské dopravy** v hl. m. Praze a dalších městech, kde je umožněn nástup všemi dveřmi, resp. do přepravního prostoru bez počáteční kontroly, a odlišná na **regionálních autobusových linkách**, kde se bude jednat o druhý stupeň kontroly (*prvotní kontrola je prováděna řidičem při povinném nástupu předními dveřmi*);
- bude doplněna **preventivní namátkovou přepravní kontrolou** (druhotná kontrola) na **regionálních autobusových linkách** kvůli nedostatečné nebo záměrně chybné kontrole řidičem anebo vlivem nemožnosti řidičovy kontroly týkající se platnosti jízdního dokladu po celou dobu cesty (*nejčastěji se jedná o přejíždění pásem/zón nebo nedodržování časové platnosti jízdenek*);
- bude na **železnici** prováděna pravidelně a efektivně vlakovými četami (první stupeň kontroly) vyjma tratí se samoobslužným odbavením a nárazově revizory (druhý stupeň kontroly); ve spolupráci s dopravcem (dopravci) zajišťující služby pro Prahu a Středočeský kraj budou navíc prováděny pravidelné kontrolní akce zaměřené na problematiku přejíždění tarifních pásem, zejména v okolí hranic hl. m. Prahy.

5.2.7 Smluvní zajištění



Výběrová řízení na dopravce budou uskutečněna dle **společné koncepce pro celý IDS** (dopravní plán, standardy pro projektování dopravní obsluhy). Objednavatelé, jako garanti veřejné služby, v koncepci konkretizují **cíle a požadavky** na dopravní obsluhu, kde půjde především **o kvalitu pokrytí území, úroveň nabídky a přepravy**. Jednotlivé dopravní a ekonomicky ucelené oblasti budou **optimalizovány**, aby alespoň rok po jejich optimalizaci a nutných

dalších průběžných korekcích na ně mohlo být vypsáno výběrové řízení. Veškerá výběrová řízení musí být uskutečněna tak, aby zahájení provozu vítězného dopravce mohlo začít nejpozději po skončení platnosti stávajících smluv s dopravci, jejichž platnost je do listopadu 2019.

5.2.7.1 Autobusová doprava

Smlouvy o závazku veřejné služby jsou uzavřeny **do listopadu 2019** dle předchozí legislativy. Proto je třeba připravit kompletní podobu společného IDS, aby bylo možné nastavit zadávací podmínky a obchodní smlouvy na zajištění veřejných služeb v prostředí nové legislativy (Nařízení 1370/2007, zákon 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a prováděcích předpisů).



Nutné podmínky, které musí být splněny **před** vyhlášením výběrových řízení:

- **dopravní optimalizace**
- koordinace se **železnicí**
- **koordinace se systémy MHD** na území obou krajů
- nastavení **standardů kvality**
- nastavení **jednotného tarifního systému celého IDS** (spolu se železnicí a všemi dalšími segmenty IDS) a **odbavovacího systému** (technologie)
- nastavení **provozních a technických parametrů** odbavovacího systému a způsobu clearingů tržeb
- nastavení **kontrolních mechanismů**
- ustavení **organizátora a rozhodnutí** o způsobu společného postupu obou krajů a obcí v oblasti dopravní optimalizace, zpracování technických podkladů, administraci a organizaci výběrových řízení (za těsné podpory v oblasti právních předpisů, například za podpory externí právní kanceláře)
- **stanovení dopravně a ekonomicky provázaných celků** vhodných pro jednotlivé soutěže
- nastavení harmonogramu výběrových řízení s důrazem na **cyklování oblastí** v různých částech společného IDS (podmínka pro udržení konkurenčního prostředí umožňující dostatek času na přípravu a ekonomickou regeneraci firmy pro další výběrové řízení pro neúspěšné uchazeče, kteří neobhájili „svůj“ rozsah zajištění veřejných služeb)

Výběrová řízení budou realizována dle těchto pravidel:

- prenotifikace záměru objednatelů uzavřít smlouvu o veřejných službách na základě soutěže v případě malých zakázek přímo ve „Věstníku Evropské unie“;
- veřejné soutěže budou připraveny podle zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách;
- objednatelé z důvodu širšího konkurenčního prostředí zpravidla nevyužijí možnost vyloučit z postupu uzavírání smluv prostřednictvím výběrových řízení ty provozovatele,

kterí se ještě nezúčastnili výběrových řízení v souladu s Nařízením EU 1370/2007 dle čl. 8, odst. 4;

- soutěže proběhnou **dvoukolovou** formou (otevřené řízení) – 1. kolo – splnění kvalifikačních předpokladů – jako podmínka pro vyzvednutí technické části zadávací dokumentace; 2. kolo – podání a následné hodnocení nabídek (v případě potřeby lze zjednodušit na jednokolové výběrové řízení ve vazbě na zjednodušení kvalifikačních kritérií stanovených technickou novelou zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách);
- budou nastavena **kvalifikační a hodnotící kritéria: hodnotící kritéria** pro posuzování ekonomické výhodnosti nabídky; **kvalifikační** dle zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách; **kritéria budou specifikovaná v zadávacích podmínkách včetně mechanismu jejich vyhodnocování**;
- **subdodávky budou omezeny** pouze na náhradní dopravu nebo operativní posílení dle dispozic objednatelů, případně ekonomicky či dopravně odůvodněné případy v konkrétním výběrovém řízení;
- budou uzavírány **brutto smlouvy (tj. soutěží se cena dopravního výkonu; riziko tržeb nese objednatel)**;
- **smlouva o veřejných službách** bude sestavena objednateli včetně příloh a bude součástí zadávací dokumentace jako obchodní podmínky (uchazeč vyplní do formuláře smlouvy, případně do příloh parametry své nabídky);
- délka uzavíraných smluv bude maximální možná = **10 let**; bude nastavena lhůta pro **výpověď** z důvodu porušení smlouvy na jedné či druhé straně a definovány případy **porušení povinností dopravce nebo objednatele**, které jsou důvodem k výpovědi;
- ve smlouvách nelze bez ekonomických důsledků pro objednatele sjednat výpověď bez udání důvodu ze strany objednatele, neboť dopravce sestavuje výchozí finanční model na základě podkladů (délky trvání veřejných služeb) stanovených v zadávacích podmínkách a do tohoto období jsou rozpočteny všechny ekonomicky oprávněné náklady a zisk; zkrácením tohoto období by u dopravců došlo ke zmaření investic a mohli by se právní cestou domáhat jejich úhrady, popřípadě by si možné riziko neuhrazení fixních nákladů oprávněně započítali do ceny, to však by bylo pro objednatele kontraproduktivní – zadávací podmínky musí být sestaveny tak, aby byl co nejpřesněji popsán celý časový úsek zajišťovaných služeb a vítězný uchazeč i objednatel měli jistotu plnění v optimálních podmínkách, kromě toho dle zákona 137/2006 sb. o veřejných zakázkách stanovuje zadavateli povinnost sestavení obchodních podmínek vyvážených jak pro zadavatele, tak pro uchazeče;
- v oblasti řešit případná vozidla pořízená z dotací (např. ROP);
- soutěže proběhnou **po dopravní optimalizaci dle dopravně a ekonomicky provázaných celků**;
- do smluv budou zapracovány následující postupy:
 - indexace jednotlivých položek výchozího finančního modelu a ceny za PHM;
 - postup pro změnu rozsahu objednaných veřejných služeb a výši úhrady za takovéto změny (fixní náklady vs. variabilní náklady) dle zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách a zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících;
 - rozsah postihů za neplnění smluvních podmínek a standardu kvality – včetně valorizace ve vazbě na inflaci, popřípadě možnost a podmínky změny ze strany objednatelů;
 - systémové povinnosti – přepravní kontrola, jízdní doklady, dělby tržeb (clearing) a další systémové služby;
- bankovní záruka – jako nástroj ochrany zadavatele po celou dobu platnosti smlouvy.

V současnosti je již úmysl objednatele uzavřít smlouvy ve veřejné autobusové dopravě postupem dle čl. 5 Nařízení EP a Rady (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70 deklarován podáním prenotifikací na uzavření smlouvy na základě výběrových řízení.

5.2.7.2 Železniční doprava

Smlouvy o závazku veřejné služby jsou uzavřeny do roku 2019 dle předchozí legislativy. Smlouvy mají dopravci uzavřeny se Středočeským krajem a s hl. m. Prahou.

Současná právní úprava umožňuje uzavření smluv přímo až na 15 let. Kromě toho umožňuje při velkém objemu investic prodloužení smlouvy až o polovinu smlouvy, na kterou je závazek veřejné smlouvy uzavřen (investice do vozového parku v předchozích dvou letech na území HMP a Středočeského kraje přesáhly 1 500 mil. Kč, což by umožnilo prodloužit tyto smlouvy až do konce roku 2024).

Je však připravována novelizace nařízení 1370/2007, jeho definitivní podoba však dosud není známa. V době přípravy tohoto dokumentu není termín znám (stav ke květnu 2016), proto není připravován rámcový ani podrobný harmonogram výběrových řízení. Ustavením společného IDS Prahy a Středočeského kraje bude v případných výběrových řízeních postupováno společně tak, aby byly soutěženy osobní a spěšné vlaky v objednávce obou krajů.

V současné době probíhají zároveň společné přípravy projektů **nákupu vozidel pro zajištění ucelených provozních konceptů Středočeského kraje a Prahy**. Společně je připravováno 5 projektů. Jedná se o projekty v elektrické i motorové trakci. Primárním účelem Programu „Pořízení a modernizace železničních kolejových vozidel“ má být zvýšení kvality cestování v souvislosti s nasazením nových vozidel. V případě Středočeského kraje a hl. m. Prahy ke zlepšení kvalitativnímu přistupuje současně i zlepšení kvantitativní. Pořízení nových vozidel z Programu umožní řešení kapacitních problémů, které již v současné době nastávají především v ranní špičce pracovního dne prakticky na všech hlavních tratích směřujících do Prahy.

Kromě přípravy projektů byla zadána notifikace záměru příslušného orgánu uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě v Úředním věstníku EU ve smyslu článku 7 odst. 2 nařízení EU č. 1370/2007. Vzhledem k provázanosti projektů s výkony dalších linek (přesuny vozidel mezi jednotlivými linkami vyvolané dodáním nových vozidel) se jedná o všechny výkony na území Středočeského kraje.

5.2.8 Plán vývoje dopravních výkonů a poskytovaných kompenzací Rok 2016

Dopravní výkony na železnici pro rok 2016 vycházejí z realizovaných úprav grafikonu vlakové dopravy v prosinci 2015, kdy došlo k 2014/2015 významnému zlepšení dopravní obsluhy železniční dopravou. Zásadní rozšíření zaznamenaly obzvláště železniční tratě 011 (prodloužení linky S7 z Úval do Českého Brodu) a tratě 231 (prodloužení linky S9 z Čelákovic do Lysé nad Labem), a po dlouhodobé rekonstrukci byl obnoven provoz na trati 076 Mělník – Mšeno. V autobusové dopravě byla na přelomu let 2015/2016 na základě došlých požadavků měst a obcí zavedena řada nových spojů, které mají zlepšit především dopravu do škol a do zaměstnání. Na začátku školního roku v září 2016 se předpokládá další zavedení nových spojů pro zlepšení dopravní obsluhy. Podrobněji jsou opatření v železniční i autobusové dopravě popsána v kapitole 4.

Rok	Železnice		Autobusy	
	Dopravní výkony (v mil. vlkkm)	Nárůst* (%)	Dopravní výkony (v mil. vozkm)	Nárůst* (%)
2016	14,6	2,1	44,9	2,23

**= nárůst oproti předchozímu roku*

Poskytované kompenzace zohledňují navýšení ceny dopravního výkonu, které bylo použito k navýšení mezd řidičů autobusů, a dále výše uvedené rozšíření dopravní obslužnosti týkající zejména posílení kapacity a zajištění dopravy do škol a zaměstnání.

Rok	Železnice*		Autobusy	
	Poskytované kompenzace (v mil. Kč)	Nárůst (%)	Poskytované kompenzace (v mil. Kč)	Nárůst (%)
2016	1143,1	3,3	756,0	8,02

** = poskytované kompenzace na železnici jsou bez státního příspěvku, tzv. memoranda*

Výhled na roky 2017-2020

Objem dopravních výkonů i nadále poroste, jednak v důsledku zvyšování počtu obyvatel kraje, jednak z důvodu postupné realizace dopravních opatření pro zlepšení dopravní obsluhy měst a obcí (např. kvůli dopravě do škol či zaměstnání), a také kvůli řešení kapacitních problémů. Podrobněji jsou opatření v železniční i autobusové dopravě popsána v kapitole 4.

Pro rok 2017 je klíčová integrace Kladenska, kde je v současné době provozována intenzivní autobusová doprava mimo závazek veřejné služby – v rámci přípravy společného IDS je v rámci sjednocení tarifních a přepravních podmínek společně s efektivní koordinací spojů třeba počítat s převzetím těchto dopravních výkonů do objednávky Středočeského kraje (podobná situace bude řešena i na území Prahy). Dále se projeví v dopravních výkonech opatření ke zlepšení dopravní obsluhy realizované v roce 2016.

V roce 2018 bude mít také ještě vliv integrace Kladenska, protože to bude první rok s celoročním provozem po společné integraci s Prahou. Podobná situace s integrací linek, které jsou doposud provozovány mimo závazek veřejné služby, je také na Rakovnicku, podrobnější rozbory mohou tento jev ukázat i v dalších oblastech. Je proto potřeba počítat s nárůstem objednávky i z těchto důvodů. Konkrétní objemy dopravních výkonů na příslušné roky budou vycházet z aktuálních přepravních potřeb a finančních možností objednatelů.

