



Město Říčany

**PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI
MĚSTA PRO OBDOBÍ 2023–28
S VÝHLEDEM NA ROKY 2028–33**



Městský úřad Říčany
Masarykovo nám. 53/40,
251 01 Říčany

T: +420 323 618 111
E: podatelna@ricany.cz
ID DS: skjbfwd



Město Říčany

PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI MĚSTA
PRO OBDOBÍ 2023–28

Identifikační údaje

Objednatel:

Město Říčany
Masarykovo náměstí 53
251 01 Říčany

IČO: 00240702
DIČ: CZ00240702
ID datové schránky: skjbfwd

Kontaktní osoba ve věcech smluvních: Radka Šulcová
Kontaktní osoba ve věcech technických: Sebastian Macura

Zpracovatel:

Ing. Rudolf Vávra
Spalova 2258
269 01 Rakovník

IČO: 72561068
DIČ: CZ9312231247
ID datové schránky: yy45qiq

Řešitelský tým:

Ing. Rudolf Vávra
Ing. Jiří Pospíšil, Ph.D.
Ing. Stanislav Metelka



Obsah

Identifikační údaje	2
Obsah	3
Seznam zkratk	5
Manažerské shrnutí	6
Úvod	8
1 Analýza poptávky po přepravě	9
1.1 Analýza zdrojů a cílů cest.....	9
1.1.1 Rezidenční plochy.....	9
1.1.2 Školy.....	12
1.1.3 Významní zaměstnavatelé ve městě.....	13
1.1.4 Úřady a instituce	13
1.1.5 Obchodní vybavenost	14
1.1.6 Rekreační a volnočasové areály	15
1.2 Analýza budoucího rozvoje města.....	15
1.2.1 Sídliště Mozartova	16
1.2.2 Nad Bahnivkou	16
1.2.3 Jihovýchodní Pacov	16
1.2.4 Propojení Strašína a Pastelkova	17
1.2.5 Široká/OÁZA.....	17
1.2.6 MŠ Zahradka – západ.....	17
1.2.7 Sídliště Olivovna – západ.....	17
1.2.8 Azalková a okolí.....	18
1.2.9 Thomayerova – jih	18
1.2.10 Výsluní – východ.....	18
1.3 Analýza přepravních vztahů	18
1.3.1 Dojíždka do zaměstnání a škol dle Sčítání lidu, domů a bytů (2011 a 2021).....	18
1.3.2 Přepravní vztahy žáků do říčanských škol.....	20
1.3.3 Přepravní vztahy za službami a volnočasovými aktivitami.....	22
2 Dopravní infrastruktura na území města Říčany	24
2.1 Železniční infrastruktura	24
2.1.1 Popis stávající dopravní infrastruktury.....	24
2.1.2 Infrastruktura v realizaci a plánovaná infrastruktura	24
2.1.3 Návrh úprav infrastruktury	31



Město Říčany

PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI MĚSTA PRO OBDOBÍ 2023–28

2.2 Silniční infrastruktura.....	31
2.2.1 Popis stávající dopravní infrastruktury.....	31
2.2.2 Infrastruktura v realizaci a plánovaná infrastruktura	36
2.2.3 Návrh úprav infrastruktury.....	39
3 Dopravní obslužnost na území města Říčany.....	44
3.1 Dálková a regionální železniční doprava	44
3.1.1 Analýza stávajícího stavu.....	44
3.1.2 Plánované změny	48
3.1.3 Návrh změn a požadavky v zájmu města Říčany.....	50
3.2 Regionální autobusová doprava.....	51
3.2.1 Analýza stávajícího stavu.....	51
3.2.2 Plánované změny	53
3.2.3 Návrh změn v zájmu města Říčany.....	53
3.3 Veřejné služby v přepravě cestujících zajišťované městem Říčany	55
3.3.1 Popis zajišťovaných služeb v přepravě cestujících.....	55
3.3.2 Rozvojové cíle pro MHD Říčany	61
4 Rozsah poskytované kompenzace	65
5 Harmonogram uzavírání smluv o veřejných službách v přepravě cestujících a postup při uzavírání těchto smluv	68
6 Tarif veřejné dopravy na území města, integrace	69
7 Nastavení ukazatelů a indikátorů pro hodnocení výsledku	70
Seznam obrázků.....	71
Seznam tabulek	72
Seznam příloh.....	73



Město Říčany

PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI MĚSTA
PRO OBDOBÍ 2023–28

Seznam zkratk

DPP	Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s.
ITJŘ	integrální taktový jízdní řád
k. ú.	katastrální území
MČ	místní část
MDČR	Ministerstvo dopravy České republiky
MHD	městská hromadná doprava
MŠ	mateřská škola
MÚK	mimoúrovňová křižovatka
OC	obchodní centrum
ORP	obec s rozšířenou působností
OŠ	odpolední špička
PA	průmyslový areál
PDO	Plán dopravní obslužnosti
PID	Pražská integrovaná doprava
RŠ	ranní špička
RPDI	roční průměr denních intenzit
SDO	Standardy dopravní obslužnosti
SLDB	Sčítání lidu, domů a bytů
SOKP	silniční okruh kolem Prahy (Pražský okruh)
SO ORP	správní obvod obce s rozšířenou působností
SP	studie proveditelnosti
SOŠ	střední odborná škola
SSZ	světelné signalizační zařízení
VHD	veřejná hromadná doprava
VLD	veřejná linková doprava
VRT	vysokorychlostní trať
ZSJ	základní sídelní jednotka
ZŠ	základní škola
ŽST	železniční stanice
ŽUP	Železniční uzel Praha



Město Říčany

PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI MĚSTA PRO OBDOBÍ 2023–28

Manažerské shrnutí

Plán dopravní obslužnosti území je koncepční dokument, který podle zákona č. 194/2010 sb. o veřejných službách v přepravě cestujících a změně dalších zákonů nařizuje, a tím umožňuje městu vytyčit směr rozvoje veřejné dopravy především v oblastech: zajišťovaných veřejných službách v přepravě cestujících, rozsahu poskytované kompenzace, harmonogramu uzavírání smluv o veřejných službách a způsobu integrace. Zpracovává se na minimálně 5 let.

Průběh uplynulých 5 let

Město Říčany zažívá v posledním období neustálý růst počtu obyvatel, pro které je nutné zajišťovat veřejné služby odpovídající kvality. Od roku 2018, kdy město spustilo vlastní bezplatné linky MHD, již byl původně skromný systém několikrát podstatně rozšířen, na což vždy pozitivně zareagovali také cestující, pro které se již městská doprava stala konkurenceschopnou alternativou. Ke konci smluvního období se však začínají projevovat také limity stávajícího stavu, který již v některých chvílích nedokáže čelit zvýšené poptávce a požadavku na celodenní a celotýdenní nabídku. S novými možnostmi následujícího smluvního období se tak otevírá příležitost povýšit MHD z pozice zajímavé možnosti do stavu páteřní udržitelné dopravy ve městě, což je také jedním z hlavních úkolů tohoto plánu.

Kam chceme směřovat následujících 5 let

V oblasti tarifní a dopravně-technologické je vhodné se zaměřit na:

- **integraci regionální a městské dopravy do ucelené a přehledné nabídky** (především časovou a tarifní koordinaci),
- **využití synergických efektů kooperace mezi regionální a městskou dopravou**, kdy regionální doprava má být rychlým spojením mezi obcemi a hlavními zdroji/cíli poptávky cestujících, a není tedy její primární úlohou plošná obsluha města Říčany, která by vedla k neadekvátnímu prodloužení cestovní doby pro regionální cestující a snižovala by tak její atraktivitu; naopak plošná obsluha města je hlavní úlohou městské dopravy – oba segmenty autobusové dopravy tak mají svůj účel a vzájemně se doplňují,
- **rozšíření a zlepšení nabídky v relacích**,
 - **ve kterých již nyní vnímají cestující nabídku veřejné dopravy jako atraktivní**, např. rozvíjející se místní části,
 - **ve kterých poptávka neodpovídá předpokladům**, např. časové polohy spojů neodpovídající začátkům a koncům směn, nedostatečná četnost obsluhy.

V oblasti infrastruktury je v období platnosti PDO vhodné:

- **realizovat ve vhodné podobě přestupní terminál u železniční stanice**,
- **pokračovat v projektové přípravě a realizaci nových zastávek** na území města za účelem **zkrácení docházkových vzdáleností** a zlepšení časových dostupností,
- **zahájit postupnou přestavbu stávajících zastávek** s cílem zvýšení komfortu nastupování,
- detailněji prověřit velkorysejší infrastrukturní stavby zlepšující dostupnost veřejné dopravy a dopravní obslužnost.

Stěžejní je proto **zajistit** v krátkodobém horizontu **projektovou přípravu infrastrukturních akcí, které je možné realizovat** před dalším uzavíráním smlouvy s autobusovým dopravcem, tj. **do roku 2025**.



Město Říčany

PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI MĚSTA PRO OBDOBÍ 2023–28

Ekonomická zátěž

Náklady na provoz veřejné dopravy rostou nadinflačně, především z důvodu obtížně ovlivnitelných položek, např. pohonných hmot, mezd řidičů. **Na základě dlouhodobých smluv s dopravci je nutné zajistit odpovídající a stálé financování veřejné dopravy z rozpočtu města.** Je vhodné vyčlenit finanční prostředky také na modernizaci systému – podporu nových projektů.

Vzhledem k vysokým fixním nákladům veřejné dopravy je potřeba **podporovat investiční projekty spořicí provozní náklady**, např. zkrácení jízdních dob zavedením preference a zvýšení atraktivity systému veřejné dopravy jako celku apod.

Tarifní integrace MHD Říčany

Tarifní integrace regionální a městské dopravy je nutná **pro využití synergie** z existujících nabídek obou systémů. Možnost využití regionální i městské dopravy za jednotných podmínek je výhodná pro cestující z časových i prostorových důvodů. **Je to ale výhodou nejen pro cestující, ale při správném nastavení i pro oba objednatele** při snížení rozsahu výkonů využitím nabídky vzájemně se doplňujících systémů.

Je třeba...

- zvýšit přepravní kapacitu MHD pro komfortnější využití více cestujícími,
- zvýšit atraktivitu nabídky pro cestující přidáním spojů a úpravou trasování přes zdroje a cíle cest tak, aby žádné významné osídlení v Říčanech nemělo zastávku často jedoucího autobusu daleko,
- připravit a realizovat nové infrastrukturní projekty (terminál u železniční stanice, nové zastávky, úpravy stávajících),
- tarifně zintegrovat MHD s regionální dopravou.



Město Říčany

PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI MĚSTA PRO OBDOBÍ 2023–28

Úvod

Tento dokument, Plán dopravní obslužnosti města Říčany pro období 2023–2028 s výhledem na období 2028–2033, je zpracován v souladu se zákonem č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, jelikož město Říčany zajišťuje a nadále hodlá zajišťovat dopravní obslužnost v přepravě cestujících veřejnou linkovou dopravou – městskou hromadnou dopravu provozovanou v rámci územního obvodu města. Dokument byl zároveň zpracován jako rámec udržitelné městské mobility.

Dopravní obslužností se dle uvedeného zákona rozumí zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu.

Předchozí Plán dopravní obslužnosti byl zpracován pro léta 2021–2026. Na předchozí Plán dopravní obslužnosti tento dokument navazuje a s ohledem na překryv hlavních plánovacích období obou dokumentů jej částečně i nahrazuje.



Město Říčany

PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI MĚSTA
PRO OBDOBÍ 2023–28

1 Analýza poptávky po přepravě

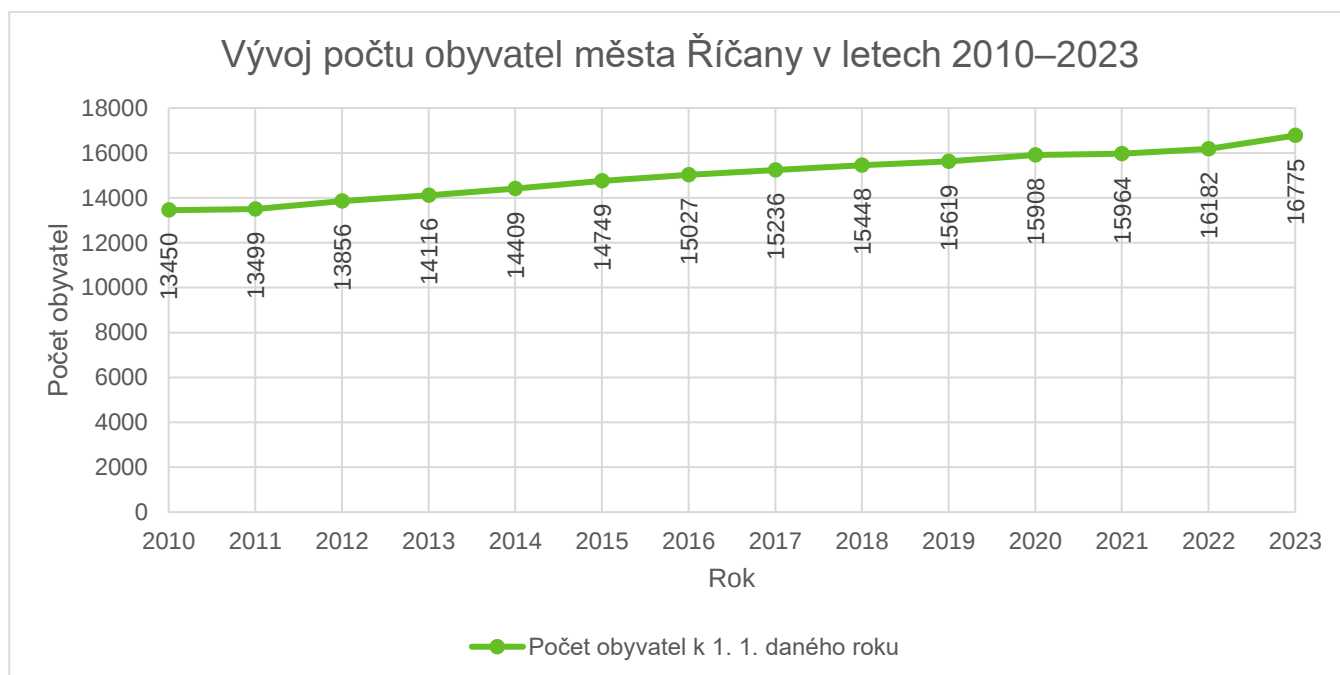
1.1 Analýza zdrojů a cílů cest

1.1.1 Rezidenční plochy

Město Říčany mělo ke dni 1. 1. 2023 celkem 16 775 obyvatel (z toho 8 107 mužů a 8 668 žen), což jej činí co do počtu obyvatel:

- 11. největším městem Středočeského kraje,
- druhým největším městem okresu Praha-východ (po Brandýsu nad Labem-Staré Boleslavi),
- největším městem správního obvodu obce s rozšířenou působností (dále též SO ORP) Říčany.

Vývoj počtu obyvatel od roku 2010 zobrazuje graf na obrázku 1. Jak je patrné, počet obyvatel města Říčany setrvale roste (za uplynulých 13 let průměrně o cca 256 obyvatel ročně), za posledních 10 let jde v rámci všech českých ORP o obec s největším relativním přírůstkem počtu obyvatel. Na tento růst je třeba reagovat i rozsahem a podobou veřejné dopravy.



Obrázek 1: Vývoj počtu obyvatel města Říčany v letech 2010–2023.



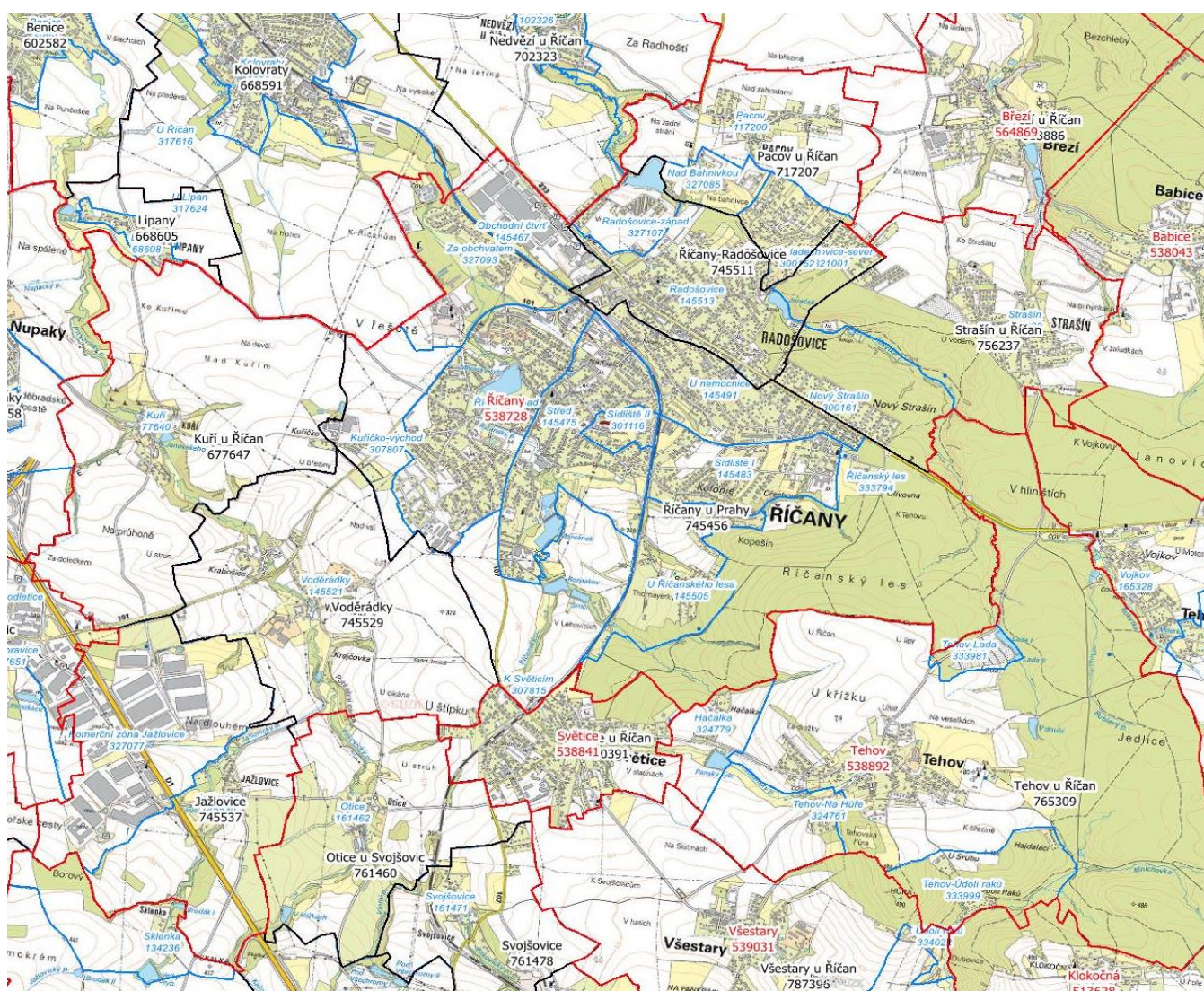
Město Říčany

PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI MĚSTA PRO OBDOBÍ 2023–28

Město Říčany sestává z:

- 7 obecních částí: Jažlovice, Kuří, Pacov, Radošovice, Říčany, Strašín, Voděrádky,
- 7 katastrálních území (územně shodné s příslušnými obecními částmi): Jažlovice, Kuří u Říčan, Pacov u Říčan, Říčany u Prahy, Říčany-Radošovice, Strašín u Říčan, Voděrádky,
- 23 základních sídelních jednotek (dále též ZSJ): Jažlovice, Komerční zóna Jažlovice, Kuří, Na ladech, Nad Bahnívkou, Pacov, K Světicím, Kuříčko-východ¹, Obchodní čtvrť², Říčanský les³, Říčany-západ, Sídliště I, Sídliště II, Střed, U nemocnice, U Říčanského lesa, Za obchvatem, Radošovice, Radošovice-sever, Radošovice-západ, Nový Strašín, Strašín, Voděrádky.

Geografické členění města Říčany na katastrální území a ZSJ je znázorněno v mapě na obrázku 2.



Obrázek 2: Územní členění města Říčany na katastrální území a ZSJ (obce vyznačeny červeně, katastrální území černě, ZSJ modře).

¹ Dříve název Ke Kuří, přejmenováno k 20. 2. 2021.

² Dříve název Nad tratí, přejmenováno k 20. 2. 2021.

³ ZSJ Říčanský les byla k 20. 2. 2021 vyčleněna z původní ZSJ Říčanský les, zbývající ZSJ nově pojmenována U Říčanského lesa.



Město Říčany

PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI MĚSTA PRO OBDOBÍ 2023–28

Počet obyvatel dle Statistického lexikonu obcí 2013 a Sčítání lidu, domů a bytů⁴ (dále též SLDB) 2021 v jednotlivých ZSJ udává tabulka 1. Také uvádí nejvýznamnější plochy hromadného bydlení (sídliště) nacházející se na území dané ZSJ, jakožto plochy s největší koncentrací obyvatel.

Tabulka 1: Počet obyvatel v jednotlivých ZSJ města Říčany dle Statistického lexikonu obcí 2013 a SLDB 2021.

Katastrální území	ZSJ	Počet obyvatel		Nejvýznamnější plochy hromadného bydlení (sídliště)
		Statistický lexikon obcí 2013	SLDB 2021	
Jažlovice	Jažlovice	165	166	–
	Komerční zóna Jažlovice	3	9	–
Kuří u Říčan	Kuří	191	172	–
Pacov u Říčan	Na ladech	290	395	–
	Nad Bahnivkou	57	162	–
	Pacov	336	395	–
Říčany u Prahy	K Světicím	10	21	–
	Kuříčko-východ	21	70	–
	Obchodní čtvrť	8	14	–
	Říčany-západ	2 482	3 157	Na Výšině + Na Výsluní, Purkyňova
	Sídliště I	1 627	1 639	Olivovna
	Sídliště II	939	866	Komenského nám.
	Střed	1 872	2 038	Na Fialce
	U nemocnice	2 204	2 300	Chodská + Domažlická, Na Kavčí skále
	U Říčanského lesa	155	192	–
	Říčanský les		15	–
	Za obchvatem	320	373	–
Říčany-Radošovice	Radošovice	1 726	1 964	Haškova
	Radošovice-sever	170	208	–
	Radošovice-západ	515	419	Za Větrníkem
Strašín u Říčan	Nový Strašín	320	330	–
	Strašín	403	797	–
Voděrádky	Voděrádky	189	309	–

Největšími říčanskými ZSJ co do počtu obyvatel jsou: Říčany-západ, U nemocnice, Střed, Radošovice, Sídliště I a Sídliště II.

Nejrychleji rostoucí (z hlediska absolutního nárůstu počtu obyvatel mezi lety 2013 a 2021) je ZSJ Říčany-západ, následují ZSJ Strašín, Radošovice, Střed, Voděrádky, Na ladech a Nad Bahnivkou. Z pohledu relativního nárůstu počtu obyvatel je vhodné zmínit ještě ZSJ Kuříčko-východ, kde se mezi lety 2013 a 2021 počet obyvatel více než ztrojnásobil. Populační růst v uvedeném období zaznamenávají všechny říčanské ZSJ s výjimkou ZSJ Jažlovice, kde počet obyvatel stagnuje, a ZSJ Kuří, Sídliště II a Radošovice-západ, kde počet obyvatel v uvedeném období poklesl.

⁴ Jedná se o populační census, který je povinný pro všechny obyvatele s trvalým i přechodným pobytem v ČR i pro občany ČR žijící v zahraničí.



Město Říčany

PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI MĚSTA PRO OBDOBÍ 2023–28

1.1.2 Školy

Na území města se nachází celkem 8 základních škol, 2 základní umělecké školy a 3 střední školy. Ze základních škol je 5 veřejných, a sice:

- 1. ZŠ Masarykovo náměstí Říčany,
- 2. ZŠ Bezručova Říčany,
- 3. ZŠ u Říčanského lesa Říčany,
- 4. ZŠ Nerudova,
- ZŠ při o. p. s. Olivově dětské léčebně (zřizovaná Středočeským krajem).

Ostatní říčanské základní školy jsou soukromé – jedná se o:

- ZŠ NEMO (v lokalitě Nad Bahnivkou),
- ZŠ s rozšířenou výukou jazyků Magic Hill,
- Sofie – ZŠ.

Základními uměleckými školami v Říčanech jsou:

- Základní umělecká škola Folklorika Čechy (soukromá)
- Základní umělecká škola Říčany (veřejná, zřizovaná městem Říčany)

Středními školami v Říčanech pak jsou:

- Gymnázium Říčany (veřejné, zřizované Středočeským krajem),
- Masarykovo klasické gymnázium Říčany (soukromé),
- SOŠ stravování Říčany (soukromá).

Tabulka 2 uvádí nejvýznamnější říčanské školy, konkrétně všechny čtyři základní školy zřizované městem Říčany a všechny tři říčanské střední školy – jejich adresu a celkové počty žáků ve školním roce 2022/23. V tabulce v příloze A jsou pak uvedeny začátky a konce jednotlivých vyučovacích hodin v těchto školách pro potřeby plánování provozní koncepce v časech začátků a konců vyučování.

Tabulka 2: Adresa nejvýznamnějších říčanských škol a celkové počty jejich žáků ve školním roce 2022/23.

Škola	Adresa	Počet žáků ve školním roce 2022/23
1. ZŠ Masarykovo nám. Říčany	Masarykovo nám.71/22, 251 01 Říčany ⁵	637
2. ZŠ Bezručova Říčany	Bezručova 94/19, 251 01 Říčany ⁶	795
3. ZŠ u Říčanského lesa Říčany	Školní 2400/4, 251 01 Říčany	662
4. ZŠ Nerudova Říčany	Nerudova 481, 251 01 Říčany	50
Gymnázium Říčany	Komenského náměstí 1280/1, 251 01 Říčany	405
Masarykovo klasické gymnázium	Táborská 1685, 251 01 Říčany	240
SOŠ stravování Říčany	Jiráskova 1519/8, 251 01 Říčany	179 (z toho 68 dálkově)

Nad rámec výše uvedených škol je ve střednědobém horizontu plánován ještě vznik další říčanské ZŠ, a sice v lokalitě Komenského náměstí.

⁵ Dále detašovaná pracoviště Olivova 1308/22, 251 01 Říčany (pro 1. ročník) a Masarykovo nám. 82/2, 251 01 Říčany (pro 2. až 4. ročník).

⁶ Dále odloučené pracoviště Sokolská 1376/8, 251 01 Říčany.



Město Říčany

PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI MĚSTA PRO OBDOBÍ 2023–28

1.1.3 Významní zaměstnavatelé ve městě

Na území města Říčany se nachází několik významných lokalit s nabídkou pracovních míst, představují tak cíle cest v rámci denní pracovní dojížděky nejen pro obyvatele Říčan, ale i pro dojíždějící z okolních obcí.

Jižně od ulice Černokostelecká se v západní části Říčan nachází obchodně-průmyslová zóna Contera Park, která je vedle firem logistických, spedičních a zástupců lehkého průmyslu doplněna také supermarketem Billa, Lidl a hypermarketem Tesco a také přidruženými samostatnými areály firem (např. Lenner Motors). V areálu, který vznikl transformací předcházejícího závodu, dnes pracuje více než 1 000 lidí, přičemž po dostavbě Pražského okruhu je plánováno rozšíření kapacit pro až dvojnásobnou nabídku pracovních míst. Celá oblast je dostupná ze zastávek Říčany, prům. areál Černokostelecká (východní část, slouží pro regionální linky provozované diametrálně po Černokostelecké ulici) a Říčany, Černokostelecká (západní část, koncová zastávka pro městské a regionální linky vedené od Říčan).

Významnou oblastí s průmyslovou zónou je okolí dálnice D1, resp. pozemky na východ a západ od ní. V západní části vymezené ulicí Zděbradskou se nachází průmyslová zóna Prologis Park D1 West, ve které má provozovnu např. firma Nagel Česko (140 zaměstnanců, 3směnný provoz), IES spol. s. r. o., Peraplas, Mapei spol. s. r. o. (20 zaměstnanců) aj. Na základě dotazníků bylo zjištěno, že některé firmy zajišťují dopravu svých zaměstnanců z Prahy. Přestože je oblast průmyslové zóny obsluhována linkou 3 MHD Říčany a regionální linkou 428, uvádějí vybraní zaměstnavatelé jako primární dojížděku z Říčan automobilem. Zastávka Říčany, prům. zóna Zděbrady pokrývá pouze střední část zóny, provozovny umístěné v jižní části areálu v ulici K Borovému při neexistenci druhé zastávky na ulici Zděbradská již vykazují nekomfortně dlouhou docházkovou vzdálenost.

Ve východní části vymezené ulicí Na Dlouhém se nachází Prologis Park D1 East, ve kterém mají provozovnu např. firmy East Logflex (25 zaměstnanců), L'Oreal, GEFCO, DHL apod. Na rozdíl od ostatních průmyslových zón v případě tohoto komplexu není v současnosti nijak řešena veřejná doprava zaměstnanců k areálu po jediné přístupové komunikaci II/101, přičemž zde ani není zřízena autobusová zastávka. Lze tak předpokládat, že zaměstnanci se dopravují téměř výhradně osobním autem, popř. s využitím spolujízdy.

Malá průmyslová zóna se taktéž nachází na jihozápadním okraji města u ulice Voděradská. Své sídlo nebo provozovnu zde mají především menší firmy, např. Multi VAC spol. s.r.o. (výrobce vzduchotechniky), Nábytek Jiroušek s. r. o. apod. Obsluha veřejnou dopravou je zajištěna zastávkou Říčany, Voděradská zřízenou přímo před vjezdem do areálu, podobně jako u areálu Prologis D1 West jsou zde vedeny linky MHD č. 3 a PID č. 428.

Firma Zoeller Systems, která se zabývá především výrobou vyklápečů pro vozidla na odvoz odpadu, sídlí na ulici Rooseveltova v ZSJ Kuříčko-východ. Výroba je organizována v třísměnném provozu, přičemž celkový počet zaměstnanců činí 277. Areál se nachází přibližně v polovině mezizastávkového úseku Říčany, hřbitov – Říčany, Kuříčko, přičemž obě zastávky obsluhují regionální i městské autobusové linky. Z obou zastávek činí docházková vzdálenost méně než 300 m, vzhledem k významnosti zaměstnavatele však ze strany cestujících existuje poptávka po zřízení zastávky v blízkosti křižovatky ulice Rooseveltova a vjezdové komunikace do areálu.

1.1.4 Úřady a instituce

Mezi cíle, které nejsou obvykle předmětem denní dojížděky, lze zařadit také úřady a zdravotnická zařízení, kam cestují veřejnou dopravou především starší cestující a pokrytí těchto cílů je pro úspěšný koncept MHD nutné.



Město Říčany

PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI MĚSTA PRO OBDOBÍ 2023–28

Většina příslušných pracovišť samosprávy a přenesené působnosti státní správy se nachází v budovách městského úřadu na Masarykově a Komenského náměstí. Zatímco první jmenovaná lokalita je vzhledem ke svému umístění obsloužena všemi severojižními regionálními linkami a všemi linkami MHD, budova na Komenského náměstí, kde se nachází taktéž sídliště a gymnázium, je obsloužena pouze linkou PID č. 765 a doplňkovou linkou MHD č. 7, která lokalitu spojuje pouze s nádražím a Srncím, případně obchodní zónou Černokostecká.

