

Budoucnost lokální trati 210 (úsek Čisovice – Dobříš)

pid



Modernizace vozového parku

Napřed RegioFoxy, poté BEMU

Již od léta 2026 budou postupně nasazována na linky **S8/S88**
Praha – Čerčany/Dobříš zcela nová vozidla **RegioFox**.

Nová vozidla přinesou pro cestující:

- Nízkopodlažnost;
- Vakuové WC;
- Vyšší pohodlí;
- Wi-Fi, zásuvky (220V/USB);
- Moderní informační systém.



Modernizace vozového parku

Dále Středočeský kraj a ROPID nyní připravují výběrové řízení na zajištění vozidel **BEMU 145** na trati 210 s předpokladem zahájení od 12/2029.

Struktura flotily:

- Celkem 13 vozidel;
- Z toho 11 turnusových (nasazených v provozu);
- 2 záložní pro zajištění provozní spolehlivosti a údržby).

Charakter provozu

Koncept počítá s plným pokrytím poptávky pracovních dnů a s většinovým pokrytím víkendového provozu (nikoli na Dobříš). Pro vybrané spoje během letní rekreační sezóny o víkendech nadále počítáme s nasazením dvou klasických souprav s lokomotivou.

Úsek Čisovice – Dobříš bude akutrolejovými jednotkami obsluhován až po částečné elektrizaci tratě (omezený dojezd jednotek na baterie), do té doby víkendové spoje na Dobříš zajištěny i nadále vozidly RegioFox, které budou během pracovního týdne využity na jiných linkách).

Výhledově je uvažováno o zkrácení intervalu v úseku Praha – Vrané nad Vltavou na 15 minut pro posílení příměstské dopravy.

Toto zkrácení intervalu je podmíněno zlepšením železniční infrastruktury (elektrifikace některých úseků trati, zvýšení kapacity dráhy).



Realita moderní dopravy

Vyšší kvalita znamená vyšší náklady

Nasazení nových a komfortních vlaků přináší obrovský skok v provozních nákladech.

Současné jednotky Regionova na ročních odpisech stojí necelý **milion korun**, u nových vlaků se jedná o částku kolem **4 milionů korun** ročně na jediné vozidlo + variabilní náklady zhruba **126 Kč** za každý ujetý kilometr.

Z pohledu péče o rozpočet je nutné chovat se zodpovědně a realisticky:

- Není možné dotovat drahý provoz vlaků pro pár cestujících;
- Železnice tvoří páteř dopravy pro velké přepravní proudy, tj. vlaky musí nasazovány primárně tam, kde bude jejich kapacita a rychlost skutečně využita;
- Dnešní doba zkrátka vyžaduje nasazovat správný typ vozidla na správný typ poptávky (vlak či autobus).

Jen tak udržíme systém veřejné dopravy PID i do budoucna životaschopný a kvalitní pro všechny občany.



Detailní průzkum aktuálního stavu

Analýza provozu

Byla zpracována detailní analýza pro železniční trať 210 v koncovém úseku z Čisovic do Dobříše.

Prověřovány byly:

- Převážní průzkumy;
- Demografiie;
- Docházkové vzdálenosti;
- Provozní a ekonomické zhodnocení železniční dopravy a náhradní autobusové dopravy.

Víme, že Vaše obce na provoz vlaků v tomto úseku finančně přispívají souhrnnou částkou **3,1 milionu korun ročně**. Kraj doplácí dalších cca **10 milionu Kč**.

Přinášejí tyto vynaložené prostředky občanům odpovídající hodnotu, jak vlaky reálně využívají a jaké máme do budoucna možnosti pro zlepšení dopravní obslužnosti celého regionu?



Současný stav dopravy

Jak dnes trať funguje a na jaké přirozené překážky narážíme

Aktuálně jezdí v tomto úseku v pracovní dny cca **5 párů** osobních vlaků.

Provoz je orientován primárně na ranní a odpolední dojížděku, během dopoledne spoje nejezdí.

Víkendový provoz má naopak celodenní charakter, což nahrává zejména turistice.

Železnice tu ale naráží na velký **geografický limit**: vlakové zastávky jsou často poměrně daleko od samotných center obcí.

Například v Dobříši nebo v Mníšku pod Brdy trvá cesta od vlaku do centra více než 20 minut chůze, což zásadně sráží atraktivitu vlaku pro každodenní rychlé cesty do práce či školy.

Lidé tak zcela logicky volí raději autobusy, které zastavují přímo v obcích.