Vývoj ekonomických ukazatelů veřejné dopravy pro období do roku 2020 lze stanovit poměrně obtížně vzhledem k řadě nejistot v oblasti nákladů a tržeb. V oblasti tržeb bude pravděpodobně působit vliv vysoké sazby DPH (15 %) a velkého rozsahu poskytovaných slev a bezplatných přeprav, které působí i proti nárůstu tržeb plynoucích z demografického rozvoje území, který byl zaznamenatelný v minulých letech. Výše tržeb jednotlivých dopravců na území kraje úzce souvisí také s délkou přepravní práce. V oblasti nákladů je samozřejmě hlavní otázkou vývoj inflace a cen energií, případně kurzového vlivu. Inflační cíl v celkové inflaci ve výši 2 % platný od ledna 2010 do přistoupení ČR k eurozóně, je uplatněn jako očekávaná roční inflace pro dané období. Vliv na mzdové náklady dopravců může mít rovněž situace na trhu práce, zejména u jízdního personálu.

6 INFORMAČNÍ A ODBAVOVACÍ SYSTÉMY

6.1 Současný stav

Jak bylo již výše uvedeno, na území kraje se nalézají několik systémů veřejné hromadné dopravy a v každém systému probíhá odbavení cestujícího jinak a pomocí jiných technologií.

6.1.1 Informační a odbavovací systém cestujících v SID

Pro IDS Středočeského kraje je zaveden jednotný odbavovací systém založený na bázi bezkontaktních čipových karet (BČK) MIFARE Standard 1kB. Cestující nevyužívající výhod BČK mohou jízdné hradit hotově nebo se prokázat dokladem, který je opravňuje k bezplatné přepravě. Cestujícímu je vždy vydána jízdenka (i s cenou 0,- Kč) a je nepřestupní.

Jednotlivá jízdenka zakoupená u řidiče pomocí BČK z dopravní peněženky umožňuje cestujícímu maximálně 1 zvýhodněný přestup pouze v obvodu IDS (čas pro zvýhodněný přestup je uveden na jízdním dokladu). Držitel karty může z dopravní peněženky zakoupit jízdenku až pro 5 spolucestujících, která je nepřestupní.

Dlouhodobá časová jízdenka občanská (popřípadě studentská, žákovská, seniorská,...) s platností 30 a 90 dnů – je vydávána pouze elektronikou na BČK. Dopravce – vydavatel BČK na předprodejním místě (informační kancelář) nahrávají zvolený časový kupón na dobu platnosti a počet zón. Nahrát lze libovolně na sebe navazující zóny (max. 12). Již nahranou zónovou kombinací časové jízdenky je možné znovu dále zakupovat v informační kanceláři vydavatele BČK nebo u řidiče (tato služba není zatím používána plošně). Počet jízd na časové jízdenky během platného období není omezen.

Cestující s BČK a platnou "časovou jízdenkou" nebo kupující jednotlivou jízdenku, při odbavení nahlásí řidiči cílovou zastávku na spoji, a na pokyn řidiče přiloží svou BČK vždy ke čtecímu zařízení a je mu vytisknuta kontrolní jízdenka – evidenční jízdenka při odbavení na časový kupón. V případě, že časový kupón není validní pro požadovanou trasu cestujícím, je cestujícímu vystavena jízdenka a uhrazena z dopravní peněženky BČK nebo uhrazena hotově.

V případě použití přestupu v dalším spoji v obvodu IDS, je držitel BČK s nahranou časovou jízdenkou nebo zakoupenou jednotlivou jízdenkou (umožňující zvýhodněný přestup) povinen vždy po nastoupení do dalšího autobusu nahlásit řidiči cílovou zastávku a na jeho pokyn přiložit BČK ke čtecímu zařízení odbavovacího zařízení. Při přestupu je vždy cestujícímu vydán kontrolní doklad – evidenční jízdenka nebo prodána zvýhodněná jízdenka.

Předprodejní místa – informační kanceláře jsou zveřejněna jednotlivými dopravci, případně v rámci informačních materiálů o IDS a na webu kraje v sekci SID. Časová jízdenka je nepřenosná (vybavena podobenkou držitele) a smí ji používat pouze držitel čipové karty.

BČK SID jsou vydávány jednotlivými dopravci zapojenými do systému SID a existují tyto typy:

- Nepřenosná s evidencí osobních údajů – osobní údaje (jméno, příjmení, podobanka a číslo karty) jsou natištěny na kartě a vedeny u dopravce – vydavatel BČK;
- Nepřenosná bez evidence osobních údajů - osobní údaje (jméno, příjmení, podobanka a číslo karty) jsou natištěny na kartě a nikde nejsou vedeny;
- Přenosná s evidencí osobních údajů – osobní údaje osoby, které byla BČK dopravcem vydána jsou vedeny pouze u dopravce – vydavatele BČK, na kartě je natištěno pouze číslo karty a údaj „rodinná“;
- Přenosná bez evidence osobních údajů – osobní údaje nejsou nikde vedeny, na kartě je natištěno pouze číslo karty a údaj „rodinná“.

Autobusy zajišťující linky SID musí být vybaveny vnitřním a vnějším informačním systémem, podle standardů SID.

6.1.2 Informační a odbavovací systém cestujících v PID na území kraje

Pro IDS PID na území Středočeského kraje je zavedeno několik odbavovacích systémů. Pro časové předplatné lze využívat systém na bázi bezkontaktních čipových karet (BČK) MIFARE DESFire 4k nebo papírovou podobu. Pro jednotlivé jízdné lze využít papírové jízdenky zakoupené předem nebo u řidiče autobusu a vlakového personálu.

Jízdenky pro jednotlivou jízdu a krátkodobé předplatné (24 h – 3 dny) lze zakoupit:

- Ve stacionárním automatu;
- Předprodejní kanceláře dopravního podniku;
- U smluvních prodejců (např. stánky PNS);
- V mobilním zařízení ve vozidle (na linkách PAD prostřednictvím řidiče);
- V obsazených železničních stanicích vybavených elektronickým výdejem jízdenek (pouze 24hodinová, SONE + MHD Praha, SONE + MHD Praha, Středočeský kraj);
- Ve vlacích z odbavovacího zařízení POP (pouze 24hodinová, SONE + MHD Praha, SONE + MHD Praha, Středočeský kraj).

Předplatní časové jízdenky existují ve dvou formách - papírová jízdenka (tvořená papírovým kuponem a průkazkou PID) a elektronická jízdenka nahraná na Opencard nebo Lítačku. Jízdenky lze zakoupit:

Papírovou časovou předplatní jízdenku:

- Ve vybraných prodejních místech dopravního podniku;
- V obsazených železničních stanicích vybavených elektronickým výdejem jízdenek;
- Ve vybraných informačních kancelářích dopravců zajišťujících příměstskou autobusovou dopravu.

Elektronickou časovou předplatní jízdenku:

- Ve vybraných prodejních místech dopravního podniku;
- Prostřednictvím E-shopu dopravního podniku (jízdní doklad je následně nutné nechat nahrát na kartu ve validátoru).

Podrobnější informace o prodejních místech jsou uvedeny na <http://www.ropid.cz>.

Odbavení s jízdním dokladem PID v příměstských autobusech linky 3xx a 4xx:

Cestující předkládá jízdní doklad ke kontrole řidiči při nástupu ve formě:

- Platné označené jízdenky pro jednotlivou jízdu a předplatní časové krátkodobé jízdenky;
- Platné časové předplatní elektronické jízdenky zapsané na Opencard / Lítačku;
- Platné časové předplatní jízdenky ve formě doplňkového papírového kuponu BUS+VLAK a průkazky PID;
- Předem zakoupené papírové jízdenky pro jednotlivou jízdu a předplatní časové krátkodobé jízdenky, kterou si označí v označovači u řidiče;
- Jízdenky zakoupené z mobilního zařízení u řidiče.

Odbavení na železnici:

Cestující je povinen mít u sebe platný jízdní doklad. Předem zakoupenou papírovou jízdenku (jízdenku pro jednotlivou jízdu a předplatní časovou krátkodobou jízdenku) musí cestující označit v označovači na železniční stanici (tj. před nástupem do vozidla).

Vybraný sortiment papírových jízdních dokladů je možné zakoupit u průvodčího z odbavovacího zařízení POP.

Bezkontaktní čipová karta Opencard

Jediným elektronickým prostředkem v projektu Opencard je BČK Mifare DESFire s kapacitou 4kB. V současné době se připravuje přechod na technologii Mifare DESFire EV1 (důvodem je ukončení výroby čipů Mifare DESFire).

Opencard se vydává od roku 2007, vydavatelem je Hlavní město Praha.

Z hlediska problematiky osobních údajů existují v systému Opencard 3 typy karet:

- Osobní Opencard s evidencí osobních údajů - Osobní údaje jsou natištěné na kartě (fotografie, jméno, příjmení, číslo karty), zapsané v čipu karty (datum narození) a jsou vedené v evidenci kartového centra;
- Anonymní karta - Karta bez jakékoliv vazby na držitele. S touto kartou není možné využít všechny služby, které Opencard nabízí;
- Osobní Opencard bez evidence osobních údajů - Karta vydávaná od 1. 1. 2012. Osobní údaje držitele (fotografie, příjmení, číslo karty) jsou pouze natištěné na kartě a nevidují se.

Služby na Opencard

- Dopravní aplikace - karta slouží jako úložiště časových předplatních elektronických jízdních dokladů. Každé odbavovací zařízení je osazeno SAM modulem, na kterém jsou uloženy klíče pro bezpečnou komunikaci karty se zařízením;
- Aplikace parkování - umožňuje uhradit parkovné až ve 150 automatech umístěných v Praze;
- Aplikace městská knihovna - Opencard funguje jako výpůjční průkaz;
- Aplikace Městský slevový systém - sleva se poskytuje na základě elektronické kontroly platnosti karty;
- Portál Víím, jak řídím - pouze pro držitele karty s kontaktním čipem;
- Docházkové systémy využívající Opencard - systémy využívající jedinečnost čísla čipu v Opencard.

Pořízení Opencard

O vydání karty je možné požádat dvěma způsoby a to osobní podání žádosti na kontaktním místě nebo elektronické podání žádosti. Při elektronickém podání žádosti je nutné kartu osobně vyzvednout buď na kontaktním místě v Paláci Adria nebo ve Škodově paláci. V případě osobního podání žádosti může klient požádat o zaslání vyrobené karty na dobírku.

Seznam kontaktních míst, kde může klient podat žádost o vydání karty je uveden

na <http://opencard.praha.eu> (veškerá místa jsou v Praze - zpravidla jde o stanice metra a pobočky Městské knihovny v Praze).

V průběhu roku 2016 se předpokládá zastavení vydávání karty Opencard a její postupné nahrazování kartou Lítačka.

Autobusy zajišťující linky PID musí být vybaveny vnitřním a vnějším infomačním systémem, podle standardů PID.

6.1.3 Informační a odbavovací systém cestujících v PAD

Odbavení cestujících probíhá při vstupu do vozidla. Cestující si zakoupí jízdenku pro jednotlivou jízdu. Jízdné lze uhradit v hotovosti nebo pomocí dopravní peněženky čipové karty, které vydávají jednotliví dopravci. Jízdenky jsou nepřestupní a ani předplatní jízdné není zavedeno. V případě zapojení dopravce clearingů Středočeského kraje jsou využívány

čipové karty systému SID. Informační systém vnitřní a vnější není stanoven standardem objednatele.

6.1.4 Informační a odbavovací systém cestujících v MHD ve středočeských městech

Odbavení cestujících probíhá při vstupu do vozidla. Jednotlivé jízdné lze uhradit hotově nebo pomocí dopravní peněženky čipové karty, kterou vydávají jednotliví dopravci. Samozřejmě lze využívat také časové předplatné. V případě integrace do SID jsou využívány čipové karty systému SID, obdobně v případě integrace do PID se používá odbavení dle PID.

6.2 Příprava společného IDS

Čím více se jednotlivé druhy dopravy a jednotliví dopravci propojují v jeden systém, tím více roste i potřeba koordinace a společného vývoje různých zařízení a opatření, která dopravci stále více společně užívají. V integrovaném dopravním systému je proto **vzájemně kompatibilní informační a odbavovací systém nutností**. Pro udržení správného chodu celého IDS jsou sbírána data. Zdrojem dat jsou jízdní řády nahrané do databáze CIS (Celostátní informační systém), denní vypravení nasazených vozidel na konkrétní oběhy (každý den zadává do systému přímo dopravce). Zároveň by měla být využita data z vozidel vybavených pro sledování polohy pomocí GPS, díky kterým systém vyhodnocuje aktuální časovou odchylku konkrétního spoje od pravidelného jízdního řádu a také pro řízení IDS. Data lze následně využít **nejen pro cestující (informace o aktuální poloze či garantování návaznosti spojů), ale zejména k řízení celého IDS a pro kontrolu dopravců objednavateli**. Nedílnou součástí jsou odbavovací systémy. Ty mají umožnit **pohodlně odbavit cestující v co nejkratším čase** a zároveň sloužit k co možná **nejlepší kontrole**, jež je důležitá pro objednavatele.

Odbavovací zařízení ve vozidlech

Základním prvkem systému elektronického odbavování cestujících bude elektronický prostředek, prostřednictvím kterého bude možné čerpat služby nejen ve světě veřejné dopravy, ale i mimo tento svět. Právě využití elektronického prostředku pro čerpání široké škály služeb může ovlivnit jeho atraktivitu v očích veřejnosti. Elektronický prostředek bude nositelem multifunkčnosti a bude plnit především tyto základní funkce:

- umožní jednoznačnou identifikaci držitele, která bude využita při čerpání dopravních, případně i nedopravních služeb to mohou využívat některá města;
- bude prostředníkem k využití elektronických jízdních dokladů (jízdenka pro jednotlivou jízdu, časový předplatní kupon) a elektronických peněz;
- bude sloužit jako nosič aplikací (pokud výhody plynoucí z umístění aplikace na el. prostředku převáží náklady spojené s pořízením infrastruktury potřebné k zápisu na el. prostředku);
- bude sloužit jako nosič věrnostních programů provozovaných Prahou, Středočeským krajem, městy ve Středočeském kraji i komerčními subjekty.