Nemocnice AGEL Říčany, která disponuje ambulantními i lůžkovými odděleními včetně specializovaných pracovišť, se nachází na ulici Smiřických v blízkosti křižovatky s ulicí Černokosteckou. Obsluha je zajištěna regionálními a městskými linkami ze zastávky Říčany, nemocnice, umístěné přímo před vjezdem do nemocnice na ulici Smiřických. V přijatelné docházkové vzdálenosti pro spádové pacienty z okolí Říčan se nachází taktéž na ulici Černokostecké umístěná zastávka Říčany, U nem., určená primárně pro průjezdné regionální linky. V blízkosti nemocnice jsou zřízena placená parkovací místa využívaná též jako K+R. Zdravotnická zařízení tohoto typu je nutné obsloužit dostatečným způsobem také v období přepravních sedel, kdy typicky stále docházejí pacienti na zákroky a vyšetření. V případě městských linek 2 a 3 však tento předpoklad není splněn především v sedlech pracovních prázdninových dnů, kdy nemocnice zůstává z pohledu částí města neobsluhovaných přímo regionální dopravou bez obsluhy.

1.1.5 Obchodní vybavenost

Pro obyvatele města Říčany, kteří nevyužívají širší sortiment maloobchodu a služeb na území Prahy, představují větší obchodní jednotky v podobě zvláště supermarketů a nákupních zón významný cíl cest, přestože tyto cesty ze zkušenosti nelze předpokládat v každodenním režimu.

Z hlediska koncentrace řetězců je nejvýznamnější lokalitou oblast vymezená ulicemi Černokostecká, Přátelství a Obchodní v sousedství Contera Parku, kde se nacházejí mimo jiné supermarkety Billa, Lidl, hypermarket Tesco a prodejny v přidruženém retail parku. V lokalitě je zajištěn dostatek parkovacích míst pro zákazníky, poloha obchodní zóny je navíc výhodná při využití komunikace I/2 pro dojíždění do Prahy a pro zaměstnance firem v přilehlém Contera Parku. Obsluha veřejnou dopravou je zajištěna primárně průjezdnými regionálními linkami PID ze zastávky Říčany, prům. areál Černokostecká, doplněnými špičkovými spoji regionálních linek z centra Říčan a linkami MHD zajižďujícími až do západní části zóny na zastávku Říčany, Černokostecká.

Druhou významnou lokalitou je OC Lihovar, které se nachází na ulici Barákova v blízkosti okružní křižovatky silnic II/101 a II/107. V obchodním centru se nachází mimo jiné supermarket Albert a další zařízení služeb. V bezprostřední okružní křižovatce se nachází taktéž supermarket řetězce Penny Market. Parkování zdarma je v rámci OC Lihovar omezeno. Lokalita je napojena na veřejnou dopravu zastávkou Říčany, pod lihovarem, kterou obsluhují převážně regionální linky PID a ve špičkách také doplňková linka MHD č. 7. Vzhledem k chybějícímu přímému napojení na ostatní linky MHD lze ze směrů neobsluhovaných regionálními autobusy případně předpokládat pěší docházku ze zastávky Říčany, nádraží.

Poslední lokalitou, která vykazuje větší koncentraci provozoven obchodu a služeb, je oblast Masarykova náměstí. Zde převažují především služby o a obchodní jednotky menšího rozsahu, zpravidla dochází oproti předchozím lokalitám k omezení provozní doby převážně o víkend. Významné jsou i sezónní trhy, které zde vytvářejí poptávku i v období omezeného provozu prodejen o sobotách. Parkovací možnosti jsou po většinu týdne omezené zpoplatněným stáním.



Město Říčany

PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI MĚSTA PRO OBDOBÍ 2023–28

1.1.6 Rekreační a volnočasové areály

Přestože se v okolí Říčan nachází řada oblíbených rekreačních oblastí s příležitostným využitím (např. Říčanský les, Jureček, Marvánek), v následujícím přehledu jsou uvedeny lokality, u nichž je předpokládáno pravidelné využívání obyvateli města s menším ohledem na roční období a povětrnostní podmínky.

V lokalitě Na Fialce bylo v minulých letech vybudováno Centrum pro volný čas s komplexními službami v podobě kinosálu, plaveckého bazénu, wellness a sportovní haly pro míčové sporty. V blízkosti se nachází také multifunkční sportoviště využívané pro fotbal nebo atletické disciplíny. Parkování je v omezené míře možné za poplatek v přilehlých ulicích. Přestože přímo u centra není zřízena autobusová zastávka, areál je v přijatelné docházkové vzdálenosti od zastávek Říčany, nádraží, resp. Říčany, Štefánikova a také v dosahu jednosměrných zastávek Říčany, park A. Švehly a Říčany, U Milána.

Dalším důležitým sportovně-rekreačním místem je zimní stadion, resp. ComSys Ice Arena. Nachází se na ulici Škroupova na břehu Říčanského potoka jižně od Masarykova náměstí. V blízkosti multifunkční arény se ještě nachází Sportovní hala Říčany, která se zaměřuje na gymnastiku a halové sporty. V blízkosti areálu se nachází několik zpoplatněných parkovacích ploch (včetně samostatného kapacitního parkoviště pro návštěvníky stadionu), které jsou pravidelně využívány, jelikož ani jeden z areálů není obslužen veřejnou dopravou. Nejbližší zastávkou je jednosměrná zastávka Říčany, Fibichova, která je však mimo školní linku využívána pouze školním spojem linky 765. Vzdálenost od zastávky k zimnímu stadionu je z hlediska atraktivity pokrytí MHD neakceptovatelná.

Na jižním okraji města na ulici V Chobotě se nachází sportovně-relaxační centrum OÁZA zaměřené na tenis a ostatní kurtové sporty. Centrum je v pracovní dny dostatečně obsluženo ze zastávky Říčany, OÁZA, umístěné v blízkosti vstupu. I přes odpovídající frekvenci MHD jsou zde obvykle zcela zaplněna místa určená pro parkování automobilů a dochází k vytváření nelegálních odstavných míst s negativními důsledky pro průjezd větších vozidel.

1.2 Analýza budoucího rozvoje města

V souvislosti s dimenzováním nabídky MHD na základě trvání smluvních závazků objednávky veřejných služeb v autobusové dopravě až 10 let je nutné také zvážit pravděpodobný vývoj přepravní poptávky na základě předpokládaného vývoje zdrojů a cílů přepravní poptávky na území města. Plnohodnotný dopad realizace všech záměrů najednou může poskytnout pouze makroskopický dopravní model, v této kapitole tak budou zmíněny rozvojové projekty obsažené v Územním plánu Říčan ve stavu z června 2023 (vybrané výkresy Územního plánu Říčan viz přílohy B.1, B.2 a B.3). Pro dopady na změny v poptávce po dopravní obslužnosti je nejdůležitější především rozsah a podoba ploch pro bydlení a ploch s významným podílem obytné funkce, přičemž očekávané dopady na dopravní systém VHD včetně navržených změn jsou uvedeny níže. Územní plán dále rozděluje tyto projekty na tři etapy dle rozsahu záměru, přičemž pro projekty I. etapy nejsou stanoveny dodatečné okrajové podmínky, zatímco pro velké bytové projekty II. a III. etapy je již nutno realizovat související infrastrukturu (např. rozšíření kapacit MŠ či ZŠ, zprovoznění úseku 511 SOKP nebo Tehovské spojky apod.), což posouvá předpokládaný termín realizace do patřičného výhledu. Předmětem analýzy budou nejvýznamnější lokality s dopadem do nabídky VHD, resp. MHD.



Město Říčany

PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI MĚSTA PRO OBDOBÍ 2023–28

1.2.1 Sídliště Mozartova

<i>Lokalita:</i>	území vymezené ulicemi Pod Bahnivkou, Černokostecká, Za Větrníkem a Říčanská
<i>Popis:</i>	zahuštění území výstavbou rodinných domů městského/příměstského typu a výstavbou bytových jednotek
<i>Stávající obsluha:</i>	zavlek linky MHD č. 3 do zastávky Mozartova
<i>Možnosti obsluhy:</i>	území se stane významným zdrojem cest s nutností napojení na občanskou a obchodní vybavenost jak v centru města, tak na periferii – předpoklad vedení průjezdné linky MHD v relaci PA Černokostecká – centrum města i v případě zneprůjezdnění lokality pro IAD
<i>Převažující etapa:</i>	III. etapa

1.2.2 Nad Bahnivkou

<i>Lokalita:</i>	území vymezené ulicemi Nad Bahnivkou, Na Skalkách a Nad Úvozem
<i>Popis:</i>	výstavba rodinných domů městského/příměstského charakteru, smíšené obytné plochy
<i>Stávající obsluha:</i>	pouze školní linky, již dnes při nekompletní zastavěnosti nevyhovující docházkové vzdálenosti
<i>Možnosti obsluhy:</i>	předpoklad obousměrného vedení linky MHD ulicí Nad Bahnivkou se zřízením/přesunem zastávek pro zajištění vyhovujícího pokrytí staré i nové části zástavby
<i>Převažující etapa:</i>	II a III. etapa

1.2.3 Jihovýchodní Pacov

<i>Lokalita:</i>	území vymezené ulicemi Výhledová, Na Výměnkách a Paloučky
<i>Popis:</i>	výstavba rodinných domů venkovského charakteru, smíšené obytné plochy
<i>Stávající obsluha:</i>	z důvodu chybějící zástavby bez obsluhy, stávající zástavba ze zastávky Pacov
<i>Možnosti obsluhy:</i>	prověření budoucího vedení linky MHD ulicí Výhledovou v kontextu celkového rozdělení linkového vedení v oblasti Nad Bahnivkou – Pacov – Pastelkov
<i>Převažující etapa:</i>	III. etapa



Město Říčany

PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI MĚSTA PRO OBDOBÍ 2023–28

1.2.4 Propojení Strašína a Pastelkova

<i>Lokalita:</i>	území vymezené ulicemi Na Okraji, U Ládek, V Žaludech a Rekreační
<i>Popis:</i>	výstavba rodinných domů městského/příměstského a venkovského charakteru, spojovací komunikace (propojení ulic)
<i>Stávající obsluha:</i>	západní část území ze zastávky Pastelkov, východní s delší docházkovou vzdáleností na zastávku Strašín, bližší zastávka Strašín, Pampelišková obsluhována pouze školními spoji
<i>Možnosti obsluhy:</i>	zajištění MHD celodenně na východní okraj Strašína (Pampelišková), prověření možnosti využití plánované spojovací komunikace Strašín – Pastelkov linkou MHD se zřízením zastávky v polovině vzdálenosti
<i>Převažující etapa:</i>	I., II a III. etapa

1.2.5 Široká/OÁZA

<i>Lokalita:</i>	území vymezené ulicemi Široká, Jihlavská, Za Pilou, V Chobotě a Slunečná
<i>Popis:</i>	výstavba rodinných domů městského/příměstského charakteru
<i>Stávající obsluha:</i>	rozdělení území mezi zastávky Marvánek (sever území) a OÁZA (jih území)
<i>Možnosti obsluhy:</i>	dostatečná obsluha se stávajícími zastávkami a ve stávající frekvenci, možné změny trasování linky z Masarykova náměstí dále směr nádraží
<i>Převažující etapa:</i>	I a III. etapa

1.2.6 MŠ Zahrádka – západ

<i>Lokalita:</i>	území vymezené ulicemi Voděradská, Křemelná, Labská a Otavská
<i>Popis:</i>	výstavba rodinných domů městského/příměstského charakteru
<i>Stávající obsluha:</i>	ze zastávky MŠ Zahrádka
<i>Možnosti obsluhy:</i>	v případě nevyhovujících docházkových vzdáleností prověřit přesun zastávek v lokalitě
<i>Převažující etapa:</i>	I. etapa

1.2.7 Sídliště Olivovna – západ

<i>Lokalita:</i>	území vymezené ulicemi Krkonošská, Na Holém vrchu, Pomezní a Šeříková
<i>Popis:</i>	výstavba rodinných domů městského/příměstského charakteru, výstavba bytových jednotek
<i>Stávající obsluha:</i>	za zastávky Pivoňková
<i>Možnosti obsluhy:</i>	v případě realizace prověřit vzhledem k vyšší hustotě osídlení přesun zastávky Pivoňková a/nebo zřízení zastávky blíže k sídlišti Olivovna
<i>Převažující etapa:</i>	II. etapa



Město Říčany

PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI MĚSTA PRO OBDOBÍ 2023–28

1.2.8 Azalková a okolí

<i>Lokalita:</i>	území vymezené ulicemi Azalková, Východní, Jasmínová a Šípková
<i>Popis:</i>	výstavba rodinných domů městského/příměstského charakteru, smíšené obytné plochy
<i>Stávající obsluha:</i>	již dnes při nekompletní zastavěnosti nevyhovující docházkové vzdálenosti na zastávku Pivoňková
<i>Možnosti obsluhy:</i>	předpoklad obousměrného vedení linky MHD ulicí Olivovou přes železniční přejezd, nutnost zřízení zastávky na úrovni Azalkové ulice pro odpovídající dostupnost VHD
<i>Převažující etapa:</i>	II. etapa

1.2.9 Thomayerova – jih

<i>Lokalita:</i>	území vymezené ulicemi K Říčanskému lesu, Jívová, Jasanová, Ve Školkách a tratí č. 221
<i>Popis:</i>	výstavba rodinných domů městského/příměstského charakteru, rozšíření Thomayerovy ulice
<i>Stávající obsluha:</i>	bez obsluhy z důvodu malé poptávky a obtížných prostorových poměrů
<i>Možnosti obsluhy:</i>	v případě realizace výstavby a souvisejícího potenciálu poptávky zvážit obsluhu v obdobném režimu jako např. Srnčí, případně přenechat poptávkové dopravě
<i>Převažující etapa:</i>	II. etapa

1.2.10 Výsluní – východ

<i>Lokalita:</i>	území vymezené ulicemi Rooseveltova, Na Výšině, Říčanská a Nedbalova
<i>Popis:</i>	výstavba rodinných domů městského/příměstského charakteru
<i>Stávající obsluha:</i>	ze zastávky Hřbitov, částečně také U lípy (s nevyhovující docházkovou vzdáleností)
<i>Možnosti obsluhy:</i>	vedení spojů MHD po zastávku Hřbitov v taktu 30 min ve špičce, po realizaci přesunu zastávky U lípy východním směrem prověřit realizaci nové zastávky pro zlepšení docházkových vzdáleností
<i>Převažující etapa:</i>	III. etapa

1.3 Analýza přepravních vztahů

Pro analýzu přepravních vztahů jsou jednak použita veřejně dostupná data o dojížděci do zaměstnání a škol ze Sčítání lidu, domů a bytů (2011 a 2021), jednak byly pro detailnější analýzu dojížděky žáků osloveny vybrané říčanské školy s žádostí o poskytnutí dat o bydlištích žáků. Bez kvantifikace jsou pak okomentovány ostatní typy přepravních vztahů – za službami a volnočasovými aktivitami.

1.3.1 Dojížděka do zaměstnání a škol dle Sčítání lidu, domů a bytů (2011 a 2021)

Sčítání lidu, domů a bytů se kromě místa pobytu, ekonomických aktivit obyvatel a parametrů jejich bydlení zaměřuje též na dojížděku do zaměstnání a škol. Ta je zpracována do podrobnosti obcí.



Výstupy ze SLDB neuvádějí jinou dojížděku než do práce a do škol, nelze z ní tak stanovit ostatní typy přepravních vztahů (za službami, za volnočasovými aktivitami apod.). Je též vhodné uvést, že správnost a úplnost výstupů SLDB je závislá na úplnosti a správnosti vyplnění sčítacích formulářů ze strany respondentů. Četnost dojížděky je ve výstupech rozlišena na denní a celkovou, bližší konkretizace četnosti dojížděky (týdenní, několik dní v týdnu) ve výstupech specifikována není. Taktéž není ve výstupech detailněji specifikován zdroj a cíl dojížděky/vyjížděky, např. do podrobnosti částí obcí či ZSJ. K odhadnutí konkrétního zdroje vyjížděky / cíle dojížděky v Říčanech je tak třeba přihlídnout k informacím uvedeným v kapitole 1.1, v případě dojížděky do říčanských škol je pro územně bližší specifikaci zdrojů/cílů provedena analýza dat poskytnutých školami, viz kapitola 1.3.2.

SLDB probíhá každých deset let. Pro účely analýzy dojížděky do zaměstnání a škol byla použita data z poslední dvou proběhlých SLDB, tedy 2011 a 2021. Je nutno upozornit na obtížnou porovnatelnost dat o dojížděce dle SLDB 2011 a 2021. Ačkoli oba censy bylo možné vyplnit i online, u SLDB 2021 byla možnost online vyplnění výrazně zjednodušena, což mohlo mít vliv na čas, který byli respondenti ochotni vyplnění věnovat, a tím i na správnost a úplnost vyplnění. Data o dojížděce dle SLDB 2021 mohou být též zkreslena v době cenzu probíhající epidemií COVID-19, kvůli které byla přijata opatření, která ovlivnila mobilitu obyvatelstva (údaje však měly být vyplněny dle obvyklého místa práce/školy po skončení protiepidemických opatření). Přesto lze přinejmenším pro porovnání změn ve významnosti jednotlivých zdrojů dojížděky / cílů vyjížděky data využít.

Vyjížděka z Říčan dle SLDB 2011 a SLDB 2021 dle obce dojížděky s členěním na vyjížděku do zaměstnání a vyjížděku do škol a s členěním na celkovou a denní vyjížděku je uvedena v příloze C.1. Dojížděka do Říčan dle SLDB 2011 a SLDB 2021 dle obce vyjížděky s členěním na dojížděku do zaměstnání a dojížděku do škol a s členěním na celkovou a denní dojížděku je uvedena v příloze C.2. V obou případech jsou uvedeny pouze obce dojížděky/vyjížděky, kde celkový dojížděkový proud z/do Říčan přinejmenším dle jednoho z těchto dvou SLDB dosahuje alespoň 5 dojíždějících.

Dle SLDB 2011 i 2021 převažuje dojížděka z ostatních obcí do Říčan nad vyjížděkou z Říčan do jiných obcí. Dle SLDB 2011 byl celkový počet vyjíždějících z Říčan do jiných obcí 2 870 a celkový počet dojíždějících do Říčan z jiných obcí 3 656. Dle SLDB 2021 byl celkový počet vyjíždějících z Říčan do jiných obcí 5 402 a celkový počet dojíždějících do Říčan z jiných obcí 8 409. 4 832 obyvatel Říčan se pak dle SLDB 2021 přepravuje do zaměstnání/školy jen v rámci obce (příp. pracuje v místě obvyklého pobytu).

Nejsilnější interakce Říčan jsou pochopitelně s Prahou. Převažující směr dojížděky je z Říčan do Prahy (celkově 3 996 dojíždějících dle SLDB 2021, tj. 57 % z celkových vzájemných interakcí), přesto je však dojížděka v opačném směru, z Prahy do Říčan, též výrazná (celkově 2 987 dle SLDB 2021, tj. 43 % z celkových vzájemných interakcí).

Pro vyjížděku z Říčan jsou dalšími významnými cíli dojížděky obce Modletice (celkem 199 vyjíždějících dle SLDB 2021), Čestlice (celkem 102 vyjíždějících dle SLDB 2021). Další v pořadí dle celkového vyjížděkového proudu dle SLDB 2021 jsou Světlá (81), Strančice (60), Tehovec (58), Průhonice (44), Jesenice (42), Nupaky (42), Benešov (41), Babice (34), Kunice (34), Mukařov (32), Mnichovice (26), Vestec (24) a Tehov (20). Vyjížděka z Říčan do těchto a dalších obcí dojížděky s 10 a více vyjíždějícími je mapově zobrazena v příloze C.3.

Největší nárůst vyjížděky mezi roky 2011 a 2021 nastal v případě dojížděky do Prahy. Následují tyto obce: Modletice, Světlá, Čestlice, Tehovec, Nupaky, Strančice, Kunice, Babice a Jesenice. S výjimkou Světlá, kde nárůst nastal zejména u vyjížděky do škol a lze jej přisoudit vzniku tamější základní školy a gymnázia,



Město Říčany

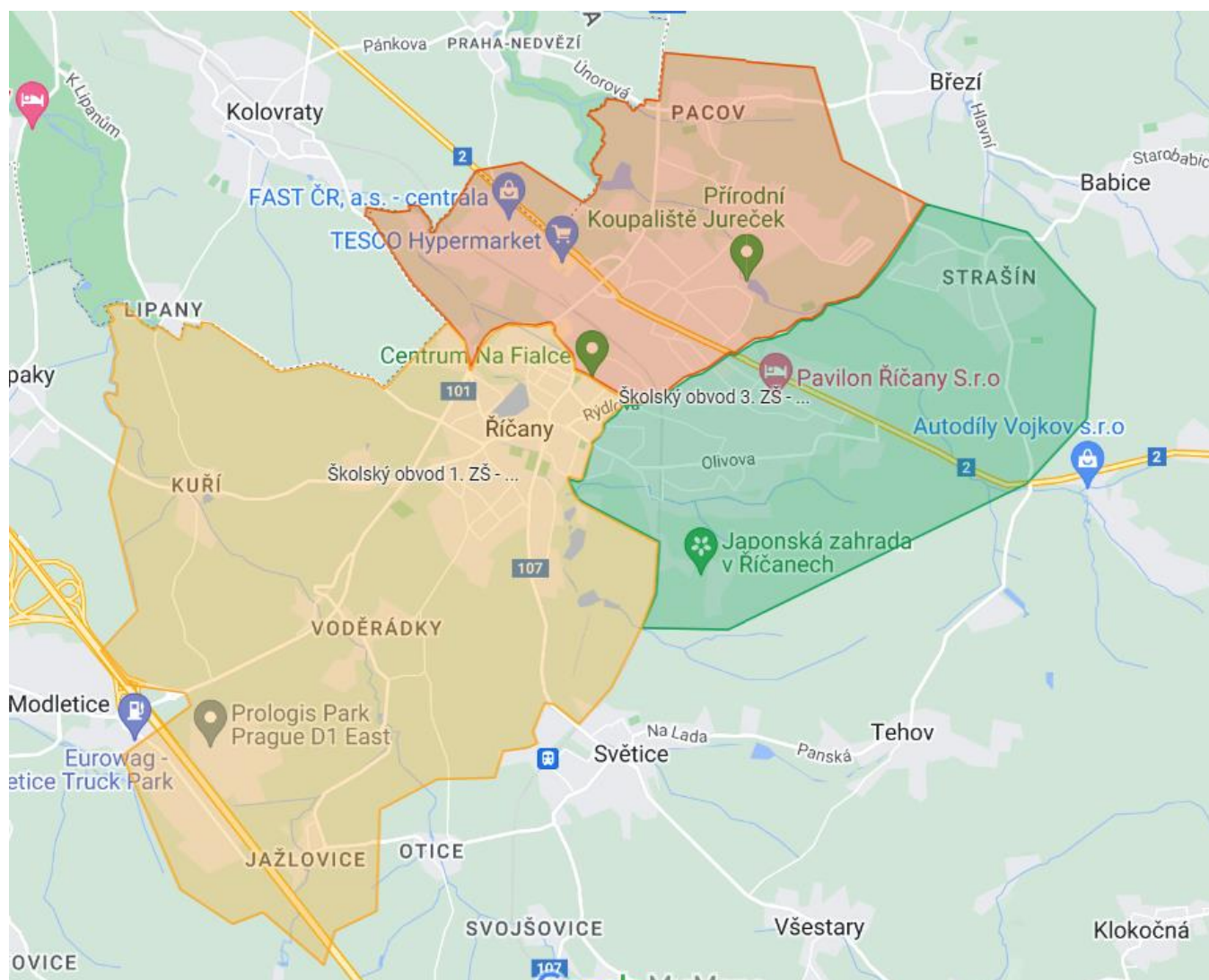
PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI MĚSTA PRO OBDOBÍ 2023–28

jde povětšinou o nárůst vyjíždky do zaměstnání. Především u obcí ležících poblíž dálnice D1 lze tento nárůst pak přisoudit rozvoji průmyslových ploch (logistických areálů apod.), který zde nastal.

Z hlediska dojíždky do Říčan jsou po Praze dalšími významnými zdroji vyjíždky obce Mukařov (celkem 211 dojíždějících dle SLDB 2021), Mnichovice (celkem 201 dojíždějících dle SLDB 2021). Další v sestupném pořadí dle celkového dojíždkového proudu dle SLDB 2021 jsou Kostelec nad Černými lesy (174), Babice (164), Strančice (156), Benešov (152), Světlá (138), Mirošovice (129), Svojetice (127), Velké Popovice (119), Louňovice (117), Březí (112), Tehov (112), Křenice (110). U těchto obcí nastal (po Praze) i mezi roky 2011 a 2021 i největší nárůst dojíždky do Říčan. Dojíždka do Říčan z těchto a dalších obcí vyjíždky s 10 a více dojíždějícími je mapově zobrazena v příloze C.4.

1.3.2 Převážné vztahy žáků do říčanských škol

Hlavní spádové oblasti 1., 2. a 3. ZŠ v Říčanech zobrazuje mapa na obrázku 3.



Obrázek 3: Spádové oblasti říčanských základních škol: 1. ZŠ Masarykovo náměstí (plocha vyznačená žlutou barvou), 2. ZŠ Bezručova (plocha vyznačená červenou barvou) a 3. ZŠ u Říčanského lesa (plocha vyznačená zelenou barvou).



Město Říčany

PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI MĚSTA PRO OBDOBÍ 2023–28

Pro detailnější rozbor přepravních vztahů do říčanských škol byly základní školy zřizované městem Říčany a všechny říčanské střední školy (tedy školy uvedené v kapitole 1.1.2 v tabulce 2) osloveny s žádostí o uvedení počtů jejich žáků rozčleněných dle obcí, částí obcí a v případě Říčan též ZSJ jejich bydliště, z čehož lze odvodit hlavní přepravní vztahy zdroj-cílové skupiny bydlení – škola. Zjištěná data se nachází v tabulce v příloze D. V případě SOŠ stravování Říčany byli vzati v úvahu jen žáci denního studia. Jedná se o data za školní rok 2022/23.

Z obdržených dat vyplývá, že většina žáků předmětných škol má své bydliště v Říčanech (2 024 žáků). Dále z nich vyplývá, že žáci z jednotlivých říčanských ZSJ navštěvují primárně tyto říčanské základní školy:

- ZSJ Jažlovice – 1. ZŠ Masarykovo nám. (10 žáků),
- ZSJ K Světicím – 1. ZŠ Masarykovo nám. (1 žák) a 2. ZŠ Bezručova (1 žák),
- ZSJ Kuří – 1. ZŠ Masarykovo nám. (13 žáků),
- ZSJ Kuříčko-východ – 1. ZŠ Masarykovo nám. (9 žáků), 3. ZŠ u Říčanského lesa (2 žáci),
- ZSJ Na ladech – 2. ZŠ Bezručova (51 žáků),
- ZSJ Nad Bahňovkou – 3. ZŠ u Říčanského lesa (3 žáci), 2. ZŠ Bezručova (2 žáci),
- ZSJ Nový Strašín – 3. ZŠ u Říčanského lesa (19 žáků), 2. ZŠ Bezručova (8 žáků),
- ZSJ Pacov – 2. ZŠ Bezručova (52 žáků), 3. ZŠ u Říčanského lesa (10 žáků),
- ZSJ Radošovice – 2. ZŠ Bezručova (182 žáků), 3. ZŠ u Říčanského lesa (23 žáků),
- ZSJ Radošovice-sever – 2. ZŠ Bezručova (19 žáků),
- ZSJ Radošovice-západ – 2. ZŠ Bezručova (44 žáků), 3. ZŠ u Říčanského lesa (5 žáků),
- ZSJ Říčanský les – 1. ZŠ Masarykovo nám. (1 žák),
- ZSJ Říčany-západ – 1. ZŠ Masarykovo nám. (315 žáků), 2. ZŠ Bezručova (24 žáků), 3. ZŠ u Říčanského lesa (20 žáků),
- Sídliště I – 3. ZŠ u Říčanského lesa (155 žáků), 1. ZŠ Masarykovo nám. (12 žáků),
- Sídliště II – 3. ZŠ u Říčanského lesa (28 žáků), 1. ZŠ Masarykovo nám. (15 žáků), 2. ZŠ Bezručova (12 žáků),
- Strašín – 3. ZŠ u Říčanského lesa (84 žáků), 2. ZŠ Bezručova (36 žáků),
- Střed – 1. ZŠ Masarykovo nám. (124 žáků), 2. ZŠ Bezručova (61 žáků), 3. ZŠ u Říčanského lesa (29 žáků),
- U nemocnice – 3. ZŠ u Říčanského lesa (120 žáků), 2. ZŠ Bezručova (94 žáků),
- U Říčanského lesa – 3. ZŠ u Říčanského lesa (19 žáků), 1. ZŠ Masarykovo nám. (5 žáků),
- Voděrádky – 1. ZŠ Masarykovo nám. (23 žáků),
- Za obchvatem – 2. ZŠ Bezručova (41 žáků), 1. ZŠ Masarykovo nám. (9 žáků).

4. ZŠ Nerudova vzhledem ke své nízké kapacitě není hlavní spádovou školou pro žádnou říčanskou ZSJ, nejvíce tuto školu navštěvují žáci ze ZSJ Radošovice (6 žáků).

Gymnázium Říčany je z říčanských ZSJ nejvíce navštěvováno žáky ze ZSJ U nemocnice (35 žáků), Říčany-západ (28 žáků), Sídliště I (19 žáků), Střed (18 žáků) a Radošovice (14 žáků). Masarykovo klasické gymnázium Říčany je pak z říčanských ZSJ nejvíce navštěvováno žáky ze ZSJ U nemocnice (22 žáků), Radošovice (14 žáků), Sídliště I (12 žáků), Střed (12 žáků) a Říčany-západ (11 žáků). SOŠ stravování Říčany nenavštěvuje mnoho žáků z Říčan, největší zastoupení má ZSJ Říčany-západ (4 žáci).



Město Říčany

PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI MĚSTA PRO OBDOBÍ 2023–28

Obdržená data dále potvrzují data ze SLDB 2021 z hlediska nejvýznamnějších obcí, z nichž dojíždí žáci do říčanských škol, a sice:

- Praha (107 žáků, z toho 38 žáků z Prahy-Kolovrat, 18 žáků z Prahy 22, 10 žáků z Prahy 10, ...),
- Babice (71 žáků),
- Březí (60 žáků),
- Mukařov (58 žáků, z toho 28 žáků z obecní části Srbín, 25 žáků ze střediskové obecní části Mukařov a 5 žáků z obecní části Žernovka),
- Louňovice (44 žáků),
- Světice (44 žáků),
- Svojetice (36 žáků),
- Křenice (34 žáků),
- Strančice (31 žáků, z toho 27 žáků ze střediskové obecní části Strančice, 2 žáci z obecní části Otice a po jednom žákovi z obecních částí Svojšovice a Předboř),
- Tehov (27 žáků),
- Mnichovice (27 žáků, z toho 22 žáků ze střediskové obecní části Mnichovice, 3 žáci z obecní části Myšlín a 2 žáci z obecní části Božkov),
- Velké Popovice (26 žáků, z toho 16 žáků ze střediskové obecní části Velké Popovice, 5 žáků z obecní části Lojovice, 4 žáci z obecní části Brtnice a 1 žák z obecní části Krámský),
- Kostelec nad Černými lesy (21 žáků – všichni ze střediskové obecní části Kostelec nad Černými lesy),
- Tehovec (20 žáků),
- Kunice (18 žáků, z toho 11 žáků ze střediskové obecní části Kunice, 6 žáků z obecní části Vidovice a 1 žák z obecní části Dolní Lomnice),
- Doubek (17 žáků),
- Mirošovice (13 žáků),
- Všestary (13 žáků – všichni ze střediskové obecní části Všestary),
- Hrusice (12 žáků),
- Jevany (10 žáků).