Současný stav dopravy



S&S88 směr / direction PRAHA HL.N.

platnost od / valid since:
14. 12. 2025

Dopravce: České dráhy, a.s.

min.	Zastávky	Tarifní pásmo	min.	Zastávky	Tarifní pásmo
↓	DOBŘÍŠ	5	52	x Skochovice	1
2	x Stará Huť	5	54	Vrané nad Vltavou	1
8	x Mokrovraty	5	59	x Dolní Břežany-Jarov	1
13	x Malá Hraštice	4	62	Praha-Zbraslav	B
18	x Nová Ves pod Pleší	4	66	x Praha-Komořany	B
23	Mníšek pod Brdy	3	69	Praha-Modřany zast.	0
26	x Rymaně	3	72	Praha-Braník	0
31	Čisovice	3	76	Praha-Krč	P
35	x Bojanovice	2	80	Praha-Kačerov ☹ C	P
38	x Bojov	2	84	PRAHA-VRŠOVICE	P
42	x Klíneček	2	88	PRAHA HL.N. ☹ C	P
48	Měchenice	1			

Všechny spoje jsou vhodné pro přepravu cestujících na vozíku.

x - Zastávka na znamení

K - Nezastavuje ve stanici Klíneček.

! - Nejezdí 24. 12. 2025.

Pracovní den	Víkend a svátek
3 36κ	3
4 36κ	4 36κ
5	5
6 06κ	6 06κ
7 06	7 06
8	8
9	9 36
10	10
11	11 06
12	12 36
13	13
14	14
15	15 06
16 06	16 36
17	17 36
18	18
19	19 06κ!
20	20 26κ!
21	21
22	22
23	23
0	0
1	1
2	2

S&S88 směr / direction DOBŘÍŠ

platnost od / valid since:
14. 12. 2025

Dopravce: České dráhy, a.s.

min.	Zastávky	Tarifní pásmo	min.	Zastávky	Tarifní pásmo
	PRAHA HL.N. ☹ C	P		x Klíneček	2
	Praha-Vršovice	P		x Bojov	2
	Praha-Kačerov ☹ C	P		x Bojanovice	2
	Praha-Krč	P	↓	ČISOVICE	3
	Praha-Braník	0	4	x Rymaně	3
	Praha-Modřany zast.	0	7	Mníšek pod Brdy	3
x	Praha-Komořany	B	15	x Nová Ves pod Pleší	4
	Praha-Zbraslav	B	19	x Malá Hraštice	4
x	Dolní Břežany-Jarov	1	25	x Mokrovraty	5
	Vrané nad Vltavou	1	30	x Stará Huť	5
x	Skochovice	1	32	DOBŘÍŠ	5
	Měchenice	1			

Všechny spoje jsou vhodné pro přepravu cestujících na vozíku.

x - Zastávka na znamení

! - Jede jen 31. 12. 2025.

- Nejezdí o nocích na 25. 12. 2025. a na 1. 1. 2026.

\$ - Nejezdí 24. 12. 2025.

Pracovní den	Víkend a svátek
3	3
4	4
5	5
6 22	6
7	7
8	8 22
9	9 52
10	10
11	11 22
12	12
13	13 52
14	14
15 22	15 22
16	16 22
17	17 52
18 22	18
19	19 22
20 52!	20
21	21 31
22 52	22 52\$
23	23
0	0
1 25#	1 25#
2	2

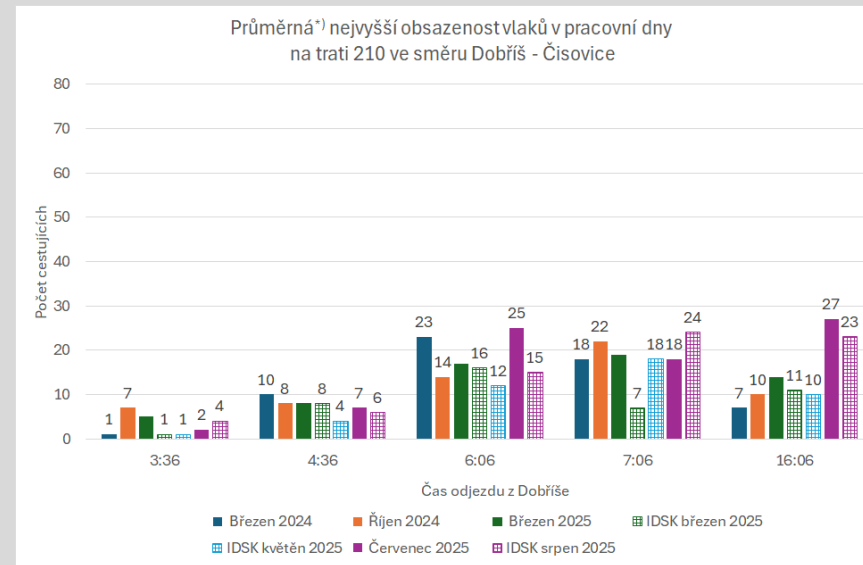
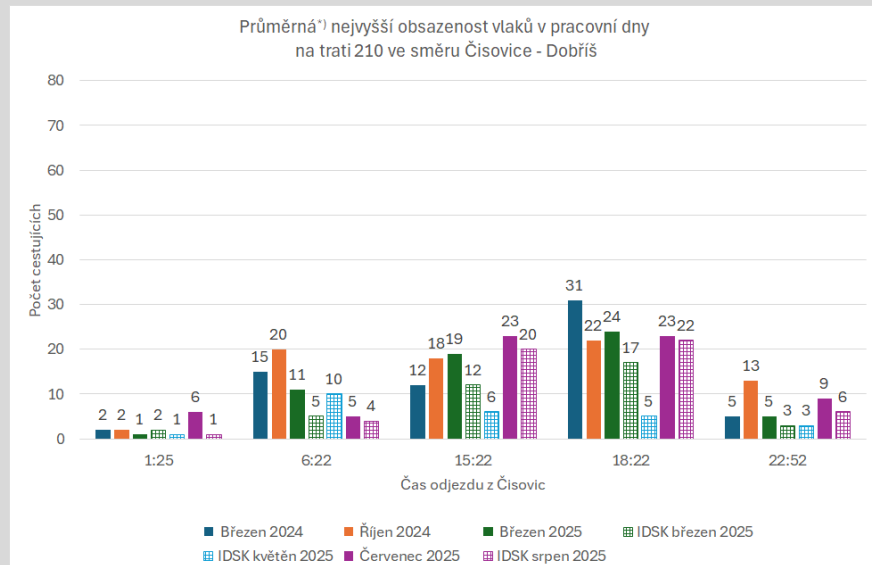
Skutečná data o cestujících

Rozdílnost mezi všedními dny a víkendy

Provedli jsme podrobná měření reálné obsazenosti vlaků a čísla mluví naprosto jasně.

V pracovní dny jezdí vlaky stabilně poloprázdné:

- Průměrná nejvyšší obsazenost jednoho vlaku se pohybuje v nižších jednotkách cestujících v denním období kolem 20 cestujících, v okrajových obdobích většinou kolem 10 a méně cestujících;
- Například nejfrekventovanější odpolední spoj v 18:22 odveze z Čisovic do Dobříše průměrně jen 21 lidí.

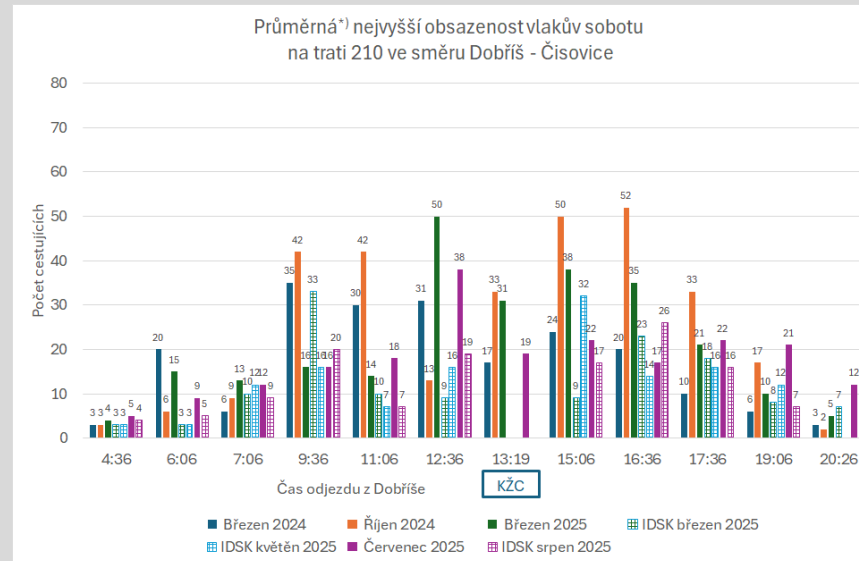
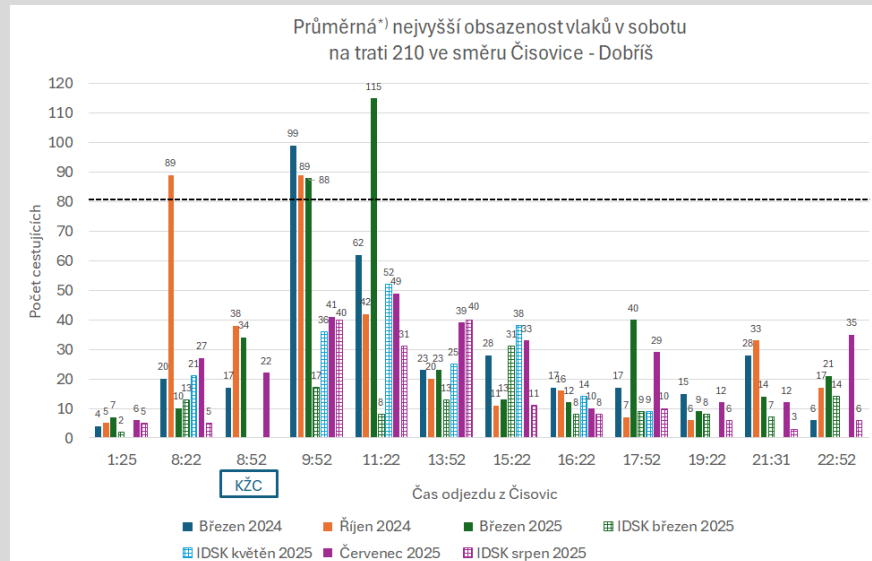


Skutečná data o cestujících

O víkendech vlaky naopak ožívají:

- Sobotní a nedělní spoje vykazují násobně vyšší čísla;
- Například sobotní dopolední vlak v 9:52 přepraví v průměru 59 cestujících.

Tato data jednoznačně potvrzují, že zatímco ve všední dny vlak jako nástroj pro každodenní obsluhu nefunguje ideálně, o víkendu plní důležitou a žádanou roli pro rekreaci a turistiku.



Jaké scénáře jsme prověřovali

Od zachování současného stavu po úplné nahrazení autobusy

Prověřovány byly tři základní varianty budoucího vývoje.

Scénář 2 (Zachování stavu): Vše zůstane při starém. Krajské i obecní peníze nadále dotují provoz poloprázdných vlaků v pracovní dny a obslužnost center obcí se nezlepší.

Scénář 1B (Úplné zrušení vlaků): Vlaky přestanou jezdit úplně a území obsluhují pouze posílené autobusy. To sice přináší nejvyšší finanční úsporu (přes 3,5 milionu korun ročně), ale autobusy v regionu nedokážou o víkendech pojmout vysokou poptávku turistů a velkých skupin.

Scénář 1A (Kombinovaný model): Ve všední dny je provoz vlaků zastaven a místo nich jsou zavedené posílené autobusové linky přímo v centrech obcí. O víkendech a svátcích jsou rekreační vlaky plně zachovány.



Doporučený postup

Výhody kombinovaného modelu

Na základě všech dostupných dat a dopadů na území jednoznačně doporučujeme **Scénář 1A (Kombinovaný model)**.

Jedná se o nejracionálnější kompromis:

- Ve všední dny budou přesunuty kapacity do posílených autobusových linek (688 a 748), které lépe obslouží dané obce se zkrácením docházkové vzdálenosti a častějším spojením;
- Nadto bude zaveden i v této oblasti systém poptávkové dopravy;
- O víkendech zachováme a sjednotíme provoz vlaků na pravidelný interval 120 minut, abychom ochránili turistický ruch v Brdech.

Celková úspora) bude mírnější (cca 430 tisíc Kč), ale finanční prostředky budou přeměřovány na efektivnější způsob dopravní obslužnosti.



Dlouhodobá vize

Jak by vypadalo ideální řešení

V roce 2024 zpracovala Technická univerzita v Drážďanech komplexní posouzení trati 210, které řešilo nekonkurenceschopnou jízdní dobu oproti silniční dopravě. Vítězným konceptem se stala tzv. **Vlakotramvaj (RegioTram)** s prodloužením trati z dnešního nádraží přímo do centra Dobříše:

- **Časová úspora** - z centra Dobříše do centra Prahy za **1 h 15 min**;
- **Nárůst cestujících** - zkrácení cesty a obsluha centra přinese skokový růst poptávky o **215 %**;
- **Levnější provoz** - náklady klesnou na **0,85–1,45 EUR/vlkm** (dnešní diesel stojí 2,00–3,20 EUR/vlkm);
- **Cena vozidel** - jednotka RegioTram stojí cca **5,1 mil. EUR** (klasické BEMU vychází na 10 mil. EUR);
- **Infrastruktura** - výstavba tramvajového vedení je výrazně levnější a jednodušší než elektrizace pro klasickou železnici.

Tato varianta, která je z pohledu cestujících nejvhodnější, však stále představuje **investiční nároky do infrastruktury ve výši vyšších stovek milionů korun** (cca 0,3 mil. EUR/km trolejového vedení), a také nalezení nejvhodnějšího průchodu územím v rámci města Dobříš ve vazbě na schválený územní plán.



**Děkujeme Vám
za pozornost**

www.pid.cz

www.idsk.cz

pid