Odbavovací zařízení ve vozidlech nového společného IDS musí splňovat minimálně tyto požadavky:

- kompatibilita se standardy MHD Praha;
- podpora různých protokolů pro přenos dat (např. 485, IBIS, Ethernet) a dostatečná kapacita palubních počítačů (paměť, procesor), která zajistí, že je možné pracovat s velkým počtem zastávek, pásem/zón, seznamem zakázaných karet aj.;
- práce s bezkontaktní čipovou kartou (Mifare Classic, Mifare DESFire a Mifare DESFire EV1);

- práce s bezkontaktní platební kartou (standard EMV, karty Visa a MasterCard) a případně dalších asociací;
- možnost akceptace bezkontaktních čipových karet a elektronických peněz vydaných ostatními dopravními systémy (HW připravenost);
- umožnit další rozvoj a návaznost na jiné systémy dodavatelů odbavovacích zařízení;
- podpora práce s více tarify a různou časovou platností (např. návaznost na městské hromadné dopravy v různých městech atp.);
- výdej přestupních jízdenek mezi systémy (návazné spoje);
- výpočet ceny jízdného (s DPH a bez DPH), včetně podpory rozdílného DPH (např. prodej jízdních řádů nebo anonymní čipové karty ve vozidle);
- tisk papírového jízdního dokladu a dalších případných dokladů;
- dobíjení a akceptace elektronických jízdních dokladů, včetně křížového dobíjení a křížové akceptace elektronických peněz;
- přijatelná rychlost odbavení cestujícího (do 2 s) (samotná práce s dopravní aplikací, vyčtení + zápis na kartu);
- kontrola platnosti elektronického jízdního dokladu (kontrola platnosti jízdního dokladu v místě nástupu/přestupu a kontrola časové platnosti);
- evidence transakcí o odbavení (prodej jízdního dokladu hrazeného hotovostí, prodej jízdního dokladu hrazeného z dopravní peněženky případně z bezkontaktní platební karty, storno jízdního dokladu v povoleném čase, dobíjení elektronické dopravní peněženky, nástup/přestup s elektronickým jízdním dokladem, časové předplatné aj.);
- zasílání transakcí o odbavení cestujících v definovaném výstupním formátu do clearingového centra ke kontrole a dalšímu zpracování (ekonomickému, statistickému...);
- bezpečnost založená na SAM modulech;
- práce s blacklisty (seznamy zakázaných) karet/aplikací/SAM modulů;
- práce s whitelisty (seznamy všech dovolených karet/aplikací/SAM modulů), případně s greenlisty (seznamy všech transakcí určených k nahrání např. seznamy kuponů zakoupené na jednotlivé karty přes E-shop, které se nahrávají do validátorů, ve kterých dojde po vložení karty k zápisu kuponů);
- komunikace s certifikovanými periferiemi (tam, kde je odbavovací zařízení zároveň palubním počítačem) pomocí Ethernetu a IBIS (případně i protokolu 485);
- palubní PC založené na operačním systému, dostatečně rychlý procesor (důležité např. pro zapojení kamer), velká paměť, místo na disku, možnost zapnutí logování (evidence různých situací pro ladění systémů);
- vybavení GPS pro sledování polohy vozidla v reálném čase;
- automatické vyhlašování zastávek na základě GPS polohy vozidla;
- spolupráce s aplikací monitorování polohy vozidel na síti (např. MPVNET) včetně zasílání zpráv z/do vozu;
- vybavení zařízením na preferenci na SSZ (světelné signalizační zařízení);
- vybavení vozu musí splňovat standardy nového společného IDS Prahy a Středočeského kraje;
- podpora přenosů dat GSM a WiFi (vč. operativního přihrávání dat o JŘ v případě zálohy linky jiného dopravce = GSM je stěžejní);
- dálkové vyčítání a nahrávání vstupních dat do odbavovacího zařízení (včetně možnosti operativního nahrávání vybraných dat, např. jízdní řády);
- vstupní a výstupní formáty: práce se vstupními výstupními daty ve formátu XML (tarif, JŘ, formuláře, doplňkové hlášení aj.); výstupní formát: ZC; obousměrná komunikace s dispečinkem.

Předprodej jízdenek

Distribuce jednotných jízdenek a jejich předprodej po celém území nového společného IDS Prahy a Středočeského kraje musí být zajištěny tak, aby byly pro zákazníka – cestujícího co možná nejjednodušší a zároveň příliš finančně nezatěžovaly celý systém. Nákup jízdních dokladů bude možný v jedné nebo více těchto možností:

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

Koordinační dispečink

Zvláštním případem, který vyžaduje mimořádné technické prostředky, je tvorba koordinačního dispečinku. Jeho cílem je reagovat na různé dopravní situace – od zajištění návazností až po operativní řízení při mimořádných událostech. Koordinační dispečink aktuálně monitoruje provoz všech vozidel veřejné dopravy všech dopravců, a tak získané informace používá pro eliminaci mimořádných událostí a informování cestujících.

V rámci společného IDS Prahy a Středočeského kraje je třeba vybudovat koordinační dispečink za těchto technických podmínek:

- veškeré procesy na koordinačním dispečinku jsou automatizovány;
- monitoruje a ukládá provoz všech vozidel pomocí aplikace MPVNET, díky níž:
 - jsou polohy vozidel průběžně porovnávány s jízdním řádem a řidičům vozidel i výpravčím v železničních stanicích jsou následně zasílány textové zprávy povinnosti vyčkat na spoj;
 - je umožněno kontrolovat standardy kvality (dodržování jízdního řádu např. pro řešení případných pozdějších stížností);
 - jsou kontrolovány výkazy dopravce a srovnávány se skutečně ujetými km daného vozidla;
- rozhodovací pravomoc ve sporných případech bude mít sloužící dispečer koordinačního dispečinku s těmito rozhodovacími pravomocemi:
 - rozhoduje o délce čekání na zpožděný spoj, jež je za hranicí stanovené doby čekání;
 - řídí regionální autobusovou dopravu včetně zásahů do oběhů vozidel (po konzultaci s dispečerem dopravce);
 - po konzultaci s dopravcem rozhoduje o vypravení náhradní vlakové soupravy, zavedení náhradní autobusové dopravy včetně spolurozhodování o odřeknutí vlaku v souladu se smlouvami mezi dopravci a IDS;
 - spolurozhoduje o návaznostech provozu městské dopravy;
- veškerá komunikace probíhá elektronicky nebo hlasově s tím, že je monitorována a na určitou dobu ukládána.

7 MARKETING A STANDARDY KVALITY

Kapitola 7 vychází především ze schválených tzv. integračních dokumentů – kapitola 7.1 s popisem současného stavu z analýz uvedených v I. integračním dokumentu, kapitola 7.2. Příprava společného IDS Prahy a Středočeského kraje vychází z II. integračního dokumentu, který obsahuje návrh základních parametrů společného IDS.

7.1 Popis současného stavu

7.1.1 Marketing a standardy kvality v SID

Propagace systému SID neprobíhá centrálně. Odbor dopravy nemá v rozpočtu na tuto problematiku vyčleněny finanční prostředky. Jízdní řády a další informační materiály zajišťují dopravci zapojení do systému převážně ve svých informačních kancelářích.

V rámci SID jsou stanoveny standardy kvality dostupnosti veřejné dopravy, standardy jsou v příloze dokumentu. Tyto by měly být sladěny i s novým zákonem o veřejné dopravě a s vyhláškami na něj navazujícími. Jedná se o základní standard. S ohledem na finanční možnosti objednatelů, je možno standardy rozšiřovat a zpřísňovat.

7.1.1.1 Základní standardy SID

Standard dostupnosti veřejné osobní dopravy

Je zajištění dostupnosti veřejné osobní dopravy (zastávek, stanic) pěší dopravou zpravidla nepřesahující docházkovou vzdálenost 1,5 km, s přihlédnutím k místním podmínkám. Tímto kritériem je posuzována vzdálenost nejbližší zastávky veřejné dopravy od rozhodujících zdrojů a cílů cest, případně hustota (četnost) zastávek na jednotlivých trasách veřejné dopravy.

Standard četnosti spojů

Je zajištění dopravního spojení každé obce (místní části obce), ve které vznikne přepravní potřeba na základě veřejného zájmu minimálně šesti páry spojů v pracovní dny v roce a dvěma páry spojů v SO a NE v roce pouze při odůvodnitelné poptávce v časovém rozložení provozního dne podle přepravní potřeby a místních podmínek. Výjimkou je případ, kdy nevznikne přepravní potřeba a nebude veřejný zájem či poptávka. Veřejným zájmem nebo poptávkou se v oblasti veřejné osobní dopravy rozumí zájem na zajištění základních přepravních potřeb obyvatel obce, ve které vznikla nebo vznikne přepravní potřeba. Jedná se o základní kvalitu veřejné služby.

7.1.1.2 Ostatní standardy SID

Standard počtu přestupů

Posuzuje nezbytný počet přestupů nutných k dosažení cíle cesty. Tento standard zajišťuje maximální počet 3 přestupy během jedné cesty.

Standard návaznosti spojů

Doba čekání u návazných spojů nesmí překročit 20 minut podle jízdních řádů.

Standard zlepšení dostupnosti pro handicapované spoluobčany

Je zajištění dopravních prostředků, které jsou vybaveny zařízením k možnosti bezbariérového nástupu a výstupu těchto cestujících, nebo jsou přímo v bezbariérovém provedení. Zvýšení počtu informačních zařízení v dopravních prostředcích, v zastávkách

i stanicích pro nevidomé nebo neslyšící občany, podle místních podmínek, potřeby a finančních možností.

Standard vybavení dopravních prostředků

Je zajištění povinného vybavení dopravních prostředků používaných v nově zaváděném nebo již zavedeném IDS Středočeského kraje vyrobených a pořízených dopravcem od roku 2004:

- odbavovací systém BČK
- vnější inf. systém – označení čísla a trasy linky
- vnitřní inf. systém – informace o trase linky a zastávkách
- hlásiče – akustický hlásič zastávek
- nastupování do vozidla pouze předními dveřmi, neplatí pro drážní dopravu

Standard spolehlivosti a pravidelnosti veřejné osobní dopravy

Sledování a zajištění tohoto standardu znamená maximální plnění jízdních řádů veřejné autobusové dopravy a grafikonů vlakové osobní dopravy. Standardem bude dopravní úřad pružně reagovat na změny přepravních potřeb, a to změnou časového i trasového vedení linek, ale současně bude eliminovat provádění uvedených změn časového i trasového vedení linek, které nevyplynou z veřejného zájmu.

Standard ekologičnosti provozu

Cílem tohoto standardu v rámci ochrany životního prostředí je snižování hladiny emisí z exhalací a hluku, což úzce souvisí s technickým stavem dopravních prostředků i pojižděných komunikací. Zastávky (stanice) se mají zřizovat v místech, ve kterých bude provoz dopravních prostředků co nejméně poškozovat život obyvatel v jejich okolí zvýšeným hlukem (hlavně v nočních hodinách) a exhalacemi.

7.1.2 Marketing a standardy kvality v PID

Pro další rozvoj PID je podstatné dokončit proces sjednocování marketingu a informování cestujících, dále zviditelnění systému, široce pojatá osvěta obyvatel podporující veřejnou dopravu a posilující chápání systému jako **jednoho funkčního celku**. Mělo by dojít k posílení komunikace k cílovým skupinám v elektronických médiích se zaměřením na sociální sítě a on-line informace o aktuálním stavu dopravy. Klíčová je spolupráce s DPP na postupném sjednocení informací pro cestující v Praze. K prohloubení by mělo dojít také na poli informací o jízdních řádech včetně možnosti uživatelsky volitelných nastavení a v oblasti on-line informací o aktuálních příjezdech vozidel na jednotlivé zastávky.

V autobusové dopravě je postupně uplatňován **jednotný nátěr vozidel** v kombinaci červené, bílé a modré barvy. Tato barevná kombinace byla zvolena s ohledem na budoucí společnou integraci veřejné dopravy v Praze a Středočeského kraje, takže dominantní červená barva je společná pro oba kraje a doplňková bílá a modrá barva symbolizuje Prahu, resp. Středočeský kraj.

Hlavní body jsou:

- nová jednotná podoba informačních materiálů pro cestující (sjednocení dosud různých informačních materiálů vydávaných organizací ROPID a DPP, posílení jednotné komunikace vůči veřejnosti)
- vznik jednotné dopravní prezentace na Facebooku ve spolupráci s DPP a HMP
- úprava výstupu z aplikace „Zastávková tabula PID“ také pro chytré telefony, použití QR kódů na zastávkách s odkazem na on-line informace o příjezdech spojů

- spuštění aplikace „Osobní jízdní řád“ s možností uživatelsky volitelných výstupů z jízdních řádů
- další rozšiřování jednotného nátěru vozidel
- posílení cizojazyčných informací v elektronické podobě i v terénu
- rozvoj interaktivních komunikačních prvků (inteligentní zastávky, infostojany) ve významných stanicích a zastávkách
- posílení obecné propagace systému (vozidla, zastávky, další plochy měst, obcí a dopravců) – pravidelné interaktivní propagační akce s cílem ukázat veřejnou dopravu jako každodenní příjemnou a užitečnou součást života obyvatel i návštěvníků Prahy a Středočeského kraje
- propagační akce v regionu k příležitosti představení novinek v dopravě či významných výročí
- pravidelné anketní marketingové průzkumy zjišťující skutečné potřeby cestujících

Pro další období se budou konkrétní úkoly pro oblast marketingu a propagace odvíjet od postupně realizovaných dopravních opatření a navazujících činností v oblasti tarifu, odbavovacích systémů a nových komunikačních technologií. Zvláštní důraz bude kladen na zlepšení informování v mimopražských oblastech, při vzniku společného IDS Prahy a Středočeského kraje bude hrát marketing klíčovou roli. Neméně důležité bude sledovat aktuální vývojové trendy v oblasti komunikačních a informačních technologií pro aktivní a moderní komunikaci ke stávajícímu i potenciálnímu zákazníkovi.

Standardy kvality slouží pro definování jednotných pravidel pro dopravce zapojené v systému, jsou určitou zárukou jakosti služby vůči cestujícím a jsou motivací objednatelů i dopravců pro neustálé zlepšování poskytovaných služeb. Při definici jednotlivých standardů by měl být maximálně zohledněn pohled cestujících a jejich priority. Část kvalitativních aspektů závisí přímo na výši dostupných finančních prostředků, část závisí na míře dodržování nastavených pravidel např. obslužným personálem.