I v případě mimoříčanských žáků jsou data (s rozčleněním dle obce / části obce bydliště žáků a dle škol, do kterých dojíždí) součástí a přílohy D. Pořadí říčanských škol dle počtu mimoříčanských dojíždějících žáků je následující: Gymnázium Říčany (241 žáků), 2. ZŠ Bezručova (155 žáků), 3. ZŠ u Říčanského lesa (135 žáků), Masarykovo klasické gymnázium Říčany (135 žáků), SOŠ stravování Říčany (98 žáků), 1. ZŠ Masarykovo nám. (82 žáků), 4. ZŠ Nerudova (30 žáků).

1.3.3 Převážná vztahy za službami a volnočasovými aktivitami

Jak uvádí kapitoly 1.1.4, 1.1.5 a 1.1.6, Říčany poskytují významnou občanskou vybavenost, která generuje přepravní vztahy nejen v rámci samotných Říčan, nýbrž i z/do zejména blízkého okolí.

Jejich kvantifikace je z dostupných dat obtížná, u vnitroměstských cest lze však konstatovat, že intenzita interakcí poroste s:

- významností dané služby či plochy pro volnočasové aktivity (v rámci Říčan zejména obchodní centra na Černokostelecké a OC Lihovar, příp. sobotní trhy na Masarykově náměstí, z další vybavenosti pak nemocnice, úřady na Masarykově a Komenského náměstí, areál Na Fialce, sportovní hala v ul. Škroupově, ...),

- významností (počtem obyvatel) rezidenčních ploch (v případě typických řetězců aktivit domov – služby – domov), příp. s významností (počtem zaměstnanců) zaměstnavatelů (v případě méně typických řetězců aktivit domov – zaměstnání – služby – domov), příp. s významností (počtem žáků) škol (v případě ještě méně typických řetězců aktivit domov – škola – služby – domov).

Říčany však generují i vnější přepravní vztahy za službami (tj. z/do ostatních obcí), kde lze předpokládat, že závislost intenzity přepravních vztahů poroste s počtem obyvatel dané obce a s časovou vzdáleností dané obce od alternativních míst s občanskou vybaveností téhož typu. V kontextu úřadů je třeba uvést, že Říčany jsou obcí s rozšířenou působností, některé záležitosti si tak obyvatelé všech obcí v SO ORP Říčany mohou vyřídit právě na říčanských úřadech. Obce v SO ORP Říčany lze vidět na obrázku 4.

Zejména u přepravních vztahů za nákupy a sportovními aktivitami lze předpokládat (i v případě dostatečné nabídky veřejné dopravy) nižší využití veřejné dopravy s ohledem na zakoupené věci, resp. sportovní vybavení, které s sebou přepravovaná osoba též přepravuje.

SO ORP ŘÍČANY
(stav k 1. 1. 2014)



Obrázek 4: Obce SO ORP Říčany.

Významnost některých lokalit v Říčanech lze odvodit z využití (obratů cestujících) příslušných zastávek veřejné dopravy (viz kapitoly 3.2.1 a 3.3.1), je třeba si však uvědomit, že je již ovlivněné konkrétní nabídkou veřejné dopravy.



2 Dopravní infrastruktura na území města Říčany

2.1 Železniční infrastruktura

2.1.1 Popis stávající dopravní infrastruktury

Po území města Říčany vede jediná železniční trať, 221 Praha – Benešov u Prahy. Jedná se o celostátní dráhu zařazenou do transevropské dopravní sítě TEN-T, je součástí IV. tranzitního železničního koridoru (Stockholm – Dresden –) Děčín – Praha – Benešov u Prahy – Tábor – Veselí nad Lužnicí – České Budějovice – Horní Dvořiště – Linz – Salzburg – Ljubljana – Rijeka – Zagreb).

Trať je dvoukolejná (na území Hl. m. Prahy v úseku Praha hl.n. – Praha-Zahradní Město čtyřkolejná), elektrifikovaná stejnosměrnou trakční soustavou o napětí 3 kV. Maximální traťová rychlost je 140 km/h pro soupravy bez aktivního nakládání vozové skříně, resp. 160 km/h pro vozidla s aktivním nakládáním vozové skříně⁷. Na území města Říčany je pak nejvyšší traťová rychlost 130 km/h (resp. 160 km/h pro soupravy s aktivním nakládáním vozové skříně), a sice od Světic po strančické (jižní) zhlaví železniční stanice Říčany (zhruba po mimoúrovňové křížení s ul. 5 května). Přes samotnou železniční stanici Říčany až po hranici s Hl. m. Prahou je pak rychlost pouze 110 km/h (resp. 135 km/h pro soupravy s aktivním nakládáním vozové skříně).

Železniční stanice Říčany se nachází v km 164,635 trati České Budějovice – Praha se vzdáleností cca 21 km z pražského hlavního nádraží a cca 1,5 km od hranic s Hl. m. Prahou. Stanice má 4 dopravní koleje – kromě dvou hlavních kolejí dvě koleje předjízdny (jedna pro každý směr), dále pak jednu kusou manipulační kolej. Ve stanici se nachází 2 ostrovní nástupiště, nástupištní hrana je zřízena u všech 4 dopravních kolejí. Délka obou nástupišť (všech nástupištních hran) je 220 m. Přístup na nástupiště je mimoúrovňový – podchodem, ve kterém se nachází i odbavovací hala. Výška nástupišť je 550 mm nad temenem kolejnice (což umožňuje bezbariérový nástup a výstup do nízkopodlažních vozidel), bezbariérový přístup na nástupiště je řešen bezbariérovou rampou. Do prostoru před staniční budovou je bezbariérový přístup z podchodu zajištěn samoobslužným výtahem, do podchodu je dále přímý bezbariérový přístup z ulic Cesta Svobody a Kamenická.

2.1.2 Infrastruktura v realizaci a plánovaná infrastruktura

2.1.2.1 Nová trať Praha – Bystřice

Správa železnic, s. o., jakožto manažer železniční infrastruktury, aktuálně připravuje Územně-technickou studii nové trati Praha – Benešov u Prahy – Bystřice.

Trať byla původně plánována již v souvislosti s vysokorychlostní tratí (dále též VRT) Praha – Brno, konkrétně byla obsažena v jejích tzv. „jižních variantách“. Jelikož byla k realizaci v rámci VRT Praha – Brno nakonec zvolena jedna z tzv. „severních variant“ (vedených mezi Prahou a Světlou nad Sázavou přes Poříčany), novostavba trati Praha – Bystřice začala být uvažována pouze jako konvenční do rychlosti 200 km/h, což vedlo ke snížení technických a prostorových nároků na stavbu (např. menší poloměry směrových oblouků) i na výhledově provozovaná vozidla (např. bez nutnosti tlakové vozové skříně).

Územní plán Prahy a Středočeského kraje předpokládá trasování předmětné trati od nádraží Praha-Uhřetěves, mezi zástavbou pražských městských částí Benice a Kolovraty, východně od zástavby pražské městské části Lipany, viz obrázek 5. Dále by trať měla pokračovat přes území města Říčany, konkrétně východní částí k. ú. Kuří u Říčan, tunelem pod zástavbou v západní části k. ú. Říčany

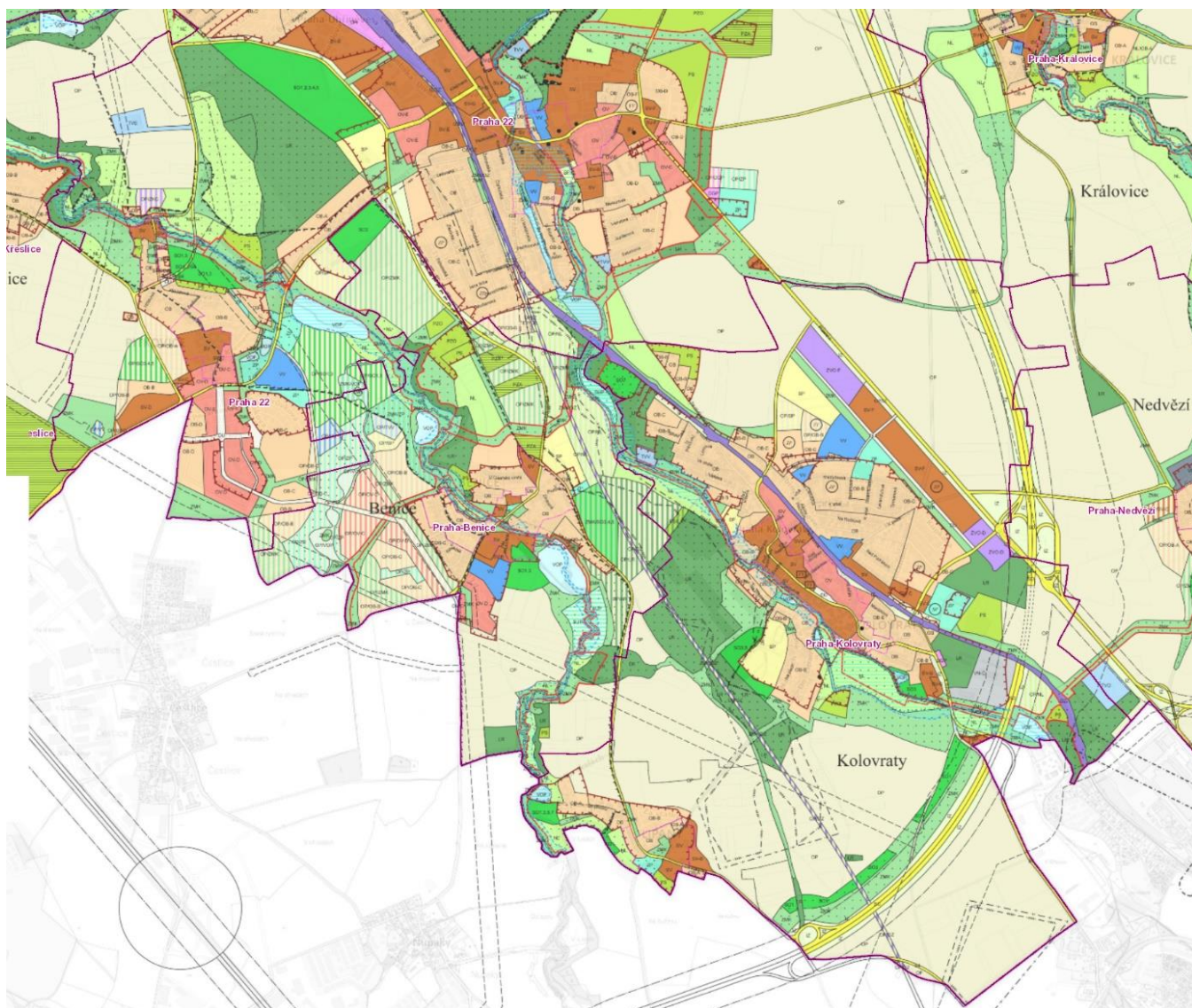
⁷ Soupravy s aktivním nakládáním vozové skříně však na trati nejsou aktuálně pravidelně provozovány.



Město Říčany

PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI MĚSTA PRO OBDOBÍ 2023–28

(v oblasti Kuřička) a východně od zástavby místní části Voděrádky. Následně by trať měla vést západně od obce Světlce přes území obce Strančice, a to konkrétně východně od zástavby místní části Otice u Svojšovic, západně od zástavby místní části Svojšovice, kde se přiblíží k trati 221, dále pak východně od zástavby místní části Všechromy, tunelem pod komerční zónou Všechromy, viz obrázek 6. Detailnější vedení na území města Říčany je pak k vidění v příloze B.2. Další trasování bylo předpokládáno dle obrázku 7, avšak s ohledem na nesouhlasné stanovisko obce Velké Popovice bude trasa znovu prověřována – kromě možnosti vedení trati kritickým místem v tunelu nelze aktuálně vyloučit ani zcela odlišné trasování trati.

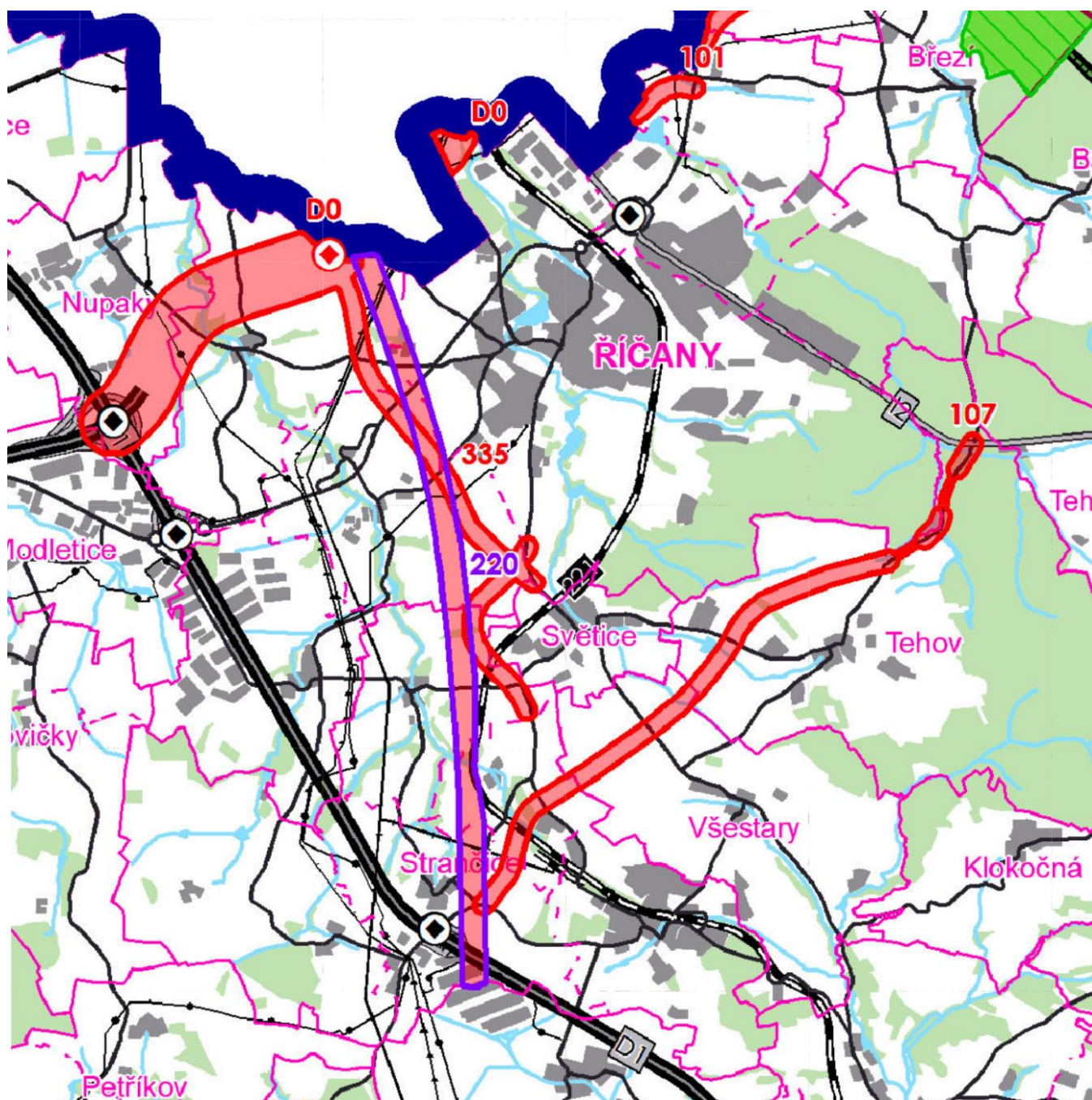


Obrázek 5: Vyznačení koridoru nové trati Praha – Bystřice na území Hl. m. Prahy v části jižně od ŽST Praha-Uhřetěves na území městských částí Praha 22, Benice a Kolovraty dle Územního plánu Hl. m. Prahy – znázorněný přerušovaně světle fialovou barvou.

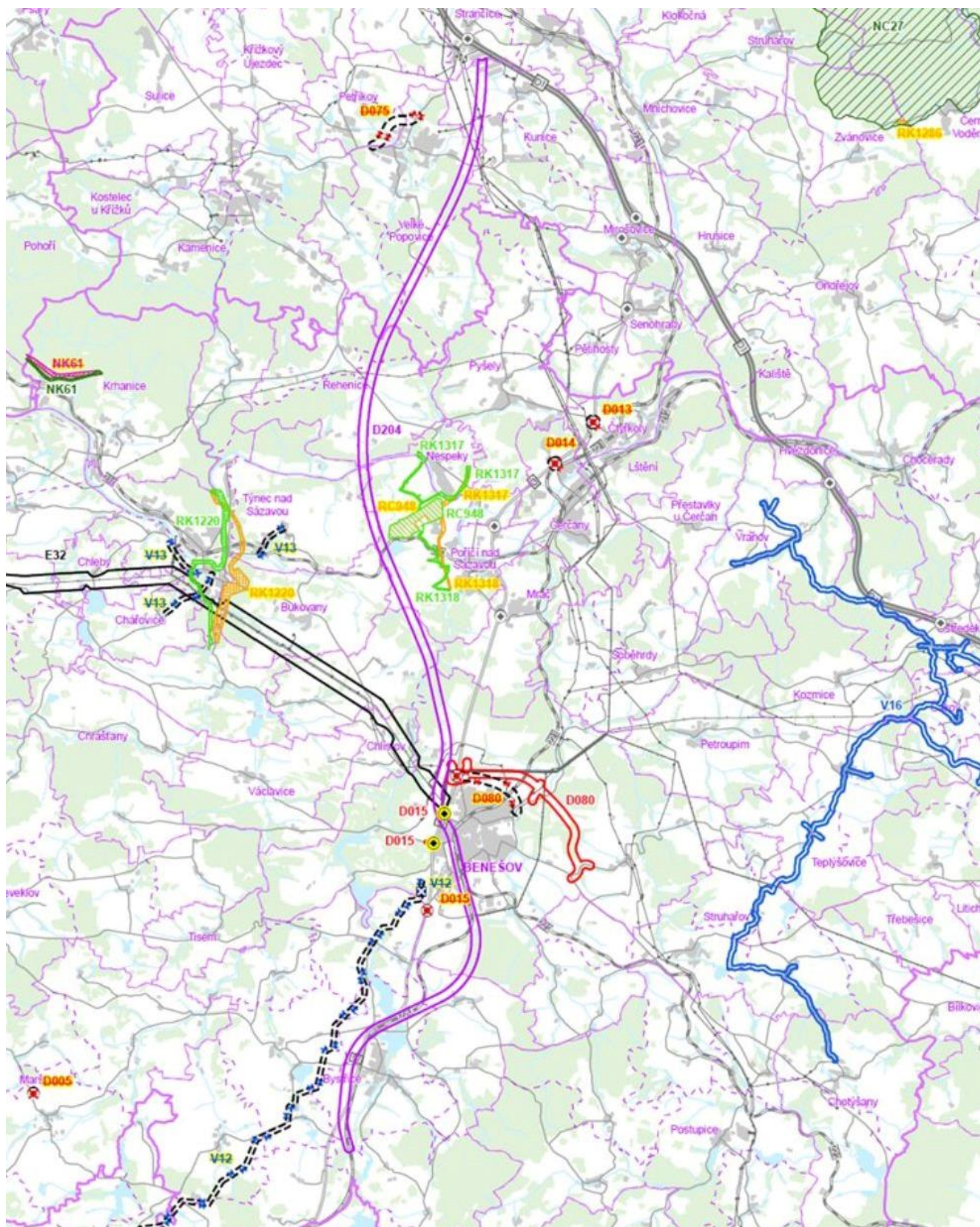


Město Říčany

PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI MĚSTA
PRO OBDOBÍ 2023–28



Obrázek 6: Vyznačení koridoru nové trati Praha – Bystřice na území Říčan a Strančic dle Územní plánu Středočeského kraje – fialově znázorněný koridor „220“.



Obrázek 7: Původní předpoklad pokračování trasy nové trati Praha – Bystřice (část jižně od Strančic) – fialově znázorněný koridor „D204“.



Město Říčany

PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI MĚSTA PRO OBDOBÍ 2023–28

Segregovaná trať Praha – Benešov je uvedena i ve strategických dokumentech Středočeského kraje (Plán dopravní obslužnosti Středočeského kraje pro období 2021–2025) a Hl. m. Prahy (Dopravní plán hlavního města Prahy na roky 2021 až 2025).

Ačkoli nemá na území města Říčany na trati vzniknout žádný tarifní bod pro výstup a nástup cestujících (nejbližším má být terminál Praha-Lipany poblíž budoucího pražského dálničního okruhu D0), bude mít stavba i v této podobě pro město Říčany tyto přínosy:

- uvolnění kapacity stávající trati 221 Praha – Benešov u Prahy vlivem přetrasování dálkové dopravy (linky Ex7 a R17, viz níže v kapitole 3.1) po nové trati, což bude mít pozitivní vliv na stabilitu jízdního řádu regionální dopravy, příp. může být použito pro zvýšení rozsahu regionální železniční dopravy obsluhující město Říčany,
- uvolnění kapacity vlaků vedených po stávající trati 221 Praha – Benešov u Prahy, neboť cestující v relaci Benešov u Prahy – Praha, příp. i přestupující cestující z tratí tzv. Posázavského pacifiku, 210 Praha – Vrané nad Vltavou – Čerčany a 212 Čerčany – Světlá nad Sázavou (pokud bude vhodně řešen přestup z těchto tratí na vlaky vedené po nové trati, např. dle Plánu dopravní obslužnosti Středočeského kraje v oblasti Svárova), budou ve větší míře využívat novou trať.

K nové trati Praha – Bystřice je nutno ještě dodat, že probíhající studie Železničního uzlu Praha již nesleduje její zapojení do ŽST Praha-Uhřetěves dle obrázku 5 ani nesleduje vznik terminálu Praha-Lipany na trati Praha – Bystřice. Studie přichází se zapojením této trati do železničního uzlu Praha sjezdem z nově navržené trati Praha-Zahradní Město – Říčany nacházejícím se mezi pražskými městskými částmi Lipany a Kolovraty. Zastávka Praha-Lipany má přitom vzniknout na nové trati Praha-Zahradní Město – Říčany až za oddělením trati Praha – Bystřice směrem k Říčanům, viz kapitola 2.1.2.2. Nová trať Praha-Zahradní Město – Říčany by pro město znamenala další (již přímé) přepravní přínosy.

Z výše uvedených důvodů město Říčany podporuje výstavbu nové trati Praha – Bystřice a je připraveno spolupracovat při její přípravě s cílem nalezení takového územně-technického řešení trati, které povede k úspěšné realizaci stavby v dohledném časovém horizontu s výše uvedenými přínosy pro město Říčany.

2.1.2.2 Železniční uzel Praha

Další významnou chystanou infrastrukturní akcí na železnici, která má vliv i na dálkovou a regionální dopravu v relaci Praha – Benešov u Prahy, je Železniční uzel Praha (dále též ŽUP), jehož studie proveditelnosti (dále též SP) v době zpracování tohoto dokumentu probíhá.

Důvodem pro realizaci tohoto projektu je zejména nedostačující kapacita centrálního uzlu Praha již pro dnešní rozsah provozu v požadované kvalitě, natož pak pro výhledový rozsah provozu, který bude vyšší s ohledem na předpoklad růstu počtu obyvatel i pracovních míst v Praze i Pražském metropolitním regionu i s ohledem na vznik tzv. Rychlých spojení (tedy VRT a dalších souvisejících tratí zejména pro dálkovou dopravu).

Projekt se soustředí na zřízení moderní železnice v české metropoli. Hlavními úkoly jsou tyto:

- přivedení tzv. Rychlých spojení,
- nové upořádání centrální části uzlu
- rozvoj nákladní dopravy a městských linek,

se soustředěním na tyto cíle:

- odpovídající obsluha hlavního města a cestovní komfort uživatelů,
- minimalizace dopadů na životní prostředí,



Město Říčany

PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI MĚSTA PRO OBDOBÍ 2023–28

- robustní technické a dopravní řešení,
- naplnění provozních požadavků.

Kromě centrální části uzlu Prahy, kde pro výhledový rozsah dopravy jednoznačně nevyhovuje ani jedno z centrálních nádraží (hlavní nádraží, Masarykovo nádraží) a všechny jejich přírodní tratě, řeší studie proveditelnosti i související tratě v Praze dále od centrální části uzlu v místech, kde se prokázal nevyhovující kapacitní stav. Do těch patří mj. i trať z Prahy-Hostivaře do Prahy-Uhřetěvesi.

Nutnost řešení železničního uzlu Prahy je uvedena i ve strategických dokumentech Středočeského kraje (Plán dopravní obslužnosti Středočeského kraje pro období 2021–2025) a Hl. m. Prahy (Dopravní plán hlavního města Prahy na roky 2021 až 2025).

Dle dosavadních výsledků studie, které město Říčany obdrželo, je sledována varianta přivedení regionální dopravy v centrální části Prahy do podzemí (nová stanice pod, resp. v blízkosti ŽST Praha hl.n. – v závislosti na konkrétní variantě) a vedení dálkové dopravy do stávající ŽST Praha hl.n. V centrální části uzlu jsou dále sledovány tři varianty, všechny předpokládají diametrální průjezd linek od Říčan směr Praha-Dejvice – Letiště Václava Havla / Kladno:

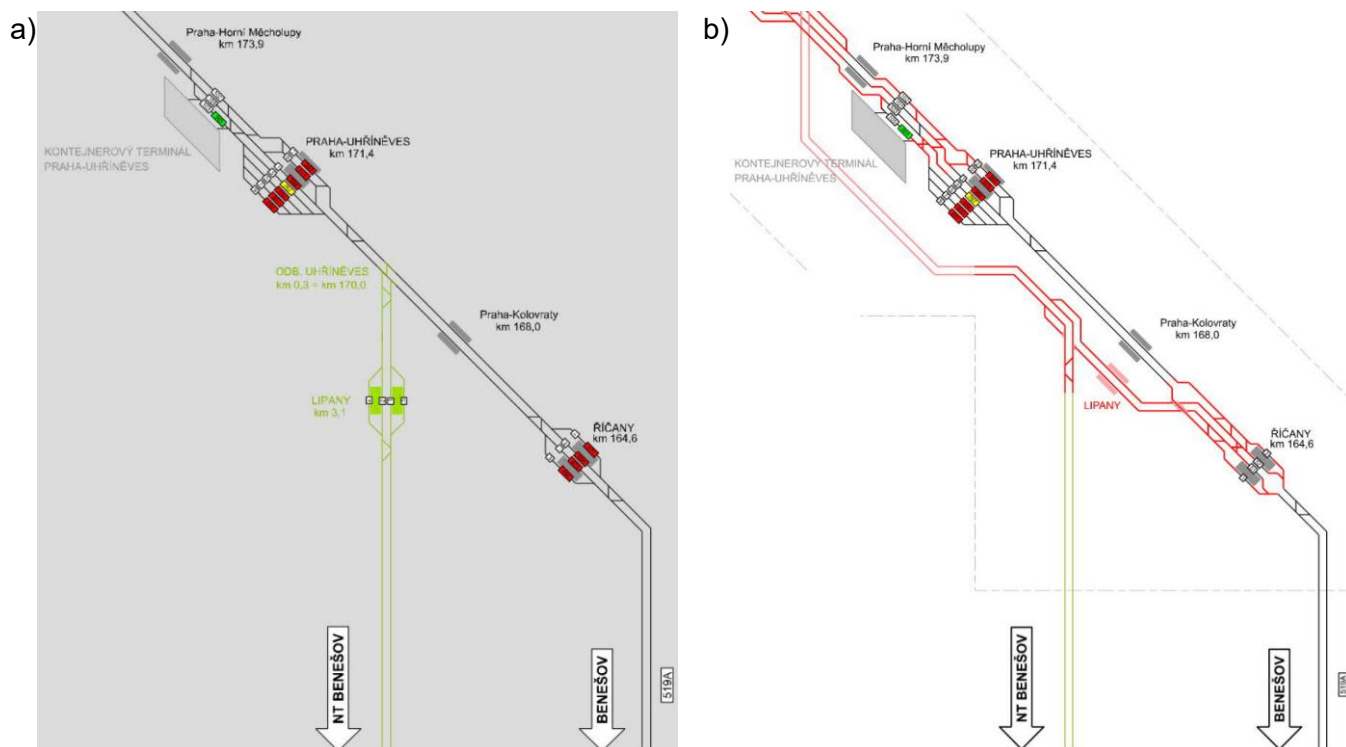
- dvě nové podzemní tratě se společným čtyřkolejným úsekem mezi Hlavním nádražím a Václavským náměstím a delším tunelem do Edenu,
- dvě nové podzemní tratě provozované zcela odděleně s centrální podzemní stanicí Praha hl.n. ve dvou výškových úrovních a kratším tunelem do Vršovic,
- dvě nové podzemní tratě se společnou podzemní stanicí Praha-Opera a delším tunelem do Edenu.

Mimo centrum jsou pak invariantně zkapacitněny dílčí úseky stanice, mj. je navržena nová trať Praha-Zahradní Město – Říčany, ze které v oblasti Lipan odbočuje nová trať Praha – Bystřice (viz kapitola 2.1.2.1) namísto jejího odbočení ze stávající trati 221 jižně od ŽST Praha-Uhřetěves, viz schémata na obrázku 8.



Město Říčany

PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI MĚSTA PRO OBDOBÍ 2023–28



Obrázek 8: Schémata odbočení nové trati Praha – Benešov u Prahy – Bystřice v Praze: a) odbočení ze stávající trati 221 jižně od Prahy-Uhřetěves ve stavu bez realizace projektu ŽUP, b) odbočení z nové trati Praha-Zahradní Město – Říčany dle návrhového stavu SP ŽUP.

Vedení nové trati Praha-Zahradní Město – Říčany nezasahuje výrazně do dnešních nedrážních pozemků na území města Říčany, viz situace v příloze E.1. Součástí této trati jsou i kolejové úpravy ŽST Říčany a částečně stávající trati 221 směrem na Prahu, viz situace v příloze E.2.

Hlavní přínosy ŽUP včetně nové trati Praha-Zahradní Město – Říčany pro město Říčany jsou následující:

- zajištění dostatečné kapacity v centru Prahy pro zkrácení intervalů linek regionální dopravy a pro redukci omezujících podmínek pro konstrukci jízdního řádu (snížení vzájemného vlivu regionální a dálkové dopravy),
- umožnění přímého vedení linek z Říčan diametrálně přes centrální oblast Prahy do oblastí Prahy 6 a dále směr Letiště Václava Havla / Kladno,
- vedení nových vlaků Praha centrum – Praha-Zahradní Město – Praha-Lipany – Říčany, které umožní výrazné rozšíření obsluhy Říčan směrem do Prahy (nové 4 páry vlaků za špičkovou hodinu),
- dostatečná kapacita pro 7,5minutový interval Praha centrum – Praha-Uhřetěves souběžně se spěšnými vlaky Praha – Benešov u Prahy vedenými po staré trati.

Z těchto důvodů město Říčany podporuje realizaci projektu Železničního uzlu Praha včetně nové trati Praha-Zahradní Město – Říčany (a to příp. i bez ohledu na novou trať Praha – Bystřice), u které je připraveno spolupracovat při její přípravě s cílem úspěšné realizace stavby.



Město Říčany

PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI MĚSTA PRO OBDOBÍ 2023–28

2.1.3 Návrh úprav infrastruktury

Nad rámec plánových infrastrukturních úprav uvedených v kapitole 2.1.2, má město Říčany následující infrastrukturní požadavky, které je město připraveno projednávat s dotčenými subjekty:

- modernizace informačního systému v ŽST Říčany pro možnost zobrazení též informací o řazení vlaků, příp. dalších informací užitečných pro cestující,
- doplnění informačního systému v ŽST Říčany s odjezdy autobusů ze zastávek Říčany, K žel.st. a Říčany, Nádraží pro zlepšení informování zejména přestupujících cestujících,
- prověření možnosti nahrazení přejezdu P5671 v ul. Olivově mimoúrovňovým křížením pro zvýšení bezpečnosti železničního, silničního provozu i pěších a pro eliminaci časových ztrát plynoucích z častého uzavření přejezdu (mj. i u autobusů veřejné linkové dopravy).