Základní dělení standardů

- *standardy dopravní obslužnosti* (ovlivňuje především objednatel)
 - dostupnost zastávek (místní, časová)
 - minimální rozsah obslužnosti (počty spojů, intervaly, pro různá období)
 - maximální obsazenost vozidel (pro různá období, druhy dopravy i oblasti)
- *provozní standardy* (ovlivňuje především dopravce)
 - vzhled a vybavení vozidel, zastávek, prodejních a informačních míst
 - kvalitativní standardy pro jednotlivé druhy dopravy, typy linek nebo zastávek (např. dodržování jízdního řádu, bezbariérovost, informovanost cestujících, čistota, přívětivost personálu nebo ekologičnost a technický stav vozidel)

7.1.2.1 Standardy dopravní obslužnosti PID

Tyto standardy stanovuje objednatel především na základě finančních možností a tyto standardy určují rozsah poskytovaných služeb v místě a čase. Zároveň stanovují minimální parametry pro četnost provozu a obsazenost vozidel. Jednotlivé standardy by měly být nastaveny zvlášť pro různé typy obsluhovaného území a pro různá období v průběhu dne a týdne.

Standardy obsaditelnosti PID

Kapacita linek je navrhována dle platných standardů pro obsazenost vozidel z roku 1996, jejichž aplikace je s ohledem na rostoucí diverzifikaci vozového parku omezena a již nevyhovuje potřebě zvyšovat i nadále atraktivitu veřejné dopravy.

Aktuální standardy obsaditelnosti PID		
Druhy dopravy	Typ vozidla	Standard obsaditelnosti
Metro	vůz (20 m)	124 osob
Tramvaj	vůz (16 m)	70 osob
Tramvaj	souprava (32 m)	140 osob
Autobus	standardní (12 m)	59 osob
Autobus	kloubový (18 m)	90 osob

Standardy docházkových vzdáleností PID

Standardy docházkových vzdáleností na zastávky pro území hl. m. Prahy jsou základním parametrem pro posuzování plošné obsluhy území. Standardy jsou aplikovány jako kritérium při dopravní obsluze území a nezohledňují intenzitu dopravní obsluhy ani její atraktivitu z pohledu rychlosti či intervalu.

Standardy 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

7.1.2.2 Provozní standardy PID

Pro zajištění jednotnosti bez ohledu na dopravce je vhodné stanovit:

- minimální výbavu a vzhled **vozidel**
 - dle jednotlivých druhů dopravy
 - dle typu linky (městská/příměstská)
 - dle způsobu provozu (pravidelný/záložní)
- minimální výbavu a vzhled **stanic a zastávek**
 - dle jednotlivých druhů dopravy
 - dle místního významu (přestupní terminál/městská/příměstská)
 - dle pravidelnosti (stálá/dočasná)
- minimální výbavu a vzhled prodejních a informačních míst
- minimální dovednosti **obslužného personálu**

Tyto minimální provozní standardy by měly být výchozím stavem pro výběrová řízení, ve kterých mohou být některé položky dále zpřísněny nebo volitelné pro možnost soutěže mezi uchazeči. Při zavádění těchto standardů je možné některé parametry zavádět postupně (např. pouze pro nově zařazená vozidla, pouze při obměně technického zařízení nebo postupný náběh podílu vozidel s výbavou odpovídající standardům).

Podle evropské normy **ČSN EN 13816** o jakosti přepravních služeb je dále vhodné stanovit jednotlivé provozní standardy, které se budou pravidelně měřit a vyhodnocovat včetně pravidelného ověřování vnímání kvality cestujícími.

Každý standard, jeho měření a vyhodnocování je popsáno těmito **nástroji**:

- *definice standardu* (který stav je vyhovující a za jakých podmínek)
- *úroveň náročnosti* (minimální podíl vyhovujících stavů z měřeného vzorku)
- *způsob měření* (přímo – např. automaticky nebo fiktivním zákazníkem)
- *kdo měří* (objednatel, dopravce, jiný subjekt)
- *rozsah měřeného vzorku* (celý statistický soubor nebo reprezentativní vzorek)
- *četnost vyhodnocení* (měsíčně, čtvrtletně, ročně)
- *nepříjemné situace* (hrubé porušení standardu, zpravidla provázáno se sankčním systémem)

7.1.3 Marketing a standardy kvality v PAD

V rámci PAD není propagace systematicky řešena, probíhá pouze formou informování dopravců o jízdních řádech na zastávkách a na internetových stránkách, případně ve vozidlech na lince. Kromě dnů otevřených dveří některých dopravců marketingové kampaně organizovány nejsou. Fungování veřejné dopravy v rámci PAD je nastavené dle objednávky a smluv se Středočeským krajem a obcemi, systematicky zde standardy řešeny nejsou.

7.1.4 Marketing a standardy kvality v MHD ve středočeských městech

Cestující jsou informováni o jízdních řádech na zastávkách, ve vozidlech a internetových stránkách dopravců, kromě dnů otevřených dveří některých dopravců marketingové kampaně organizovány nejsou. Fungování veřejné dopravy ve středočeských městech je nastavené dle objednávky a požadavků měst, systematicky zde standardy řešeny nejsou.

7.2 Příprava společného IDS

Jednotnost systému je do značné míry dána jeho **působením na uživatele**. Vnímání systému cestujícím je tím silnější, čím jednotněji systém nejen vypadá, ale i skutečně funguje. Proto je jednotný marketing, propagace, informování cestujících i nastavení minimálních standardů kvality **nezbytné pro úspěšnost a atraktivitu** celého systému. Společný jízdní doklad je sice základním předpokladem integrovaného dopravního systému, ale pokud není sjednocen alespoň základními nástroji **vzhled vozidel, zastávek, informací nebo kontaktních míst**, cestující nevnímá systém jako jeden celek. Dnešnímu uživateli veřejné dopravy již zdaleka nestačí pouze kvantitativní nabídka služby, (tedy to, že vůbec něco jede), ale stále více hledí také na **kvalitu** (dodržování jízdního řádu, bezbariérovost, čistotu a celkovou přívětivost a použitelnost systému). Je-li našim bezprostředním konkurentem individuální doprava, je potřeba se komfortu automobilové dopravy co nejvíce přiblížit, samozřejmě v podmínkách aktuálních rozpočtových možností.

Nastavení **jednotných standardů kvality** pomůže definovat minimální úroveň poskytovaných služeb bez ohledu na dopravce a stává se jakousi smlouvou se zákazníkem, ve které je garantován rozsah i kvalita služby, za kterou cestující platí, byť nikoli v plné výši všech potřebných nákladů. Pro správné nastavení požadovaných parametrů a trvale udržitelnou, v lepším případě rostoucí, úroveň kvality, je nezbytné pravidelně zjišťovat skutečný pohled cestujících a také měřit a vyhodnocovat reálné provedení dopravních služeb jednotlivými dopravci. Pro eliminaci nepřijatelných závad a pochybení dopravců je pak nutné nastavit **spravedlivý a důsledný kontrolní systém**, doprovázený příslušnými sankcemi, v lepším případě i možností bonusů za vysokou úroveň kvality.

7.2.1 Logo systému, jednotný grafický manuál

Základním jednotícím prvkem systému je jeho **název a logo**. S tím se váže také existence **jednotného vizuálního stylu**, který je definován pro všechny viditelné prvky systému. Název systému, logo a jednotný vizuální styl musí být přítomen:

- ve vozidlech (vně i uvnitř);
- ve stanicích a zastávkách;
- na kontaktních (prodejních a informačních) místech;
- ve všech informačních a propagačních materiálech týkajících se systému včetně elektronických médií a aplikací.

Garance jednotnosti je nejspolehlivější při tvorbě a přípravě jednotlivých marketingových činností jedním subjektem, tedy organizátorem. **Logo** je zároveň tvář systému, a proto je důležité rozhodnout o nejen o názvu, ale také o podobě systému v očích veřejnosti. Základní možnosti jsou čtyři:

- použít stávající název a logo Pražské integrované dopravy včetně jednotného vizuálního stylu (nejlevnější varianta, většina obyvatel Prahy a Středočeského kraje je na stávající systém PID zvyklá, logo PID vznikalo již s předpokladem reprezentování také Středočeského kraje, nutno přeznačit pouze část vozů a zastávek);
- použít stávající název a logo Středočeské integrované dopravy včetně jednotného vizuálního stylu;
- mírně upravit stávající název Pražské integrované dopravy např. výměnou jednoho ze základních slov a použít současný jednotný vizuální styl PID (nákladově přijatelná kompromisní varianta, vhodné pro vizuální zrovnoprávnění obou krajů, nutno však přeznačit vše);
- vyhlásit soutěž na zcela nový název, logo a jednotný vizuální styl systému (nejdražší varianta).



7.2.2 Informační materiály tištěné i elektronické

Atraktivita celého systému veřejné dopravy závisí do značné míry na **spolehlivých informacích pro cestující**. Nejen v hustě propojených sítích aglomerace, ale i ve venkovských oblastech, kde hlavní roli hraje spíše doprava dětí do školy, je pro

nepravidelného cestujícího obtížné najít konkrétní informace o spojení a o tarifu. Avšak i když zákazník před jízdou získal potřebné informace, zůstává pro všechny uživatele veřejné dopravy – pravidelné i nepravidelné – problém zorientovat se při výlukách a mimořádnostech provozu. Kromě vyhledání spojení a tarifu jsou pro cestující důležité další informace, které mu mohou poskytnout informační střediska nebo prodejní místa. Stále významnější roli budou hrát aktuální informace v elektronických médiích.

Nový společný IDS Prahy a Středočeského kraje má za cíl nabídnout cestujícím jeden integrovaný tarif, který umožní cestujícím na jednu jízdenku libovolně přestupovat mezi jednotlivými linkami, druhy dopravy nebo dopravci (v duchu zásad „1 jízdenka, 1 tarif, 1 jízdní řád, 1 síť“). Proto bude cílem tohoto společného IDS v oblasti informačních systémů ve vozidlech a na zastávkách postupně vybudovat **jednotný funkční informační systém**, který bude budován na základě těchto zásad:

- zajištění **vzájemné kompatibility** různých zařízení různých dopravců tak, aby mohla spolu navzájem komunikovat – informace pro cestující musí mít jednotný charakter;
- zajištění informací v reálném čase a informací o mimořádnostech včetně zastávkových sloupků;
- **zajištění funkcí různých zařízení** (např. preference na světelných signalizačních zařízeních) **napříč více druhy** dopravy, dopravci nebo dodavateli;
- dostupnost informací **on-line na internetu** a propojení zákaznický vhodnou **aplikací** s cestujícím (důraz na **smartphony**);
- 24/7 (nonstop) kontakt s veřejností (infolinka, web, sociální síť).

Nový společný IDS Prahy a Středočeského kraje bude proto využívat zejména tato informační a komunikační média:

Elektronická média:

- sledování polohy vozidel, informace v reálném čase na zastávkách a na internetu pomocí systému MPV-NET (*Monitorování polohy vozidel*) – aktuální zjišťování polohy všech vozidel IDS; aplikace monitoruje jízdu vozidla, a umožňuje tak kontrolovat standardy kvality (dodržování jízdního řádu a řešit případné stížnosti), vykazovat kontrolu dopravců dle skutečně ujetých tras spojů vozidla;
- elektronické informace pro cestující ve vozidlech;
 - vně (zobrazovací informační displeje přední, boční, zadní; akustické zařízení pro nevidomé);
 - uvnitř (zobrazovací informační displej, akustické hlášení zastávek);
- elektronické informace pro cestující na významnějších zastávkách;
- webové stránky, sociální sítě, speciální aplikace pro web i mobilní zařízení (vyhledávače spojení, mapy, informace o mimořádnostech atd.).



Tištěná média:

- informace na zastávkách (jízdní řády, informace o tarifu, schémata sítě, informace o dočasných i trvalých změnách);
- informace ve vozidlech (informace o tarifu a přepravních podmínkách, informace o významnějších dočasných i trvalých změnách);
- informace pro další distribuci především na kontaktních místech (schémata sítě, jízdní řády, tarifní materiály, informace o trvalých i dočasných změnách, tematické brožury pro speciální sílové skupinky (děti, senioři, vozíčkáři, cyklisté, víkendoví cestující), zákaznický časopis apod.);
- marketingová opatření a propagační kampaně při změnách a novinkách obecně.

V organizaci ROPID je pro oblast marketingu vyhrazeno 11 pracovních míst, z čehož přímou tvorbou propagace a informačních materiálů a médií se zabývají 3 zaměstnanci. Ostatní pracovníci se podílejí na vyřizování podnětů a stížností, jsou zaměstnanci infocentra PID na Hlavním nádraží nebo zastávkové služby, která zajišťuje vývěs jízdních řádů pro dopravce PID mimo DP hl. m. Prahy na území Prahy.

V Dopravním podniku hl. m. Prahy je v oblasti marketingu a komunikace v současné době zaměstnáno 14 pracovníků, další zaměstnanci pracují v infocentrech (cca 35 míst) a zastávkové službě (cca 18 míst), dalších cca 5 míst je vyhrazeno pro přípravu a organizaci informování při operativních a výlukových akcích.

Základní komunikační kanály:

- jednotné webové stránky pro celý systém včetně varianty pro mobilní telefony;
- telefonická infolinka (nejlépe i v málo exponovaných časech);
- sociální sítě (Facebook, Twitter);
- kontaktní místa (infocentra) – vhodné propojit s distribučními místy pro prodej jízdních dokladů (např. České dráhy, infocentra měst, infocentra dopravců atp.).

Pro jednotlivé informační systémy a kanály bude nutno stanovit kompetence pro správu, údržbu a aktualizaci (např. tisk a distribuce jízdních řádů a dalších provozních informací na zastávkách a ve vozidlech, tvorbu a aktualizaci informačních materiálů, provozování kontaktních míst apod.).

Příprava integrace nových oblastí

Integraci nových oblastí je třeba doprovázet **důkladnou informační a propagační kampaní**, která zdůrazní přednosti integrace pro cestující a v postupných krocích bude vysvětlovat jednotlivé aspekty používání tohoto systému. Kampaň musí využít různé prostředky pro zásah co nejširšího spektra veřejnosti. Bez kvalitní propagační kampaně hrozí nepochopení ze strany cestujících a jejich nepřipravenost na změny.



7.2.3 Anketní průzkumy

Anketní průzkumy jsou cenným zdrojem informací o vnímání systému jeho uživateli. Proto je nezbytné v pravidelných intervalech (max. dvouletý cyklus) zjišťovat:

- spokojenost cestujících s kvalitou přepravy;
- názory cestujících na fungování jednotlivých součástí systému;
- dopravní chování (přestupovost, volbu mezi veřejnou a individuální dopravou, četnost cest za určité období);
- tarifní chování (využívání a preference jednotlivých jízdních dokladů, způsob jejich nákupu).



Výhodou těchto průzkumů je jejich relativně malá finanční náročnost (stačí reprezentativní vzorek, možnost získání respondentů přímo v terénu, telefonicky nebo elektronickou poštou). Zjišťování názorů, chování a preferencí cestujících je vhodné doplnit jednoduchými a finančně nenáročnými anketními průzkumy na webových stránkách nebo sociálních sítích.

7.2.4 Standardy dopravní obslužnosti

Standardy dopravní obslužnosti definují rozsah poskytovaných služeb, četnost dopravních spojení v průběhu dne a týdne a také maximální přípustnou obsazenost vozidel. Navržené minimální hodnoty by měly být vodítkem pro plánování sítě, nikoli však dogmatem. Vždy bude u těchto standardů záležet na lokálních podmínkách i na rozpočtových možnostech objednatelů. Jednotlivé standardy mohou být rozděleny podle druhu dopravního prostředku nebo podle velikosti sídel či druhu zástavby.



Dostupnost zastávek

Tento standard definuje maximální docházkovou vzdálenost od zdroje cesty k zastávce nebo od zastávky k cíli cesty, a to ve dvou stupních – základní a prodloužené pro odůvodněné případy. Uvedené max. délky vzdálenosti musí být plněny pro 80% obyvatel posuzované lokality nebo obce. V odůvodněných případech (a např. i s ohledem na provozní anebo ekonomické možnosti), mohou být docházkové vzdálenosti i delší.

Typ území	Max. docházková vzdálenost	
	základní	v odůvodněných případech
souvislá vysokopodlažní zástavba (5 podlaží a více)	400 m	600 m
souvislá nízkopodlažní zástavba (4 podlaží a méně)	800 m	1 000 m
nesouvislá zástavba	1 500 m	2 000 m

Zastávky je možné budovat i pro kratší docházkové vzdálenosti nebo pro nezastavěná území, vždy však s ohledem na provozní vícenáklady spojené s častějším zastavováním vozidel, s údržbou zastávek i se sníženou cestovní rychlostí.

Minimální rozsah obslužnosti

Tento standard by měl být definován s ohledem na skutečné přepravní potřeby dané oblasti. Jakékoli konkrétní hodnoty počtu spojů v jednotlivých obdobích dne a týdne budou vždy závislé na reálných rozpočtových možnostech objednatelů a na přepravní poptávce. Pro každou samostatnou obec je dán **minimální počet 6 párů spojů v pracovní dny a 2 páry spojů v nepracovní dny** pouze při odůvodnitelné poptávce v časovém rozložení provozního dne podle přepravní potřeby a místních podmínek.

Maximální obsazenost vozidel

Standardy obsaditelnosti		
Druh dopravy	Typ vozidla	Standard obsaditelnosti
metro	vůz (20 m)	110 osob
metro	souprava (100 m)	550 osob
vlak	elektrická jednotka dvoupodlažní třívozová (471)	341 osob
vlak	elektrická jednotka jednopodlažní čtyřvozová (451/452)	330 osob
vlak	motorová jednotka dvouvozová (814)	95 osob
vlak	motorová jednotka třívozová (841.2)	149 osob
vlak	motorový vůz dvounápravový (810)	61 osob
tramvaj	vůz (16 m)	60 osob
tramvaj	souprava (32 m)	120 osob
autobus	midibus (8 m)	30 osob
autobus	standardní (12 m)	50 osob
autobus	kloubový (18 m)	80 osob

7.2.5 Provozní standardy

Provozní standardy určují jednotnou minimální úroveň poskytovaných služeb, které ovlivňují především **dopravci** (v případě infrastruktury především **vlastníci infrastruktury**) a dělí se na standardy pro vozidla, zastávky, kontaktní místa a obslužný personál. Další dělení je

podle druhu dopravního prostředku, typu linek, na které jsou vozidla nasazována (městske, příměstské, regionální nebo speciální, např. páteční) a podle významu jednotlivých stanic a zastávek včetně přestupních uzlů. Navržené minimální standardy respektují platnou legislativu České republiky a mohou být zvyšovány při zadávání jednotlivých výběrových řízení, naopak vzhledem ke stávajícímu stavu zejména v nezaintegrovaných oblastech Středočeského kraje je navrženo **přechodné období pro neplnění** vybraných standardů, které bezprostředně nesouvisejí se základními podmínkami fungování systému (toto přechodné období platí do doby zařazení nových vozidel nebo obnovy infrastruktury, nejpozději však do začátku platnosti nových smluv mezi objednatelům a dopravcem).

7.2.5.1 Metro, tramvaje a přívozy

Zde je navrženo pokračovat v již zavedených standardech PID bez výraznějších úprav (týká se pouze území Prahy). V případě nově zaintegrovaných přívozů na území Středočeského kraje se bude vzhledem ke specifičnosti tohoto druhu dopravy maximálně přihlížet k výchozímu stavu konkrétních přívozů.

7.2.5.2 Železnice

Pro potřeby standardů je železniční doprava rozdělena na jednotlivé linky. Městské linky mají převážnou většinu trasy na území města, ostatní linky jsou regionální (včetně rychlíků – zde však bude nutné standardy koordinovat s celostátním objednatelēm). Rozdíl je především v požadované bezbariérovosti a maximální obsaditelnosti. Stanice a zastávky jsou rozděleny podle intenzity využití na přestupní stanice, stanice lokálního významu a ostatní nácestné zastávky. Rozdíl je především v požadované bezbariérovosti, vybavenosti a informačních systémech. Níže jsou uvedeny pouze základní parametry, které budou rozpracovány do podrobného dokumentu Standardy kvality. Vzhledem k dělení kompetencí na dopravce a vlastníka infrastruktury je nutné nastavit smluvní vztah v oblasti standardů také s vlastníkem infrastruktury.



Minimální výbava a vzhled vozidel

- bezbariérovost (80 % pro městské linky, 20 % pro regionální linky);
- plošina pro dětský kočárek nebo jízdní kolo (u bezbariérově přístupných vozidel pro invalidní vozík);
- funkční odbavovací zařízení (včetně případu tratí se samoobslužným odbavováním);
- základní informace o systému včetně tarifních informací a schématu sítě;
- akustické hlášení informací o trase vlaku;
- elektronické zobrazovací panely vně i uvnitř vozidla (přechodně povolena papírová podoba informací o lince a cílové stanici);
- základní čistota, zajištění světelné a tepelné pohody, odvětrávání, funkčnost dveří a oken, toalety včetně jejich vybavy a funkčnosti;
- stáří vozidel (70 % vozidel na lince není starších než 30 let, maximální stáří vozidel 50 let) (vozidlo po kompletní rekonstrukci je považováno za nové);
- logo systému.

Minimální výbava a vzhled stanic a zastávek

- bezbariérovost (80 % pro přestupní stanice, 40 % pro stanice lokálního významu a 10 % pro ostatní nácestné zastávky) a funkčnost bezbariérových zařízení;
- odbavovací zařízení (dle zvolené varianty) včetně funkčnosti;
- kontaktní místo (pouze v přestupních stanicích a stanicích lokálního významu);
- základní informace o systému včetně tarifních informací, schématu sítě a jízdních řádů;
- akustické hlášení informací o vlacích (pouze v přestupních stanicích a stanicích lokálního významu);
- elektronické zobrazovací informační panely (pouze v přestupních stanicích a stanicích lokálního významu), v případě přestupních uzlů společné s BUS;
- základní čistota, schůdnost nástupišť a přístupových cest včetně zimního období;
- toalety včetně jejich výbavy, funkčnosti a čistoty (pouze v přestupních stanicích a stanicích lokálního významu);
- logo systému.

Minimální výbava a vzhled kontaktních (prodejních a informačních) míst

- prodej jízdních dokladů dle zvoleného odbavovacího systému;
- poskytování definovaného sortimentu jízdních dokladů a informačních materiálů;
- přívětivost a komunikativnost personálu včetně znalostí o tarifu systému a ústrojové kázně;
- logo systému.

Minimální dovednosti obslužného personálu vozidel (včetně dispečinku dopravce)

- dodržení plánu výkonů (náhrada výpadků);
- dodržení plánované kapacity vozidla a garantovaných bezbariérových spojů;
- dodržení minimální přesnosti provozu (odjezdy v toleranci 0 až +5 minut);
- dodržení plánovaných přestupních vazeb;
- prodej a kontrola jízdních dokladů ve vlacích (dle zvoleného odbavovacího systému) včetně znalostí o tarifu systému;
- přívětivost a komunikativnost personálu, který je ve styku s veřejností včetně ústrojové kázně.

7.2.5.3 Autobusy

Pro potřeby standardů jsou **autobusové linky** rozděleny do následujících skupin:

- **městské** (s trasou pouze nebo převážně na území města s vlastním systémem MHD);
- **příměstské** (s trasou vedenou také na území města s vlastním systémem MHD, která zároveň slouží pro místní obsluhu města s vlastním systémem MHD);
- **regionální** (s trasou vedenou mimo území města s vlastním systémem MHD nebo s trasou zasahující na území takového města ale nesloužící pro jeho místní obsluhu)

Rozdíl je především v požadované bezbariérovosti, odbavovacím systému a maximální obsaditelnosti (pohodlí pro cestující, resp. podílu sedících cestujících). Za města s vlastním systémem MHD jsou považována především Praha a dále větší středočeská města s rozsáhlejším systémem městské dopravy (např. Beroun, Kladno, Kolín, Mladá Boleslav, Příbram atd.).

Stanice a zastávky jsou rozděleny podle intenzity následovně:

- významný uzel
- významná přestupní zastávka
- malá přestupní nebo významná nácestná zastávka
- ostatní nácestné zastávky

Rozdíl je především v požadované bezbariérovosti, vybavenosti a informačních systémech. Dále je možné nastavit zvláštní standardy pro speciální případy, např. **páteřní linky**, pro které je možné definovat přísnější standardy např. z pohledu bezbariérovosti, informačních systémů nebo vybavenosti zastávek. Níže jsou uvedeny pouze základní parametry, které budou rozpracovány do podrobného dokumentu Standardy kvality. Vzhledem k dělení kompetencí na dopravce a vlastníka infrastruktury (týká se především zastávek) je nutné v rámci smluvního vztahu s vlastníky infrastruktury (města, obce, resp. správci komunikací) ošetřit také povinnosti týkající se oblasti standardů.

Minimální výbava a vzhled vozidel

- bezbariérovost (40 % pro městské linky, 20 % pro příměstské linky a 10 % pro regionální linky);
- šířka dveří (na městských a příměstských linkách minimálně jedny dveře šířky min. 1200 mm);
- plošina pro dětský kočárek (u bezbariérově přístupných vozidel pro invalidní vozík);
- odbavovací zařízení (dle zvolené varianty) včetně funkčnosti – může se lišit na městských, příměstských a regionálních linkách – záleží na způsobu odbavování a usměrnění nástupu;
- základní informace o systému včetně tarifních informací a informací o přepravních podmínkách;
- akustické hlášení informací o trase linky včetně výbavy pro nevidomé;
- elektronické zobrazovací prvky vně i uvnitř vozidla (přechodně povolena papírová podoba informací o lince a její trase) umožňující také zobrazení informací o čase a tarifním pásmu/zóně;
- základní čistota, zajištění světelné a tepelné pohody, odvětrávání, funkčnost dveří a oken;
- rozmístění, počet a typ sedaček v závislosti na typu linky (měkkí sedačky a jejich minimální počet u příměstských a regionálních linek včetně zákazu podélného umístění sedaček na těchto linkách);
- dostatečný počet tlačítek „znamení k řidiči“ včetně zpětné signalizace cestujícímu;
- stáří vozidel (60 % výkonů na lince vozidly ne staršími než 12 let, maximální průměrné stáří vozového parku 9 let, maximální stáří vozidel 20 let, přípustné výjimky pro vozidla speciálního účelu);
- on-line sledování polohy pomocí GPS;
- logo systému, jedinečné evidenční číslo, pořadová čísla linky;
- jednotný nátěr dle barev systému (postupně s nově pořízenými vozidly).

Minimální výbava a vzhled zastávek

	Významný uzel (A)	Významná přestupní zastávka (B)	Malá přestupní nebo významná nácestná zastávka (C)	Ostatní nácestné zastávky (D, E)
Bezbariérovost	90 %	50 %	20 %	10 %
Kontaktní místo (infocentrum)	ano	ne	ne	ne
Navigační systém, mapa uzlu	ano	ano	ne	ne
Jízdenkový automat/prodejní místo	ano	ano	ano	ne
Elektronické zobrazovací panely (on-line odjezdy)	ano	ano	ano	ne
Přístřešek s lavičkou	ano	ano	ano	ne
Mapa sítě nebo oblasti	ano	ano	ano	ne
Označník jednotné barvy se základními informacemi (název zastávky, linky, tarifní pásmo/zóna) jízdními řády, základní informací o tarifu a QR kódem (on-line odjezdy)	ano	ano	ano	ano

Jednotlivé zastávky a uzly budou kategorizovány podle výše uvedené metodiky.

Minimální výbava a vzhled kontaktních (prodejních a informačních) míst

- prodej jízdních dokladů dle zvoleného odbavovacího systému;
- poskytování definovaného sortimentu jízdních dokladů a informačních materiálů;
- přívětivost a komunikativnost personálu včetně znalostí o tarifu systému a ústrojové kázně;
- logo systému.