2.2 Silniční infrastruktura

2.2.1 Popis stávající dopravní infrastruktury

Hlavní komunikační skelet města, který je využíván ze strany VHD i IAD, tvoří městské úseky silnic I. a II. třídy doplněné dalšími důležitými sběrnými, popř. obslužnými místními komunikacemi. Nejdůležitější úseky komunikací ve vlastnictví státu a krajů jsou rozebrány níže, tento skelet je dále doplněn místními komunikacemi v ulicích Edvarda Beneše, Březská, Haškova, Politických vězňů, Smiřických, Rýdlova, Olivova, Rooseveltova, Voděradská, Mírová, Kolovratská, Lipanská, Jizerská aj.

2.2.1.1 Silnice I/2 Praha – Pardubice

Jediná silnice I. třídy na území Říčan (v rámci města ulice Černokostecká) vstupuje do katastru na severozápadě města a v pokračování jihovýchodním směrem Říčany opouští na východě města. Jedná se o nejvýznamnější dopravní osu na území Říčan a jednu z nejvytíženějších komunikací ve městě, což je způsobeno především její nezastupitelností v radiálních přepravních vztazích z oblastí Černokostecka, Zásmucka a části Kutnohorska směrem na Prahu, vzhledem k blízkosti hlavního města jsou však realizovány také vztahy opačné (viz kapitola 1.3.1). Mezi důležité křižovatky patří MÚK v oblasti Větrníku (se silnicí II/101), s ulicí Smiřických u nemocnice (pohyb vozidel VHD všemi směry) a Olivovou ulicí. Dle Celostátního sčítání dopravy ŘSD se roční průměr denních intenzit motorových vozidel pohybuje mezi cca 15 tis. vozidel/den (střední úsek přes Radošovice), necelými 17 tis. vozidel/den (východní výjezd z Říčan) a necelými 18,5 tis. vozidel/den (úsek mezi MÚK Větrník a obchodní zónou Černokostecká). Nižší počet vozidel ve středním úseku odpovídá pozici Říčan jako významného zdroje a cíle cest pro své okolí. Tyto vysoké intenzity vozidel se projevují negativními vlivy na své okolí (hluk, prašnost), přičemž ve stávajícím stavebním uspořádání prochází silnice přímo intravilánem Radošovic.

Součástí silnice je také celkem 6 autobusových zastávek pro MHD i regionální linky, z toho jedna pouze jednosměrná (Spojovací, ZŠ), přičemž všechny se vzhledem k intenzitě provozu nacházejí v samostatných zálivech, popř. vyhrazených prostorech mimo jízdní pruhy. Po silnici je veden páteří svazek radiálních příměstských linek spojujících Prahu s Černokosteckem a Sázavskem, úsek Smiřických – MÚK Větrník (o prázdninách navíc i úsek Olivova – Smiřických) je využíván také linkami MHD.

2.2.1.2 Silnice II/101 – okružní trasa převážně kolem Prahy

Jedná se o silnici druhé třídy, jejíž tangenciální vedení v relativní blízkosti hlavního města Prahy a částečně i na jeho území umožňuje využití nejen pro cesty v rámci Středočeského kraje, ale také funkci aglomeračního okruhu hlavního města, který ve vybraných úsecích slouží taktéž jako náhrada prozatím nerealizovaných částí dálničního okruhu kolem Prahy (dálnice D0). Takováto situace se nachází také



Město Říčany

PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI MĚSTA PRO OBDOBÍ 2023–28

v oblasti Říčan, kde tato silnice s vedením po západním okraji města nahrazuje úsek 511 dálnice D0 a způsobuje neúměrnou zátěž města IAD.

Silnice vstupuje do katastru Říčan na jihozápadě města u 12. výjezdu dálnice D1 a pokračuje mimoúrovňově přes MČ Voděrádky jako ulice Říčanská západně od zástavby sídlišť kolem ulic Purkyňova a Vrchlického, od nichž je oddělena protihlukovými opatřeními. Na okružní křižovatce se na ni napojuje silnice II/107 a silnice I/2 ji kříží pomocí MÚK Větrník. Silnice dále pokračuje severním směrem a opouští město v MČ Pacov. Mezi důležité křižovatky mimo zmíněná dvě napojení patří také okružní křižovatka s Rooseveltovou ulicí u hřbitova (přímé napojení do centra Říčan od jihozápadu), s Kolovratskou ulicí a s Mírovou ulicí v Pacově.

Úsek silnice II/101 mezi napojením silnice II/107 (okružní křižovatka Lihovar) a rampami MÚK Větrník tvoří s RPDI ve výši téměř 22,4 tis. vozidel/den nejvytíženější úsek komunikace s provozem veřejné dopravy v rámci silniční sítě na celém území města Říčany, neboť vedle nežádoucí tranzitní dopravy v severojižním směru v sobě integruje i vozidla pokračující dále na radiální osu silnice I/2, vozidla tranzitující městem ze silnice II/107 i místní vnitroměstské vztahy do MČ Pacov. Vzhledem k propojení těchto místních komunikací dochází v úseku v obou směrech především v oblasti okružní křižovatky OC Lihovar a na rampách MÚK Větrník k výrazným špičkovým kongescím, jejichž zmírnění je očekáváno až s dostavbou úseku 511 dálnice D0, popř. také Tehovské spojky (viz kapitola 2.2.2). Obdobně vedlejší úsek Lihovar – Voděrádky vykazuje 23,2 tis. vozidel/den, což je bez uvažování dálnice D1 nejvytíženější úsek komunikace na území Říčan, přičemž tato zvýšená intenzita využití IAD i zde vytváří dopravní kongesci.

Na silnici jsou zřízeny 2 autobusové zastávky, přičemž zastávka U Podjezdu ve směru z centra jako jediná nemá vlastní záliv. Linky VHD využívají silnici od okružní křižovatky u OC Lihovar severním směrem, přičemž nejvíce je využit úsek mezi zmíněnou okružní křižovatkou Lihovar a rampami MÚK Větrník. Z důvodu intenzivních kongescí je snahou trasovat co nejméně linek MHD přes nedostatečně kapacitní okružní křižovatkou Lihovar. Rychlý propojovací úsek Lihovar – Wolkerova není z pohledu MHD využit z obdobných důvodů.

2.2.1.3 Silnice II/107 Říčany – Týnec nad Sázavou

Jedná se o silnici II. třídy, která napojuje oblast Sázavskotýnecka, Kamenicka a především Velkopopovicka přes Říčany na tangenciální silnici II/101 a radiální I/2 směr Praha, přičemž přes Říčany tato komunikace prochází severojižním směrem postupně jako ulice Široká, 17. listopadu a Pod Lihovarem. Za důležité křižovatky lze vedle okružní křižovatky u OC Lihovar označit především obě severní i jižní napojení místních komunikací na Masarykově náměstí (provoz VHD ve většině kombinací), křižovatkou se Štefánikovou ulicí a odbočení ulice 17. listopadu, kudy jsou vedeny linky zajíždějící k nádraží. Vzhledem k prozatímní neexistenci Tehovské spojky (viz kapitola 2.2.2.6) tedy všechna tranzitující vozidla měnící v Říčanech směr jízdy jsou nucena projíždět přes Masarykovo náměstí a/nebo přes okružní křižovatkou u OC Lihovar, čímž je zvláště v prvním případě nevhodně zatíženo historické centrum města. Oproti výše zmíněným komunikacím je však celková hodnota ukazatele RPDI pro úsek v intravilánu města výrazně nižší (téměř 6,9 tis. vozidel/den), přesto přispívá k tvorbě kongescí jak na křižovatce u OC Lihovar, tak nárazově ve špičkových obdobích i v oblasti Masarykova náměstí, kde je provoz všech linek VHD nejintenzivnější.

Na silnici jsou zřízeny 4 zastávky, linky VLD využívají silnici na území Říčan v celé její délce, linky MHD úsekově. Přestože silnice severojižně protíná Masarykovo náměstí, nejsou na tomto úseku ulice Široké umístěny zastávky, což pro linky vedené souhlasně se silnicí způsobuje prodlužování trasy nutností vedení přes ulici Jizerskou.



Město Říčany

PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI MĚSTA PRO OBDOBÍ 2023–28

2.2.1.4 Autobusové zastávky na území města

Na území města Říčany se k září 2023 nacházelo celkem 57 zastávek obsluhovaných alespoň jednou linkou VLD či MHD⁸, z toho 12 pouze jednosměrných a dvě kombinované (obsluha pomocí závleku). Z uvedeného počtu je dále 8 zastávek využíváno pouze městskými školními linkami či školními spoji regionálních linek. Další dvě zastávky jsou fyzicky zřízeny, avšak v současnosti nejsou obsluhovány žádnou linkou VHD (Voděrádky, Pod mostem a Voděrádky, U Kapličky). Přehled všech současných zastávek udává tabulka 3.

Tabulka 3. Seznam zastávek VHD na území města Říčany

Název zastávky	Linky	Typ	ZSJ
Říčany, 5. května	1, 7, 8, Š2, Š3, 385, 428, 469, 494, 582, 686, 765	obousměrná	Střed
Říčany, Březská, U Rokytky	2, Š3	obousměrná	Radošovice
Říčany, Černokostelecká	7, 8, 428, 494	obousměrná	Obchodní čtvrť
Říčany, Fibichova	Š3, 765	jednosměrná	Střed
Říčany, hřbitov	2, 8, Š2, 385	obousměrná	Říčany-západ
Říčany, Jažlovice	3, Š3, 428, 469	obousměrná	Jažlovice
Říčany, k žel. st.	2, 3, 8, Š1, Š2, Š3, 381, 382, 383, 385, 387, 428, 494, 765, 959	obousměrná	Radošovice
Říčany, Komenského nám.	7, Š3, 765	jednosměrná	Sídliště II
Říčany, Kuří	2, 8, 385	obousměrná	Kuří
Říčany, Kuříčko	2, 8, 385	obousměrná	Kuříčko-východ
Říčany, Marvánek	1, Š3, 469, 562	obousměrná	Střed
Říčany, Masarykovo nám.-Na růžku	2, 7, Š3, 765	jednosměrná	Střed
Říčany, Melantrichova	Š3, 765	jednosměrná	Střed
Říčany, Mozartova	3, Š2	kombinovaná	Radošovice-západ
Říčany, MŠ Zahrádka	3, Š3	obousměrná	Říčany-západ
Říčany, Na Kavčí skále	Š1	jednosměrná	U nemocnice
Říčany, Na obci	1, 2	obousměrná	Říčany-západ
Říčany, Nádraží	1, 2, 3, 7, 8, Š3, 385, 428, 435, 469, 494, 582, 686, 765	obousměrná	Střed
Říčany, náměstí / Říčany, Masarykovo nám.	1, 2, 3, 8, Š2, 385, 428, 435, 469, 494, 582, 686, 765	obousměrná	Říčany-západ
Říčany, nemocnice	2, 3, Š1, Š2, Š3, 435, 765	obousměrná	U nemocnice
Říčany, OÁZA	1, Š3	obousměrná	Střed
Říčany, Olivovna	1, 8, 385, 469, 494, 582, 765	obousměrná	Říčanský les
Říčany, Pacov	3, 364, 686, 765	obousměrná	Pacov
Říčany, Pacov, Březská rozc.	2, Š2, Š3	obousměrná	Na ladech
Říčany, Pacov, Horní Pacov	Š1, 364, 686, 765	obousměrná	Pacov
Říčany, Pacov, Nad Bahnivkou	Š2	jednosměrná	Nad Bahnivkou
Říčany, Pacov, U Hřbitova	Š1, 3, 364, 686, 765	obousměrná	Pacov
Říčany, Pacov, ZŠ NEMO	Š1, Š3	jednosměrná	Nad Bahnivkou
Říčany, park A. Švehly	1, 2, 3, 8, Š2, 435, 469, 582	jednosměrná	Střed
Říčany, Pivoňková	1, 8, Š2, Š3, 469, 582, 765	obousměrná	Sídliště I
Říčany, Pod Kavčí Skálou	1, 8, Š2, 469, 582, 765	obousměrná	Sídliště I
Říčany, Pod lihovarem	7, Š2, Š3, 385, 428, 494, 686	obousměrná	Říčany-západ
Říčany, Podhradí	435, 494, 686, 765	obousměrná	Říčany-západ

⁸ Nástupišť zastávky Masarykovo nám.-Na růžku je pro tyto účely uvažováno nikoliv jako samostatná zastávka, ale jako součást zastávkového uzlu Masarykovo nám.



Město Říčany

PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI MĚSTA PRO OBDOBÍ 2023–28

Název zastávky	Linky	Typ	ZSJ
Říčany, Politických vězňů	1, 2, 3, 7, 8, Š3, 435, 469, 582, 686, 765	obousměrná	Střed
Říčany, prům. areál Černokostelecká	7, 8, 364, 381, 382, 383, 387, 428, 494, 959	kombinovaná	Obchodní čtvrť
Říčany, prům. zóna Zděbrady	3, 428	obousměrná	Komerční zóna Jazlovce
Říčany, Rychta	8, 381, 382, 383, 385, 387, 428, 435, 494, 765, 959	obousměrná	U nemocnice
Říčany, sídl. Olivovna	1, 8, 469, 582, 765	obousměrná	Sídlště I
Říčany, Spojovací ZŠ	Š1, Š2, Š3, 428, 765, 494	obousměrná	Radošovice
Říčany, Srnčí	7, Š2	obousměrná	Za obchvatem
Říčany, Strašín	1, Š1, 364	obousměrná	Strašín
Říčany, Strašín, Pampelišková	Š1	jednosměrná	Strašín
Říčany, Strašín, Pastelkov	2, Š1	obousměrná	Strašín
Říčany, Strašín, rest.	1, Š1, 435	obousměrná	Strašín
Říčany, Štefánikova	2, 7, 385, 435, 494, 686, 765	obousměrná	Střed
Říčany, Terronská	Š1	jednosměrná	U nemocnice
Říčany, U lípy	2, 8, Š2, 385, 428	obousměrná	Říčany-západ
Říčany, U Milána	1, 2, 3, 7, 8, 385, 428, 435, 469, 494, 592, 686, 765	jednosměrná	Říčany-západ
Říčany, U nem.	8, 381, 382, 383, 385, 387, 428, 435, 494, 765, 959	obousměrná	Radošovice
Říčany, U podjezdu	7, Š2, Š3, 494, 686	obousměrná	Radošovice
Říčany, U trati	7, Š2	obousměrná	Za obchvatem
Říčany, U Větrníku	3, 7, 8, 364, 385, 765	obousměrná	Radošovice
Říčany, U vojenského velitelství	2, Š3	obousměrná	Radošovice
Říčany, Voděrádky	3, Š3, 428	obousměrná	Voděrádky
Říčany, Voděrádky, Pod Mostem	-	obousměrná	Voděrádky
Říčany, Voděrádky, U Kapličky	-	jednosměrná	Voděrádky
Říčany, Voděradská	3, Š3, 428	obousměrná	Říčany-západ
Říčany, Wolkerova	435, 494, 686, 765	obousměrná	Říčany-západ
Říčany, ZŠ U Říčanského lesa	Š1, Š2, Š3	jednosměrná	Sídlště I

Z hlediska konkurenceschopnosti systému VHD je podstatné především pokrytí území města s relevantními zdroji/cíli poptávky zastávkami jako přístupovými body systému tak, aby co nejvíce uživatelů systému mělo zastávku VHD s dostatečnou úrovní obsluhy v docházkové vzdálenosti (v případě Říčan není vzhledem k velikosti města intermodální cesta po městě se zanecháním osobního vozidla mimo centrum primárně uvažována). Vzhledem k členitosti území a jeho rozdílné propustnosti může být docházková vzdálenost nahrazena maximální přípustnou dobou chůze na zastávku, přičemž pro obvyklou rychlost chůze se v území vyznačuje tzv. isochrona, tj. polygon udávající časovou dostupnost nejvýše do hodnoty maximální přípustné doby chůze. Tato hodnota se liší dle hustoty a charakteru zástavby, přičemž pro vysokopodlažní zástavbu s bytovými jednotkami je možné jako komfortní dostupnost uvažovat 3 min chůze, pro nízkopodlažní zástavbu poté až 5 min. Pro účely zjednodušeného posouzení plošné dostupnosti lze však použít také isochory, tj. polygony odpovídající přibližné vzdálenosti překonané obvyklou rychlostí chůze a odpovídající uvedeným maximálním přípustným časovým dostupnostem. V případě Říčan byly isochory dále nahrazeny vzdušnými vzdálenostmi zobrazené ve formě kruhů, které je reprezentují. Z důvodu rezerv při členitějším terénním profilu území byly poloměry kruhů stanoveny na 200 m pro 3minutovou dostupnost a 300 m pro 5minutovou dostupnost.

Výkres se zakreslenými dostupnostmi pro každou současnou zastávku je součástí přílohy F.1 (poloměr 200 m), resp. přílohy F.2 (poloměr 300 m), přičemž aplikaci vzdušných vzdáleností ukazuje taktéž obrázek 9. V rámci dostupnostní analýzy jsou z důvodu odlišného rozsahu dopravy odlišeny dvě kategorie zastávek:

- 1) Zastávky s pravidelnou obsluhou alespoň ve špičkách pracovních dnů (přijatelná nabídka) – vyznačeny zelenou barvou;
- 2) Zastávky s provozem pouze omezeného počtu účelových nebo školních spojů, případně neobsluhované zastávky (obecně málo použitelná nabídka) – vyznačeny červenou barvou.



Obrázek 9: Porovnání aplikace analýzy dostupnosti na oblast sídlišť Olšovná a Kavčí skála: a) pro dostupnost 200 m, b) pro dostupnost 300 m.

Z analýzy vyplynula nedostatečná míra dostupnosti veřejné dopravy v následujících lokalitách:

- Černokostecká – východ
 - Nerovnoměrné rozmístění zastávek
- Sídlíště Kavčí skála
 - Nedostatečné pokrytí celého sídliště excentricky umístěnou zastávkou Pod Kavčí skálou
 - Zastávka Na Kavčí skále obsluhována pouze školními spoji
 - Zastávky na ul. Černokostecká vzhledem k hustotě zástavby na sídlišti vykazují neatraktivní docházkové vzdálenosti
- Obytná zástavba v oblasti ulic Brožíkova, Žižkova a Vrchlického
 - Oblast mívá všechny relevantní linky
 - Faktická nemožnost docházky na zastávku Wolkerova nebo Pod lihovarem kvůli chybějící infrastruktuře a přírodním překážkám
 - Nejblíže zastávka Park A. Švehly je pouze jednosměrná, ZŠ Sofie bez obsluhy
- Zástavba v oblasti ulice Purkyňova
 - Nerovnoměrné umístění zastávek na ulici Kolovratská
 - Neatraktivní docházkové vzdálenosti, chybějící zastávka Purkyňova x Podhrázká
- Nádraží ve směru z Radošovic, resp. K žel. st.
 - Pětiminutová docházka je nedostatečná pro přesun na nástupiště
 - Přístupová cesta navíc nevede nejpřímější trasou



Město Říčany

PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI MĚSTA PRO OBDOBÍ 2023–28

- Voděrádky – severozápad
 - Dlouhá docházka na zastávku na jihu místní části
 - Nedostatečná obsluha domova seniorů
- Průmyslová zóna Kuříčko
 - Chybějící zastávka u areálu významného zaměstnavatele Zoeller Systems
 - Příliš dlouhá docházka ze zastávky Hřbitov, delší a nekomfortní ze zastávky Kuří
- Průmyslová zóna Na Dlouhém
 - Neexistující pokrytí VHD areálu Prologis East
- Jižní část průmyslové zóny Zděbradská
 - Neakceptovatelná docházka pro jižní část průmyslové zóny Prologis West
 - Chybějící zastávka v lokalitě K Borovému
- Oblast sportovišť kolem zimního stadionu
 - Chybí pokrytí zastávkou a linkou MHD v docházkové vzdálenosti
 - Přístup ze zastávky Masarykovo nám. vykazuje neatraktivní docházkovou vzdálenost
- Zástavba v oblasti ulice Nad Bahnívkou a okolí
 - Nedostatečná obsluha stávající a vznikající zástavby
 - Pouze školní linka ze zastávek ZŠ NEMO a Nad Bahnívkou
- Ulice Olivova v úseku Sídliště Olivovna – Masarykovo náměstí
 - Zastávky Fibichova a Melantrichova obsluhované pouze školními spoji
 - Rozvíjející se lokalita vykazuje vyhovující dostupnost MHD pouze v okolí zastávky Pivoňková
- Komenského náměstí
 - Rozsah a pokrytí VHD neodpovídá přepravnímu významu místa (Městský úřad, gymnázium, sídliště, výhledově též nová základní škola)
 - Nutnost využívat zastávku 5. května vzhledem k hustotě obyvatel v neakceptovatelné docházkové vzdálenosti
 - Zastávka Fibichova nepoužitelná z důvodu obsluhy pouze školními linkami/spoji

2.2.2 Infrastruktura v realizaci a plánovaná infrastruktura

V rámci plánovaných a připravovaných projektů silniční infrastruktury lze v období platnosti tohoto plánu a následně ve výhledu do dlouhodobého horizontu (po roce 2029) očekávat realizaci níže uvedených projektů s přímým či nepřímým dopadem na veřejnou dopravu, které se v době zpracovávání tohoto plánu nacházejí v různém stadiu přípravy.



Město Říčany

PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI MĚSTA PRO OBDOBÍ 2023–28

2.2.2.1 Úpravy zastávky Říčany, nádraží

Popis projektu: Jedná se o výstavbu malého terminálu pro autobusovou dopravu (linky MHD i PID) na pozemku jižně od ulice Politických vězňů mezi ulicemi Cesta Svobody a 17. listopadu. Dle schválené projektové dokumentace bude realizováno ostrovní nástupiště jižně od současné komunikace, součástí stavby je i realizace parkovacích stání.

Cíle projektu: zvýšení kultury cestování MHD, zvýšení kapacity zastávek MHD u nádraží, umožnění vyčkávání autobusů MHD bez kolize s provozem IAD

Limity projektu: nově pohyb autobusů ve stísněném přednádražním prostoru v kolizní stopě, prodloužení přestupních dob mezi autobusovou a železniční dopravou

Investor/nositel: město Říčany

Horizont realizace: krátkodobý, zprovoznění očekáváno 2024

2.2.2.2 Úpravy parkoviště P+R u železniční stanice

Popis projektu: Jedná se o stavební úpravy stávající parkovací zóny v ulici Nádražní rovnoběžně s kolejíštěm stanice a související architektonické úpravy prostoru.

Cíle projektu: zvýšení kultury parkování v ulici Nádražní, humanizace a zvýšení pobytové kvality prostorů v blízkosti staniční budovy, zvýšení bezpečnosti provozu, realizace pohodlného všeobecně přístupného parkování v režimu P+R pro využití jak obyvateli Říčan, tak okolních obcí

Limity projektu: možný pokles faktické kapacity parkoviště jako důsledek přestavby dle aktuálně platných norem

Investor/nositel: město Říčany

Horizont realizace: krátkodobý, zahájení stavby očekáváno 2024

2.2.2.3 Rekonstrukce Černokostelecké ulice

Popis projektu: Jedná se o rekonstrukci silnice I/2 v celé délce ulice Černokostelecká, součástí stavby je také výměna telematických zařízení.

Cíle projektu: udržení technického stavu komunikace

Limity projektu: možnosti koordinace mezi investorem a městem, objížďky a nepravidelnosti v systému MHD, omezené možnosti zklidnění ulice bez realizace navazujících staveb (např. Tehovská spojka)

Investor/nositel: Ředitelství silnic a dálnic, p. o.

Horizont realizace: krátkodobý, realizace očekávána 2024



Město Říčany

PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI MĚSTA PRO OBDOBÍ 2023–28

2.2.2.4 Revitalizace Masarykova náměstí

- Popis projektu:** Jedná se o úpravy zastávky na Masarykově náměstí tak, aby stavební stav odpovídal vytížení zastávek, a doplnění infrastruktury pro cestující.
- Cíle projektu:** zvýšení kultury cestování MHD, zvýšení kapacity zastávek MHD na Masarykově náměstí, zjednodušení pohybu autobusů, zvýšení pobytové kvality centrálního náměstí
- Limity projektu:** nutnost přizpůsobení dimenzování a nového rozmístění zastávek budoucí provozní koncepci
- Investor/nositel:** město Říčany
- Horizont realizace:** střednědobý

2.2.2.5 Dálnice D0 (Pražský okruh), úsek 511

- Popis projektu:** Jedná se o dostavbu silničního okruhu kolem hlavního města Prahy označovaného jako dálnice D0 v úseku mezi zaústěním dálnic D1 a mimoúrovňovou křižovatkou se Štěrboholskou radiálou jižně od Běchovic. Pro Říčany jsou relevantní dvě navržené mimoúrovňové křižovatky (Říčany a Lipany) s příjezdem po silnicích III/3339 a I/2.
- Cíle projektu:** dálniční spojení mezi dálnicemi D10, D11, D1 a D5, redukce severojižního tranzitu na silnici II/101, případně i II/107, zmírnění kongescí na území města se zvýšením přesnosti autobusové dopravy, nové možnosti vedení linek MHD ve špičkách
- Limity projektu:** nedokončená projektová a stavební příprava, napadání povoleního procesu, případné opoždění navazujícího projektu Tehovské spojky, lokální dopravní indukce
- Investor/nositel:** Ředitelství silnic a dálnic, p. o.
- Horizont realizace:** střednědobý, předpoklad zprovoznění 2027

2.2.2.6 Tehovská spojka

- Popis projektu:** Jedná se o přeložku silnice II/107 v úseku Všechnomy – Tehov – okružní křižovatka se silnicí I/2. Přeložka je z naprosté většiny vedena mimo katastr Říčan a slouží jako východní obchvat, celková délka činí 5,9 km.
- Cíle projektu:** omezení tranzitní dopravy přes centrum při cestách z jihu na východ, snížení negativních externalit IAD v centru města, omezení kongescí a pozitivní dopad na pravidelnost linek MHD
- Limity projektu:** prozatím nedokončená příprava projektu, nestanoven termín realizace, nicméně z důvodu negativních externalit nelze realizovat před dokončením D0, úsek 511
- Investor/nositel:** Středočeský kraj
- Horizont realizace:** dlouhodobý



Město Říčany

PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI MĚSTA PRO OBDOBÍ 2023–28

2.2.3 Návrh úprav infrastruktury

2.2.3.1 Návrh úprav autobusových zastávek

Tabulka 4 uvádí navržené úpravy autobusových zastávek z hlediska zlepšení obsluhy území města Říčany (viz kapitola 2.2.1.4) veřejnou linkovou dopravou, tedy návrh nových zastávek, přesuny či jiné úpravy stávajících zastávek, příp. další související infrastrukturní úpravy zastávek.

Tabulka 4: Návrh úprav autobusových zastávek – nové zastávky, přesuny zastávek a další související úpravy.

Zastávka	Opatření	Umístění	Zdůvodnění	Horizont
Na Kavčí skále	zobousměrnění	ul. Domažlická u křižovatky s ul. Legií	kmenová obsluha sídliště Kavčí skála	2024
Zimní stadion	nová obousměrná	ul. Škroupova mezi křižovatkami s ul. Smetanovou a Dvořákovou	obsluha rekreačního areálu – sportovní haly a ComSys Ice Areny v ul. Škroupově	2024
Spojovací ZŠ (v ul. Černokostelecké)	zobousměrnění	ul. Černokostelecká u křižovatky s ul. Spojovací	zkrácení docházkové vzdálenosti mezi 2. ZŠ Bezručova a linkami jedoucími po ul. Černokostelecké od východu na západ	2024 ⁹
Olivovna	doplnění obousměrné	ul. Černokostelecká u křižovatek s ul. Olivovou a Smrkovou	zlepšení obsluhy oblasti Nového Strašína regionálními linkami bez nutnosti závleku do obratiště Olivovna, přestupy mezi MHD a regionálními linkami	2024 ⁹
Baarova	nová obousměrná	ul. Domažlická západně od křižovatky s ul. Baarovou a Verdunskou	zlepšení obsluhy východní části sídliště Kavčí skála	2025
Pod nemocnicí	nová obousměrná	ul. Domažlická jihovýchodně od křižovatky s ul. Smiřických	obsluha nemocnice linkami odbočujícími od nádraží do ul. Domažlické	2025
5. května (v ul. 5. května)	zobousměrnění	ul. 5. května u Galerie Kotelna	zkrácení docházkové vzdálenosti z přílehlého sídliště	2025
K Borovému	nová obousměrná	ul. Zděbradská u křižovatky s ul. K Borovému	zlepšení obsluhy východní části Prologis West	2025
Fibichova	zobousměrnění	ul. Olivova u křižovatky s ul. Fibichovou	zlepšení obsluhy přílehlé oblasti ve směru do centra	2025
Melantrichova	zobousměrnění	ul. Olivova u křižovatek s ul. Melantrichovou či Krameriovou	zlepšení obsluhy západní části ul. Olivovy	2025
Azalková	nová obousměrná	ul. Olivova poblíž křižovatek s ul. Azalkovou a Východní	zlepšení obsluhy přílehlé oblasti	2025
ZŠ Sofie	nová obousměrná	ul. Žižkova před ZŠ Sofie	zlepšení obsluhy přílehlé oblasti včetně MŠ a ZŠ Sofie	2025
Brožíkova	nová obousměrná	ul. Březinova u křižovatky s ul. Na Fabiáně a Brožíkova	zlepšení obsluhy přílehlé oblasti včetně sídliště kolem ul. Vrchlického	2025

⁹ Vhodné koordinovat s rekonstrukcí Černokostelecké ulice (předpoklad rok 2024, viz kapitola 2.2.2.3).



Město Říčany

PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI MĚSTA PRO OBDOBÍ 2023–28

Zastávka	Opatření	Umístění	Zdůvodnění	Horizont
OC Lihovar (stávající Pod lihovarem)	přesun zastávky v obou směrech a přejmenování	ul. Pod Lihovarem u okružní křižovatky s ul. Říčanskou	zkrácení docházkové vzdálenosti k OC Lihovar a obchodu Penny Market	2025
Presslova	nová jednosměrná (směr do centra)	ul. Haškova u křižovatky s ul. Presslovou	zkrácení docházkové vzdálenosti pro sídliště Haškova (zastávka K žel. st. se v tomto směru nachází dále od sídliště)	2025
K žel. st.	doplnění jednosměrné (směr z centra)	ul. Haškova u křižovatky s ul. Černokosteleckou	umožnění obsluhy zastávky linkami odbočujícími z ul. Černokostelecké do ul. Haškovy	2025
Prům. zóna Kuříčko (stávající Kuříčko)	přesun zastávky v obou směrech a přejmenování	ul. Rooseveltova u vchodu/vjezdu do areálu Zoeller Systems	zlepšení obsluhy významného areálu Zoeller Systems	2025
U lípy	přesun zastávky v obou směrech	ul. Rooseveltova severovýchodně od křižovatky s ul. Na Obci	sjednocení nástupišť pro linky ve/ze směru Hřbitov, Voděradská a Marvánek	2025 ¹⁰
Štěchovická	nová obousměrná	ul. Jizerská u křižovatky s ul. Štěchovickou (poblíž jižního stanoviště stávající zastávky Na Obci)	zlepšení obsluhy přilehlé oblasti ve směru do centra	2025 ¹⁰
Na Obci	zrušení		nahrazení zastávkou U lípy v posunuté poloze a zastávkou Štěchovická	2025 ¹⁰
Purkyňova	nová jednosměrná (pref. směr do ul. Kolovratské)	ul. Purkyňova u č.p. 1562	zlepšení obsluhy sídliště Purkyňova	2026
Podhrázská	nová obousměrná	ul. Kolovratská u křižovatek s ul. Podhrázskou a Purkyňovou	částečné zlepšení obsluhy sídliště Purkyňova	2026
Prům. zóna Na Dlouhém jih	aktivace zastávky pro linky v závazku veřejné služby	ul. Na Dlouhém mezi č.p. 83 a 85	obsluha jižní části Prologis East	2026
Prům. zóna Na Dlouhém sever	aktivace zastávky pro linky v závazku veřejné služby, příp. včetně zobousměrnění	ul. Na Dlouhém mezi č.p. 79 a 88	obsluha severní části Prologis East	2026
Mozartova	zobousměrnění	ul. Mozartova u okružní křižovatky s ul. Stulíkovou a Leknínovou	umožnění obsluhy zastávky linkami jedoucími od ul. Říčanské směrem do ul. Pod Bahňvkou	2026 ¹¹
Pacov, ZŠ NEMO	zobousměrnění	ul. Nad Bahňvkou mezi křižovatkami s ul. Nad Hřištěm a V Osičích	zlepšení obsluhy přilehlé rozvíjející se oblasti a ZŠ NEMO	2026

¹⁰ Vhodné koordinovat s plánovanou rekonstrukcí Jizerské ulice.