Minimální dovednosti obslužného personálu vozidel (včetně dispečinku dopravce)

- dodržení plánu výkonů (náhrada výpadků);
- dodržení plánované kapacity vozidla a garantovaných bezbariérových spojů;
- dodržení minimální přesnosti provozu (odjezdy v toleranci 0 až +179 sekund);
- obslužení zastávek v případě poptávky (vychází se z předpokladu, že všechny zastávky již budou mít charakter „na znamení“ bez nutnosti mávání na příježdějící autobus, tedy povinnost řidiče zastavit v zastávce, pokud se na ní viditelně nachází osoba nebo pokud došlo k požadavku na výstup uvnitř vozidla);
- dodržení plánovaných přestupních vazeb;
- prodej a kontrola jízdních dokladů ve vozidlech (dle zvoleného odbavovacího systému) včetně znalostí o tarifu systému;
- přívětivost a komunikativnost personálu, který je ve styku s veřejností včetně ústrojové kázně.

Pro jednotlivé druhy dopravy budou zpracovány podrobné dokumenty Standardy kvality vycházející z již platných dokumentů pro PID. Tyto standardy dle evropské normy ČSN 13 816, pro které budou nastaveny konkrétní úrovně náročnosti, budou pravidelně **čtvrtletně měřeny, vyhodnocovány a zveřejňovány**.

Zároveň je nezbytné nastavit **systém kontroly** činnosti jednotlivých dopravců, opět na základě zkušeností s kontrolní činností stávajícího systému PID. S každým dopravcem je potřebné dohodnout systém **smluvních sankcí** při výskytu nepřijatelných situací a je vhodné nastavit také **pozitivně motivační systém**, kdy mohou být dopravci finančně ohodnoceni při dlouhodobě vysoké kvalitě poskytovaných služeb.

8 ORGANIZAČNÍ USPOŘÁDÁNÍ

Kapitola 8 vychází především ze schválených tzv. integračních dokumentů – kapitola 8.1 s popisem současného stavu z analýz uvedených v I. integračním dokumentu, kapitola 8.2. Příprava společného IDS Prahy a Středočeského kraje vychází z II. integračního dokumentu, který obsahuje návrh základních parametrů společného IDS.

8.1 Popis současného stavu

8.1.1 Organizační uspořádání SID

SID byla založena v roce 2005 (dne 27. 6. 2005 schválilo Zastupitelstvo Středočeského kraje Návrh Integrovaného dopravního systému Středočeského kraje). V současné době působí linky SID ve všech okresech kromě okresu Mladá Boleslav, Mělník a části okresu Kladno v oblasti Slánska. V pražské příměstské oblasti se linky prolínají s Pražskou integrovanou dopravou (PID). Organizaci Středočeské integrované dopravy zajišťuje Odbor dopravy Krajského úřadu Středočeského kraje (OD KÚSK).

SID nemá žádnou vlastní organizační institucionální strukturu. Integrace je zde primárně zaměřena především na cestující, a to jak v tarifní oblasti, tak v kvalitě dopravní nabídky. Organizace je od počátku zajištěna stejným způsobem, jako v případě běžné pravidelné autobusové dopravy podle zákona o veřejné dopravě. Objednávka veřejné dopravy v rámci ZDO je zajištěna z úrovně krajů, objednávka ODO je zajištěna z úrovně obcí. Na území s provozem SID je dohoda obcí, Středočeského kraje a dopravců na respektování tarifní a odbavovacích podmínek SID. Rozsah spojů, kvalita sítě, návaznost mezi spoji i jednotlivými dopravními systémy je řešena samostatně pro každý okres Středočeského kraje v rámci odboru dopravy krajského úřadu. Nadstavba v podobě udržování a rozvíjení tarifního systému, odbavovacího systému a dopravního plánování je řešena pro celý kraj na úrovni odboru dopravy. Clearing tržeb je řešen smlouvami mezi jednotlivými dopravci a clearingovým centrem provozovaným společností ČSAD SVT Praha s.r.o.

8.1.2 Organizační uspořádání PID

Pražská integrovaná doprava (PID) je integrovaný dopravní systém na území Prahy a přilehlém území Středočeského kraje. PID zahrnuje železnici, metro, tramvaje, autobusy, lanovou dráhu a přívozy, které provozuje celkem 17 dopravců. Je obsluhováno přes 3 500 km² s více jak 1,9 milionu obyvateli, z toho v regionu již více než 600 000. Ze Středočeského kraje tak je obsluhováno přes 28 % rozlohy území, kde žije více než 48 % jeho obyvatel. Pražská integrovaná doprava je budována s cílem nabídnout cestujícím kvalitní dopravní obsluhu zainegrovaného území, která bude nabízet konkurenceschopnou alternativu vůči individuální dopravě. Jednotný přestupní tarif PID umožňuje uskutečnit celou cestu na jeden jízdní doklad, a to bez ohledu na počet přestupů, zvolený dopravní prostředek a dopravce.

Koordinátorem Pražské integrované dopravy je organizace ROPID (Regionální organizátor Pražské integrované dopravy), jejímž zřizovatelem je od jejího založení v roce 1993 hlavní město Praha. Na provozu ROPIDu se však podílejí také Středočeský kraj a dalších 354 měst a obcí v okolí Prahy, a to prostřednictvím poplatku v rámci objednaných výkonů dopravců PID.

Základní kompetence organizace ROPID jsou:

- příprava dalšího rozvoje integrovaného dopravního systému a jeho vytváření;

- zpracování zásad organizace hromadné dopravy osob, stanovení potřebného objemu dopravních výkonů k zajištění dopravní obslužnosti území a jejich projednání s obcemi, hl. m. Prahou, Středočeským krajem a dopravci;
- návrh dopravních opatření, intervalů linek, jízdních řádů, prokladů a návazností;
- spolupráce na realizaci preferenčních opatření;
- objednávka vlaků na území Prahy;
- návrh ekonomického zajištění provozu PID při efektivním využití dostupných finančních prostředků;
- návrh tarifu a jízdného PID;
- vypracování regionálního plánu dopravy;
- uzavírání smluv k zajištění provozu PID s dotčenými obcemi, hl. m. Prahou, Středočeským krajem a dopravci v zastoupení hl. m. Prahy a kontrola jejich plnění;
- organizace finančních toků tržeb a dotací v PID;
- výběr dopravců nově zřizovaných linek formou veřejných obchodních soutěží;
- zajištění jednotného informačního systému PID.



8.1.3 Organizační uspořádání PAD

Pravidelná autobusová doprava (PAD) je řešena v samostatné kompetenci dopravců, kteří ji řeší na základě smluvních vztahů s objednateli (kraj, obce).

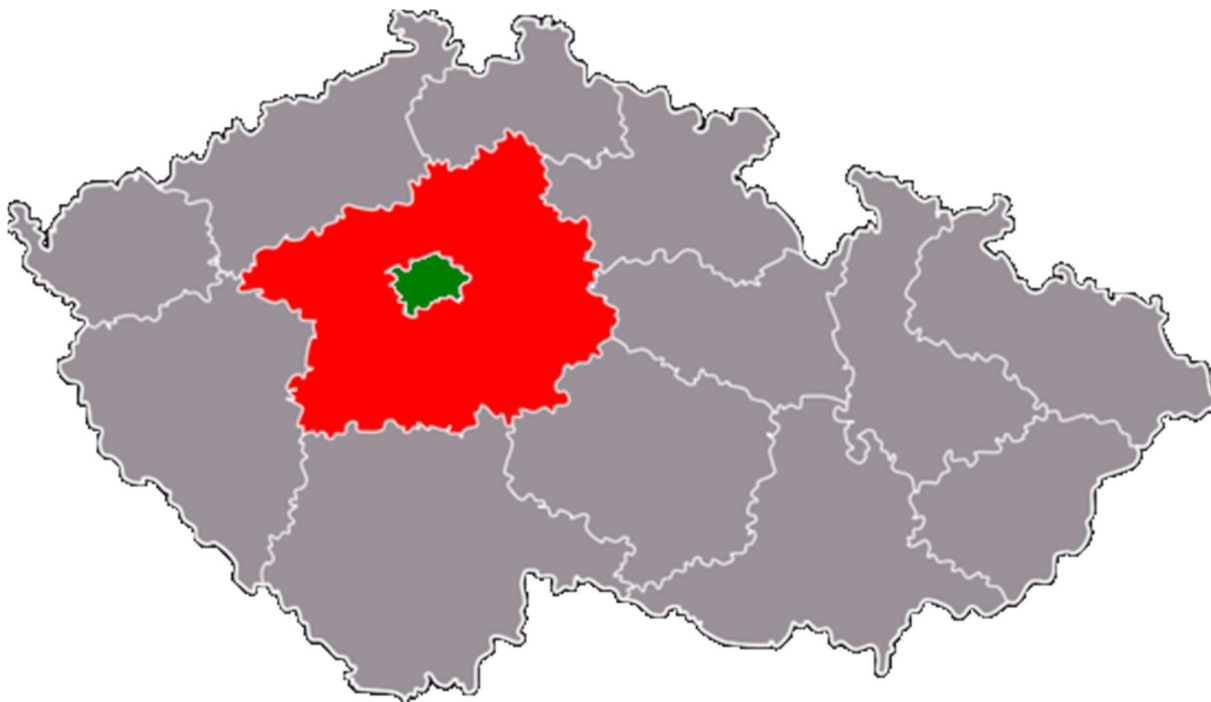
8.1.4 Organizační uspořádání MHD ve středočeských městech

Jednotlivé MHD jsou řízena odborem dopravy daného města a ve spolupráci s dopravcem zajišťují kompletní organizační zajištění dopravy.

8.2 Příprava společného IDS

Nový společný IDS Prahy a Středočeského kraje zahrnuje železnici, metro, tramvaje, autobusy, lanovou dráhu a přívozy. Pokrývá celé území hl. m. Prahy a Středočeského kraje, kde bude obsluhováno:

- 2 574 378 obyvatel – tzn. 24% obyvatel celé ČR (stav k 1. 1. 2015)
- 1 145 obcí
- území o rozloze 11 511 km²



V současné době procházejí lokální i regionální dopravní trhy zásadními změnami. Ty jsou způsobeny nejen novými zákonnými podmínkami. Tlak na změnu vzniká také z ekonomických důvodů, protože stav veřejných financí je velmi napjatý. Města, obce i kraje mají proto velký zájem, aby se zvýšila efektivita poskytovaných financí na veřejnou dopravu. Je však třeba zvyšovat mobilitu obyvatelstva, a prosazovat tak veřejný zájem při zachování **sociální únosnosti cen jízdného**. Legislativní tlak na **oddělení úrovně objednavatelů** (definování a financování dopravní obslužnosti) a **dopravců** (výkon veřejných služeb v přepravě osob) je proto logický – **zamezuje diskriminaci a zajišťuje větší finanční transparentnost** ve veřejné dopravě. Proto s ohledem na tento vývoj definovaný právem Evropské unie a harmonizovanými právními předpisy ČR a na velký počet obyvatel a obcí obsluhovaných různými druhy veřejné dopravy je třeba nový společný IDS řídit **jednotně, efektivně a kvalitně** za pomoci společného samostatného **organizátora veřejné dopravy**. Ten bude vykonávat organizační činnosti pro zajištění integrace veřejné dopravy.

V rámci spolupráce objednavatelů jsou podstatné kompetence pro integraci více dopravců v jednom IDS přenášeny na právně samostatného **organizátora**, který pracuje s vlastním personálem a majetkem. Jeho největší předností je, že dokáže řešit veřejnou dopravu **komplexně, systém jako celek funguje lépe** než součet jeho součástí, neboť vzniká **synergický efekt**. Mezi hlavní činnosti organizátora patří vytvoření a rozvoj společného tarifu, smluvní zajištění celého systému, vedení linek a koordinace jízdních řádů silniční i kolejové dopravy (případně koordinace s dalšími druhy dopravy) v integrované oblasti. Je tím přednostně sledován cíl, aby díky této sladěné dopravní nabídce **vzrostla atraktivita** veškeré regionální veřejné dopravy především ve srovnání s individuální automobilovou dopravou.

8.2.1 Umístění organizačních činností

Praha a Středočeský kraj zřídí **společného organizátora IDS Prahy a Středočeského kraje** za účelem vykonávání koordinace veškeré dopravní obslužnosti stejně jako přípravy, realizace a provozování společného IDS na celém území Prahy a Středočeského kraje.

8.2.2 Kompetence organizátora

Cílem vzniku organizátora společného IDS Prahy a Středočeského kraje je **získat pro objednavatele vyšší vliv a kontrolu veřejné dopravy**. Organizátor totiž přebírá řídicí roli odborné dopravní organizace a odborně zastupuje objednavatele. Z oddělení politické zodpovědnosti a zájmů dopravců plyne kromě změněné struktury funkcí **jednoznačné oddělení nákladů a potřebná transparentnost finančních prostředků** pro zajištění co možná **nejefektivnější a nejatraktivnější veřejné přepravy cestujících**. S tím spojené přesměrování nákladů na systémové činnosti od dopravců na organizátora znamená zároveň pro dopravce snížení provozních nákladů.

Základní úkoly organizátora společného IDS Prahy a Středočeského kraje budou:

- zpracování plánů dopravní obslužnosti území a její organizační zajištění, stanovení potřebného objemu dopravních výkonů k zajištění dopravní obslužnosti území a jejich projednání s obcemi, hl. m. Prahou, Středočeským krajem a dopravci;
- společné objednávání dopravních služeb na území IDS za své zakladatele včetně regionální železniční dopravy a koordinace s dálkovou železniční dopravou;
- koordinace objednávek s dalšími objednavateli;
- vytváření společných tarifních a přepravních podmínek;
- koncepční plánování a koncepční rozvoj integrovaného systému;
- návrh ekonomického zajištění provozu IDS při efektivním využití dostupných finančních prostředků – organizace finančních toků tržeb a dotací v IDS;
- koordinace provozu jednotlivých druhů dopravy a dopravců, návrh dopravních opatření, intervalů linek, jízdních řádů, prokladů a návazností;
- spolupráce na realizaci preferenčních opatření;
- podpora zlepšování přestupních vazeb a optimalizace přestupních bodů;
- spolupráce na koncepci infrastruktury;
- příprava projektů k čerpání fondů EU;
- zpracování a organizace smluv k zajištění provozu IDS s dotčenými obcemi, hl. m. Prahou, Středočeským krajem a dopravci v zastoupení hl. m. Prahy a Středočeského kraje a kontrola jejich plnění;
- zpracování standardů kvality IDS, vývoj a realizace systému řízení kvality;
- výběrová řízení na provozování linek, uzavírání dlouhodobých smluv;
- kontrola dopravců (kontrola plnění smluv – standard kvality, vybavenost vozidel, ekonomika atd.);
- zajištění přepravní kontroly cestujících;
- provádění přepravních průzkumů a průzkumů spokojenosti cestujících;
- spolupráce na modernizaci a rozvoji vozového parku a jeho vybavení;
- zajištění informačního systému a propagace IDS (jednotný marketing, informování a propagace systému);
- definice požadavků na odbavovací a informační zařízení;
- certifikace zařízení pro využití v IDS;
- koordinace rozvoje telematiky a informačních technologií;
- poradenská činnost;
- provádění dalších činností pro objednavatele nebo dopravce (např. studie na úpravy přestupních zastávek, novelizace zákonů atd.).

8.2.3 Aktuální stav příprav společného organizátora

Na základě právních analýz se v současné době nejvhodnějším řešením i s ohledem na časové limity dané výběrovými řízeními a harmonogramem integrace ukazuje **vznik příspěvkové organizace Středočeského kraje – Integrovaná doprava Středočeského kraje (IDSK)**. IDSK bude adekvátním partnerem organizace ROPID – tyto dvě příspěvkové organizace budou při činnostech na přípravě společného IDS Prahy a Středočeského kraje navzájem **spolupracovat a doplňovat se**.

Činnost IDSK zaměří především na **dopravu a ekonomiku**, zatímco jiné činnosti je efektivnější zajistit od ROPIDu v rámci smlouvy o spolupráci (lze využít stávající struktury a odbornost) – například marketing, přepravní průzkumy, standardy kvality, kontrola dopravců atd. Mezi IDSK a ROPID je nutná **úzká spolupráce** jako spíše mezi jednotlivými odbory jedné organizace (mj. kvůli provázanosti softwaru na JŘ atd.) – obě organizace proto budou činnost vykonávat na **společném pracovišti**. Software na tvorbu jízdních řádů generuje komplexní dopravní podklady, které se využívají i pro ekonomiku.

Vznik příspěvkové organizace IDSK a její intenzivní vzájemná spolupráce s organizací ROPID je důležitým vývojovým mezistupněm, aby mohl v budoucnu vzniknout společný organizátor vlastněný oběma kraji.

9 PROJEKTY PRO BUDOUCNOST

K podpoře realizace výše uvedených plánovaných opatření, jejichž cílem je celkové zlepšení a zatraktivnění veřejné dopravy, slouží kromě národních zdrojů i nástroje evropských dotačních programů zacílené na období let 2014 - 2020. Celorepublikovým programem je například Integrovaný operační program (IROP). Pro účely zlepšení mezikrajských vazeb je vyhlášen tzv. integrovaný nástroj pod názvem Integrované územní investice (ITI). Tento program se vztahuje na tzv. Pražskou metropolitní oblast (PMO), která byla vyměřena na základě dojíždky a vyjíždky obyvatel mezi Prahou (jakožto hlavní spádovou oblastí středních Čech) a obcemi Středočeského kraje. Za účelem čerpání evropských dotací musí být v rámci tohoto programu vytvořen tzv. Plán udržitelné mobility (SUMP).

9.1 Integrovaný operační program (IROP)

IROP je široce zaměřený program směřující k vylepšení kvality života v různých částech České republiky formou podpory rozvoje konkurenceschopnosti, infrastruktury, veřejné správy a dalších oblastí. Hlavními oblastmi z hlediska dopravy, do nichž bude podpora směřovat, jsou silnice II., případně III. třídy a dopravní obslužnost. Podpora je územně směřována do všech krajů České republiky kromě hlavního města Prahy (který má vlastní Operační program Praha – pól růstu ČR, OPMPR).

Od 31. července 2015 jsou v rámci IROP vyhlašovány první výzvy k podávání projektů. Čeští žadatelé z něj mohou získat, započítáme-li národní spolufinancování, přibližně 144 miliard korun.

IROP vychází ze zkušeností z předchozích let z realizace Integrovaného operačního programu (IOP) a regionálních operačních programů (ROP). Oproti předcházejícímu období bude podpora poskytovaná v IROP více koncentrována na konkrétní tematické oblasti prokazatelně podporující konkurenceschopnost. V IROP jsou více využívány i inovativnější formy – ať už jde o finanční nástroje, nebo integrované nástroje. Integrované nástroje představují způsob, jak koncentrovat prostředky EU ve specifických typech území a tím podpořit další rozvoj těchto oblastí a zároveň přispět k vyrovnání územních rozdílů. Konkrétně se jedná se o Integrované územní investice (ITI), Integrované plány rozvoje území (IPRÚ) a Komunitně vedeného místního rozvoje (CLLD).

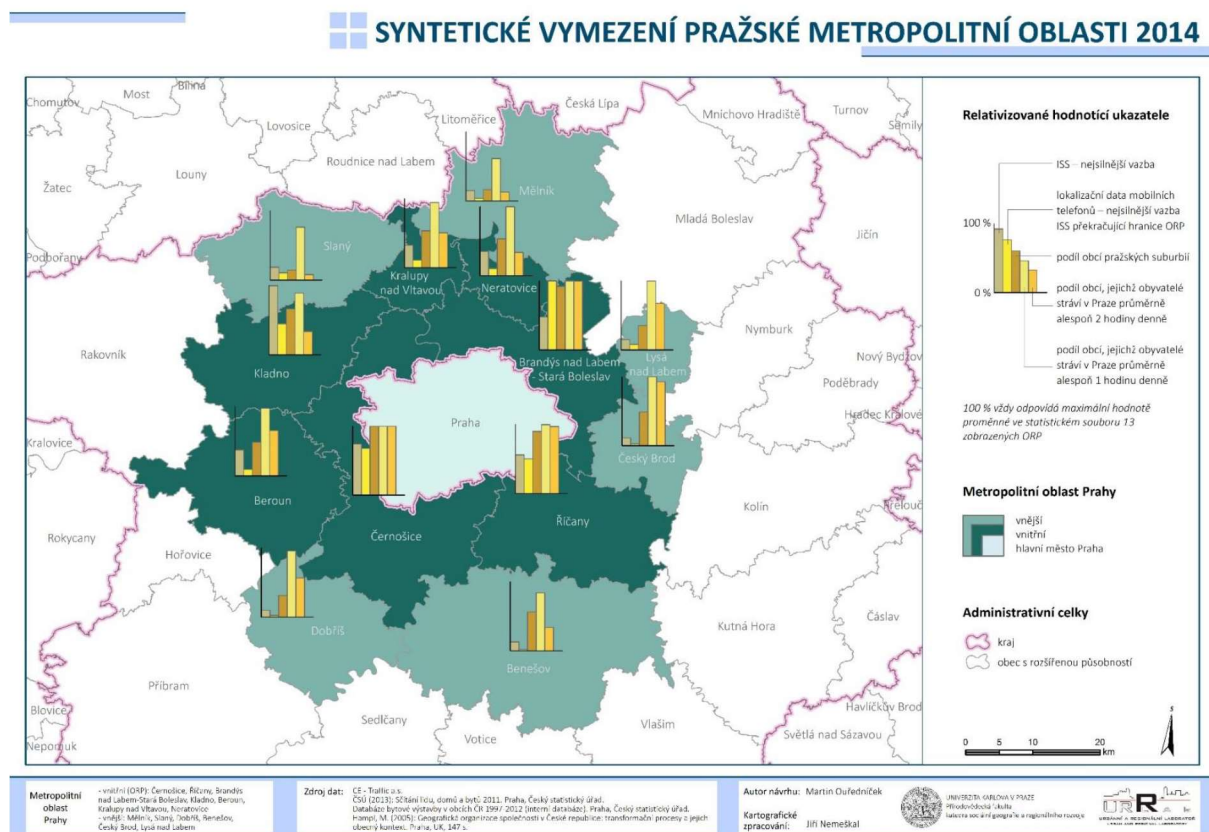
Nositelé integrovaných nástrojů, tj. příslušná města či místní akční skupiny (MAS), musí nejprve pro své území zpracovat integrovanou strategii, jejíž součástí bude vymezení priorit, které mají být jejím prostřednictvím financovány. Integrované strategie přitom umožní financovat aktivity z různých prioritních os, jednoho či více operačních programů.

9.2 Integrované územní investice (ITI)

ITI jsou chápány jako nástroj pro realizaci integrovaných strategií rozvoje území umožňující koordinaci navzájem provázaných a územně zacílených intervencí z různých operačních programů. Řešené území představuje sídelní aglomerace či konurbace a jejich spádové území vymezené na základě funkčních vazeb. Předpokladem realizace projektů je schválení integrované územní strategie, která definuje cíle, stanoví indikátory a k jejich dosažení vymezí ve finančním plánu potřebné alokace z operačních programů.

Zastupitelstvo Středočeského kraje schválilo dne 15. února 2016 Integrovanou strategii Pražské metropolitní oblasti (IS PMO). Schválení IS PMO v orgánech Středočeského kraje a hlavního města Prahy je významným krokem k naplnění memoranda o spolupráci těchto dvou územních celků, které bylo podepsáno v červnu roku 2013. Tato strategie pomůže realizovat klíčové projekty, a to nejen z oblasti dopravy.

Realizace projektů se bude týkat jen části území Středočeského kraje, tzv. PMO, která je graficky znázorněna na obrázku níže.



Vymezení Pražské metropolitní oblasti; Zdroj: IPR

Projekty z oblasti dopravy se vztahují k tzv. Prioritní oblasti 1 – inteligentní doprava, jejímž cílem je „postupná a propojená metropolitní oblast s výborně dostupnou metropolí, reflektující potřeby svých obyvatel, kteří využívají integrované hromadné dopravy a dopravy šetrné k životnímu prostředí“. Jednotlivé dílčí cíle integrované strategie s konkrétní specifikací oblastí investic jsou uvedeny níže:

- **Zrychlit a zkvalitnit přepravu osob** uvnitř PMO;
 - terminály veřejné dopravy, systémy pro přestup na veřejnou dopravu;
- **Posílit preferenci hromadné dopravy;**
 - inteligentní dopravní systémy, preference veřejné dopravy;
- **Zvýšit regionální mobilitu** napojením na infrastrukturu TEN-T;
 - budování obchvatů sídel, rekonstrukce silnic navazující na síť TEN-T;
- **Snížení negativních vlivů dopravy na životní prostředí;**
 - budování infrastruktury pro cyklistickou dopravu, nákup nízkoemisních a bezemisních vozidel.

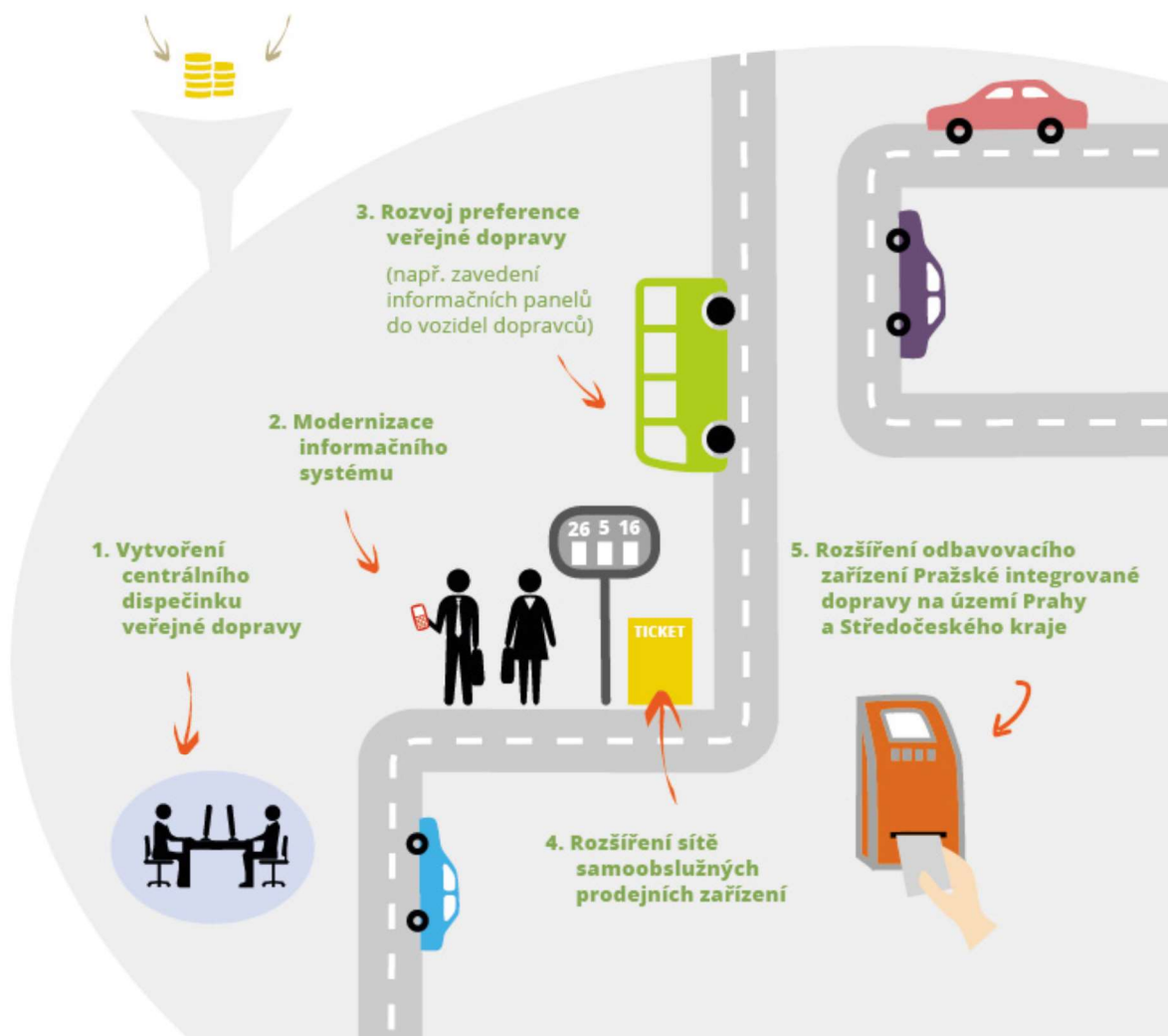
Jeden z hlavních okruhů čerpání dotací se týká rozvoje společného integrovaného dopravního systému Prahy a Středočeského kraje. Pro tuto oblast je alokováno 956 mil. Kč z IROP a týká se těchto 5 projektů:

1. vytvoření **centrálního dispečinku veřejné** dopravy pro oblast Prahy a Středočeského kraje;
2. rozvoj **preferencí veřejné dopravy** na území Středočeského kraje – vybavení křižovatek řadiči, vybavení vozidel zařízeními umožňujícími ovládání těchto řadičů;

3. modernizace **informačního systému** Středočeského kraje (vybavení vozidel a zastávek informačními prvky);
4. rozšíření sítě **samoobslužných prodejních zařízení** Středočeského kraje (nákup jízdenkových automatů a jejich instalace na vybrané zastávky);
5. rozšíření **odbavovacího zařízení** Pražské integrované dopravy na území Středočeského kraje (instalace označovačů jízdenek).