¹¹ Vhodné koordinovat se zobousměrněním ul. Mozartovy mezi ul. Blatouchovou a Bílou (viz kapitola 2.2.3.2).



Město Říčany

PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI MĚSTA PRO OBDOBÍ 2023–28

Zastávka	Opatření	Umístění	Zdůvodnění	Horizont
Na Skalkách (stávající Pacov, Nad Bahnivkou)	přesun zastávky v obou směrech a přejmenování	ul. Nad Bahnivkou u křižovatky s ul. Na Skalkách	zrovnoměrnění vzdáleností mezi zastávkami v ul. Nad Bahnivkou	2026
Sídl. Olivovna	přesun zastávky (směr centrum)	ul. Olivova východně od křížení s ul. U Vodojemu	obsluha zastávky linkami jedoucími od zastávky Olivovna do ul. U Vodojemu	2025+ ¹²
Masarykovo nám. (východ)	nová obousměrná	Masarykovo nám. na silnici II/107	zjednodušení pohybu autobusů v oblasti Masarykova nám. (odstranění nutnosti závleku pro linky jedoucí po silnici II/107)	do 2028 ¹³
Mozartova II	nová obousměrná	ul. Říčanská u křižovatky s ul. Mozartovou	obsluha lokality Mozartova regionálními autobusovými linkami	2025+

Kromě výše zmíněných úprav v poloze zastávek je vzhledem k současnému růstu počtu přepravených cestujících i dopravních výkonů nutno postupně dle finančních možností města Říčany a projekčních kapacit upravit stavebně-technický stav zastávek pro umožnění zvýšení komfortu při vyčkávaní na spoj a při výměně cestujících. Zmíněná opatření nemají přednost před zřízením nových zastávek a předpokladem je spíše jejich postupná realizace na zastávkách opravňujících stavební zásahy nebo v koordinaci s rekonstrukcí místních komunikací. Tato opatření zahrnují především uplatnění následujících atributů:

- Zvýšená nástupní hrana opatřená obrubníky, které svým provedením umožňují navedení kol autobusu a srovnání podélné roviny autobusu s nástupní hranou (např. kasselské obrubníky);
- Dostatečná délka rovné části nástupní hrany pro manipulaci předpokládaných autobusových vozidel, a to vždy s ohledem na místní prostorové podmínky a realizovatelnost těchto opatření za přijatelných nákladů:
 - na ul. Černokostelecké umožňující zastavení článkového a standardního autobusu¹⁴;
 - ostatní vytižené zastávky společné s regionální dopravou umožňující zastavení dvou standardních autobusů;
 - méně vytižené zastávky společné s regionální dopravou a důležité zastávky jen MHD umožňující zastavení standardního autobusu;
 - doplňkové zastávky jen MHD dle prostorových možností umožňující bezbariérový přístup ze všech dveří provozovaných vozidel;
 - zastávka Nádraží takové uspořádání stání, které umožňuje nekomplikovanou změnu pořadí autobusů na odjezdu ze zastávky;
- V případě zastávek v zálivu dostatečná délka a úhel nájezdových klínů pro umožnění srovnání vozidla s nástupní hranou¹⁵;
- Povrch pojižděné části zastávky vystavené dynamickým vlivům zastavování a rozjezdu autobusů z vhodných trvanlivých materiálů s hladkou strukturou omezující hluk a vibrace (např. superplastifikovaný beton) – výjimkou mohou být povrchy ze skládané dlažby v pohledově cenných oblastech;

¹² Vhodné koordinovat se zřízením průjezdu mezi ul. Olivovou a ul. U Vodojemu (viz kapitola 2.2.3.2).

¹³ Vhodné koordinovat s revitalizací Masarykova náměstí (viz kapitola 2.2.2.4).

¹⁴ Délka standardního autobusu v regionální dopravě 12–13 m, článkového 18–19 m.

¹⁵ Přestože je možné postavit a zkolaudovat také méně prostorově náročné zastávky, takové řešení jde již proti smyslu rekonstrukce zastávky – zvýšení komfortu při nástupu a výstupu. Délka nájezdového klínu pro dvanáctimetrový standardní autobus pro správný nájezd k nástupní hraně je doporučena minimálně 15 m, u výjezdového klínu 10 m.



Město Říčany

PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI MĚSTA PRO OBDOBÍ 2023–28

- Instalace označníků zastávek v takovém provedení, aby nedocházelo ke zúžení pochozího profilu, pakliže je zastávka součástí chodníku (např. s jízdními řády otočenými rovnoběžně ke směru jízdy autobusu).

Na zastávkách s vyššími obraty cestujících, u zdrojů a cílů cest a s provozem většího počtu linek (např. Park A. Švehly, 5. května) navíc prověřit osazení následujících prvků:

- Přístřešky pro cestující reflektující zaznamenané obraty s provedením dostatečně chránicím před nepřízní počasí a vytvářejícím závětrí, případné reklamní prvky umístit tak, aby neznemožňovaly výhled proti směru jízdy na příjíždějící autobus, a naopak řidiči autobusu umožnily identifikovat přítomnost cestujících v přístřešku;
- Zvážit umístění jízdních řádů do kryté části přístřešku, nikoliv přímo na označnick;
- Ukazatele odjezdu nejbližších odjezdů v reálném čase integrované v zastávkovém označnicku v provedení s menší investiční náročností, které usnadňuje údržbu a výměnu (např. e-papír) a díky nižším požadavkům na napájení (např. ze solárních panelů) je také provozně úspornější.

Na nejvytíženějších zastávkách a/nebo zastávkách s vysokým přestupním potenciálem (např. Nádraží, K žel. st., Masarykovo nám.) je navíc doporučeno osadit:

- Zvětšené přístřešky pro cestující reflektující také přestupní funkci zastávek, v případě zastávky Nádraží možnost instalace zvětšených přístřešků na samostatné konstrukci;
- Zastávkové panely zobrazující odjezdy spojů a dopravní informace v reálném čase v takovém provedení, aby byly čitelné z co největší plochy kolem zastávky a zároveň neomezovaly průchod (např. LED panely na krakorcích), doplňkové panely s odjezdy ze zastávek K žel. st. a Nádraží taktéž osadit k výstupům ze staničního podchodu;
- Samostatné vitríny pro jízdní řády s dostatečným prostorem také pro další dopravní informace a mapy v kryté části, nikoliv přímo na označnicku.

2.2.3.2 Ostatní úpravy související silniční a pěší infrastruktury

Dále jsou navrženy tyto úpravy silniční a pěší infrastruktury:

- Vybavení všech relevantních **světelných signalizačních zařízení** systémy pro **detekci a upřednostňování jízdy vozidel VHD** (preferencí VHD). Je nezbytné, aby byl systém použitý na SSZ a ve vozidlech MHD kompatibilní se systémem v regionálních autobusech PID, jejichž vybavení technologií pro preferenci je očekáváno se začátkem nových smluv na konci roku 2024. Horizont realizace: krátkodobý až střednědobý.
- **Vybudování chybějících chodníků** (např. v ulici Zděbradská) pro zvýšení bezpečnosti pěších a zlepšení přístupu k autobusovým zastávkám. Horizont realizace: střednědobý.
- **Zřízení světelné signalizace na křižovatce Masarykovo nám. X ul. Široká včetně preferencí VHD** pro zkrácení jízdních dob a zvýšení stability jízdního řádu autobusů v oblasti Masarykova náměstí. Horizont realizace: střednědobý.
- **Zobousměrnění ul. Mozartovy mezi křižovatkami s ul. Blatouchovou a Bílou** (alespoň pro autobusy MHD) pro možnost obousměrného vedení linky mezi zastávkami Mozartova – Prům. areál Černokostelecká. Horizont realizace: střednědobý.
- **Zřízení průjezdu mezi ul. Olivova a U Vodojemu** (alespoň pro autobusy MHD) pro zkrácení a napřímení cesty mezi zastávkou sídl. Olivovna a navrženou zastávkou Baarova (mimo úzkou ulici Verdunskou). Horizont realizace: 2025+.
- Krátkodobě/střednědobě prověření technické a ekonomické proveditelnosti zkrácení přestupních dob mezi vlakovým nádražím a autobusovou zastávkou K žel. st. a zkrácení docházkových dob



Město Říčany

PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI MĚSTA PRO OBDOBÍ 2023–28

mezi centry místních částí Radošovice a Říčany např. **zřízením podzemního travelátoru mezi severním vyústěním nádražního podchodu a ulicí Černokosteleckou u zastávky K žel. st.** Horizont (případné) realizace: dlouhodobý.

IDSK dále žádá dořešení infrastruktury u obratiště Wolkerova pro dostatečnou kapacitu i v souvislosti s výstavbou nové okružní křižovatky u tohoto obratiště či zřízení náhradního obratiště na jihu města (v oblasti zastávek Hřbitov, OÁZA nebo Voděradská), které může sloužit pro plošnější obsluhu města. Tento požadavek je však třeba podrobit důkladnějšímu prověření, neboť městem požadovaná diametrizace regionálních linek (viz kapitola 3.2.3) může vést k uvolnění potřebné kapacity obratišť Wolkerova a Olivovna, přičemž toto řešení může být vhodnější jak přepravně (nová přímá spojení), tak ekonomicky (snížení nutných investic do obratišť, odstranění prostorových souběhů po Říčanech, příp. i snížení potřebného počtu náležitostí, a tím i nákladů na provoz příslušných linek regionální autobusové dopravy).



3 Dopravní obslužnost na území města Říčany

3.1 Dálková a regionální železniční doprava

3.1.1 Analýza stávajícího stavu

3.1.1.1 Dálková doprava

Na trati 221 jsou provozovány dvě linky dálkové dopravy objednávané Ministerstvem dopravy České republiky (dále též MDČR):

- linka Ex7 Praha – Tábor – České Budějovice (– Linz / Český Krumlov),
- linka R17 Praha – Benešov u Prahy – Tábor – Veselí nad Lužnicí (– České Budějovice / České Velenice – Wien).

Obě tyto linky jsou provozovány dle zásad integrálního taktového jízdního řádu (dále též ITJŘ), což je typ jízdního řádu s pevným mezidobím mezi spoji dané linky, které se nazývá doba taktu. ITJŘ se vyznačuje jednotnou osou symetrie v síti. Osou symetrie se rozumí čas, kdy dochází k setkávání protisměrných spojů téže linky, a její jednotnost v síti zajišťuje stejně kvalitní návaznosti mezi linkami v obou směrech. V Evropě je běžně používána osa symetrie cca v minutě 00. ITJŘ je založen na dosahování tzv. taktových uzlů. Úplné taktové uzly, tedy místa, kde dochází k setkávání protisměrných spojů více linek, vznikají právě v časech symetrie, a jsou zde umožněny všesměrové přestupy mezi těmito linkami. Časová vzdálenost úplných taktových uzlů (tedy i os symetrie) odpovídá celočíselnému násobku poloviny doby taktu.

Linka Ex7, která je nejvyšším segmentem dálkové dopravy na této trati a zastavuje mezi Prahou hl.n. a Českými Budějovicemi jen v ŽST Tábor, je mezi Prahou a Českými Budějovicemi provozována v základním 120minutovém taktu s posílením během špiček na 60minutový takt a (zejména ve směru z Českých Budějovic do Prahy) s občasnými odchylkami od základního 120minutového taktu na 180minutové odstupy, což je dáno konkrétními časovými polohami vlaků pokračujících dále směr Linz (v úseku České Budějovice – Linz je rozsah 4 párů vlaků denně, z Prahy do Lince jsou provozovány ve 240minutovém taktu, ve směru opačném v nerovnoměrném intervalu 300-240-180 minut). Časová poloha linky je dána dosažením taktového uzlu České Budějovice v minutě 00 a dále 30minutovým prokladem s linkou R17 v úseku Praha – Benešov u Prahy.

Linka R17 tvoří mezi Prahou a Českými Budějovicemi druhý přepravní segment dálkové dopravy, zastavuje v tarifních bodech Praha hl.n., Praha-Vršovice, Praha-Zahradní Město, Benešov u Prahy, Olbramovice, Tábor, Planá nad Lužnicí, Soběslav, Veselí nad Lužnicí a České Budějovice. Spoje pokračující z Veselí nad Lužnicí směr České Velenice namísto směru České Budějovice pak zastavují v tarifních bodech Třeboň, Třeboň lázně, Majdalena, Suchdol nad Lužnicí zastávka a České Velenice. Linka je mezi Prahou a Veselím nad Lužnicí provozována v 60minutovém taktu s lokálními prodlouženími intervalu na 120 minut v přepravně slabších obdobích. V úseku Veselí nad Lužnicí – České Velenice jsou vedeny 4 páry spojů (dále směr Vídeň 2 páry vlaků o víkendech, 1 pár vlaků mimo víkendy), zbylé vlaky povětšinou pokračují směr České Budějovice. Konstrukčně je linka dána dosažením taktového uzlu Tábor v minutě 00, což vede k dosažení ŽST Benešov u Prahy v minutě 30. Mezi Prahou a Benešovem u Prahy je linka vedena v prokladu s linkou Ex7.



Město Říčany

PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI MĚSTA PRO OBDOBÍ 2023–28

3.1.1.2 Regionální doprava

Regionální železniční doprava na trati 221 je tvořena dvěma linkami, a sice:

- linkou S9 (Lysá nad Labem –) Praha – Říčany – Strančice – Benešov u Prahy,
- linkou R49 Praha – Benešov u Prahy (– Tábor).

Linka S9 je linka osobních (zastávkových) vlaků, jejichž úsekové intervaly v závislosti na provozním období znázorňuje tabulka 5. Časová poloha linky je determinována polohou dálkové dopravy, která má při přidělu kapacity přednost před dopravou regionální, což vede k dosažení ŽST Čerčany v minutách 15/45. V sedlech pracovních dnů a v okrajových částech dne, kdy je linka mezi Strančicemi a Benešovem u Prahy provozována pouze v 60minutovém taktu, má „nesymetrickou“ časovou polohu s dosažením ŽST Čerčany v minutě 15¹⁶. Špičková četnost obsluhy ve výši 4 párů vlaků za hodinu není realizována v podobě přesného 15minutového intervalu, s ohledem na omezenou kapacitu trati a eliminaci předjíždění linky R49 linkou Ex7 (viz níže) je uplatněn nerovnoměrný interval 10–20 minut. V rozsahu jednotlivých spojů je linka S9 vedena ve špičkách pracovních dnů diametrálně přes ŽST Praha hl.n. dále směr Praha-Vysočany – Lysá nad Labem.

Tabulka 5: Interval na lince S9 v jednotlivých úsecích trati 221 v jednotlivých provozních obdobích.

Úsek	Interval pracovní dny (min)	Interval víkendy (min)
	RŠ / sedlo / OŠ / večer	Ráno / dopoledne / odpoledne / večer
Praha hl.n. – Říčany	10–20 / 10–20 / 10–20 / 30	30 / 30 / 30 / 30
Říčany – Strančice	10–20 / 30 / 10–20 / 30	30 / 30 / 30 / 30
Strančice – Benešov u Prahy	30 / 60 / 30 / 60	60 / 30 / 30 / 60

Linka R49 je linka spěšných vlaků, které jsou provozovány v přepravních špičkách pracovních dnů, a sice ve špičkovém směru (ráno do Prahy, odpoledne z Prahy) v 60minutovém taktu, rozsah provozu udává tabulka 6. Na trati 221 zastavují v tarifních bodech Praha hl.n., Praha-Vršovice, Praha-Zahradní Město, Říčany, Mnichovice, Senohraby, Čerčany a Benešov u Prahy. Časová poloha je dána zejména dosažením přibližného prokladu s linkou R17, v Praze tak jede ve svazku s linkou Ex7. S ohledem na omezenou kapacitu trati (kdy linka S9 má za účelem dosažitelnosti přípojů v Čerčanech na trať Posázavského pacifiku oproti dálkové dopravě osu symetrie posunutou o cca 2 minuty dříve) dochází během platnosti JŘ 2022/23 ve směru z Prahy k předjíždění linky R49 linkou Ex7 v ŽST Říčany, kvůli kterému zde má linka R49 prodloužené pobyty¹⁷. V ranní špičce ve směru do Prahy k předjíždění nedochází, avšak za cenu nerovnoměrného intervalu 10-20 minut na lince S9. Součástí linky R49 jsou i víkendové rekreační vlaky Praha – Čerčany – Zruč nad Sázavou, které jsou provozovány v období letní sezóny¹⁸, a to v rozsahu 1 páru vlaků, resp. v neděli o vlak navíc odpoledne do Prahy. Tyto rekreační vlaky mají na trati 221 odlišnou zastavovací koncepci – mezi Prahou hl.n. a Čerčany zastavují v Praze-Vršovicích, Praze-Edenu, Praze-Zahradním Městě, Praze-Hostivaři a Říčanech¹⁹.

¹⁶ To má za důsledek pouze jednosměrně fungující přípoje v Benešově u Prahy na linku R17 směr Tábor (ve směru z Tábora je přestupní doba o cca 30 minut delší), zároveň se negativní důsledky šíří dále i na trať tzv. Posázavského pacifiku (v jednom směru delší doby pobytu či přestupní doby).

¹⁷ V jízdním řádu 2023/24 dojde k přesunu předjíždění z Říčan na konec čtyřkolejného úseku, kdy bude v ŽST Praha-Zahradní Město z technologických důvodů prodloužen pobyt, a tedy i cestovní doba Praha hl.n. – Říčany a Praha-Vršovice – Říčany.

¹⁸ Během tzv. rekreačního léta, což je období zhruba vymezené platností letního času (konec března až konec října).

¹⁹ Zastavování těchto vlaků v Říčanech bylo zavedeno na základě požadavku města Říčany od června 2022.



Město Říčany

PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI MĚSTA PRO OBDOBÍ 2023–28

Tabulka 6: Rozsah provozu na lince R49 v jejích jednotlivých úsecích v jednotlivých provozních obdobích.

Úsek	Rozsah provozu – počet vlaků tam/zpět				
	Pracovní dny	Letní sezóna		Mimo letní sezónu	
		Sobota	Neděle	Sobota	Neděle
Praha hl.n. – Čerčany	5 / 5	1 / 1	1 / 2	0 / 0	0 / 0
Čerčany – Benešov u Prahy	5 / 5	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0
Benešov u Prahy – Votice	1 / 2	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0
Votice – Tábor	1 / 1	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0

Na obrázku 10 jsou pro linky S9 a R49 vidět denní nástupy a výstupy v jednotlivých tarifních bodech, obsazenosti, nabízené kapacity míst k sezení a relativní vytížení v jednotlivých mezistaničních úsecích, a to za průměrný pracovní den, průměrnou sobotu a průměrnou neděli v rámci přepravního průzkumu konaného v březnu 2023 (16.–23. 3. 2023). Z dat je patrné, že Říčany na těchto dvou linkách vykazují v pracovní dny největší počty nastupujících směr Praha, resp. vystupujících ze směru Praha, a celkově dosahují po stanici Praze hl.n. největších obrátů cestujících.

	PD						So						Ne					
	Nást.	Výst.	Obs.	Vozů	Míst	% využ.	Nást.	Výst.	Obs.	Vozů	Míst	% využ.	Nást.	Výst.	Obs.	Vozů	Míst	% využ.
Praha hl.n.	9 479		9 629	300	30 617	31	5 187		5 187	126	12 998	40	4 658		4 658	120	12 378	38
Praha-Vršovice	1 652	611	10 670	300	30 617	35	940	320	5 808	126	12 998	45	646	340	4 963	120	12 378	40
Praha-Eden	911	490	11 091	300	30 617	36	552	236	6 124	126	12 998	47	374	220	5 117	120	12 378	41
Praha-Zahradní Město	1 085	656	11 520	300	30 617	38	608	311	6 421	126	12 998	49	436	280	5 273	120	12 378	43
Praha-Hostivař	714	826	11 429	303	30 826	37	364	351	6 434	126	12 998	49	252	354	5 171	120	12 378	42
Praha-Hor.Měcholupy	429	726	11 133	303	30 826	36	304	342	6 396	126	12 998	49	211	338	5 043	120	12 378	41
Praha-Uhřetěves	506	1 910	9 729	303	30 888	31	414	994	5 816	126	12 998	45	280	816	4 507	120	12 378	36
Praha-Kolovraty	339	1 378	8 690	303	30 888	28	209	674	5 351	126	12 998	41	189	631	4 066	120	12 378	33
Říčany	743	3 079	6 350	260	26 362	24	437	1 527	4 261	123	12 688	34	353	1 138	3 281	117	12 068	27
Světlá	155	627	5 878	260	26 362	22	102	308	4 055	123	12 688	32	80	254	3 106	117	12 068	26
Strančice	295	2 029	4 145	172	17 310	24	255	802	3 508	114	11 758	30	176	702	2 581	105	10 828	24
Mnichovice	165	585	3 725	172	17 310	22	152	425	3 236	114	11 758	28	111	359	2 333	105	10 828	22
Mirošovice u Prahy	105	382	3 448	172	17 310	20	94	309	3 020	114	11 758	26	58	201	2 190	105	10 828	20
Senohraby	140	490	3 098	172	17 310	18	99	393	2 726	114	11 758	23	85	289	1 985	105	10 828	18
Čtyřkoly	69	201	2 966	172	17 310	17	54	178	2 603	114	11 758	22	28	114	1 900	105	10 828	18
Pyšely	74	184	2 856	172	17 310	16	68	132	2 539	114	11 758	22	32	99	1 833	105	10 828	17
Čerčany	361	868	2 348	174	17 558	13	224	824	1 889	111	11 470	16	190	551	1 446	102	10 540	14
Mrač	46	138	2 256	174	17 558	13	27	117	1 799	111	11 470	16	18	93	1 371	102	10 540	13
Benešov u Prahy		2 236						1 799						1 371				
Benešov u Prahy	2 202	0	2 253	171	17 237	13	1 427	0	1 427	111	11 470	12	1 278	0	1 278	99	10 230	12
Mrač	100	60	2 293	171	17 237	13	100	31	1 496	111	11 470	13	55	21	1 312	99	10 230	13
Čerčany	831	419	2 705	172	17 299	16	791	267	2 059	114	11 758	18	538	197	1 714	105	10 806	16
Pyšely	183	97	2 791	172	17 299	16	188	67	2 180	114	11 758	19	125	45	1 793	105	10 806	17
Čtyřkoly	213	105	2 900	172	17 299	17	201	88	2 293	114	11 758	19	176	55	1 914	105	10 806	18
Senohraby	490	183	3 207	172	17 299	19	417	130	2 579	114	11 758	22	319	96	2 137	105	10 806	20
Mirošovice u Prahy	374	111	3 469	172	17 299	20	402	94	2 887	114	11 758	25	293	74	2 356	105	10 806	22
Mnichovice	599	175	3 894	172	17 299	23	501	152	3 236	114	11 758	28	392	129	2 618	105	10 806	24
Strančice	2 199	276	5 817	260	26 382	22	838	239	3 835	120	12 378	31	722	199	3 142	120	12 356	25
Světlá	652	177	6 292	260	26 382	24	302	130	4 007	120	12 378	32	264	84	3 321	120	12 356	27
Říčany	3 170	766	8 696	294	29 885	29	1 376	457	4 927	120	12 378	40	1 128	407	4 042	120	12 356	33
Praha-Kolovraty	1 272	334	9 635	294	29 885	32	527	171	5 283	120	12 378	43	505	143	4 405	120	12 356	36
Praha-Uhřetěves	1 664	636	10 662	293	29 792	36	710	338	5 655	120	12 378	46	658	280	4 783	120	12 356	39
Praha-Hor.Měcholupy	565	482	10 745	293	29 792	36	315	271	5 700	120	12 378	46	313	199	4 897	120	12 356	40
Praha-Hostivař	738	850	10 599	289	29 542	36	312	403	5 609	120	12 378	45	300	327	4 869	120	12 356	39
Praha-Zahradní Město	529	1 506	9 622	289	29 542	33	269	595	5 283	120	12 378	43	278	523	4 624	120	12 356	37
Praha-Eden	384	965	9 040	289	29 542	31	233	460	5 055	120	12 378	41	172	386	4 410	120	12 356	36
Praha-Vršovice	551	1 624	7 967	289	29 542	27	351	736	4 670	120	12 378	38	267	656	4 021	120	12 356	33
Praha hl.n.		7 922						4 670						3 941				

Obrázek 10: Sčítání cestujících – přepravní průzkum březen 2023 na trati 221 na linkách S9 a R49. Celkové denní nástupy a výstupy v jednotlivých tarifních bodech, obsazenosti, nabízené kapacity míst k sezení a relativní vytížení v jednotlivých mezistaničních úsecích za průměrný pracovní den, průměrnou sobotu a průměrnou neděli v rámci daného přepravního průzkumu.



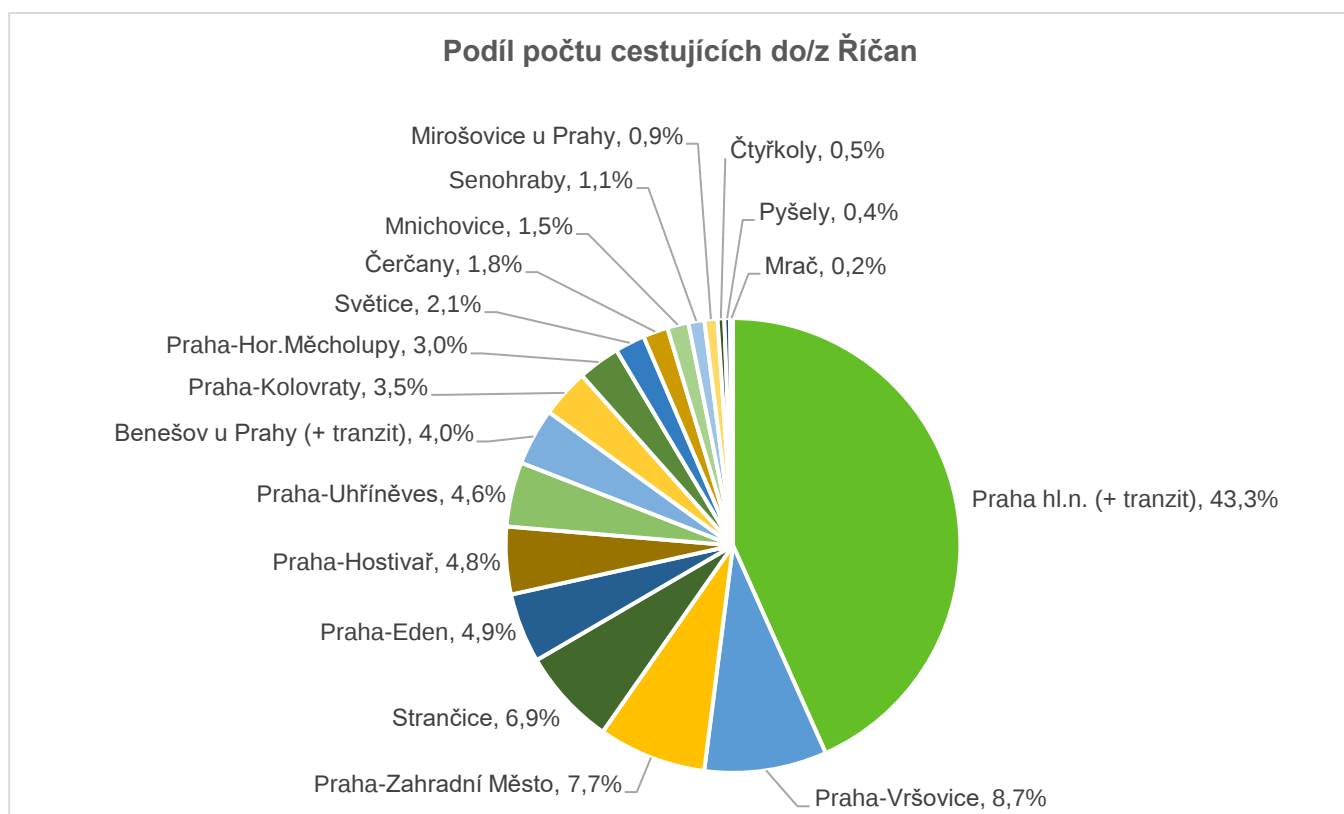
Město Říčany

PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI MĚSTA PRO OBDOBÍ 2023–28

Graf na obrázku 11 zobrazuje podíly zdrojů/cílů cestujících z celkového počtu jedoucích do/z Říčan linkami R49 a S9 v pracovní dny. Odsud je patrné, že největší interakce vlakem mají Říčany s Prahou (nejvíce: hlavní nádraží 43,3 %, Vršovice 8,7 %, Zahradní Město 7,7 %), následují Strančice (6,9 %). Ostatní tarifní body již dosahují mají méně než 5% podílu, v absolutních hodnotách se však ještě u Prahy-Edenu, Prahy-Hostivaře, Prahy-Uhřetěvesi a Benešova u Prahy jedná o interakce vyšší než 300 cestujících za průměrný pracovní den (součet za oba směry).

Graf na obrázku 12 pak udává, jaký podíl z počtu cestujících generovaných v ostatních tarifních bodech trati 221 cestuje linkami S9 a R49 do/z Říčan. Odsud je patrné, že více než 5% podíl představují Říčany pro všechny tarifní body trati 221 s výjimkou Mrače.

Pro cestu do Prahy hl.n., Prahy-Vršovic a Prahy-Zahradního Města v ranní špičce pracovních dnů používá 78 % cestujících z Říčan linku S9 a 22 % linku R49, v opačném směru pak 72,7 % cestujících linku S9 a 27,3 % cestujících linku R49. Vyšší podíl připadající na linku S9 je dán mj. její vyšší četností (4x za špičkovou hodinu, linka R49 jen 1x za špičkovou hodinu). Po přepočtení na jeden spoj za špičkovou hodinu pak připadá průměrně 19,5 % cestujících na jeden spoj linky S9 a 22 % cestujících na jeden spoj linky R49 ve směru z Říčan do Prahy, v opačném směru pak resp. 18,2 % cestujících na jeden spoj linky S9 a 27,3 % cestujících na jeden spoj linky R49.

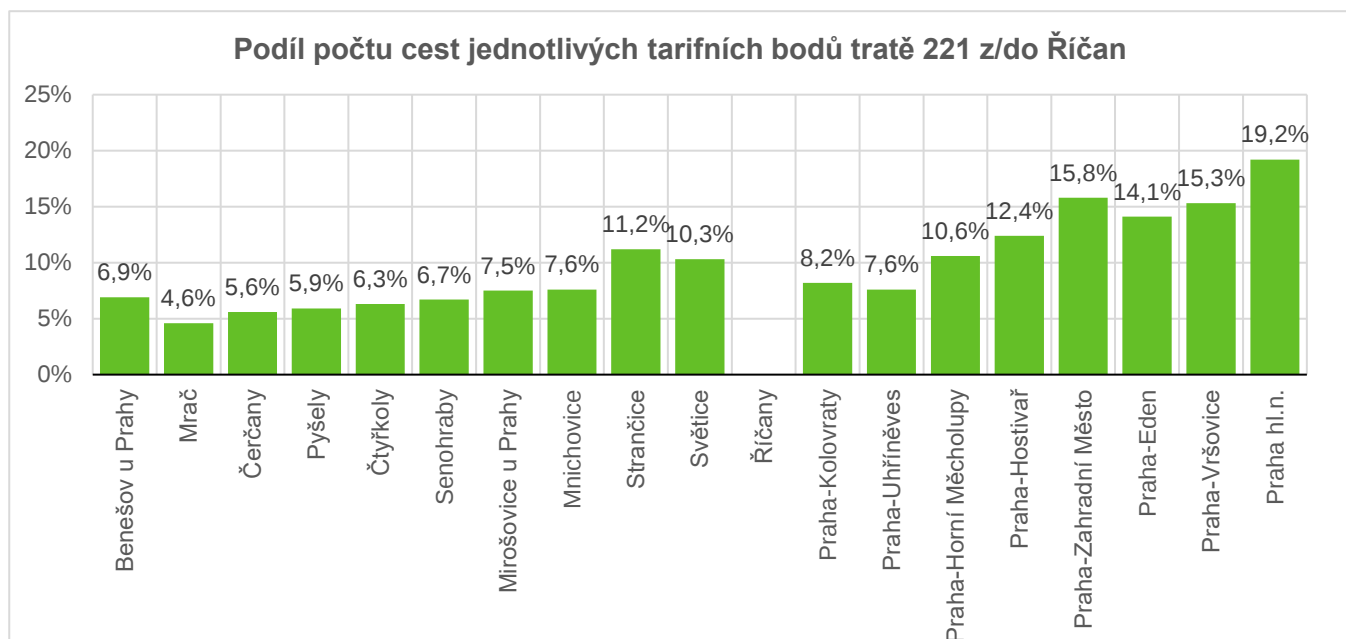


Obrázek 11: Podíly zdrojů/cílů cestujících jedoucích do/z Říčan vlaky linek S9 a R49 v průměrný pracovní den dle průzkumu z března 2023.



Město Říčany

PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI MĚSTA PRO OBDOBÍ 2023–28



Obrázek 12: Podíly počtu cestujících v jednotlivých tarifních bodech trati 221 využívajících linky S9 a R49 z/do Říčan z celkového počtu cestujících generovaných v těchto tarifních bodech – průměrný pracovní den, přepravní průzkum z března 2023.

3.1.2 Plánované změny

3.1.2.1 Dálková doprava

V případě dálkové dopravy, linek Ex7 a R17, se dle Plánu dopravní obsluhy území vlaky celostátní dopravy pro období let 2022–2026 (viz příloha G.1) v časovém horizontu, pro který je tento dokument vydán, nepředpokládají změny v základním taktovém modelu v úseku Praha – České Budějovice. U linky Ex7 je zvažováno zrovnoměnění základního taktu mezi Lincem a Českými Budějovicemi na 240minutový a posun taktového modelu o 120 minut. Na úseku České Budějovice – Praha by tyto úpravy měly za důsledek též zrovnoměnění základního taktu, zde na 120minutový (odstranění odchylek v taktu), taktové časové polohy by tím však neměly být dotčeny.

V dlouhodobém výhledu (po roce 2027) se pak očekává vliv dokončených (prozatím nezahájených) staveb modernizace trati v úseku Nemanice – Ševětín a modernizace uzlu České Budějovice, které by u linky Ex7 měly umožnit stabilizaci provozní koncepce a zlepšení podmínek konstrukce jízdního řádu v okolí Českých Budějovic (předpokládá se i regulérní dosažení uzlu České Budějovice, tj. příjezd od Prahy před časem symetrie a odjezd do Prahy po času symetrie). U linky R17 je nadále sledováno dosažení taktového uzlu Tábor v minutě 00. V zájmu pražské příměstské dopravy na trati 221 však je, aby i poté (až do doby zprovoznění nové trati Praha – Bystřice) bylo mezi linkami Ex7 a R17 dosaženo 30minutového prokladu tras mezi Prahou a Benešovem u Prahy. V dlouhodobém horizontu je dále u linky Ex7 zvažováno zahuštění nabídky mezi Českými Budějovicemi a Lincem na 120 minut, u linky R17 je pak vlivem elektrifikace a modernizace trati v úseku Veselí nad Lužnicí – České Velenice předpokládána změna provozní koncepce v tomto úseku. Tyto změny by však neměly mít vliv na příměstskou trať 221.

Již mimo horizonty řešené v aktuálním PDO MDČR lze dále předpokládat změny v souvislosti s vybudováním nové trati Praha – Bystřice, které však vlivem odklonění dálkové dopravy po této nové trati uvolní okrajové podmínky pro konstrukci jízdního řádu na stávající trati 221 Praha – Benešov u Prahy.

3.1.2.2 Regionální doprava

3.1.2.2.1 Plán dopravní obslužnosti Středočeského kraje 2021–2025

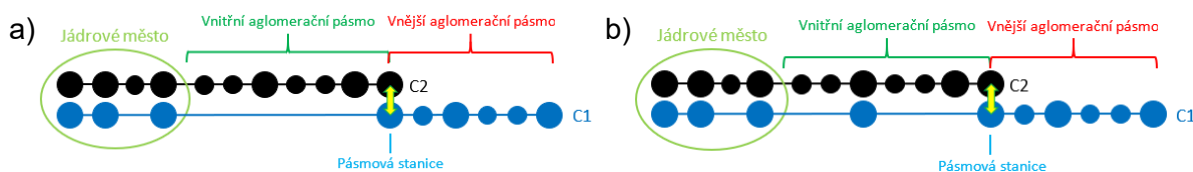
Dle Plánu dopravní obslužnosti Středočeského kraje pro období 2021–2025 (viz příloha G.2) spadá trať 221 Praha – Benešov u Prahy do kategorie tratí, kde působí na regionální dopravu tyto problematické faktory:

- vysoká a dále rostoucí poptávka po přepravě (zejména do Prahy), která způsobuje přeplňování souprav bez možnosti adekvátní reakce pouze dalším navýšením přepravní kapacity,
- nízká relativní obsazenost nasazovaných vysokokapacitních souprav ve větších vzdálenostech od Prahy, a tedy nižší efektivita ve využití těchto velkokapacitních vozidel,
- existence dálkové dopravy, která ovlivňuje konstrukci jízdního řádu a stabilitu provozu regionální dopravy,
- heterogenita jízdního řádu způsobená rozdíly v rychlosti zastávkových vlaků a vlaků dálkové dopravy, která snižuje již tak nedostatečnou kapacitu trati,
- dlouhé cestovní doby do/z Prahy ze vzdálenějších míst,
- aplikace nerovnoměrného intervalu 10–20 minut (namísto rovnoměrného 15minutového).

Jako možné řešení těchto problémů je zde uváděna aplikace pásmového jízdního řádu, což je typ jízdního řádu, kde zastávkové (osobní) vlaky jsou provozovány pouze v tzv. vnitřním aglomeračním pásmu, zatímco (pásmové) spěšné vlaky jsou provozovány ve vnitřním i vnějším aglomeračním pásmu, přičemž tarifní body vnitřního tarifního pásma jsou (příp. až na výjimky) projížďeny a ve vnějším pásmu přebírají zastávkovou obsluhu. Princip pásmového jízdního řádu schematicky zobrazuje obrázek 13:

- bez dodatečných zastavení pásmových spěšných vlaků ve vnitřním aglomeračním pásmu,
- s dodatečným(i) zastavením(i) pásmových spěšných vlaků ve vnitřním aglomeračním pásmu.

Zastávkové (osobní) vlaky jsou znázorněny černou barvou a označeny jako segment C2, pásmové spěšné vlaky jsou znázorněny modrou barvou a označeny jako segment C1.



Obrázek 13: Schéma principu pásmového jízdního řádu: a) bez dodatečných zastavení pásmových spěšných vlaků ve vnitřním aglomeračním pásmu, b) s dodatečným zastavením pásmových spěšných vlaků ve vnitřním aglomeračním pásmu.

Pro střednědobý výhled u trati 221 PDO Středočeského kraje konkrétně uvádí nutnost prověření této provozní koncepce založené na pásmovém jízdním řádu:

- spěšné vlaky Praha – Senohraby – Benešov u Prahy v intervalu 30 minut s dosažením taktového uzlu Čerčany v minutách 15/45 a taktového uzlu Benešov u Prahy v minutách 00/30,
- osobní vlaky Praha – Senohraby provozované v úseku Praha – Strančice v 15minutovém intervalu ve špičkách a ve 30minutovém intervalu mimo špičky, v úseku Strančice – Senohraby pak ve 30minutovém intervalu, s dosažením krátkých návazností v Senohrabech na spěšné vlaky.

Dlouhodobý výhled se v PDO Středočeského kraje pak již zabývá horizontem s novou tratí Praha – Benešov – Bystřice, kdy na stávající trati 221 Praha – Benešov u Prahy téměř zachovává provozní koncepci ze střednědobého výhledu, pouze s posunem taktového modelu o 15 minut (dosažení



Město Říčany

PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI MĚSTA PRO OBDOBÍ 2023–28

taktového uzlu Čerčany v minutách 00/30 a Benešov u Prahy v minutách 15/45). Pro novou trať Praha – Benešov u Prahy pak zmiňuje zavedení spěšných vlaků Praha – Benešov u Prahy – Vlašim/Sedlčany, v úseku Praha – Benešov u Prahy v intervalu 30 minut s dosažením taktového uzlu Benešov u Prahy v minutách 15/45.

3.1.2.2.2 Dopravní plán Hlavního města Prahy na roky 2021 až 2025

Dopravní plán Hlavního města Prahy na roky 2021 až 2025 (viz příloha G.3) uvádí pro trať 221 Praha – Benešov u Prahy následující dopravní opatření:

- posílení provozu spěšných vlaků linky R49 Praha – Benešov u Prahy v intervalu až 60 minut celodenně (uvedeno v kategorii opatření realizovatelných na stávající infrastrukturu),
- prodloužení linky S49 do Říčan, a sice v intervalu 30 minut celodenně a celotýdenně (uvedeno v kategorii opatření realizovatelných po provedení modernizace infrastruktury, konkrétně po vybudování nové trati Praha – Benešov – Bystřice),
- zkrácení špičkového intervalu na lince S9 v úseku Praha – Říčany na 10 minut (uvedeno v kategorii opatření realizovatelných po provedení modernizace infrastruktury, konkrétně po vybudování nové trati Praha – Benešov – Bystřice).

Tato opatření nekorespondují s PDO Středočeského kraje.

3.1.3 Návrh změn a požadavky v zájmu města Říčany

Město Říčany má k železniční dopravě na trati 221 následující požadavky a návrhy na změny:

- 1) Město Říčany požaduje nadále zastavování všech vlaků regionální dopravy v ŽST Říčany, tedy i spěšných vlaků, a to nejen s ohledem na zkrácení cestovních dob do/z Prahy, které vzhledem k počtu cestujících v Říčanech generují výrazné úspory osobominut, ale též pro zachování zrychleného spojení s obcemi obsluhovanými spěšnými vlaky nacházejícími se jižně od Říčan.
- 2) Město Říčany požaduje nalezení dopravně-technologického řešení, které umožní zrovnoměnění intervalu na lince S9 na přesný 15minutový, a to z následujících přepravních důvodů:
 - a) Snížení vnímané cestovní doby pro cestující v relaci Říčany – Praha v osobních vlacích linky S9.
 - b) Ná vaznosti linek MHD Říčany, které v hlavních přepravních směrech jsou či budou provozovány ve špičkách v přesném 15minutovém intervalu, který je u krátkých vnitroměstských cest důležitý vzhledem k vysoké citlivosti na rovnoměrnost intervalu ze strany cestujících (vliv intervalu tvoří u cest s krátkou cestovní dobou vysoký podíl na vnímané cestovní době). Systematické návaznosti MHD na vlak jsou důležité, jelikož cestující přestupující z vlaků (či opačně) tvoří významný podíl ve spojích MHD Říčany.
- 3) Město Říčany podporuje realizaci provozní koncepce dle PDO SČK (viz příloha G.2) založené na pásmovém jízdním řádu, která pro město znamená významné zvýšení četnosti spěšných vlaků, a to i ve špičkách (2 spěšné vlaky za hodinu na směr namísto stávajícího jednoho). Kromě významné osobominutové úspory vlivem vysokého počtu říčanských cestujících zde existuje následně příležitost, aby se tyto spěšné vlaky staly stěžejním přepravním segmentem pro navázání regionální autobusové dopravy v Říčanech do/z okolí, což by vedlo ke zkrácení cestovních dob z/do Prahy i pro obce obsluhované těmito autobusovými linkami, a tím i k dalšímu zvýšení atraktivity veřejné dopravy a k žádoucímu snížení rozsahu individuální automobilové dopravy (i v Říčanech). Na rozdíl od stávající koncepce klasického zastávkového a zrychleného vlaku umožňuje aplikace pásmového jízdního řádu snazší realizaci přesného 15minutového intervalu na lince S9 uvedenou v předchozím bodě (zcela bez, příp. jen s minimálním prodloužením jízdních dob vlaků dálkové dopravy), neboť nezužuje časový prostor mezi vlaky dálkové dopravy, provozovanými souhrnně ve 30minutovém rastru, o trasu spěšného vlaku vedenou ve svazku s vlaky dálkové dopravy (linkou Ex7).



Město Říčany

PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI MĚSTA PRO OBDOBÍ 2023–28

- 4) Město Říčany podporuje v dlouhodobém horizontu, kdy dojde k navýšení kapacity dráhy vlivem vybudování nové infrastruktury (nová trať Praha – Benešov – Bystřice, realizace ŽUP včetně nové trati Praha-Zahradní Město – Říčany), zvýšení rozsahu železniční dopravy obsluhující ŽST Říčany. Jmenovitě podporuje zavedení linky Praha – Říčany přes Prahu-Lipany ve špičkovém 15minutovém intervalu a požaduje též prověřit technologickou realizovatelnost prodloužení linky S49 (Roztoky u Prahy – Praha-Podbaba – Praha-Holešovice – Praha-Libeň – Praha-Hostivař) do Říčan (v intervalu 30 minut). Nepodporuje však navýšení rozsahu zastávkových vlaků linky S9 na stávající infrastrukturu, které by s ohledem na omezenou kapacitu dráhy při smíšeném provozu dálkové dopravy a dvou segmentů regionální dopravy vedlo k:
- a) předjíždění spěšných vlaků, resp. výraznému prodloužení jejich jízdních dob
 - b) a/nebo prodloužení jízdních dob vlaků dálkové dopravy
 - c) a snížení stability jízdního řádu.

3.2 Regionální autobusová doprava

3.2.1 Analýza stávajícího stavu

Na území města Říčan zajišťují celkem 13 denních regionálních autobusových linek a 1 noční, jejichž přehled poskytuje tabulka 7. Objednatel těchto linek spadajících v rámci veřejné linkové dopravy do systému Pražská integrovaná doprava (PID) je Středočeský kraj. Na rozdíl od MHD Říčany je přeprava zpoplatněna dle tarifu PID, který je tvořen pásmy obklopujícími v rovnoměrných vzdálenostech hlavní město Prahu, přičemž Říčany jako sídlo bezprostředně s Prahou sousedící se nachází v tarifním pásmu 1. Na všech linkách PID platí nástup předními dveřmi s nákupem nebo kontrolou jízdního dokladu u řidiče. Všechny zastávky na území Říčan jsou poté shodně s městskými linkami obsluhovány v režimu „na znamení“.

Regionální autobusové linky lze zjednodušeně rozdělit do tří skupin:

- a) Průjezdne linky trasované přibližně v ose východ – západ přes Říčany po silnici I/2;
- b) Radiální linky končící v Říčanech, z nichž některé zajišťují i místní obsluhu;
- c) Ostatní linky.

Reprezentantem první skupiny linek je především páteřní svazek příměstských linek 381, 382, 383 a 387, který zajišťuje důležité radiální spojení do oblasti pražského Jižního Města s vazbami na linku metra C. Druhá skupina linek slouží především k zajištění vazeb v rámci mikroregionu, popř. spojení sousedních SO ORP, přičemž některé z nich dále na území Říčan svou funkcí plošné obsluhy území doplňují, případně taktéž nahrazují linky MHD. Řada z těchto linek je ukončena v obřatištích Wolkerova a Olivovna, přičemž se jedná např. o linky 428, 686 nebo 765, které jsou po městě z hlediska trasování a počtu zastávek vedeny v míře obvyklé spíše pro linky MHD Říčany. Do třetí skupiny linek patří např. linka 364, která neobsluhuje centrum města, ale pouze propojuje obchodní a průmyslovou zónu na Černokostelecké ulici s Pacovem a poté pokračuje dále na východ.

V příloze I se nachází data z přepravních průzkumů denních linek regionální autobusové dopravy provozovaných na území města Říčany, které městu poskytla organizace IDSK. Data byla zpracována do podoby denních součtů nastupujících a vystupujících cestujících v jednotlivých tarifních bodech a obsazeností v jednotlivých mezizastávkových úsecích přes všechny spoje daných linek. Všechny použité průzkumy probíhaly v délce jednoho (pracovního) dne, a sice:

- v dubnu 2019 v případě linek 364, 381, 382, 383 a 387 (novější vozové průzkumy nemá IDSK pro tyto linky k dispozici, je však nutno uvést, že od roku 2019 došlo i k významnějším změnám v jízdních řádech),



Město Říčany

PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI MĚSTA PRO OBDOBÍ 2023–28

- na jaře 2023 v případě linek 385, 428 a 469,
- v září 2023 v případě linek 686 a 765.

Přepravní průzkum linky 435 není zahrnut, jelikož poslední vozový průzkum na této lince proběhl v dubnu 2019, kdy linka ještě nebyla provozována do Říčan (byla provozována pouze v trase Klučov, Skramníky – Český Brod – Hradešín). Přepravní průzkum linek 494 a 582 není zahrnut, jelikož poslední vozový průzkum na této lince proběhl v dubnu 2019, kdy byly tyto linky sloučeny do jedné (494) s výraznými odchylkami v trase spojů, a poskytnutá data z tohoto průzkumu jsou neúplná (bez snadného odvození či aproximace chybějících dat).

Tabulka 7: Regionální autobusové linky na území města Říčany a jejich provozní parametry.

Typ	Linka	Trasa	Interval špička/sedlo/víkend (min)	Dopravce	Poznámka
VLD	364	Praha, Depo Hostivař – PA Černokostelecká – Pacov – Doubek	60/120/120–180	DPP	
VLD	381	Praha, Háje – PA Černokostelecká – K žel. st. – Čáslav, OC	30/60–120/120	ČSAD POLKOST	
VLD	382	Praha, Háje – PA Černokostelecká – K žel. st. – Sázava, aut. st.	30–60/120/120	ČSAD POLKOST	
VLD	383	Praha, Háje – PA Černokostelecká – K žel. st. – Chocerady	60/120/120	Arriva City	
VLD	385	Praha, Opatov – Kuří – Masarykovo nám. – Nádraží – K žel. st. – Olivovna – Zvánovice	30–60/60/120	Arriva City, ABOUT ME	
VLD	387	Praha, Háje – PA Černokostelecká – K žel. st. – Uhlířské Janovice, nám.	60/120/120	ČSAD POLKOST	
VLD	428	Olivovna – K žel. st. – Nádraží – Masarykovo nám. – PZ Zděbrady – Jesenice	60/–/–	Arriva City, ABOUT ME	
VLD	435	Wolkerova – Masarykovo nám. – Nádraží – Strašín, rest. – Klučov, Skramníky	60/120/120–240	ČSAD POLKOST	
VLD	469	Olivovna – Nádraží – Masarykovo nám. – Jažlovice – Strančice, žel.st.	60–120/180/2 páry spojů (pouze v Jažlovicích)	Arriva City, ABOUT ME	
VLD	494	Strančice, žel. st. – Olivovna – K žel. st. – PA Černokostelecká – Nádraží – Masarykovo nám. – Wolkerova	3 páry spojů celotýdenne	Arriva City	
VLD	582	Olivovna – Nádraží – Masarykovo nám. – Strančice, žel.st.	60–90/–/–	Arriva City	
VLD	686	Wolkerova – Masarykovo nám. – Nádraží – Pacov – Úvaly, žel. st.	60/120/120	STENBUS	
VLD	765	Wolkerova – Masarykovo nám. – Komenského nám. – Olivovna – K žel. st. – Pacov – Sibřina	60/–/–	ABOUT ME	o prázdninách omezena
NVLD	959	Praha, Háje – PA Černokostelecká – K žel. st. – Kostelec nad Č. l., nám.	1 pár spojů noc	ČSAD POLKOST	



Město Říčany

PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI MĚSTA PRO OBDOBÍ 2023–28

3.2.2 Plánované změny

IDSK ve spolupráci s městem Říčany prověřuje následující opatření, u nichž se předpokládá realizace od prosince 2024 v souvislosti novými smlouvami s dopravci:

- spojení linek 428 (Jesenice – Říčany) a 765 (Říčany – Sibřina, prodloužené ze Sibřiny do zastávky Praha, Nádraží Klánovice) do diametrálně vedené linky Jesenice – Říčany – Praha, Nádraží Klánovice se změnou vedení v rámci katastru města Říčany,
- posílení linky 385 (Praha, Opatov – Nupaky – Říčany – Zvánovice) prodloužením spojů ukončených v Nupakách až do/z Říčan (výsledný interval cca 30/60/60 minut),
- nasazení kapacitnějších vozů na linku 364 o víkendech kvůli vyšší poptávce.

Dále IDSK eviduje od města Říčany následující požadavky, které jsou sledovány prozatím bez předpokladu termínu realizace:

- posílení provozu na linkách 381 (Praha, Háje – Říčany – Čáslav), 383 (Praha, Háje – Říčany – Chocerady), 385 (Praha, Opatov – Nupaky – Říčany – Zvánovice), 435 (Říčany – Český Brod – Klučov, Skramníky), 686 (Říčany – Úvaly),
- zavedení nové autobusové linky po silnici II/107 pro rychlé spojení Velkopopovicka a Kamenicka s centrem města Říčan, orientační trasa linky Říčany – Světlé – Strančice, Všechromy – Velké Popovice, pivovar – Kamenice, Kult. dům.
- posílení noční dopravy.

3.2.3 Návrh změn v zájmu města Říčany

Město Říčany navrhuje následující změny v regionální autobusové dopravě, jejichž prověření a realizaci bude požadovat/podporovat u jejího objednatele, resp. organizátora, Integrované dopravy Středočeského kraje:

- Zavedení **nástupu cestujících všemi dveřmi** vedoucího ke zkrácení dob pobytů spojů v zastávkách včetně eliminace rozdílu pobytů mezi městskými a regionálními linkami, a tím ke stabilizaci jízdního řádu i zkrácení cestovních dob.
- Zavedení **jízdného zdarma pro cesty v rámci města Říčany** (všech jeho místních částí) za účelem zpřehlednění tarifního systému pro vnitroměstské cesty a pro možnost využití synergie mezi regionální a městskou autobusovou dopravou odstraněním souběhů, aniž by došlo ke znevýhodnění vnitroměstských relací, jejichž obsluha bude ponechána především na regionální dopravě (město Říčany v té souvislosti požaduje prověření ekonomických a technických aspektů tohoto opatření).
- **Úprava linkového vedení** pro zajištění nových přímých páteřních spojení a zkrácení cestovních dob v relacích přepravně významných či s potenciálem růstu přepravního významu.
 - **Prodloužení linky 491 Český Brod – Mukařov do Říčan** (Nádraží – Masarykovo náměstí) pro zajištění rychlého přímého spojení ORP Český Brod, obcí Mrzky, Doubravčice, Štíhlíce a mukařovské místní částí Žernovka s městem Říčany, tedy i k vlakům linek R49 a S9 pro cesty do Prahy (nově pouze jeden přestup do pražských lokalit obsluhovaných vlakovými linkami S9 a R49, mj. i centra Prahy).
 - **Rozdělení linky 428 Říčany – Jesenice na dvě linky:**
 - linku vedenou převážně po silnici II/101 v trase Říčany (Nádraží – Masarykovo náměstí – Hřbitov) – prům. zóna Modletice – Dobřejšovice – Osnice – Jesenice (mimo Voděrádky, Jažlovice, prům. zónu Zděbrady, Modletice a Herink) zkracující cestovní dobu mezi městy Říčany a Jesenice,



Město Říčany

PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI MĚSTA PRO OBDOBÍ 2023–28

- linku vedenou v trase Říčany (Nádraží – Masarykovo náměstí – Hřbitov – Voděrádky, Pod Mostem – Voděrádky – Jažlovice – Prům. zóna Zděbrady) – Modletice – Herink – Osnice – Jesenice zachovávající přímé spojení obce Herink a obydlené části obce Modletice s Říčany (včetně průmyslové zóny Zděbrady), zachovávající obsluhu průmyslové zóny Zděbrady a místních částí Jažlovice a Voděrádky regionální dopravou.
- **Zavedení linky Říčany – Velké Popovice – Kamenice** (příp. dále) v trase Říčany (Nádraží – Masarykovo náměstí) – Světlava – Všechromy – Velké Popovice – Všedobruška – Kamenice v intervalu alespoň 60/120 minut v pracovní dny a 120 minut o víkendech pro zajištění přímého rychlého spojení obcí a místních částí Všechromy, Velké Popovice a Kamenice s Říčany.
- Zavedení linky **Říčany – Mukařov – Louňovice** (centrum) nebo úprava trasy některé z linek vedených mezi Prahou a Vyžlovkou po silnici I/2 přes centrum Louňovic pro zajištění přímého spojení centra Louňovic s Říčany alespoň v intervalu 30/60 minut v pracovní dny a 120 minut o víkendech (neatraktivní docházková vzdálenost z většiny zastávek Louňovic na zastávku Louňovice, I. hráz a Louňovice, II. hráz, odkud je aktuálně jediné přímé spojení do Říčan).
- **Přetrasování a prodloužení stávající linky 765** do trasy Říčany – Pacov – Březí – Křenice – Sibřina – Újezd nad Lesy – Nádraží Klánovice.
- **Přetrasování linky 385 Praha, Opatov – Říčany – Zvánovice na území města Říčany** mezi zastávkami Náměstí a U nem. v trase Náměstí – U Milána / park A. Švehly – Nádraží – Politických vězňů – Nemocnice – U nem. (tedy mimo zastávky Pod lihovarem a K žel. st.) za účelem zkrácení cestovních dob od Prahy, z říčanského Masarykova náměstí a říčanského nádraží dále směr Zvánovice.
- **Přetrasování linky 582 Strančice – Všestary – Tehov – Světlava – Říčany na území města Říčany** ze zastávky Náměstí v trase 5. května – Politických vězňů – Nádraží – Pod lihovarem (OC Lihovar) – U podjezdu – Prům. areál Černokostecká do zastávky Černokostecká pro zajištění přímého spojení z obcí Strančice, Všestary, Tehov a Světlava do průmyslového areálu na Černokostecké (stávající spojení do oblasti Olivovny zajištěno linkou 494).
- Po realizaci zastávky Náměstí na silnici II/107 **napřímení trasy linek 469 a 582 Strančice – Říčany** mezi zastávkami Marvánek a Náměstí přímo po silnici II/107.
- Vyvolání jednání s obcí Březí a Středočeským krajem o **zjednodušení vedení linky 364 Praha, Depo Hostivař – Říčany, prům. areál Černokostecká – Říčany, Pacov – Březí – Říčany, Strašín – Babice – Doubek v obci Březí** pro zrychlení spojení Doubku, Babice a Strašína s Prahou s případnou alternativní obsluhou centra obce Březí rozšířením provozu linky 366 (Praha, Depo Hostivař – Křenice – Březí – Babice – Doubek – Mukařov).
- Ve spolupráci se Středočeským krajem a Hl. m. Prahou prověření **prodloužení pražské městské linky 227 Praha, Háje – Praha, Nedvězí do Říčan** pro zajištění spojení geograficky blízkého sídla Nedvězí u Říčan s městem Říčany.
- **Propojení některých radiálních regionálních linek do diametrálních** pro rozšíření nabídky přímých (z pohledu Prahy tangenciálních) spojení, odstranění prostorových souběhů po Říčanech a uvolnění obřadních Wolkerova a Olivovna pro účely ostatních linek regionální dopravy i pro linky MHD Říčany. Město Říčany podporuje vznik diametrálních linek např. v následujících relacích:
 - Jesenice – Říčany – Úvaly,
 - Jesenice – Říčany – Český Brod,
 - Kamenice – Říčany – Nádraží Klánovice.



Město Říčany

PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI MĚSTA PRO OBDOBÍ 2023–28

- **Zkrácení linkových intervalů:**

- linka 364 interval o víkendech 120 minut,
- navýšení rozsahu na linkách 381, 382, 383 a 387 – prodloužení období provozu špičkového intervalu (zejména v odpolední špičce před 14. hodinou a po 18. hodině) a doplnění spojů v dopoledním sedle (posílení role veřejné dopravy v obdobích, kdy není negativně ovlivňována kongescemi IAD),
- linka 385 v úseku Praha – Říčany, Olivovna interval 30/60 minut v pracovní dny (v případě kapacitních problémů případné doplnění posilových spojů v ranní špičce), interval 60 minut o víkendech,
- linka 435 v úseku Říčany – Doubek interval 30/60 minut v pracovní dny,
- prodloužená linka 491 interval 30/60 minut v pracovní dny, 120 minut o víkendech,
- linka 582 interval 60/120 minut v pracovní dny, 120 minut o víkendech,
- linka 686 interval 30/60 minut v pracovní dny, 120 minut o víkendech,
- přetrasovaná a prodloužená linka 765 interval 60/120 minut v pracovní dny, 120 minut o víkendech,
- v relaci Říčany – Jesenice u obou navržených linek interval v pracovní dny alespoň 60/120 minut (tedy souhrnně přibližně 30/60 minut), o víkendech souhrnný interval alespoň 120 minut,
- rozšíření provozu noční autobusové dopravy mezi Prahou a Říčany.

- **Systematizace regionálních autobusových linek** rozšířením aplikace nulové symetrického integrálního taktového jízdního řádu s pravidelnými intervaly mezi spoji a systematickými (periodicky se opakujícími a obousměrně fungujícími) návaznostmi.

3.3 Veřejné služby v přepravě cestujících zajišťované městem Říčany

3.3.1 Popis zajišťovaných služeb v přepravě cestujících

Město Říčany objednává k červnu 2023 provoz celkem 8 linek městské hromadné dopravy, přičemž smluvním dopravcem je ČSAD Benešov, s.r.o. na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících platné pro období IX/2018–IX/2023 a prodloužené až do konce srpna 2025. V rámci systému je zavedena bezplatná přeprava, přičemž výše kompenzace za jednotkový dopravní výkon se v průběhu platnosti smlouvy pohybuje v rozmezí přibližně 45–60 Kč/km (podrobněji viz kapitola 4).

Hlavními páteřními linkami jsou linky č. 1, 2 a 3, které propojují nejvýznamnější zastavěné oblasti města s Masarykovým náměstím, nádražím a případně také průmyslovými zónami. Všechny tyto linky jsou provozovány ve špičkovém intervalu 30 min, který je v sedle prodloužen na hodinový. V období hlavních a zimních školních prázdnin jsou tyto linky omezeny zpravidla na hodinový interval ve špičce, přičemž v sedle nejsou v provozu vůbec. V pracovních dnech v období prázdnin a také v sobotu je dále v provozu linka 8 v intervalu 60 min v prázdninových pracovních dnech a 30 min v sobotu, která je určitou modifikací zkrácené linky 1 (resp. linky 1 prodloužené o úsek Olivovna – Černokostelecká v případě prázdninových pracovních dnů). V neděli není v provozu žádná linka MHD Říčany a jedinou možností pro přepravu veřejnou dopravou po městě jsou regionální linky PID, což zároveň z neděle činí jediný den v týdnu, kdy není po městě možná bezplatná přeprava. Schéma vedení kmenových linek 1, 2, 3, 7 a 8 je součástí přílohy J.1. Podrobnější přehled o základních časových polohách je uveden v podobě síťové grafiky v příloze J.2, jednotlivé linky rekapituluje tabulka 8.

Výše uvedené denní linky MHD jsou dále ve dnech školního vyučování doplněny třemi speciálně zřízenými linkami určenými primárně pro svoz školní mládeže k jednotlivým základním školám. Trasa linek je uzpůsobena obsluze co největší části zástavby, přičemž je zřízeno i několik jinými linkami



Město Říčany

PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI MĚSTA PRO OBDOBÍ 2023–28

neobsluhovaných zastávek. Přeprava na těchto linkách není pro běžné cestující nijak omezena, v praxi ovšem i vzhledem k vyčerpané kapacitě příliš nedochází k přepravě jiných než cílových školních cestujících. Každá z linek disponuje pouze jedním spojem v ranní špičce, odpoledne již školní linky z důvodu menší citlivosti na konkrétní hodinu dojížděky zřízeny nejsou. Na zajištění školních linek jsou využita vozidla z kmenových linek, které kvůli tomu v daném období probíhající ranní špičky disponují zkrácenými nebo vynechanými spoji oproti základnímu taktu.

Turnusová potřeba vozidel pro zajištění provozu je 6 vozidel v pracovní dny, 1 vozidlo v sobotu a 4 vozidla v pracovních dnech o prázdninách. Vozový park využívaný dopravcem ČSAD Benešov pro zajištění výkonů MHD Říčany je dlouhodobě složen pouze z částečně nízkopodlažních minibusů Rošero – P First FCLLI s maximální obsaditelností 35 cestujících a jeden invalidní vozík. Většina vozidel, jež dopravce alokuje k zajištění provozu MHD Říčany, byla vyrobena v letech 2017 nebo 2018, jedno vozidlo pochází z roku 2023, většina vozidel se tedy bude vzhledem ke svému minibusovému charakteru na platformě osobních dodávkových vozidel s koncem smluvního období blížit konci technické životnosti komponentů. Vzhledem k absenci jízdného je nástup organizován oběma dveřmi, což žádoucím způsobem zkracuje pobyty na zastávkách.

V příloze K.1 se nacházejí zpracovaná data z přepravního průzkumu konaného v MHD Říčany (včetně školních linek) v březnu 2023 do podoby celodenních součtů. Uvedeny zde jsou celkové denní nástupy a výstupy v jednotlivých zastávkách a obsazenosti na odjezdu z daných zastávek za průměrný pracovní den (u linek 1, 2, 3, 7, Š1, Š2 a Š3) a za sobotu (u linky 8). V přílohách K.2 a K.3 jsou pak z dat z téhož přepravního průzkumu zobrazeny pentlogramy s denními intenzitami přepravního proudu (v jednotlivých úsecích a linkách) – v příloze K.2 pro pracovní dny (linky 1, 2, 3, 7), v příloze K.3 pro sobotu (linka 8).

Tabulka 8: Přehled vedení a provozních parametrů linek městské hromadné dopravy Říčany.

typ	linka	trasa	interval špička/sedlo/víkend (min)	dopravce	poznámka
MHD	1	Strašín – Olivovna – Nádraží – Masarykovo nám. – OÁZA	30/60/–	ČSAD Benešov	o prázdninách omezena
MHD	2	Kuří – Masarykovo nám. – Nádraží – Strašín, Pastelkov	30/60/–	ČSAD Benešov	o prázdninách omezena
MHD	3	PZ Zděbrady – Nádraží – Pacov	30/60/–	ČSAD Benešov	o prázdninách omezena
MHD	7	Masarykovo nám.–Na růžku – Nádraží – Srnčí/Černokostelecká	60/60–120/–	ČSAD Benešov	o prázdninách nejede
MHD	8	(Kuří –) Masarykovo nám. – Nádraží – Olivovna (– Černokostelecká)	60/–/30	ČSAD Benešov	jede o prázdninách a v sobotu
školní	Š1	Strašín, rest. – Pacov – Pastelkov – Nemocnice – Terronská – ZŠ u Říčanského lesa – Strašín – ZŠ u Říčanského lesa	1 spoj	ČSAD Benešov	o prázdninách nejede
školní	Š2	Hřbitov – Masarykovo nám. – Srnčí – Mozartova – Nemocnice – ZŠ u Říčanského lesa	1 spoj	ČSAD Benešov	o prázdninách nejede
školní	Š3	Jažlovce – OÁZA – Masarykovo nám.–Na růžku – Komenského nám. – Nádraží – Pacov, ZŠ NEMO – Nemocnice – Fibichova – ZŠ u Říčanského lesa	1 spoj	ČSAD Benešov	o prázdninách nejede



Město Říčany

PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI MĚSTA PRO OBDOBÍ 2023–28

3.3.1.1 Vývoj říčanské MHD

Od spuštění provozu říčanské MHD v roce 2018 již několikrát proběhla úprava jejího linkového vedení i jízdních řádů. Na počátku, od září 2018, byla MHD provozována pouze v pracovní dny, a to dle výlukového jízdního řádu kvůli uzavírkám v ul. Politických vězňů, mostu 5. května a ul. Černokostelecké u čerpací stanice. Bezvýlukový provoz, avšak stále pouze v pracovní dny, byl zahájen od ledna 2019, kdy byly v provozu pouze kmenové linky č. 1, 2 a 3 a školní linky. Linka č. 1 tehdy byla provozována pouze mezi Oázou a Olivovnou, přičemž vybrané spoje zajížděly do Srnčí. Linka č. 2 byla provozována v trase Kuří – Náměstí – Nádraží – ZŠ NEMO / Pastelkov a vybrané spoje též zajížděly do lokality Srnčí. Linka 3 pak mezi Náměstím a Nádražím jela přes zastávky Štefánikova, 5. května a Politických vězňů, následně pokračovala přes zastávky Pod lihovarem, U podjezdu a PA Černokostelecká do zastávky Mozartova, odkud již v dnešní trase pokračovala do Pacova, kde však nekončila, nýbrž přes obec Březi pokračovala do Strašína na zastávku Strašín, rest.

Stávající trasování linek 1 a 3 bylo zavedeno k září 2020, kdy též došlo k zavedení linky č. 7, do které byla vyčleněna obsluha lokality Srnčí (oproti stávajícímu stavu nebyla touto linkou obsluhována oblast PA Černokostelecká). Vlivem odstranění závků na linkách 1 a 2 do lokality Srnčí tak došlo k dílčímu zkrácení cestovních dob. Z důvodu provozního propojení linky č. 7 s linkou č. 2 však bylo na lince č. 2 upuštěno od obsluhy úseku Kuří – Náměstí. Vliv této změny na počet cestujících nelze adekvátně posoudit s ohledem na celkově nižší přepravní výsledky způsobené opatřeními v souvislosti s epidemií COVID-19 a z důvodu nekonání přepravního průzkumu v březnu 2021.

V roce 2021 byla zavedena linka č. 8, čímž začala být říčanská MHD provozována i v sobotu.

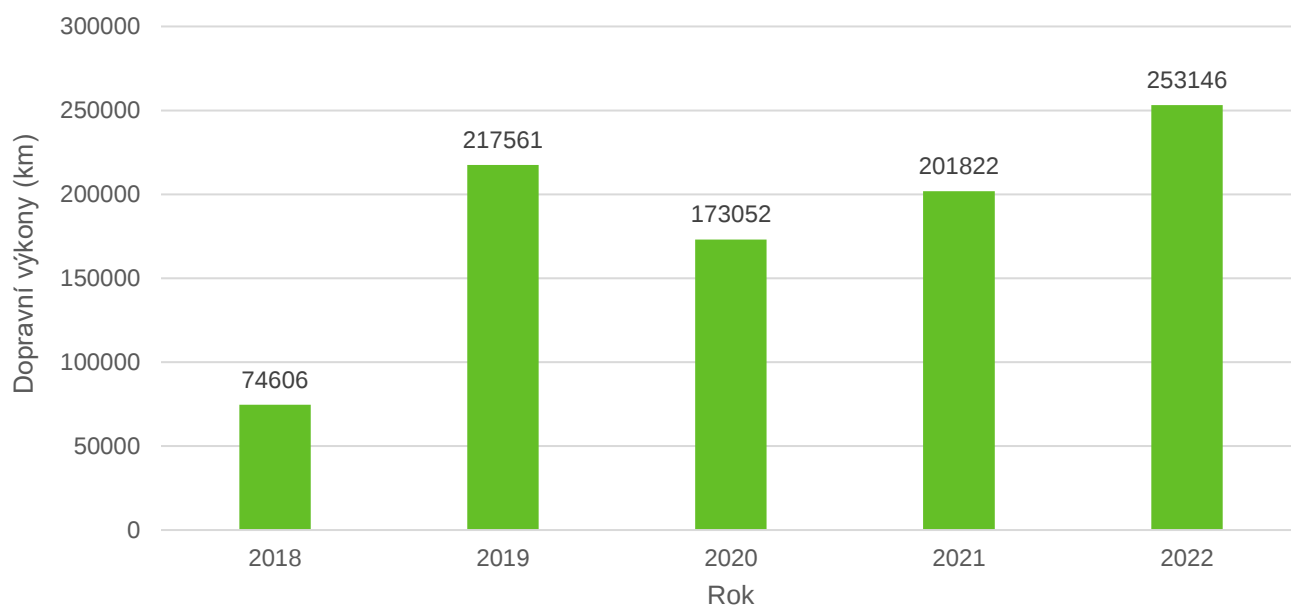
Od září 2022 je již říčanská MHD provozována ve stávajícím stavu, došlo tedy k navrácení obsluhy úseku Kuří – Náměstí linkou č. 2. V rámci této změny došlo také k zásadnímu navýšení rozsahu provozu, což se projevilo i na přepravních výsledcích. Přehled vývoje ročních dopravních výkonů v říčanské MHD (včetně školních linek) v letech 2018–2022 poskytuje graf na obrázku 14, vývoj týdenního počtu cestujících v letech 2019–2023 (s výjimkou roku 2021) v kmenových linkách MHD Říčany graf na obrázku 15 a ve školních linkách pak graf na obrázku 16.



Město Říčany

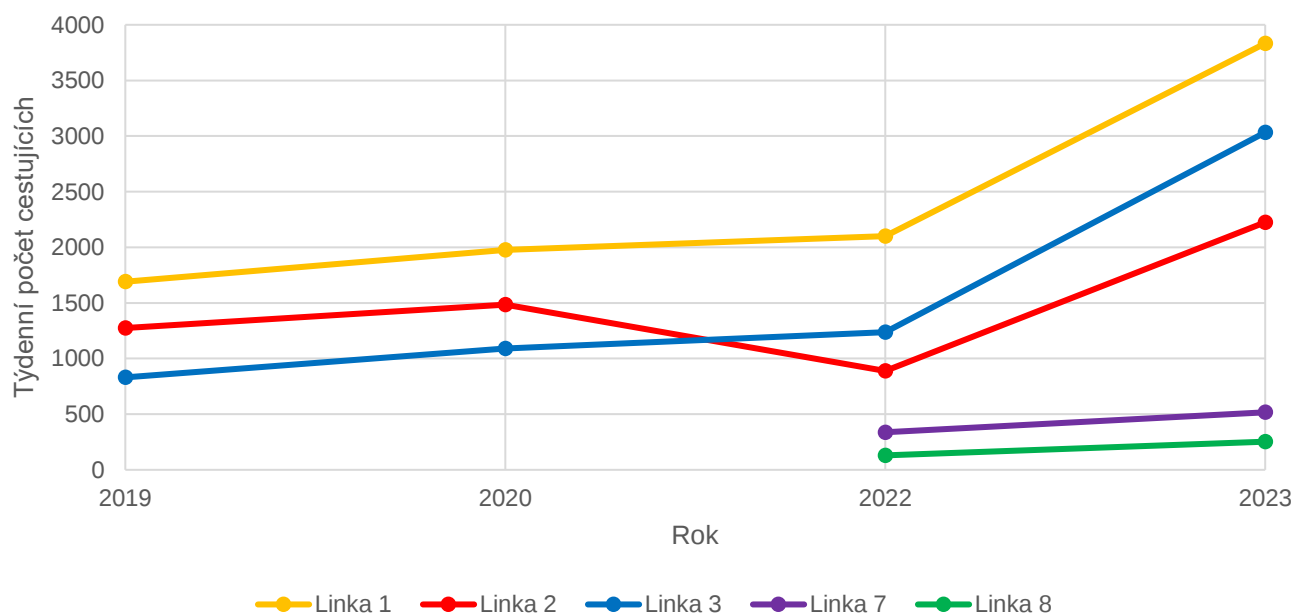
PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI MĚSTA
PRO OBDOBÍ 2023–28

Vývoj ročních dopravních výkonů linek MHD Říčany (včetně školních linek) v letech 2018–2022



Obrázek 14: Vývoj ročních dopravních výkonů linek MHD Říčany (včetně školních linek) v letech 2018–2022.

Vývoj počtu cestujících přepravených jednotlivými kmenovými linkami MHD v letech 2019–2023

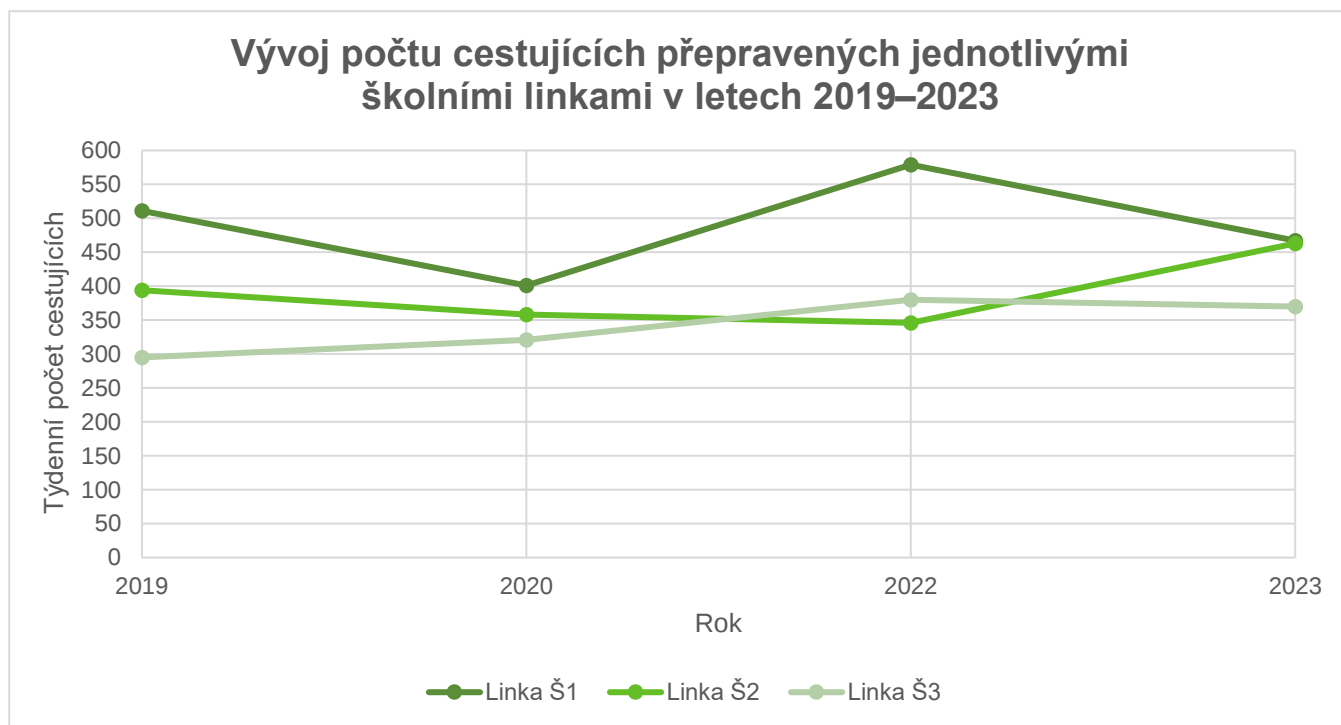


Obrázek 15: Vývoj počtu cestujících přepravených jednotlivými kmenovými linkami MHD Říčany v letech 2019–2023.



Město Říčany

PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI MĚSTA
PRO OBDOBÍ 2023–28



Obrázek 16: Vývoj počtu cestujících přepravených jednotlivými školními linkami v letech 2019–2023.

3.3.1.2 SWOT analýza provozu MHD

Pro větší přehlednost je charakteristika provozu MHD Říčany uvedena v rámci SWOT analýzy, která se věnuje identifikaci vnitřních silných a slabých stránek a vnějších příležitostí, resp. hrozeb. Reakcí na slabé stránky a opatřeními pro minimalizaci rizik se zabývají další kapitoly tohoto Plánu.

3.3.1.2.1 Silné stránky

- Využití informačních a komunikačních systémů Pražské integrované dopravy (např. vyhledávače, označníky, informační systémy)
- Postupné zvyšování povědomí obyvatel o MHD a růst počtu cestujících
- Napojení lokalit s horší dostupností regionální dopravy
- Přímá obsluha železniční stanice
- Ve většině bez podstatných funkčních souběhů s regionální dopravou
- Vysoké využití školních linek přizpůsobených poptávce
- Atraktivita i pro nepravidelné cestující vlivem bezplatného provozu
- Silná pozice v segmentu cestujících bez možnosti volby (žáci, senioři)
- Provoz s nástupem všemi dveřmi a minimalizací zdržení pobyty v zastávkách
- Na vybraných zastávkách instalovány displeje zobrazující odjezdy autobusů

3.3.1.2.2 Slabé stránky

- Nedostatečná nabídka v oblasti frekvence spojů a kapacity vozidel ve špičkových obdobích
- Samostatné vyčlenění školních spojů do svozových linek způsobující nepravidelnosti v jízdním řádu linek kmenových v ranní špičce (zajištění stejnými vozidly)
- Nedostatečně atraktivní celotýdenní nabídka pro běžného cestujícího s možností volby módu – neprovozování MHD v neděli



Město Říčany

PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI MĚSTA PRO OBDOBÍ 2023–28

- Stávající vozidla vykazují vzhledem ke své konstrukci (odvození od osobních automobilů) a míře provozního využití zvýšené opotřebení a zhoršení kvality přepravního procesu pro cestující (např. zvýšené přenášení vibrací do interiéru)
- Nedostatečně atraktivní celoroční nabídka pro běžného cestujícího s možností volby módu – významné redukce provozu MHD v období školních prázdnin (včetně chybějící obsluhy nemocnice v sedlech)
- Velké rozdíly v linkovém vedení mezi jednotlivými provozními obdobími (sobota versus pracovní den, pracovní den versus prázdninový pracovní den)
- I přes delší interval nesledovány systémové návaznosti mezi železniční dopravou a MHD ve stálých přepravních směrech
- Rezervy v koordinaci s regionální dopravou na vybraných společných úsecích (např. Kuří)
- Nedostatečná koordinace s potřebami zaměstnavatelů v průmyslových zónách vedoucí k neefektivnímu provozu (např. linka 3)
- Nedostatečné celodenní napojení sídlišť v oblasti Komenského náměstí a Kavčí skála na obchodní vybavenost v ul. Černokostecká

3.3.1.2.3 Příležitosti

- Nové smluvní období od září roku 2025
 - Soutěž na zajištění dopravní obslužnosti s potenciálem lepších parametrů nabídek jednotlivých účastníků pro objednatele i cestující
 - Možnost stabilizace a systematizace nabídky při úsporách z rozsahu (např. menší podíl záložních vozidel při jejich vyšší turnusové potřebě, efektivnější provoz)
 - Nový koncept provozu umožňující reagovat na vývoj poptávky a negativa stávajícího stavu
 - Zapojení nových trendů v informování cestujících v reálném čase
 - Pořízení odpovídajících vozidel reflektujících navýšení kapacity
- Vybavení autobusů a SSZ ve městě technologií pro aktivní preferenci vozidel MHD
- Úpravy linek regionální dopravy pro zefektivnění koexistence regionálních a městských linek
- Přestavba nevyhovujících a výstavba nových zastávek pro zvýšení atraktivity systému
- Realizace silničních staveb omezujících kongesce a intenzitu IAD ve městě přinese nové možnosti vedení linek stabilně nyní přetíženými úseky
- Realizace nové železniční trati Praha – Benešov u Prahy pro zvýšení přesnosti vlaků na trati 221

3.3.1.2.4 Hrozby

- Nesystémové redukce rozsahu MHD v rámci finančních úspor města Říčany
- Zvýšení nákladů ze strany dopravce
- Nesystémové redukce rozsahu regionální dopravy na území města v rámci finančních úspor Středočeského kraje
- Problémy s průběhem a lhůtami nabídkového řízení
- Nedostatečným způsobem definovaný systém provozních a kvalitativních standardů včetně sankčního systému s malými možnostmi změny během průběhu nové smlouvy
- Globální události ovlivňující mobilitu obyvatel (např. pandemická situace)
- Ukončení výroby midibusů vhodných pro podmínky MHD Říčany
- Nasazení nevhodného provozního konceptu na trati 221 ze strany Středočeského kraje bez možnosti stabilních přípojí na MHD



Město Říčany

PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI MĚSTA PRO OBDOBÍ 2023–28

3.3.2 Rozvojové cíle pro MHD Říčany

Mezi obecné rozvojové cíle pro MHD Říčany lze zařadit:

- **posílení provozu na hlavních přepravních osách**, tedy zejména v osách:
 - sídliště Olivovna – sídliště Kavčí skála – nemocnice – nádraží – Masarykovo náměstí,
 - centrum Radošovic – nemocnice – centrum Říčan;
- **napojení dosud neobsloužených či nedostatečně obsloužených lokalit** (např. západní část ZSJ Sídliště I, východní část ZSJ Střed, ZSJ Nad Bahnívkou, severní část ZSJ Říčany-západ, oblast sídliště Purkyňova, oblast kolem zimního stadionu, průmyslový areál Prologis East atd.),
- **začlenění školních spojů v ranní špičce do kmenových linek MHD** za účelem eliminace nepravidelností v jízdním řádu kmenových linek (mj. i nepravidelností v návaznostech na vlaky),
- **zajištění celotýdenní nabídky MHD** (zavedení provozu v neděli),
- **eliminace poklesu rozsahu provozu MHD v období školních prázdnin**,
- **snížení rozdílů v linkovém vedení** mezi jednotlivými provozními obdobími, příp. i provozními dny,
- **systematizace návazností ve stálých přepravních směrech** (např. návaznosti mezi vlaky a linkami MHD směr sídliště Kavčí skála, sídliště Olivovna, Strašín, Voděrádky, Jažlovice; častější návaznosti mezi MHD a autobusovými linkami provozovanými po silnici I/2 v zastávkách Olivovna, Spojovací ZŠ, K žel. st. a Prům. areál Černokostecká),
- **prohloubení synergie s regionální dopravou** – odstranění funkčních souběhů:
 - v relacích s poptávkou dostatečnou pro provoz obou segmentů (jak regionální dopravy, tak MHD) zrychlení regionální dopravy pro zvýšení její konkurenceschopnosti pro cestující z regionu,
 - v relacích s nedostatečnou poptávkou redukce počtu přepravních segmentů – obsluha vnitroměstských relací (téměř) výhradně regionální dopravou (např. Kuří);
- **modernizace vozového parku** (v souvislosti s novou smlouvou na zajištění MHD od roku 2025).

3.3.2.1 Krátkodobé cíle (rok 2024)

- 1) **Zavedení sobotního provozu v trase Strašín, Pastelkov – K žel.st. – Nemocnice – Nádraží – Masarykovo nám. – Voděrádky – Jažlovice**
 - interval 60 minut, předpokládaný rozsah 8 párů spojů
- 2) **Zavedení linky Zimní stadion – Masarykovo nám.-Na Růžku – Nádraží – Na Kavčí skále – Síd. Olivovna**
 - interval 30/– minut, příp. až 30/60 minut v pracovní dny (dle finančních možností)
 - vyžaduje vybudování zastávky Zimní stadion a zobousměrnění zastávky Na Kavčí skále
- 3) **Dílní navýšení rozsahu provozu na lince 1 (Strašín – Olivovna – Nádraží – Masarykovo nám. – OÁZA)**
 - prodloužení období s provozem špičkového 30minutového intervalu – předpokládané navýšení o 2 páry spojů



Město Říčany

PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI MĚSTA PRO OBDOBÍ 2023–28

3.3.2.2 Střednědobé cíle

V souvislosti s novou smlouvou na zajištění provozu MHD od roku 2025 je navržena změna provozní koncepce. Cílová provozní koncepce v rámci předmětného smluvního období sestává ze 7 linek a má následující podobu (naznačené barevné označení linek je pouze ilustrační):

- **Linka modrá Strašín, Pampelišková – Olivovna – Na Kavčí skále – Pod nemocnicí – Nádraží – Masarykovo náměstí – Hřbitov (– Kuří – Prům. zóna Na Dlouhém)**
 - interval:
 - v úseku Strašín, Pampelišková – Hřbitov 30/60 minut v pracovní dny, 60 minut o víkendech (s možným úsekovým zahuštěním na 30 minut např. v sobotu dopoledne během konání farmářských trhů na Masarykově náměstí),
 - v úseku Hřbitov – Prům. zóna Na Dlouhém jednotlivé účelové spoje na směny v prům. areálu Prologis East
 - související infrastrukturní úpravy:
 - zastávky Sídl. Olivovna; Baarova; Na Kavčí skále; Pod nemocnicí; U lípy; Prům. zóna Kuříčko; Prům. zóna Na Dlouhém sever; Prům. zóna Na Dlouhém jih
 - zřízení průjezdu mezi ul. Olivova a U Vodojemu
 - vykrytí zvýšené turnusové potřeby v denních obdobích s provozem spojů až do/z prům. zóny Na Dlouhém vypůjčením vozidla z linky světle zelené (z úseku Masarykovo nám. – Wolkerova), příp. šedé (z úseku Masarykovo nám. – OÁZA)
- **Linka oranžová Strašín, Pastelkov – Pacov, Březská, rozc. – K žel.st. – Nemocnice – Nádraží – Masarykovo náměstí – Voděrádky – Jažlovice (– Prům. zóna Zděbrady)**
 - interval:
 - v úseku Strašín, Pastelkov – Jažlovice 30/60 minut v pracovní dny, 60 minut o víkendech
 - v úseku Jažlovice – Prům. zóna Zděbrady jednotlivé účelové spoje (na směny v prům. areálu Prologis West) až interval 30 minut ve špičkách pracovních dnů
 - související infrastrukturní úpravy:
 - zastávky Halasova; K žel. st.; Spojovací ZŠ; U lípy; K Borovému
- **Linka tmavě zelená Pacov – Pacov, U Hřbitova – Pacov, Březská, rozc. – K žel. st. – Nemocnice – Nádraží – Masarykovo náměstí – Purkyňova**
 - interval: 30/60 minut v pracovní dny, o víkendech neprovozována
 - související infrastrukturní úpravy:
 - zastávky Pacov, ZŠ NEMO; Na Skalkách; Halasova; K žel. st.; Spojovací ZŠ; Purkyňova; Podhrázská
 - v případě dočasného neprovozování šedé linky od začátku smluvního období (např. v „redukované“ variantě provozní koncepce) doporučeno odklonění linky ve směru OÁZA (namísto směru Purkyňova)
- **Linka červená Olivovna – Pivoňková – Pod Kavčí skálou – 5. května – Nádraží – OC Lihovar – Černokostecká**
 - interval: 30/60 minut v pracovní dny, o víkendech 60 minut
 - související infrastrukturní úpravy:
 - zastávky 5. května; OC Lihovar
 - cílově (po zobousměrnění ul. Mozartovy mezi křižovatkami s ul. Blatouchovou a Bílou) předpoklad oběhového i přepravního propojení se světle zelenou linkou (zajištění přímého spojení Nádraží – Mozartova přes Černokosteckou) přinejmenším v období přepravních špiček pracovních dnů



Město Říčany

PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI MĚSTA PRO OBDOBÍ 2023–28

- **Linka světle zelená Wolkerova – Masarykovo nám. – Komenského nám. – K žel. st. – Mozartova – Černokostelecká**
 - cílový interval:
 - 30/60 minut v pracovní dny, o víkendech neprovozována
 - související infrastrukturní úpravy:
 - zastávky Podhrázská; Spojovací, ZŠ; K žel. st.
 - zobousměrnění ul. Mozartovy mezi křižovatkami s ul. Blatouchovou a Bílou
 - cílově předpoklad oběhového i přepravního propojení s červenou linkou (zajištění přímého spojení Mozartova – Nádraží přes Černokosteleckou) přinejmenším v období přepravních špiček pracovních dnů; do doby zobousměrnění ul. Mozartovy mezi křižovatkami s ul. Blatouchovou a Bílou oběhově oddělený provoz těchto linek s možností prodloužení intervalu na světle zelené lince na interval 60/60 minut (příp. zajištění alternativní obsluhy zastávky Mozartova jinou linkou, např. tmavě zelenou)
 - v případě neprovozování tmavě zelené linky do zastávky Purkyňova (např. její odklonění směr OÁZA v „redukované“ variantě provozní koncepce) doporučeno odklonění světle zelené linky do blokové smyčky Purkyňova namísto obratiště Wolkerova
- **Linka fialová Olivovna – Pivoňková – Fibichova – Zimní stadion – Masarykovo nám. – Komenského nám. – Nádraží – ZŠ Sofie – Brožíkova – Srnčí**
 - interval: 60/60 minut v pracovní dny, o víkendech neprovozována
 - související infrastrukturní úpravy:
 - zastávky Azalková; Melantrichova; Fibichova; Zimní stadion; Masarykovo náměstí (východ); ZŠ Sofie; Brožíkova
- **Linka šedá Olivovna – Na Kavčí skále – Pod nemocnicí – Nádraží – Masarykovo náměstí – OÁZA**
 - cílový interval: 30/60 minut v pracovní dny, o víkendech neprovozována
 - související infrastrukturní úpravy:
 - zastávky Sídl. Olivovna; Baarova; Na Kavčí skále; Pod nemocnicí; U lípy; Štěchovická
 - zřízení průjezdu mezi ul. Olivova a U Vodojemu
 - v případě nedostatku finančních prostředků v rozpočtu města lze při zahájení provozu od roku 2025 tuto linku dočasně neprovozovat s alternativní obsluhou směru OÁZA tmavě zelenou linkou namísto směru Purkyňova

Schématická provozní koncepce pro období přepravních špiček pracovních dnů byla navržena ve dvou variantách, a sice ve variantě „MAX“ (cílové), která je ve formě síťové grafiky zobrazena v příloze L.1, a ve variantě „redukované“ (dočasné), která je taktéž v podobě síťové grafiky zobrazena v příloze L.2. Varianta „MAX“ vyžaduje 13 turnusových vozidel, varianta „redukovaná“ vyžaduje 11 turnusových vozidel.

I přes vyšší počet náležitostí a vyšší dopravní výkony, které s sebou nese varianta „MAX“, je tato doporučena k realizaci co nejdříve (při zohlednění finančních a infrastrukturních možností), a to s ohledem na vyšší efektivitu využití vozidel a na přepravního hledisko – konkrétně:

- dosažení špičkového 15minutového intervalu v přepravně nejsilnější ose Masarykovo nám. – Nádraží – Nemocnice – Na Kavčí skále – Sídl. Olivovna,
- vyšší míra propojení ul. Černokostelecké s říčanskými sídlišti nacházejícími se dále od silnice I/2,
- adekvátní obsluha zastávky Mozartova nacházející se v rozvojové oblasti s očekávaným růstem počtu obyvatel,



Město Říčany

PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI MĚSTA PRO OBDOBÍ 2023–28

- adekvátní obsluha zastávky Purkyňova s ohledem na zde se nacházející sídliště,
- adekvátní obsluha Komenského nám. (zastávky 5. května a Komenského nám.) s ohledem na zde se nacházející sídliště, úřady, gymnázium a plánovaný vznik nové ZŠ v této lokalitě.

Město Říčany vzhledem k omezenému rozpočtu předpokládá, že obě navržené varianty („MAX“, příp. s dočasným mezikrokem přes variantu „redukovanou“) budou předmětem smluvních opcí a na začátku smluvního období (od září 2025) bude realizována úsporná varianta s turnusovou potřebou 9 vozidel. Uvedené opce budou využity dle infrastrukturních možností (vybudování nových zastávek) a finančních možností města.

Obě předložené provozní koncepce ukazují pouze rámcové časové polohy, resp. naznačují zásady konstrukce jejich jízdního řádu (jsou naznačeny proklady a okrajové podmínky časových poloh dané obraty vozidel). Konkrétní roční jízdní řád bude z těchto schématických provozních koncepcí vycházet, avšak bude přizpůsoben skutečným časovým polohám nadřazených segmentů veřejné dopravy (zejména vlaků linek S9 a R49 pro dosažení návazností na MHD).



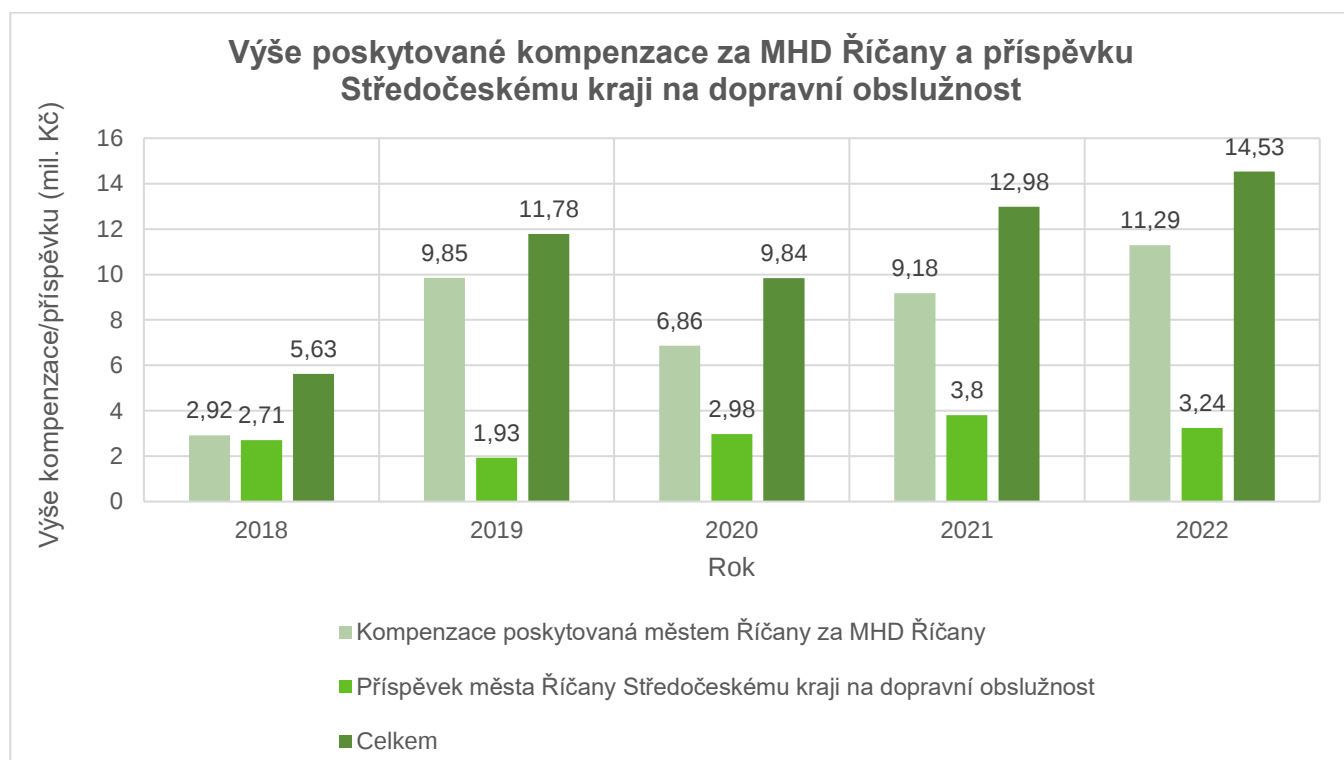
Město Říčany

PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI MĚSTA
PRO OBDOBÍ 2023–28

4 Rozsah poskytované kompenzace

Město Říčany se finančně podílí na dopravní obslužnosti na území města jak přímo – objednávkou MHD (včetně školních linek), tak nepřímo – příspěvkem Středočeskému kraji na regionální dopravu v rámci Standardů dopravní obslužnosti (dále též SDO).

Graf na obrázku 17 zobrazuje vývoj výše poskytované kompenzace za MHD Říčany (včetně školních linek) a výše příspěvku Středočeskému kraji na dopravní obslužnost v letech 2018–2022.



Obrázek 17: Výše poskytované kompenzace za MHD Říčany (včetně školních linek) a výše příspěvku Středočeskému kraji na dopravní obslužnost.

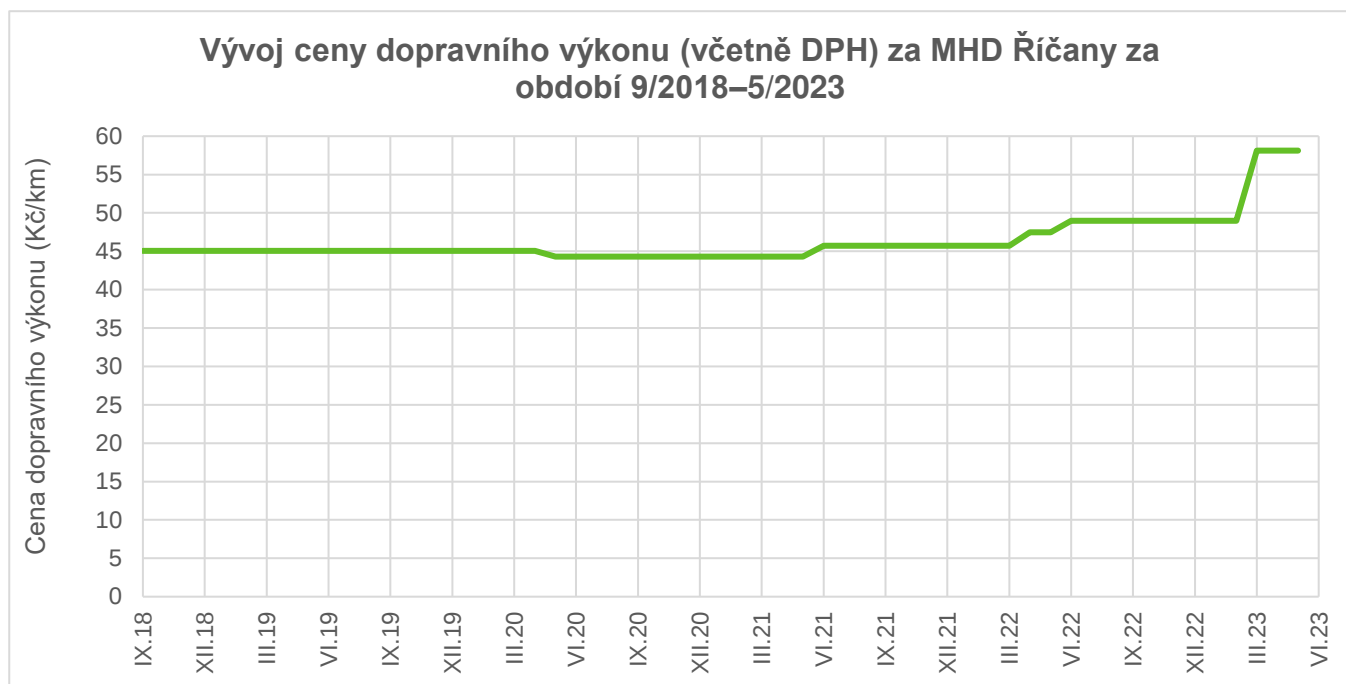
Výše kompenzace poskytované městem Říčany za MHD Říčany v podstatě odpovídá dopravním výkonům v daných letech. V roce 2018 je nižší kompenzace způsobena tím, že provoz MHD byl zahájen teprve k 1. 9. Výkyv směrem dolů v roce 2020 byl pak způsoben redukčními opatřeními vzhledem ke snížené mobilitě obyvatelstva během platnosti protiepidemických opatření v souvislosti s epidemií COVID-19.

Graf na obrázku 18 zobrazuje vývoj průměrné ceny dopravního výkonu v období 9/2018 až 5/2023.



Město Říčany

PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI MĚSTA
PRO OBDOBÍ 2023–28



Obrázek 18: Vývoj ceny dopravního výkonu (včetně DPH) za MHD Říčany (včetně školních linek) za období 9/2018–5/2023.

I přes nižší efektivitu ve využití vozidel při stávajícím provozu MHD (zejména z důvodu poklesu reálně potřebného počtu náležitostí o prázdninách) lze předpokládat, že se cena dopravního výkonu v případě říčanské MHD bude i po roce 2025 (v nové smlouvě na zajištění provozu MHD) pohybovat v rozmezí 50–60 Kč/km, a to vzhledem k obecným limitům v probězích vozidel provozovaných v MHD (s ohledem na malou délku linek a nízkou cestovní rychlost danou vysokým podílem provozu v intravilánu nelze dosáhnout zásadně vyšších proběhů vozidel) a vzhledem k indexaci cen (nákladových položek provozu).

Tabulka 9 uvádí jednotlivé linky, na které město Říčany přispívá Středočeskému kraji v rámci SDO, počet párů jejich spojů, které jsou považovány za standardní (na které město kraji nepřispívá) a za nadstandardní (které jsou předmětem příspěvku města kraji), a aktuální předpokládanou výši příspěvku města Říčany Středočeskému kraji dle SDO za rok 2023.



Město Říčany

PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI MĚSTA PRO OBDOBÍ 2023–28

Tabulka 9: Aktuální předpokládaná výše příspěvku města Říčany Středočeskému kraji dle SDO za rok 2023 dle jednotlivých linek objednávaných Středočeským krajem.

Linka	Počet párů spojů v pracovní dny: celkem (standardní/nadstandardní)	Počet párů spojů o víkendech: celkem (standardní/nadstandardní)	Aktuální předpokládaná výše příspěvku obce dle SDO za rok 2023
S9	72 (31/41)	40 (20/20)	1 759 382 Kč
428 (282428)	12 (7/5)	0 (0/0)	685 246 Kč
686 (230686)	14 (11/3)	9 (3/6)	648 830 Kč
765 (284765, 285765)	10 (7/3)	0 (0/0)	395 241 Kč
387 (100387)	15 (11/4)	10 (5/5)	357 867 Kč
382 (100382)	18 (11/7)	12 (5/7)	177 589 Kč
469 (282469)	9 (7/2)	1 (0/1)	132 193 Kč
385 (100385)	21 (20/1)	9 (5/4)	122 173 Kč
435 (230435)	14 (11/3)	8 (3/5)	117 176 Kč
959 (100959)	1 ²⁰	1 ²⁰	108 040 Kč
364 (100364)	16 (11/5)	5 (3/2)	87 054 Kč
383 (100383)	15 (20/-5)	10 (5/5)	44 425 Kč
R49	5 (5/0)	1 (0/1)	39 064 Kč
494 (282494)	4 (4/0)	3 (2/1)	38 757 Kč
381 (100381)	23 (28/-5)	11 (8/3)	17 848 Kč
582 (283582)	7 (7/0)	0 (0/0)	0 Kč
CELKEM:			4 730 885 Kč

Největší podíl na příspěvcích Středočeskému kraji tak zaujímá vlaková linka S9, na kterou má navíc město Říčany za rok 2023 přispívat nejvyšším podílem (1 759 382 Kč z celkových 3 049 557 Kč, zbylých 1 290 175 Kč je rozděleno mezi 9 obcí a DSO Bene-Bus).

²⁰ Linka 959 je noční linka v rozsahu 1 páru spojů celotýdenně, který nespádá ani do standardních, ani do nadstandardních spojů – dle SDO náleží do tzv. dodatečné dopravní obslužnosti, jež je plně hrazena obcemi.



5 Harmonogram uzavírání smluv o veřejných službách v přepravě cestujících a postup při uzavírání těchto smluv

Stávající „Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících k zajištění dopravní obslužnosti a školních autobusů městskou autobusovou dopravou města Říčany“ mezi městem Říčany a dopravcem ČSAD Benešov s.r.o. byla uzavřena na základě výsledků zadávacího řízení ve smyslu zákona o zadávání veřejných zakázek č. 134/2016 Sb., a to na 5 let s plněním od 1. 9. 2018 do 31. 8. 2023, která byla v květnu 2022 dodatkem prodloužena o 2 roky, tedy do 31. 8. 2025.

Způsob výběru nového poskytovatele služeb dopravní obslužnosti a školních autobusů městskou autobusovou dopravou města Říčany od 1. 9. 2025 byl schválen radou města Říčany, č. usnesení 23-36-003. Smlouva bude opět uzavřena na základě zadávacího řízení veřejné zakázky dle zákona o zadávání veřejných zakázek č. 134/2016 Sb. V souvislosti s novou smlouvou se předpokládá zavedení nové provozní koncepce (směrem k cílům vytyčeným v tomto dokumentu), obnova vozového parku a stanovení nových standardů kvality včetně systému smluvních pokut při nedodržování těchto standardů. Předpokládá se nasazení silničních vozidel kategorie M3²¹ třídy II²², na které se nevztahují podíly nízkoemisních vozidel dle zákona č. 360/2022 Sb., o podpoře nízkoemisních vozidel prostřednictvím zadávání veřejných zakázek a veřejných služeb v přepravě cestujících.

²¹ Vozidla, která mají více než osm míst k přepravě osob (nepočítaje místo řidiče) a jejichž nejvyšší přípustná hmotnost převyšuje 5000 kg.

²² Vozidla s obsaditelností přesahující 22 cestujících mimo řidiče, která jsou zařízení primárně pro přepravu sedících cestujících, avšak mohou být zařízení i pro přepravu stojících cestujících, avšak jen v uličce a/nebo v prostoru, který není větší než prostor pro dvě zdvojená sedadla.



6 Tarif veřejné dopravy na území města, integrace

V období zpracování Plánu dopravní obslužnosti města Říčany platí na území města dva základní tarify veřejné (autobusové) dopravy, a sice tarif platný ve spojích regionálních autobusových linek a tarif platný ve spojích MHD Říčany. Tarif regionální dopravy odpovídá tarifu PID, přičemž město Říčany se nachází v tarifním pásmu 1 navazujícím na pražská pásma P, 0, B. Základní jednorázovou jízdenku lze aktuálně pořídit za 20 Kč a má platnost 15 minut. Nárok na slevu je nutné prokazovat dle tarifu / přepravních podmínek. Oproti tomu cestování MHD Říčany je zdarma pro všechny cestující bez nutnosti prokazování se jakýmkoliv dokladem. Tento přístup zvolilo město jako motivaci občanů a návštěvníků pro využívání veřejné dopravy na území města. Tato nabídka je jednoznačně atraktivní, ale má i určitá negativa, kterými je především vnímaná „neexistence“ spoju PID pro přepravu na území města pro cestující, kteří jsou zvyklí na jízdu zdarma, což je umocněno skutečností, že některá území města Říčany jsou čteněji nebo výhradně obsluhována právě regionálními linkami. Výsledkem je tak tarifně nestejněměrná obsluha území města, kdy některé jeho části mají kvalitní a čtenou obsluhu MHD Říčany zdarma a některé jsou závislé na, z pohledu cestujících, placené regionální dopravě. Zároveň platí, že není ale hospodárné zdvojit obsluhu „placenými“ regionálními linkami a „bezplatnými“ linkami MHD Říčany. Požadavek na čtenost obsluhy vychází z poptávky vznikající v daném území, a pokud tuto poptávku dokáže obsloužit již tak objednávaná regionální doprava, není účelné přibíjet a z rozpočtu města hradit další linku/spoje MHD Říčany v tomto území.

Řešením je tarifní integrace regionální a městské dopravy, ke které chce město Říčany směřovat. Problematika takové integrace spočívá v úloze vyřešit, kdo uhradí propady tržeb vzniklé z této integrace. Existují dva základní směry integrace, tj. varianta zpoplatnění MHD Říčany a varianta rozšíření bezplatné přepravy na regionální linky na území města Říčany. Výběr varianty je politickým rozhodnutím, které by mělo vycházet ze studie, jež prověří obě varianty a navrhne možná řešení, protože dílčích řešení v obou variantách může být více v závislosti na pohledu na danou problematiku.

Ve variantě zpoplatnění MHD Říčany se jedná zřejmě o zavedení tarifu PID v MHD Říčany, tj. jednotlivé jízdné na 15 minut jízdy za 20 Kč, případně za 30 Kč na 30 minut jízdy (v cenách roku 2023) atd. Cestující po městě by tak přišli oproti současnému stavu o jistý benefit možnosti cestovat zdarma. Ve variantě rozšíření bezplatné přepravy na území města Říčany se jedná spíše o více možných řešení lišících se například v tom, zda budou v příměstských linkách PID zdarma přepravováni cestující konající jízdu pouze na území města Říčany (pravděpodobná varianta), nebo zda by mohla plynout ze zavedení bezplatné přepravy na území města Říčany i cenová úleva v případě konání tranzitní cesty přes Říčany nebo v případě cesty z/do Říčan do/z dalších obcí a tarifních pásem PID (na zastávku Říčany, prům. areál Černokostelecká přímo navazují pásma pro Hl. m. Prahu).

Další problematikou je rozdělení skutečných nákladů na přepravu jednoho cestujícího, kde na některých linkách PID je dostatečná kapacita, tedy další cestující pouze „vytíží“ již objednávaný spoj, zatímco na některých linkách PID mohou noví cestující nepříjemně zatížit již tak plné spoje. Pak by tito cestující generovali potřebu přibíjet kapacitu/spoj regionální dopravy PID, což je finančně nákladné řešení.

Nezanedbatelné pozitivum bezplatné MHD Říčany je, že ve vozidlech není nutno instalovat a udržovat odbavovací zařízení (je třeba si tedy klást otázku, jaký by v případě zpoplatnění MHD Říčany byl poměr nákladů na udržování tohoto zařízení ku výši tržeb) a přínosem je i časově krátké (žádné) odbavení cestujících.

V období platnosti aktuálního PDO je doporučeno zadat a zpracovat odbornou studii řešící nejen zmíněná úskalí dané problematiky a započít odborné diskuse na toto téma se zástupci IDSK a Středočeského kraje. Zpracování takové studie je nad rámec Plánu dopravní obslužnosti.



7 Nastavení ukazatelů a indikátorů pro hodnocení výsledku

Pro přepravní i provozně-ekonomické vyhodnocení provozu MHD Říčany a pro sledování kvality nabízených služeb a možnost jejich ovlivnění (opatřeními, příp. sankčním systémem) je nejpozději s novou smlouvou doporučeno sledovat následující ukazatele a indikátory:

- **objem objednaných dopravních výkonů** (vozokm, místokm) s členěním po jednotlivých kalendářních měsících,
- **počet cestujících v jednotlivých spojih** v jednotlivých dnech, jakož i celodenní hodnoty za průměrný pracovní den, sobotu a neděli – nástupy, výstupy v jednotlivých zastávkách, absolutní a relativní obsazenosti v jednotlivých mezizastávkových úsecích zjištěné z přepravních průzkumů konaných alespoň 3x ročně, každý v délce alespoň 1 týdne (doporučeno: březen mimo jarní školní prázdniny, červenec či srpen a říjen mimo podzimní školní prázdniny),
- **roční počet přepravených cestujících** stanovený na základě dat z přepravních průzkumů – celkem a po jednotlivých linkách,
- **roční objem přepravních výkonů** (osobokm) stanovený na základě dat z přepravních průzkumů – celkem a po jednotlivých linkách,
- **roční průměrná přepravní vzdálenost** – celkem a po jednotlivých linkách,
- **průměrná relativní obsazenost** (vztažena k počtu míst k sezení) – souhrnná a po jednotlivých linkách,
- **měsíční objem skutečně odjetých a neodjetých dopravních výkonů** (stanovený na základě měsíčních výkazů dodávaných dopravcem) – celkem a po jednotlivých linkách,
- **podíl dopravních výkonů s dodrženou kapacitou** v jednotlivých měsících (stanovený na základě měsíčních výkazů dodávaných dopravcem) – celkem a po jednotlivých linkách,
- **podíl dopravních výkonů s dodrženým stářím vozidel** v jednotlivých měsících (stanovený na základě měsíčních výkazů dodávaných dopravcem) – celkem a po jednotlivých linkách,
- **podíl dopravních výkonů s nasazením bezbariérově přístupného vozidla** v jednotlivých měsících (stanovený na základě měsíčních výkazů dodávaných dopravcem) – celkem a po jednotlivých linkách,
- **podíl spojů jedoucích včas** v jednotlivých měsících (stanovený na základě měsíčních výkazů dodávaných dopravcem, příp. dispečinkem²³) – celkem a po jednotlivých linkách,
- **podíl správného, aktuálního a úplného informování ve vozidlech** v jednotlivých měsících (stanovený ze vzorku na základě kontrolní činnosti) – celkem a po jednotlivých linkách,
- **podíl správného, aktuálního a úplného informování na zastávkách** v jednotlivých čtvrtletích (stanovený ze vzorku na základě kontrolní činnosti) – celkem a po jednotlivých zastávkách,
- **podíl spojů bez závad na technickém stavu interiéru a na čistotě vozidel** v jednotlivých měsících (stanovený ze vzorku na základě kontrolní činnosti) – celkem a po jednotlivých linkách,
- **podíl spojů bez závad na tepelné pohodě** v jednotlivých měsících (stanovený ze vzorku na základě kontrolní činnosti) – celkem a po jednotlivých linkách.

Výše uvedené kvalitativní ukazatele, které má možnost ovlivnit dopravce, je vhodné zohlednit též v sankčním systému zahrnutém ve smlouvě města s dopravcem.

²³ Jako vhodná se jeví spolupráce s dispečinkem PID i za účelem možných dispečerských zásahů pro zajištění přípojů při zpožděních.



Seznam obrázků

Obrázek 1: Vývoj počtu obyvatel města Říčany v letech 2010–2023.....	9
Obrázek 2: Územní členění města Říčany na katastrální území a ZSJ (obce vyznačeny červeně, katastrální území černě, ZSJ modře).	10
Obrázek 3: Spádové oblasti říčanských základních škol: 1. ZŠ Masarykovo náměstí (plocha vyznačená žlutou barvou), 2. ZŠ Bezručova (plocha vyznačená červenou barvou) a 3. ZŠ u Říčanského lesa (plocha vyznačená zelenou barvou).	20
Obrázek 4: Obce SO ORP Říčany.	23
Obrázek 5: Vyznačení koridoru nové trati Praha – Bystřice na území Hl. m. Prahy v části jižně od ŽST Praha-Uhřetěves na území městských částí Praha 22, Benice a Kolovraty dle Územního plánu Hl. m. Prahy – znázorněný přerušovaně světle fialovou barvou.	25
Obrázek 6: Vyznačení koridoru nové trati Praha – Bystřice na území Říčan a Strančic dle Územního plánu Středočeského kraje – fialově znázorněný koridor „220“.	26
Obrázek 7: Původní předpoklad pokračování trasy nové trati Praha – Bystřice (část jižně od Strančic) – fialově znázorněný koridor „D204“.	27
Obrázek 8: Schémata odbočení nové trati Praha – Benešov u Prahy – Bystřice v Praze: a) odbočení ze stávající trati 221 jižně od Prahy-Uhřetěvesi ve stavu bez realizace projektu ŽUP, b) odbočení z nové trati Praha-Zahradní Město – Říčany dle návrhového stavu SP ŽUP.....	30
Obrázek 9: Porovnání aplikace analýzy dostupnosti na oblast sídlišť Olivovna a Kavčí skála: a) pro dostupnost 200 m, b) pro dostupnost 300 m.	35
Obrázek 10: Sčítání cestujících – přepravní průzkum březen 2023 na trati 221 na linkách S9 a R49. Celkové denní nástupy a výstupy v jednotlivých tarifních bodech, obsazenosti, nabízené kapacity míst k sezení a relativní vytížení v jednotlivých mezistaničních úsecích za průměrný pracovní den, průměrnou sobotu a průměrnou neděli v rámci daného přepravního průzkumu.	46
Obrázek 11: Podíly zdrojů/cílů cestujících jedoucích do/z Říčan vlaky linek S9 a R49 v průměrný pracovní den dle průzkumu z března 2023.....	47
Obrázek 12: Podíly počtu cestujících v jednotlivých tarifních bodech trati 221 využívajících linky S9 a R49 z/do Říčan z celkového počtu cestujících generovaných v těchto tarifních bodech – průměrný pracovní den, přepravní průzkum z března 2023.....	48
Obrázek 13: Schéma principu pásmového jízdního řádu: a) bez dodatečných zastavení pásmových spěšných vlaků ve vnitřním aglomeračním pásmu, b) s dodatečným zastavením pásmových spěšných vlaků ve vnitřním aglomeračním pásmu.	49
Obrázek 14: Vývoj ročních dopravních výkonů linek MHD Říčany (včetně školních linek) v letech 2018–2022.....	58
Obrázek 15: Vývoj počtu cestujících přepravených jednotlivými kmenovými linkami MHD Říčany v letech 2019–2023.....	58
Obrázek 16: Vývoj počtu cestujících přepravených jednotlivými školními linkami v letech 2019–2023.	59
Obrázek 17: Výše poskytované kompenzace za MHD Říčany (včetně školních linek) a výše příspěvku Středočeskému kraji na dopravní obslužnost.	65
Obrázek 18: Vývoj ceny dopravního výkonu (včetně DPH) za MHD Říčany (včetně školních linek) za období 9/2018–5/2023.	66



Seznam tabulek

Tabulka 1: Počet obyvatel v jednotlivých ZSJ města Říčany dle Statistického lexikonu obcí 2013 a SLDB 2021.	11
Tabulka 2: Adresa nejvýznamnějších říčanských škol a celkové počty jejich žáků ve školním roce 2022/23.	12
Tabulka 3. Seznam zastávek VHD na území města Říčany	33
Tabulka 4: Návrh úprav autobusových zastávek – nové zastávky, přesuny zastávek a další související úpravy.	39
Tabulka 5: Interval na lince S9 v jednotlivých úsecích trati 221 v jednotlivých provozních obdobích. ...	45
Tabulka 6: Rozsah provozu na lince R49 v jejích jednotlivých úsecích v jednotlivých provozních obdobích.	46
Tabulka 7: Regionální autobusové linky na území města Říčany a jejich provozní parametry.	52
Tabulka 8: Přehled vedení a provozních parametrů linek městské hromadné dopravy Říčany.	56
Tabulka 9: Aktuální předpokládaná výše příspěvku města Říčany Středočeskému kraji dle SDO za rok 2023 dle jednotlivých linek objednávaných Středočeským krajem.	67



Seznam příloh

- A Přehled začátků a konců vyučovacích hodin na vybraných říčanských školách ve školním roce 2022/2023
- B Územní plán Říčany, úplné znění po vydání změny č. 8 (květen 2023)
 - B.1 Územní plán Říčany – hlavní výkres – funkční využití ploch, urbanistická koncepce (*součást jen elektronické verze dokumentu*)
 - B.2 Územní plán Říčany – koncepce veřejné infrastruktury – dopravní (*součást jen elektronické verze dokumentu*)
 - B.3 Územní plán Říčany – výkres etapizace (*součást jen elektronické verze dokumentu*)
- C Dojíždka a vyjíždka dle Sčítání lidu, domů a bytů 2011 a 2021
 - C.1 Vyjíždka z Říčan do zaměstnání a škol dle SLDB 2011 a SLDB 2021
 - C.2 Dojíždka do Říčan do zaměstnání a škol dle SLDB 2011 a SLDB 2021
 - C.3 Mapové zobrazení vyjíždky z Říčan do zaměstnání a škol dle SLDB 2021 (proudy od 10 vyjíždějících)
 - C.4 Mapové zobrazení dojíždky do Říčan do zaměstnání a škol dle SLDB 2021 (proudy od 10 dojíždějících)
- D Počty žáků denního studia základních škol zřizovaných městem Říčany a říčanských středních škol rozčleněné dle obcí, částí obcí (a v případě Říčan též základních sídelních jednotek) jejich bydlišť
- E Situace nové trati Praha-Zahradní Město – Říčany
 - E.1 Situace varianty N2 – benešovská trať, jih
 - E.2 Situace Říčany, varianta N1, N2, N3
- F Zjednodušené isochory z autobusových zastávek na území města Říčany
 - F.1 Zjednodušené isochory z autobusových zastávek na území města Říčany – kruhy o poloměru 200 m
 - F.2 Zjednodušené isochory z autobusových zastávek na území města Říčany – kruhy o poloměru 300 m
- G Plány dopravní obslužnosti
 - G.1 Plán dopravní obsluhy území vlaky celostátní dopravy, zásady objednávky dálkové dopravy pro období 2022–2026 (*součást jen elektronické verze dokumentu*)
 - G.2 Plán dopravní obslužnosti Středočeského kraje pro období 2021–2025 (*součást jen elektronické verze dokumentu*)
 - G.3 Dopravní plán hlavního města Prahy na roky 2021 až 2025 (*součást jen elektronické verze dokumentu*)
- H Říčany – linkové vedení PID (včetně MHD Říčany), trvalý stav – platnost od 11. června 2023
- I Převážný průzkum regionálních autobusových linek – celodenní součty po linkách
- J Provozní koncepce MHD Říčany od září 2022
 - J.1 Schéma linkového vedení MHD Říčany, platnost od 1. 9. 2022
 - J.2 Síťová grafika MHD Říčany – jízdní řád 2023
- K Převážný průzkum MHD Říčany – březen 2023
 - K.1 Převážný průzkum v MHD Říčany – březen 2023 – celodenní součty po linkách
 - K.2 MHD Říčany 2023 – grafické vyhodnocení průzkumu MHD 2023 – pracovní dny
 - K.3 MHD Říčany 2023 – grafické vyhodnocení průzkumu MHD 2023 – sobota
- L Návrh provozní koncepce MHD Říčany pro střednědobý horizont (2025+)
 - L.1 Síťová grafika provozní koncepce MHD Říčany po roce 2025 – varianta MAX, špičky pracovních dnů
 - L.2 Síťová grafika provozní koncepce MHD Říčany po roce 2025 – varianta redukováná, špičky pracovních dnů



Město Říčany

PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI MĚSTA
PRO OBDOBÍ 2023–28

M Připomínky a jejich vypořádání