**OP PRAHA
PÓL RŮSTU ČR IROP**

**Integrovaný dopravní systém
Prahy a Středočeského kraje**



Význam programu ITI pro realizaci společného IDS Prahy a Středočeského kraje;

Zdroj: MMR

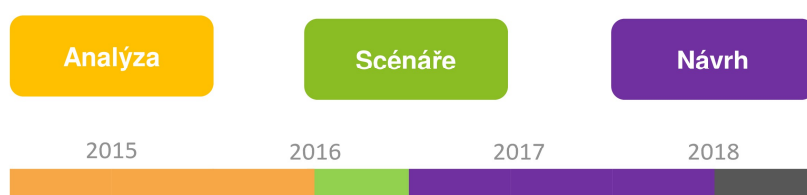
9.3 Plán udržitelné mobility (SUMP, PUMPA, P+)

Jednotlivé projekty, které budou žadatelé o dotaci v rámci ITI přihlašovat dle průběžně vyhlašovaných výzev, musí být v souladu s Plánem udržitelné mobility (anglická zkratka SUMP – Sustainable Urban Mobility Plan, též P+ nebo PUMPA – Plán udržitelné mobility pražské aglomerace). Tento strategický dokument hlavního města Prahy, na jehož vyhotovení spolupracuje se Středočeským krajem, je hlavním koncepčním dokumentem v oblasti dopravy pro hlavní město Prahu s přesahem do Středočeského kraje pro další desetiletí. Je to společná koncepce všech druhů dopravy s přesahem do dalších odvětví,

kteřá slouží k uspokojení potřeb mobility lidí a podniků a k zajištění lepší kvality života. Důraz klade na integraci, účastnictví a objektivní hodnocení přínosu opatření, procesní stránka zapojuje široké spektrum aktérů do všech etap. Kromě investic do infrastruktury se zaměřuje také na tzv. měkká opatření – vše na základě prodiskutované a schválené společné vize mobility.

Plán udržitelné mobility má tři fáze:

- **Analýza** - sběr dat, souhrn strategických dokumentů EU, ČR, HMP, sběr podnětů od partnerských subjektů a veřejnosti, problémová analýza, indikátory výkonnosti (KPI), problémy a příležitosti → pro scénáře
- **Scénáře** - vytvoření a porovnání různých scénářů možného rozvoje mobility v Praze, prověření modelem, soulad se strategiemi EU, ČR, HMP diskuze s partnery a veřejností, vytvoření společné vize mobility pro Prahu → základ pro návrhovou část
- **Návrh** - shromáždění možných opatření, jejich vyhodnocení a prioritizace, stanovení pravidel pro monitoring, akční plán → kdo, kdy, za kolik



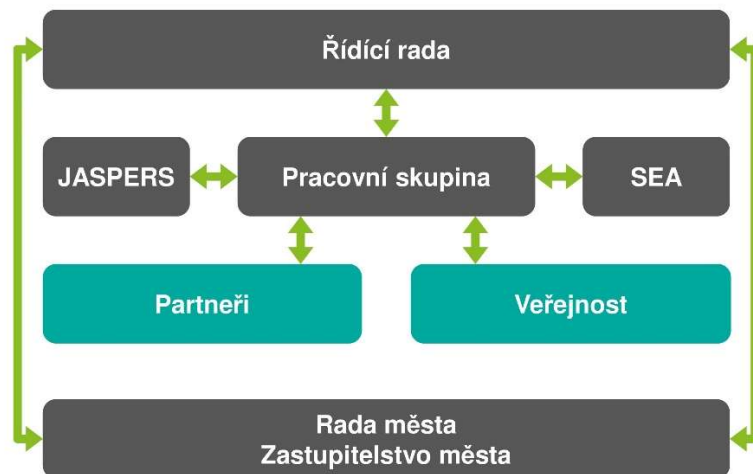
Fáze Plánu udržitelné mobility; Zdroj: PUMPA

Plán udržitelné mobility zahrnuje s ohledem na intenzivní provázanost Prahy a Středočeského kraje nejen hlavní město, ale i jeho okolí, tj. Pražskou metropolitní oblast. Sledovaným časovým horizontem je rok 2030 s tím, že akční plán bude stanoven do roku 2023. Hlavní město Praha vytváří plán mobility vlastními silami, za pomoci projektového manažera, a to ve spolupráci:

- Magistrát hl. m. Prahy, odbor rozvoje a financování dopravy (MHMP RFD) - koordinátor projektu
- Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy (IPR Praha)
- Regionální organizátor Pražské integrované dopravy (ROPID)
- Technická správa komunikací (TSK)
- Dopravní podnik hl. m. Prahy (DPP)
- Středočeský kraj

Organizační struktura respektuje platné metodiky a kromě interních mechanismů v Pracovní skupině a Řídící radě zahrnuje také vazby na odbornou i laickou veřejnost. Participace veřejnosti je zajištěna na dvou úrovních s rozdílnou náročností i kompetencemi:

- Partneři – vyvážená názorová skupina, přijímá doporučení, navrhuje opatření
- Veřejnost – kdokoliv se zájmem o věc, podává podněty, připomínkuje



Organizační struktura přípravy Plánu udržitelné mobility; Zdroj: PUMPA

9.4 Integrované plány rozvoje území (IPRÚ)

Specifickým nástrojem v realizaci udržitelného rozvoje měst představují Integrované plány rozvoje území (IPRÚ). Ve Středočeském kraji využívá tento nástroj Mladá Boleslav (která zároveň nespadá pod ITI). Jedná se o aglomerace krajských měst a jejich zázemí, které jsou regionálními póly růstu s přirozeným spádovým územím. IPRÚ by mělo postihnout problémy a potřeby vymezeného území a cíle a priority z nich vycházející (včetně investičních a neinvestičních záměrů). IPRÚ systémově navazují na IPRM, realizované v programovém období 2007–2013, jsou však modifikovány pro potřeby širšího území a více témat, které mohou být do této strategie zahrnuty.

9.5 Komunitně vedený místní rozvoj (CLLD)

Komunitně vedený místní rozvoj je zaměřen na venkovský prostor se zapojením místních akčních skupin (MAS) zastupující veřejné i soukromé zájmy s cílem zacílit podporu na místní potřeby daného venkovského území a rozvoj spolupráce aktérů na místní úrovni. Integrovaného nástroje CLLD bude využito ve venkovském území, konkrétně v území MAS tvořeném správními územími obcí s méně než 25 tisíci obyvatel. Pro toto území budou zpracovávány strategie komunitně vedeného místního rozvoje.

9.6 Operační program doprava (OPD 2)

Operační program doprava pro období 2014-2020 (OPD 2) navazuje na předchozí Operační program doprava pro období 2007-2013 (OPD 1). OPD 2 vychází z několika strategických dokumentů, mezi které patří vedle Dopravní politiky státu zejména Dopravní sektorové strategie (2. fáze). Navrhovaná struktura OPD 2 zahrnuje investice do dopravní infrastruktury z hlediska tří věcných prioritních os:

- Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu;
- Silniční infrastruktura na síti TEN-T a veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu;
- Silniční infrastruktura mimo síť TEN-T.

Čtvrtá prioritní osa je zaměřená na technickou pomoc.

V první prioritní ose budou obsaženy specifické cíle Zlepšení infrastruktury pro vyšší konkurenceschopnost a větší využití železniční dopravy, Zlepšení infrastruktury pro vyšší

konkurenceschopnost a větší využití vnitrozemské vodní dopravy v hlavní síti TEN-T, Vytvoření podmínek pro větší využití multimodální dopravy, Vytvoření podmínek pro zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy ve městech v elektrické trakci (metro, tramvajové systémy, tram-train systémy, trolejbusové systémy), Zlepšení řízení dopravního provozu a zvyšování bezpečnosti dopravního provozu ve městech a Vytvoření podmínek pro širší využití železniční a vodní dopravy prostřednictvím modernizace dopravního parku.

V druhé prioritní ose budou obsaženy specifické cíle Zlepšení propojení center a regionů a zvýšení bezpečnosti a efektivnosti silniční dopravy prostřednictvím výstavby, obnovy a modernizace dálnic, rychlostních silnic a silnic sítě TEN-T včetně rozvoje systémů ITS a Vytvoření podmínek pro širší využití vozidel na alternativní pohon na silniční síti.

Třetí prioritní osa bude sestávat pouze z jediného specifického cíle – Zlepšení dostupnosti regionů, zvýšení bezpečnosti a plynulosti a snížení dopadů dopravy na veřejné zdraví prostřednictvím výstavby, obnovy a zlepšení parametrů dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy mimo síť TEN-T.

Z hlediska priorit jednotlivých záměrů staveb Středočeského kraje pro oblast železnice odpovídá seznam požadavků na infrastrukturu uvedený v kapitole 4.2.1.2.

V rámci OPD 2 bude možné čerpat dotace také na modernizaci a pořízení nových kolejových vozidel. Ve spolupráci Prahy a Středočeského kraje byl vytvořen seznam upřednostněných projektů týkající se nákupu nových vozidel pro posílení role železniční dopravy coby páteře dopravního systému. Jedná se o projekty uvedené níže:

- E1: linka S9 Benešov u Prahy – Praha hl.n. – Milovice;
- M1: linka S6 Beroun – Rudná u Prahy – Praha-Smíchov (- Praha hl.n.) a linka S75 Rakovník – Beroun (společný provozní koncept);
- M2: linka S3 Praha-Vršovice - Praha hl.n. – Všetaty – Mělník / Mladá Boleslav hl.n. (město);
- M3: linka S8 Praha hl.n. – Vrané nad Vltavou – Čerčany a linka S80 Praha hl.n. – Vrané nad Vltavou - Dobříš (společný provozní koncept);
- E2: linka S2 Praha Masarykovo nádraží – Lysá nad Labem – Nymburk hl.n. – Kolín, linka S20 Kolín – Čáslav a linka S22 Praha – Lysá nad Labem – Milovice (společný provozní koncept).

10 ZÁVĚR

Plán dopravní obslužnosti Středočeského kraje na období 2016 – 2020 nastavuje základní rámec předpokládaného rozvoje veřejné dopravy ve Středočeském kraji v krátkodobém, ale i ve střednědobém horizontu.

Přepavní proudy ve Středočeském kraji jsou velmi intenzivně provázány s hlavním městem Prahou, klíčovým východiskem pro kvalitní a efektivní veřejnou dopravu ve středních Čechách i v Praze je spolupráce obou krajů. Probíhající příprava společného IDS, který bude fungovat na celém území Středočeského kraje i hlavního města Prahy, je velikou šancí na zlepšení dopravní obsluhy pro cestující.

Vzhledem k měnícímu se charakteru osídlení, závislosti na dopravní infrastruktuře, změnách v návycích cestujících i často téměř protichůdných požadavcích, je někdy poměrně obtížné nalézt řešení, jež by vyhovovalo všem zúčastněným. Proto je potřeba zejména koordinovat činnosti jednotlivých subjektů navzájem, a realizovat tak skutečně integrované řešení dopravní obsluhy a její infrastruktury, což je také jedním ze základních cílů plánu dopravní obslužnosti.

Přestože dopravní plán otevírá možnosti pro realizaci řady konkrétních opatření, i nadále mají (nejen) města a obce možnost zasílat své náměty a připomínky k veřejné dopravě.

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

11 SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

- [1] Materiály Krajského úřadu Středočeského kraje
- [2] www.kr-stredocesky.cz
- [3] Materiály organizace ROPID
- [4] www.ropid.cz
- [5] JAREŠ Martin: Návrh a hodnocení integrovaných dopravních systémů, dizertační práce, Fakulta dopravní ČVUT, Praha, 2010
- [6] SOBOTA Matěj: Návrh společného IDS v Praze a Středočeském kraji, bakalářská práce, Fakulta dopravní ČVUT, Praha, 2012
- [7] ROPID a Odbor dopravy KÚ Středočeského kraje: Integrace veřejné dopravy v Praze a Středočeském kraji – Analýza současného stavu a návrh dalšího postupu integrace (tzv. I. integrační dokument), Praha, 2013
- [8] ROPID a Odbor dopravy KÚ Středočeského kraje: Integrace veřejné dopravy v Praze a Středočeském kraji – Návrh základních parametrů společného IDS (tzv. II. integrační dokument), Praha, 2015
- [9] Technická správa komunikací hl. m. Prahy – Úsek dopravního inženýrství: Ročenka dopravy Praha 2015, Praha, 2016
- [10] www.czso.cz
- [11] Zákon č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách
- [12] Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů
- [13] Zákon č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení)