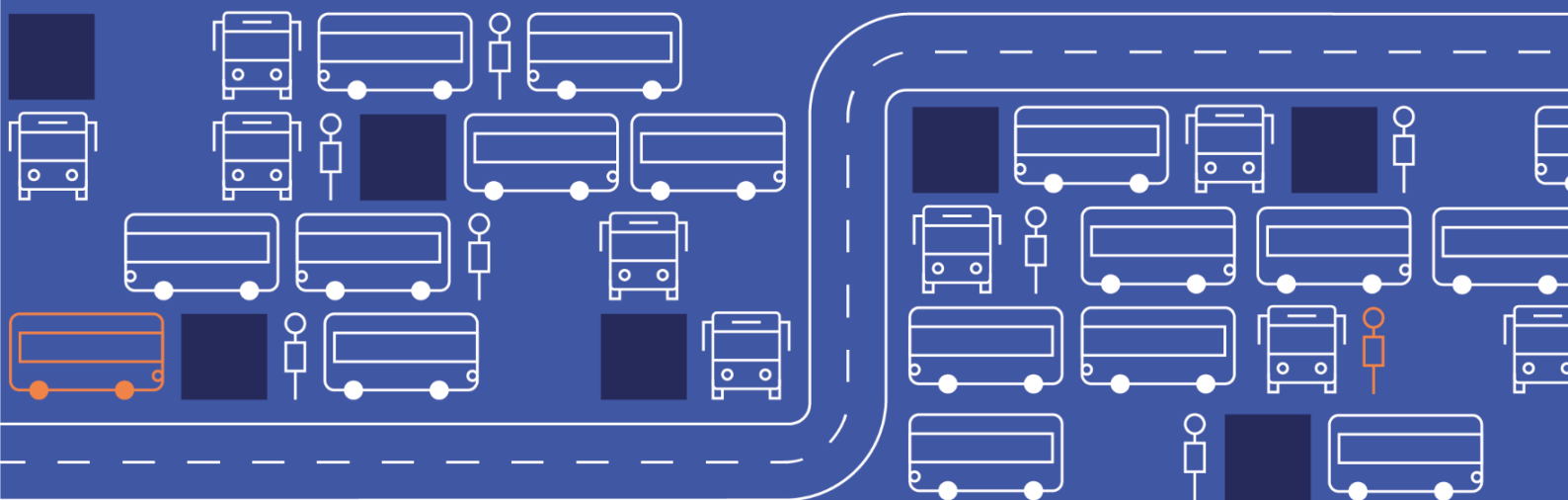


# Návrh strategie rozvoje regionální autobusové dopravy na Říčansku



Objednatel:

Město Říčany

Masarykovo náměstí 53

251 01 Říčany

IČO: 00240702

DIČ: CZ00240702

ID datové schránky: skjbfwd

Zpracovatel:

Ing. Rudolf Vávra, Ph.D.

Spalova 2258

269 01 Rakovník

IČO: 72561068

DIČ: CZ9312231247

ID datové schránky: yy45qiq



# 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, referent dopravní obslužnosti, e-mail: [radka.sulcova@ricany.cz](mailto:radka.sulcova@ricany.cz)

Kontaktní osoba ve věcech technických:

- Bc. Sebastian Macura, koordinátor veřejné dopravy, e-mail: [sebastian.macura@ricany.cz](mailto:sebastian.macura@ricany.cz)

## Zpracovatel:

Ing. Rudolf Vávra, Ph.D.  
Spalova 2258  
269 01 Rakovník

IČO: 72561068  
DIČ: CZ9312231247  
ID datové schránky: yy45qiq  
e-mail: [rudolf.vavra9@gmail.com](mailto:rudolf.vavra9@gmail.com)

## Řešitelský tým:

Ing. Rudolf Vávra, Ph.D. – vedoucí projektu

Ing. Stanislav Metelka

Ing. Adam Příbrský

Bc. Štěpán Šrajer

Bc. Martin Šulek



# Obsah

Identifikační údaje.....	2
Obsah.....	3
Seznam zkratk.....	7
Manažerské shrnutí .....	8
Úvod.....	11
1 Analýza přepravních vztahů v oblasti.....	12
1.1 Dojíždka ze SLDB 2021 .....	12
1.2 Dojíždka z geolokačních dat mobilních operátorů .....	13
1.3 Komentář k dojíždce ze SLDB 2021 z pohledu jednotlivých obcí SO ORP Říčany .....	14
1.3.1 Babice .....	14
1.3.2 Březí .....	14
1.3.3 Černé Voděradky .....	14
1.3.4 Čestlice .....	14
1.3.5 Dobřejovice .....	15
1.3.6 Doubek.....	15
1.3.7 Herink.....	15
1.3.8 Hrusice.....	16
1.3.9 Jevany.....	16
1.3.10 Kaliště .....	16
1.3.11 Kamenice .....	17
1.3.12 Klokočná .....	17
1.3.13 Konojedy .....	17
1.3.14 Kostelec nad Černými lesy .....	18
1.3.15 Kostelec u Křížků.....	19
1.3.16 Kozojedy.....	19
1.3.17 Křenice .....	19
1.3.18 Křížkový Újezdec .....	19
1.3.19 Kunice .....	19
1.3.20 Louňovice .....	20
1.3.21 Mirošovice .....	20
1.3.22 Mnichovice .....	21
1.3.23 Modletice .....	21
1.3.24 Mukařov .....	22
1.3.25 Nučice.....	22



1.3.26	Nupaky .....	22
1.3.27	Oleška .....	23
1.3.28	Ondřejov.....	23
1.3.29	Oplany.....	24
1.3.30	Pětihosty .....	24
1.3.31	Petřikov .....	24
1.3.32	Popovičky .....	24
1.3.33	Prusice .....	24
1.3.34	Radějovice .....	24
1.3.35	Říčany .....	25
1.3.36	Senohraby .....	26
1.3.37	Sluštice .....	26
1.3.38	Strančice .....	27
1.3.39	Struhařov.....	27
1.3.40	Stříbrná Skalice.....	28
1.3.41	Sulice .....	28
1.3.42	Svěstice .....	28
1.3.43	Svojetice.....	29
1.3.44	Štíhllice .....	29
1.3.45	Tehov.....	29
1.3.46	Tehovec.....	30
1.3.47	Velké Popovice .....	30
1.3.48	Vlkančice.....	31
1.3.49	Všestary .....	31
1.3.50	Výžerky .....	31
1.3.51	Vyžlovka .....	31
1.3.52	Zvánovice .....	31
2	Stručný popis stávajících linek regionální autobusové dopravy v řešené oblasti .....	32
3	Návrhová část .....	34
3.1	Zásady a vstupy pro tvorbu návrhové části .....	34
3.1.1	Linkové vedení .....	34
3.1.2	Rozsah provozu, linkové intervaly .....	34
3.1.3	Integrovaný taktový jízdní řád (ITJŘ) .....	35
3.1.4	Jízdní doby .....	37
3.1.5	Přestupní doby.....	38
3.1.6	Čekací doby.....	38



3.1.7	Proklady .....	39
3.2	Návrhové stavy .....	39
3.2.1	Vize 2025 .....	41
3.2.2	Vize 2030 .....	93
3.3	Komentář k návrhovým stavům z pohledu jednotlivých obcí SO ORP Říčany .....	141
3.3.1	Babice .....	141
3.3.2	Březí .....	141
3.3.3	Černé Voděrady .....	142
3.3.4	Čestlice .....	142
3.3.5	Dobřejovice .....	143
3.3.6	Doubek .....	144
3.3.7	Herink .....	144
3.3.8	Hrusice .....	145
3.3.9	Jevany .....	145
3.3.10	Kaliště .....	146
3.3.11	Kamenice .....	146
3.3.12	Klokočná .....	146
3.3.13	Konojedy .....	147
3.3.14	Kostelec nad Černými lesy .....	147
3.3.15	Kostelec u Křížků .....	149
3.3.16	Kozojedy .....	149
3.3.17	Křenice .....	150
3.3.18	Křížkový Újezdec .....	150
3.3.19	Kunice .....	151
3.3.20	Louňovice .....	151
3.3.21	Mirošovice .....	152
3.3.22	Mnichovice .....	153
3.3.23	Modletice .....	154
3.3.24	Mukařov .....	155
3.3.25	Nučice .....	156
3.3.26	Nupaky .....	157
3.3.27	Oleška .....	157
3.3.28	Ondřejov .....	158
3.3.29	Oplany .....	158
3.3.30	Pětihosty .....	159
3.3.31	Petříkov .....	159



3.3.32	Popovičky .....	160
3.3.33	Prusice .....	160
3.3.34	Radějovice .....	161
3.3.35	Říčany .....	161
3.3.36	Senohraby .....	163
3.3.37	Sluštice .....	164
3.3.38	Strančice .....	164
3.3.39	Struhařov .....	166
3.3.40	Stříbrná Skalice .....	167
3.3.41	Sulice .....	167
3.3.42	Svěstice .....	168
3.3.43	Svojetice .....	169
3.3.44	Štíhllice .....	169
3.3.45	Tehov .....	170
3.3.46	Tehovec .....	170
3.3.47	Velké Popovice .....	171
3.3.48	Vlkančice .....	172
3.3.49	Všestary .....	173
3.3.50	Výžerky .....	174
3.3.51	Vyžlovka .....	174
3.3.52	Zvánovice .....	175
3.4	Souhrn provozně-ekonomických ukazatelů .....	176
3.4.1	Dopravní výkony .....	176
3.4.2	Počty vozidel .....	177
4	Srovnání přepravních parametrů spojení .....	178
5	Projednávací řízení .....	179
	Seznam obrázků .....	180
	Seznam tabulek .....	181
	Seznam příloh .....	182



## Seznam zkratk

DSO	dobrovolný svazek obcí
IDSK	Integrovaná doprava Středočeského kraje, p. o.
ITJŘ	integrální taktový jízdní řád
JŘ	jízdní řád
ORP	obec s rozšířenou působností
PD	pracovní dny
PID	Pražská integrovaná doprava
ROPID	Regionální organizátor pražské integrované dopravy, p. o.
SLDB	Sčítání lidu, domů a bytů
SO ORP	správní obvod obce s rozšířenou působností
SQ	status quo (stávající stav)
ZŠ	základní škola



# Manažerské shrnutí

## Proč se tím zabývat?

Výchozí dopravní řešení integrace prvních oblastí Říčanska a přilehlého Černokostelecka do PID jsou již přes 20 let stará. I přes průběžné úpravy ve vedení linek i rozsahu objednávané železniční i autobusové dopravy je již nutné provést komplexní vyhodnocení, jak dokáže současný systém splnit požadavky neustále se rozvíjejícího území ORP Říčany i dalších oblastí především v okrese Praha-východ. Od roku 2000 se Říčany i přilehlé okolí výrazně proměnily především vzrůstajícím počtem a novou skladbou obyvatel i dojíždkových vztahů. Pro atraktivní a konkurenceschopné spojení již dávno nestačí pouze dobré napojení na Prahu, region je stále více soběstačný a musí být pro cestující dopravně dostupnější i bez zdoluhavé cesty přes hlavní město.

Dokončení integrace systému PID po Středočeském kraji, a především zavedení finanční spoluúčasti obcí přes standardy dopravní obslužnosti přinesly obcím nové možnosti, jak efektivně ovlivňovat současnost a budoucnost mobility svých obyvatel ve spolupráci se Středočeským krajem a Prahou. Aktivní zájem obcí na kvalitě veřejné dopravy v regionu je nutný i z důvodu následujících probíhajících nebo připravovaných změn, které ovlivňují podobu dopravní nabídky dlouho dopředu:

- Nové smlouvy Středočeského kraje na veřejnou linkovou dopravu s jasnými pravidly a standardy od prosince 2024 a jejich postupné vyhodnocení;
- Postupné zavádění spěšných vlaků a rozšiřování nabídky železniční dopravy na trati 221, které musí reflektovat návazné autobusy;
- Výrazné posílení spěšných vlaků a případná změna koncepce obsluhy na železnici od roku 2029 urychlující nejen cesty do/z Prahy;
- Plánované silniční stavby, které zcela změní podmínky pro dojíždku i vytížení komunikací (např. Pražský okruh, úsek 511)
- Vznik nových pracovních míst v logistických areálech kolem Prahy a nutnost na něj reagovat.

Aktivní účast na tvorbě dopravní koncepce ve spolupráci s organizátorem dopravy je zájmem všech obcí správního obvodu ORP Říčany, a to v jakémkoliv horizontu.

## Kde jsme dnes?

Strategie na základě sčítání lidu a dat operátorů pojmenovává, kam občané potřebují dojíždět a zda k tomu mohou využít stávající vlaky a autobusy. Mezi nejvýznamnější zjištěné nedostatky patří:

- Chybějící či výrazně nedostatečná propojení regionu bez zajištění do Prahy (tangenciální linky);
- Chybějící obsluha logistických areálů ve směru z regionu vedoucí k další indukci automobilů;
- Historické vedení linek včetně ukončování před cílem cest, které často vytváří zbytečné vnitřní hranice bez dalšího opodstatnění;
- Problematické, pouze občasné a nespolehlivé přestupní možnosti na nevhodných místech při delší cestě po regionu;
- Chybějící koordinace se záměry měst s MHD (Říčany, Praha) vedoucí k neefektivitě a dvojí obsluze;
- Neatraktivní napojení páteřních autobusů na vlak v Říčanech a nekoordinace návazností mezi autobusy při alternativní cestě do regionu přes trať Praha – Kolín
- Chybějící rozvaha nad případným zavedením poptávkové dopravy místo zpomalování a prodražování běžných linek závleky.





## Jak situaci řešit?

Strategie na základě podkladů o mobilitě obyvatel a posbíraných dat z provozu navrhuje základní koncepční rastr vedení autobusových linek v SO ORP Říčany tak, aby:

- Došlo k využití předností integrálního taktového jízdního řádu:
  - Přehledné a opakující se jízdní řády s pravidelnými intervaly;
  - Stálé a systematické návaznosti bus-vlak i bus-bus v logických uzlech;
  - Vedení linek s co nejvyšším využitím prokladů a synergií pro zlepšení obsluhy.
- Jízdní řády byly realistické i s ohledem na špatnou dopravní situaci ve špičkách a na přestupy se dalo spolehnout bez ohledu na denní dobu;
- Došlo k nabídce nových relevantních spojení bez nutnosti přestupu, případně s garantovaným přestupem;
- Došlo k reflexi připomínek obcí k současnému řešení a nabídnutí nových spojení tam, kde objektivně chybějí a lidé musí jezdit autem i na kratší vzdálenost.

## Jaký je výsledek?

Ne vše lze zavést najednou, něco vyžaduje delší přípravu, něco je ale možné spustit hned. Strategie proto přichází s:

- Opatřeními s možným nasazením v krátké době při současných podmínkách a s okamžitým efektem (Vize 2025);
- Cílovým stavem sítě, reagujícím na nové budoucí podmínky na železnici při lepších možnostech veřejných rozpočtů, k němuž lze směřovat postupně do několika let (Vize 2030).

### Vize 2025 – co udělat hned?

Strategie navrhuje úpravy v autobusové síti reagující na změny v nabídce MHD Říčany a aktuální podobu provozního konceptu na tratích 221 a 011. Při navrhovaném nárůstu výkonů jen cca 6 % řešení přináší mimo jiné:

- Atraktivnější napojení západu SO ORP Říčany na Prahu zrychlením páteřního spojení v úseku Praha – Čestlice (pásmový jízdní řád);
- Zavedení chybějícího přímého spojení Kouřimi s Kostelcem nad Č. L., Říčany a dále na Prahu;
- Napojení oblasti mezi Říčany a Kostelcem nad Č. L. přímo k říčanskému nádraží ve špičkách dvakrát do hodiny;
- Odlehčení obřadních v Říčanech zprůjezdněním linek při nabídce nových žádaných spojení bez navýšení výkonů (např. mezi Jesenicí, logistickými areály u D1, Říčany a Českým Brodem);
- Nová páteřní linka Velké Popovice – Kamenice – Říčany – Nádraží Klánovice ve špičce každou hodinu propojující významné obce v regionu s tratěmi 221 a 011 bez vlivu kongescí u Prahy;
- Propojení dnes nenavazujících linek na Mnichovicku pro eliminaci vnitřních hranic (Klokočná, Černé Voděradky);
- Napojení Stříbrné Skalice, Pyšel a Ondřejova na zrychlené vlaky do Prahy v Senohrabech;
- Zavedení pravidelných a opakujících se návazností bus-bus v cílech cest: Kostelec nad Č. L., Kamenice, Velké Popovice apod.
- Výběr oblastí pro zřízení levnější poptávkové dopravy namísto zdržujících a dražších závlaků spojujících běžných linek.



### Vize 2030 – kam směřovat?

Pro horizont 2030 se změnami na železnici dle nových smluv Středočeského kraje strategie navrhuje posílení provozu tak, aby byl konkurenceschopným pro příměstskou dopravu na konci 20. let 21. století, a ještě lépe využíval výhod IDS. Oproti předchozímu horizontu je při uvažovaném zavedení pásmového jízdního řádu na železnici dále navrženo:

- Využití existujících okrajových linek MHD Praha pro lepší obsluhu přilehlého regionu a spojení na metro;
- Špičkové spojení Babice s Říčkami každou půlhodinu a směrová nabídka pro Babice, Březí a Křenice na metro A nebo C;
- Nové rychlé spojení Jesenice – Říčky – Úvaly propojující významná sídla ležící jihovýchodně od Prahy těsně za jejími hranicemi s návaznostmi na obou koncích bez nutnosti zdlouhavě cestovat přes hlavní město;
- Spojení Říčky – Jesenice i v sedle jednou za hodinu, oblast západně od Říčan přímo dojede autobusem do říčanských logistických areálů podél D1;
- Přímé spojení Říčky – Český Brod i v sedle každou hodinu s návaznostmi na osobní vlaky, ve špičce každých 30 minut s návaznostmi v Říčanech i na spěšné vlaky;
- Nově přímé spojení středu správního obvodu ORP s Českým Brodem pro lepší napojení na východ ČR;
- Případné zřízení místní obsluhy zlepšující dostupnost vlaků už v Mnichovicích místo dojíždění až do Strančic;
- Zjednodušení trasování linek v jižní části SO ORP Říčky umožňující další zkrácení cestovních dob při cestě do Prahy pro Ondřejov a Stříbrnou Skalici při současném napojení Pyšel a Velkopopovicka i směrem na Benešov;
- Zřízení a rozšíření dalších významných taktových přestupních uzlů: Strančice, Velké Popovice, Ondřejov.

### Co je třeba udělat dále?

Koncept linkového vedení ve strategii představuje odrazový můstek pro zpracování podrobných jízdních řádů. Ukazuje kostru obsluhy, která by měla být systémově zachována pro různá období dne. Ve spolupráci s kraji a organizátory dopravy (ROPID, IDSK) je nutné strategii dále rozvinout ve smyslu:

- Specifických požadavků na přepravu školní mládeže v ranní špičce (odchyly od taktu);
- Projednat dopravní řešení s dotčenými obcemi SO ORP Říčky i okolí;
- Dopracovat oběhy vozidel (lze očekávat úsporu vozidel oproti indikativnímu počtu uvedenému ve strategii, který je spíše nadhodnocený);
- Určit dopady do systému standardů dopravní obslužnosti;
- Smluvně pokrýt úpravy stávajících a zajištění nových výkonů aktuálně vysoutěženými dopravci;
- Koordinace případných paralelních služeb ve veřejné dopravě (např. MHD Říčky);
- Reagovat návaznými autobusovými linkami na případné změny na železnici.



# Úvod

Cílem této studie je navrhnout koncepci rozvoje regionální autobusové dopravy na Říčansku v návaznosti na současnou a uvažovanou výhledovou provozní koncepci železniční dopravy. Řešená oblast sestává zejména ze správního obvodu obce s rozšířenou působností (dále též jen „SO ORP“) Říčany, avšak s územním přesahem i mimo něj, a to s ohledem na přepravní vztahy směřující do/z této oblasti, příp. i některé přepravní vztahy tranzitující přes oblast SO ORP Říčany.

Návrh je vytvořen pro dva horizonty lišící se ekonomickou náročností a uvažovanou provozní koncepcí železniční dopravy:

- Vize 2025 – provozní koncepce s obdobnou ekonomickou náročností, jako je stávající provozní koncepce regionální autobusové dopravy v oblasti (v souladu se zadáním studie je přípustné jen dílčí navýšení objemu dopravních výkonů), provozní koncepce železniční dopravy přitom odpovídá jízdnímu řádu 2024/25,
- Vize 2030 – provozní koncepce „ideální“, avšak opodstatnitelná, s předpokladem možné realizace do roku 2030, pracující s výhledovou uvažovanou provozní koncepcí železniční dopravy dle zadání Objednatele studie.

Návrh linkového vedení i jízdního řádu (dále též jen „JŘ“) se opírá o analýzu přepravních vztahů (tedy o data udávající, odkud, kam a v jaké míře lidí cestují) z veřejně dostupných zdrojů, viz kapitola 1.

Při návrhu je (dle zadání) snahou respektovat zásady integrálního taktového jízdního řádu (dále též jen „ITJŘ“), což je typ systematického JŘ, který je založen na nabídce periodické (pravidelně se opakující spojení, např. každých 30, 60, 120, ... minut) a síťové (s koncentrováním přestupních vazeb do přestupních bodů, tzv. taktových uzlů, kde se odehrávají návaznosti mezi všemi linkami do tohoto uzlu zapojenými).

Vzhledem ke koncepční povaze výstupu této studie není cílem do detailu řešit jednotlivé spoje, které jsou vedeny odchylně od základní systematické nabídky spojů či nad její rámec. Návrh, který je výstupem této studie, však může sloužit jako vstupní podklad pro další detailnější rozpracování jízdních řádů, v nichž již mohou být odchylky od základního periodického modelu jízdního řádu či doplnění dodatečných spojů dále řešeny.

Studie také neřeší smluvní zajištění návrhové provozní koncepce. Vzhledem k tomu, že od prosince 2024 byl zahájen provoz vysoutěžených dopravců, přičemž smlouvy jsou platné po dobu 10 let, je nutné v dalších krocích prověřit, který dopravce (kombinace dopravců) v rámci kterých vysoutěžených provozních souborů může efektivně zajistit provoz kterých linek. To však již musí být řešeno se Středočeským krajem a HL. m. Prahou, jakožto objednateli veřejných služeb v přepravě cestujících.



# 1 Analýza přepravních vztahů v oblasti

Kvalifikované plánování veřejné dopravy se opírá o přepravní vztahy v oblasti a znalost přepravního chování lidí, aby výsledné linkové vedení a jízdní řády zohledňovaly to, odkud a kam lidé obvykle cestují, v jaké míře, za jakým účelem, jak často apod.

Pro analýzu přepravních vztahů v této studii jsou použita:

- data o dojížděci do zaměstnání a škol ze Sčítání lidu, domů a bytů 2021 (dále též jen „SLDB 2021“) z webu Českého statistického úřadu<sup>1</sup>,
- geolokační data mobilních operátorů o meziobecní dojížděci z jara 2022 – poskytovatelem dat je Ministerstvo vnitra České republiky<sup>2</sup>.

Do analyzované oblasti byly nad rámec obcí SO ORP Říčany zahrnuty některé další okolní obce. Zejména se jedná o obce, ze/do kterých existují alespoň do/z jedné obce ve SO ORP Říčany:

- celkové dojížděcké vztahy dle SLDB 2021 s alespoň 10 dojíždějícími,
- denní dojížděcké vztahy dle geolokačních dat mobilních operátorů s alespoň 10 dojíždějícími,
- intenzivní dojížděcké vztahy dle geolokačních dat mobilních operátorů s alespoň 30 dojíždějícími.

Analyzovaná oblast tak celkově zahrnuje 123 obcí (52 obcí SO ORP Říčany a 71 dalších obcí).

V případě obou zdrojů dat je nutné zmínit, že popisují stav v březnu 2021 (SLDB 2021), resp. na jaře 2022 (geolokační data mobilních operátorů). Jelikož se neustále vyvíjí demografie oblasti, dostupnost služeb, nabídka veřejné dopravy (příp. i dopravní infrastruktury) apod., nemusí dojížděcké vztahy z těchto období zcela odpovídat stavu současnému. Příkladem mohou být tyto skutečnosti ovlivňující přepravní vztahy v oblasti:

- zánik soukromé ZŠ Navis v Dobřejovicích – do Dobřejovic jsou dle SLDB 2021 ještě patrné školní dojížděcké vztahy, avšak Navis již v době zpracování studie provozuje školy pouze ve Světicích a jiná škola se dle dostupných informací na území obce Dobřejovice nenachází,
- vypovězení smlouvy o spádovosti žáků z obcí Louňovice, Štíhlíce, Tehovec a Svojetice pod ZŠ Mukařov, důsledkem čehož do června 2025 žáci dojížděli do ZŠ Stříbrná Skalice namísto Mukařova, přičemž od září 2025 je pro tyto obce zřízena nová ZŠ LOŠBATES v Louňovicích.

## 1.1 Dojížděčka ze SLDB 2021

Sčítání lidu, domů a bytů je populační census, který v ČR probíhá s odstupem 10 let (poslední byly provedeny v letech 2001, 2011 a 2021). Kromě místa pobytu, ekonomických aktivit obyvatel a parametrů jejich bydlení se zaměřuje též na dojížděku do zaměstnání a škol.

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. V otevřených výstupních datech je z hlediska četnosti dojížděčka rozdělena na denní

---

<sup>1</sup> Otevřená data o dojížděci ze SLDB 2021 dostupná zde: <https://csu.gov.cz/produkty/vysledky-scitani-2021-otevrena-data>.

Mapové zobrazení dojížděky ze SLDB 2021 dostupné zde: <https://geodata.csu.gov.cz/as/dojizdka/>.

<sup>2</sup> Portál geolokačních dat dostupný zde: <https://www.kamdojizdime.cz/>.



a celkovou. Z pohledu územního členění bývaly výstupy o dojížděci ze SLDB uvedeny až do podrobnosti obcí, v případě SLDB 2021 však byly zveřejněny již i výstupy do podrobnosti základních sídelních jednotek (dále též „ZSJ“).

Je vhodné též uvést, že data o dojížděci dle SLDB 2021 použitá v této studii mohou být zkreslena v době censu 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).

Matice dojížděkových vztahů z dat ze SLDB 2021 mezi obcemi analyzované oblasti se nachází v příloze A, konkrétně:

- v příloze A.1 celková meziobecní dojíždka do škol a zaměstnání (bez rozlišení četnosti),
- v příloze A.2 celková meziobecní dojíždka do zaměstnání (bez rozlišení četnosti),
- v příloze A.3 celková meziobecní dojíždka do škol (bez rozlišení četnosti),
- v příloze A.4 denní meziobecní dojíždka do škol a zaměstnání.

## 1.2 Dojíždka z geolokačních dat mobilních operátorů

V rámci projektu „Zlepšení podmínek pro decentralizaci a dostupnost veřejné správy v území“ byla zpracována geolokační data mobilních operátorů ze 4 období od podzimu 2021 do zimy 2022/23, přičemž každé měření probíhalo v délce 28 dní. V rámci této studie byla pro analýzu přepravních vztahů použita konkrétně data z jara 2022.

Princip spočívá v tom, že na základě vysílače, v jehož dosahu se SIM karta v mobilním zařízení v daný moment nachází (resp. je na něj napojena), lze (s určitou aproximací) odvodit, v jaké obci se daná SIM karta v příslušný okamžik nachází. Tím lze mapovat mobilitu populace.

Dle pohybu/pobyту SIM karty jsou stanoveny:

- obec, kde je uživatel SIM karty rezidentem (nejčastější místo přenocování),
- obec, kde má uživatel SIM karty druhé bydlení (alespoň 6 přenocování v pravidelném rytmu),
- obec/obce, kam uživatel SIM karty dojíždí za prací/školou (alespoň 13 návštěv na celkem alespoň 50 hodin),
- obec/obce, kam uživatel SIM karty dojíždí intenzivně za službami (alespoň 4 návštěvy na celkem alespoň 8 hodin),
- obec/obce, kam uživatel SIM karty dojíždí občasné za službami (alespoň 2 návštěvy na celkem alespoň 4 hodiny),
- nocující návštěvník (alespoň 1 přenocování).

Na základě těchto příznaků obcí jsou výstupem mj. údaje o meziobecní dojížděci – denní, intenzivní a občasné. Z důvodu zajištění dostatečné anonymizace dat nejsou dojížděkové proudy menší než 7 ve výstupech uvedeny.

Matice dojížděkových vztahů z geolokačních dat mobilních operátorů mezi obcemi analyzované oblasti se nachází v příloze B, konkrétně:

- v příloze B.1 meziobecní denní dojíždka dle Portálu geolokačních dat (jaro 2022),
- v příloze B.2 meziobecní intenzivní dojíždka dle Portálu geolokačních dat (jaro 2022),
- v příloze B.3 meziobecní občasná dojíždka dle Portálu geolokačních dat (jaro 2022).



## 1.3 Komentář k dojížděcí ze SLDB 2021 z pohledu jednotlivých obcí SO ORP Říčany

### 1.3.1 Babice

Nejvýznamnějšími cíli vyjížděky z Babic dle SLDB 2021 jsou:

- Praha (417 dojíždějících, z toho 257 denně; převažuje dojíždka pracovní),
- Říčany (164 dojíždějících, z toho 139 denně; převažuje dojíždka školní),
- Mukařov (41 dojíždějících, z toho 34 denně; téměř výhradně školní dojíždka).

Obce, do nichž je celkově dojíždějících z Babic 10 či více, avšak méně než 35, jsou ještě Světlava (převaha dojížděky školní) a Modletice (dojíždka pracovní).

U Babic nelze zanedbat ani dojíždku z ostatních obcí. Největší dojíždka do Babic je dle SLDB 2021 z:

- Prahy (183 dojíždějících, z toho 131 denně; převažuje školní dojíždka),
- Říčany (34 dojíždějících, z toho 28 denně; mírně převažuje pracovní dojíždka).

Nad 10 celkově dojíždějících do Babic je ještě z Jesenice (17 dojíždějících, z toho 13 denně; výrazná převaha školní dojížděky).

### 1.3.2 Březí

Nejvýznamnějšími cíli vyjížděky z Březí dle SLDB 2021 jsou:

- Praha (193 dojíždějících, z toho 123 denně; převažuje dojíždka pracovní),
- Říčany (112 dojíždějících, z toho 95 denně; mírně převažuje dojíždka školní).

Významnější (pracovní) dojíždku do Březí lze identifikovat pouze z Prahy (42 dojíždějících, z toho 37 denně).

### 1.3.3 Černé Voděrady

Nejvýznamnějšími cíli vyjížděky z Černých Voděrad dle SLDB 2021 jsou:

- Praha (65 dojíždějících, z toho 41 denně; výrazně převažuje pracovní dojíždka),
- Kostelec nad Černými lesy (35 dojíždějících, z toho 30 denně; převažuje školní dojíždka),
- Říčany (23 dojíždějících, z toho 19 denně; téměř výhradně pracovní dojíždka).

### 1.3.4 Čestlice

Nejvýznamnějším cílem vyjížděky z Čestlic dle SLDB 2021 je Praha (232 dojíždějících, z toho 148 denně; převažuje dojíždka pracovní). S výrazným odstupem jsou proudy 10 či více, avšak méně než 35 dojíždějících (v celkové dojíždce) ještě do obcí Průhonice (výrazná převaha pracovní dojížděky), Říčany (srovnatelné zastoupení školní i pracovní dojížděky) a Modletice (pracovní dojíždka).

Čestlice jsou však též významným cílem dojížděky pro jiné obce, přičemž celková dojíždka do Čestlic výrazně (cca 10násobně) převyšuje celkovou vyjíždku z Čestlic. Největší dojíždka do Čestlic dle SLDB 2021 je z:

- Prahy (1 552 dojíždějících, z toho 1 071 denně; téměř výhradně pracovní dojíždka),
- Říčany (102 dojíždějících, z toho 68 denně; téměř výhradně pracovní dojíždka),



- Nupak (72 dojíždějících, z toho 55 denně; srovnatelné zastoupení pracovní a školní dojížděky),
- Jesenice (58 dojíždějících, z toho 44 denně; pracovní dojížděka),
- Průhonice (52 dojíždějících, z toho 34 denně; téměř výhradně pracovní dojížděka),
- Dobřejovic (48 dojíždějících, z toho 37 denně; srovnatelné zastoupení pracovní a školní dojížděky),
- Herinku (44 dojíždějících, z toho 32 denně; srovnatelné zastoupení pracovní a školní dojížděky),
- Benešova (42 dojíždějících, z toho 23 denně; pracovní dojížděka).

Obce, z nichž je do Čestlic 10 či více, avšak méně než 35 celkově dojíždějících, jsou ještě Velké Popovice, Mukařov, Modletice, Kamenice, Mnichovice, Pyšely, Kostelec nad Černými lesy, Kunice, Jílové u Prahy, Týnec nad Sázavou, Kladno, Psáry, Sázava, Struhařov, Dolní Břežany, Úvaly, Ondřejov, Hrusice, Strančice a Sulice, přičemž se jedná téměř výhradně o pracovní dojížděku, pouze z Modletic je relevantně zastoupena i školní dojížděka.

### 1.3.5 Dobřejovice

Nejvýznamnějšími cíli vyjížděky z Dobřejovic dle SLDB 2021 jsou:

- Praha (383 dojíždějících, z toho 250 denně; převažuje pracovní dojížděka),
- Průhonice (81 dojíždějících, z toho 66 denně; převažuje školní dojížděka),
- Čestlice (48 dojíždějících, z toho 37 denně; srovnatelné zastoupení pracovní i školní dojížděky).

Obce, do nichž je celkově dojíždějících z Dobřejovic 10 či více, avšak méně než 35, jsou ještě Modletice (pracovní dojížděka), Říčany (převaha pracovní dojížděky) a Jesenice (převaha školní dojížděky).

Významnější pracovní dojížděku do Dobřejovic lze dle SLDB 2021 identifikovat pouze z Prahy (191 dojíždějících, z toho 152 denně). Obcí, z níž je do Dobřejovic 10 či více celkově dojíždějících za práci, je ještě Jesenice (12 dojíždějících, z toho 8 denně).

V SLDB 2021 identifikovatelnou školní dojížděku do Dobřejovic již dle dostupných informací nelze považovat za aktuální, neboť soukromá škola Navis přesídlila do Světic.

### 1.3.6 Doubek

Nejvýznamnějšími cíli vyjížděky z Doubku dle SLDB 2021 jsou:

- Praha (170 dojíždějících, z toho 97 denně; převažuje pracovní dojížděka),
- Říčany (41 dojíždějících, z toho 33 denně; mírně převažuje školní dojížděka),
- Mukařov (30 dojíždějících, z toho 17 denně; velmi výrazně převažuje školní dojížděka).

### 1.3.7 Herink

Nejvýznamnějšími cíli vyjížděky z Herinku dle SLDB 2021 jsou:

- Praha (393 dojíždějících, z toho 239 denně; převažuje pracovní dojížděka),
- Průhonice (78 dojíždějících, z toho 66 denně; velmi výrazně převažuje školní dojížděka),
- Čestlice (44 dojíždějících, z toho 32 denně; srovnatelné zastoupení pracovní i školní dojížděky).

Obce, do nichž je celkově dojíždějících z Herinku 10 či více, avšak méně než 35, jsou ještě Jesenice (převažuje školní dojížděka) a Modletice (pracovní dojížděka).





Významnější pracovní dojíždědku do Herinku lze dle SLDB 2021 identifikovat z Prahy (163 dojíždějících, z toho 131 denně). Obce, z nichž je do Herinku 10 či více, avšak méně než 35 celkově dojíždějících za prací, jsou ještě Kamenice, Psáry a Jesenice.

### 1.3.8 Hrusice

Nejvýznamnějšími cíli vyjížděky z Hrusic dle SLDB 2021 jsou:

- Praha (203 dojíždějících, z toho 135 denně; převažuje pracovní dojíždědku),
- Mnichovice (80 dojíždějících, z toho 62 denně; výrazně převažuje školní dojíždědku),
- Říčany (35 dojíždějících, z toho 24 denně; výrazně převažuje pracovní dojíždědku).

Obce, do nichž je celkově dojíždějících z Hrusic 10 či více, avšak méně než 35, jsou ještě Benešov (převažuje školní dojíždědku), Senohraby (převažuje školní dojíždědku), Strančice (pracovní dojíždědku), Mirošovice (srovnatelné zastoupení pracovní i školní dojížděky), Čestlice (pracovní dojíždědku) a Modletice (pracovní dojíždědku).

### 1.3.9 Jevany

Nejvýznamnějšími cíli vyjížděky z Jevan dle SLDB 2021 jsou:

- Praha (179 dojíždějících, z toho 105 denně; výrazně převažuje pracovní dojíždědku),
- Kostelec nad Černými lesy (59 dojíždějících, z toho 43 denně; převažuje školní dojíždědku),
- Říčany (45 dojíždějících, z toho 27 denně; převažuje pracovní dojíždědku).

Obcí, do níž je celkově dojíždějících z Jevan 10 či více, avšak méně než 35, je ještě Vyžlovka (výrazná převaha školní dojížděky).

Celková dojíždědku do Jevan z ostatních obcí převyšuje celkovou vyjížděku z Jevan do ostatních obcí. Největší pracovní dojíždědku do Jevan dle SLDB 2021 je z:

- Prahy (71 dojíždějících, z toho 50 denně),
- Kostelce nad Černými lesy (57 dojíždějících, z toho 45 denně).

Obce, z nichž je do Jevan 10 či více, avšak méně než 35 celkově dojíždějících za prací, jsou ještě Kolín a Oleška.

### 1.3.10 Kaliště

Nejvýznamnějším cílem vyjížděky z Kaliště dle SLDB 2021 je Praha (60 dojíždějících, z toho 36 denně; výrazně převažuje pracovní dojíždědku). Obce, do nichž je celkově dojíždějících z Kaliště 10 či více, avšak méně než 35, jsou ještě Chocerady (velmi výrazná převaha školní dojížděky), Ondřejov (výrazná převaha školní dojížděky) a Říčany (velmi výrazná převaha pracovní dojížděky).





### 1.3.11 Kamenice

Nejvýznamnějšími cíli vyjíždky z Kamenice dle SLDB 2021 jsou:

- Praha (1 238 dojíždějících, z toho 766 denně; převažuje pracovní dojíždka),
- Sulice (82 dojíždějících, z toho 65 denně; převažuje pracovní dojíždka),
- Jesenice (65 dojíždějících, z toho 47 denně; výrazně převažuje pracovní dojíždka),
- Velké Popovice (50 dojíždějících, z toho 35 denně; výrazně převažuje pracovní dojíždka),
- Říčany (49 dojíždějících, z toho 32 denně; výrazně převažuje pracovní dojíždka),
- Vestec (42 dojíždějících, z toho 29 denně; pracovní dojíždka),
- Kunice (39 dojíždějících, z toho 27 denně; téměř výhradně pracovní dojíždka).

Obce, do nichž je celkově dojíždějících z Kamenice 10 či více, avšak méně než 35, jsou ještě Modletice (pracovní dojíždka), Herink (pracovní dojíždka), Kostelec u Křížků (srovnatelné zastoupení školní a pracovní dojíždky), Benešov (srovnatelné zastoupení školní a pracovní dojíždky), Strančice (pracovní dojíždka), Čestlice (pracovní dojíždka), Jílové u Prahy (výrazná převaha pracovní dojíždky), Psáry (téměř výhradně pracovní dojíždka), Petříkov (pracovní dojíždka), Průhonice (pracovní dojíždka) a Týnec nad Sázavou (srovnatelné zastoupení školní a pracovní dojíždky).

Do Kamenice je též významná dojíždka z ostatních obcí. Největší dojíždka do Kamenice dle SLDB 2021 je z:

- Týnce nad Sázavou (171 dojíždějících, z toho 131 denně; velmi výrazně převažuje pracovní dojíždka),
- Prahy (140 dojíždějících, z toho 72 denně; převažuje pracovní dojíždka),
- Sulic (87 dojíždějících, z toho 66 denně; mírně převažuje školní dojíždka),
- Benešova (46 dojíždějících, z toho 37 denně; pracovní dojíždka),
- Kostelce u Křížků (35 dojíždějících, z toho 26 denně; převažuje pracovní dojíždka).

Obce, z nichž je do Kamenice 10 či více, avšak méně než 35 celkově dojíždějících, jsou ještě Jílové u Prahy (převaha školní dojíždky), Velké Popovice (převaha pracovní dojíždky), Řehenice (převaha pracovní dojíždky), Radějovice (výrazná převaha školní dojíždky), Pyšely (srovnatelné zastoupení školní a pracovní dojíždky), Jesenice (mírná převaha školní dojíždky), Pohoří (mírná převaha školní dojíždky), Lešany (pracovní dojíždka), Psáry (převaha školní dojíždky), Bukovany (pracovní dojíždka), Krhanice (téměř výhradně pracovní dojíždka) a Říčany (převaha pracovní dojíždky).

### 1.3.12 Klokočná

Nejvýznamnějším cílem vyjíždky z Klokočné dle SLDB 2021 je Praha (54 dojíždějících, z toho 26 denně; výrazně převažuje pracovní dojíždka). Obce, do nichž je celkově dojíždějících z Klokočné 10 či více, avšak méně než 35, jsou ještě Světlá (velmi výrazná převaha školní dojíždky) a Říčany (velmi výrazná převaha pracovní dojíždky).

### 1.3.13 Konojedy

Nejvýznamnějšími cíli vyjíždky z Konojed dle SLDB 2021 jsou:

- Praha (50 dojíždějících, z toho 35 denně; převažuje pracovní dojíždka),
- Kostelec nad Černými lesy (40 dojíždějících, z toho 30 denně; převažuje školní dojíždka).

Obcí, do níž je celkově dojíždějících z Konojed 10 či více, jsou ještě Říčany (13 dojíždějících, z toho 12 denně; téměř výhradně pracovní dojíždka).



### 1.3.14 Kostelec nad Černými lesy

Nejvýznamnějšími cíli vyjížděky z Kostelce nad Černými lesy dle SLDB 2021 jsou:

- Praha (558 dojíždějících, z toho 353 denně; výrazně převažuje pracovní dojížděka),
- Říčany (174 dojíždějících, z toho 138 denně; výrazně převažuje pracovní dojížděka),
- Český Brod (75 dojíždějících, z toho 58 denně; mírně převažuje pracovní dojížděka),
- Jevany (57 dojíždějících, z toho 45 denně; pracovní dojížděka),
- Tehovec (39 dojíždějících, z toho 30 denně; pracovní dojížděka),
- Kolín (38 dojíždějících, z toho 23 denně; převažuje pracovní dojížděka).

Obce, do nichž je celkově dojíždějících z Kostelce nad Černými lesy 10 či více, avšak méně než 35, jsou ještě Čestlice (pracovní dojížděka), Kouřim (výrazná převaha pracovní dojížděky), Mukařov (pracovní dojížděka), Modletice (pracovní dojížděka), Kutná Hora (převaha školní dojížděky), Vyžlovka (převaha pracovní dojížděky), Strančice (výrazná převaha pracovní dojížděky), Oleška (pracovní dojížděka) a Úvaly (pracovní dojížděka).

Kostelec nad Černými lesy je též významným cílem dojížděky. Celková dojížděka do Kostelce nad Černými lesy z ostatních obcí převyšuje celkovou vyjížděku z Kostelce nad Černými lesy do ostatních obcí. Největší dojížděka do Kostelce nad Černými lesy dle SLDB 2021 je z:

- Olešky (148 dojíždějících, z toho 127 denně; převažuje školní dojížděka),
- Kozojed (121 dojíždějících, z toho 98 denně; převažuje školní dojížděka),
- Prahy (71 dojíždějících, z toho 45 denně; výrazně převažuje pracovní dojížděka),
- Jevan (59 dojíždějících, z toho 43 denně; převažuje školní dojížděka),
- Vyžlovky (58 dojíždějících, z toho 39 denně; převažuje školní dojížděka),
- Krupé (49 dojíždějících, z toho 41 denně; mírně převažuje školní dojížděka),
- Zásmuk (48 dojíždějících, z toho 37 denně; výrazně převažuje pracovní dojížděka),
- Českého Brodu (46 dojíždějících, z toho 39 denně; výrazně převažuje pracovní dojížděka),
- Nučic (46 dojíždějících, z toho 39 denně; mírně převažuje školní dojížděka),
- Konojed (40 dojíždějících, z toho 30 denně; převažuje školní dojížděka),
- Výžerek (39 dojíždějících, z toho 30 denně; převažuje školní dojížděka),
- Kouřimi (35 dojíždějících, z toho 25 denně; velmi výrazně převažuje pracovní dojížděka),
- Černých Voděrads (35 dojíždějících, z toho 30 denně; převažuje školní dojížděka).

Obce, z nichž je do Kostelce nad Černými lesy 10 či více, avšak méně než 35 celkově dojíždějících, jsou ještě Horní Kruty (pracovní dojížděka), Prusice (převaha školní dojížděky), Přehovzdí (převaha školní dojížděka), Ždánice (převaha pracovní dojížděky), Stříbrná Skalice (převaha pracovní dojížděky), Vitice (převaha pracovní dojížděky), Malotice (výrazná převaha pracovní dojížděky), Svojsice (téměř výhradně pracovní dojížděka), Kolín (výrazná převaha pracovní dojížděky), Říčany (téměř výhradně pracovní dojížděka), Doubravčice (výrazná převaha školní dojížděky), Uhlířské Janovice (pracovní dojížděka), Kutná Hora (pracovní dojížděka), Oplany (převaha pracovní dojížděky), Vlkančice (převaha školní dojížděky), Přistoupim (převaha pracovní dojížděky), Tucharaz (výrazná převaha pracovní dojížděky) a Mukařov (srovnatelné zastoupení pracovní a školní dojížděky).



### 1.3.15 Kostelec u Křížků

Nejvýznamnějšími cíli vyjížděky z Kostelce u Křížků dle SLDB 2021 jsou:

- Praha (195 dojíždějících, z toho 119 denně; výrazně převažuje pracovní dojíždka),
- Sulice (42 dojíždějících, z toho 31 denně; převažuje školní dojíždka),
- Kamenice (35 dojíždějících, z toho 26 denně; převažuje pracovní dojíždka).

Obcí, do níž je celkově dojíždějících z Kostelce u Křížků 10 či více, je ještě Jesenice (12 dojíždějících, z toho 11 denně; převaha pracovní dojíždky).

Lze identifikovat i určitou dojíždku z ostatních obcí do Kostelce u Křížků. V rozmezí 10–28 celkově dojíždějících do Kostelce u Křížků dle SLDB 2021 je z Kamenice (srovnatelné zastoupení školní a pracovní dojíždky), Prahy (téměř výhradně pracovní dojíždka) a Sulic (srovnatelné zastoupení školní a pracovní dojíždky).

### 1.3.16 Kozojedy

Nejvýznamnějšími cíli vyjížděky z Kozojed dle SLDB 2021 jsou:

- Praha (192 dojíždějících, z toho 126 denně; převažuje pracovní dojíždka),
- Kostelec nad Černými lesy (121 dojíždějících, z toho 98 denně; převažuje školní dojíždka),
- Říčany (54 dojíždějících, z toho 45 denně; výrazně převažuje pracovní dojíždka).

Obce, do nichž je celkově dojíždějících z Kozojed 10 či více, avšak méně než 35, jsou ještě Český Brod (srovnatelné zastoupení školní a pracovní dojíždky), Mukařov (převaha pracovní dojíždky) a Vyžlovka (převaha školní dojíždky).

### 1.3.17 Křenice

Nejvýznamnějšími cíli vyjížděky z Křenic dle SLDB 2021 jsou:

- Praha (420 dojíždějících, z toho 308 denně; převažuje pracovní dojíždka),
- Říčany (110 dojíždějících, z toho 88 denně; mírně převažuje školní dojíždka).

Obcí, do níž je celkově dojíždějících z Křenic 10 či více, jsou ještě Modletice (14 dojíždějících, z toho 13 denně; pracovní dojíždka).

Jedinou obcí, z níž lze dle SLDB 2021 identifikovat (pracovní) dojíždku do Křenic o 10 či více celkově dojíždějících, je Praha (19 dojíždějících, z toho 14 denně).

### 1.3.18 Křížkový Újezdec

Nejvýznamnějším cílem vyjížděky z Křížkového Újezdce dle SLDB 2021 je Praha (73 dojíždějících, z toho 48 denně; výrazně převažuje pracovní dojíždka). Obcí, do nichž je celkově dojíždějících z Křížkového Újezdce 10 či více, jsou ještě Sulice (16 dojíždějících, z toho 12 denně; převaha školní dojíždky).

### 1.3.19 Kunice

Nejvýznamnějšími cíli vyjížděky z Kunic dle SLDB 2021 jsou:

- Praha (481 dojíždějících, z toho 295 denně; výrazně převažuje pracovní dojíždka),
- Velké Popovice (59 dojíždějících, z toho 41 denně; převažuje školní dojíždka),
- Říčany (57 dojíždějících, z toho 43 denně; převažuje pracovní dojíždka).



Obce, do nichž je celkově dojíždějících z Kunic 10 či více, avšak méně než 35, jsou ještě Strančice (mírná převaha pracovní dojíždědky), Čestlice (téměř výhradně pracovní dojíždědky), Benešov (mírná převaha školní dojíždědky) a Modletice (pracovní dojíždědky).

Kunice jsou též významným cílem dojíždědky. Celková dojíždědky do Kunic z ostatních obcí mírně převyšuje celkovou vyjíždědku z Kunic do ostatních obcí. Největší dojíždědky do Kunic dle SLDB 2021 je z:

- Prahy (222 dojíždějících, z toho 195 denně; velmi výrazně převažuje pracovní dojíždědky),
- Velkých Popovic (76 dojíždějících, z toho 51 denně; velmi výrazně převažuje pracovní dojíždědky),
- Strančic (41 dojíždějících, z toho 27 denně; téměř výhradně pracovní dojíždědky),
- Kamenice (39 dojíždějících, z toho 27 denně; téměř výhradně pracovní dojíždědky).

Obce, z nichž je do Kunic 10 či více, avšak méně než 35 celkově dojíždějících, jsou ještě Říčany, Benešov, Mnichovice, Týnec nad Sázavou a Mirošovice (ve všech případech výrazně převažuje pracovní dojíždědky).

### 1.3.20 Louňovice

Nejvýznamnějšími cíli vyjíždědky z Louňovic dle SLDB 2021 jsou:

- Praha (306 dojíždějících, z toho 174 denně; výrazně převažuje pracovní dojíždědky),
- Mukařov (120 dojíždějících, z toho 92 denně; převažuje školní dojíždědky),
- Říčany (117 dojíždějících, z toho 89 denně; srovnatelné zastoupení pracovní i školní dojíždědky).

Obcí, do níž je celkově dojíždějících z Louňovic 10 či více, je ještě Tehovec (12 dojíždějících, z toho 9 denně; pracovní dojíždědky).

V případě školní dojíždědky do Mukařova je nutné uvést, že smlouva o spádovosti louňovických dětí pod ZŠ Mukařov byla vypovězena a na počátku zpracování této studie žáci dojížděli majoritně do ZŠ Stříbrná Skalice. Od září 2025 však byl spuštěn provoz nové školy DSO LOŠBATES přímo v Louňovicích.

Jedinou obcí, z níž lze dle SLDB 2021 identifikovat (pracovní) dojíždědku do Louňovic o 10 či více dojíždějících, je Praha (12 dojíždějících, z toho 8 denně). Lze však předpokládat vznik výrazné školní dojíždědky do Louňovic v souvislosti s výše zmíněnou ZŠ LOŠBATES, jejíž provoz byl zahájen v září 2025.

### 1.3.21 Mirošovice

Nejvýznamnějšími cíli vyjíždědky z Mirošovic dle SLDB 2021 jsou:

- Praha (333 dojíždějících, z toho 213 denně; výrazně převažuje pracovní dojíždědky),
- Říčany (129 dojíždějících, z toho 110 denně; výrazně převažuje pracovní dojíždědky),
- Mnichovice (60 dojíždějících, z toho 51 denně; převažuje školní dojíždědky),
- Strančice (47 dojíždějících, z toho 45 denně; téměř výhradně pracovní dojíždědky),
- Benešov (40 dojíždějících, z toho 32 denně; srovnatelné zastoupení pracovní i školní dojíždědky).

Obce, do nichž je celkově dojíždějících z Mirošovic mírně přes 10, jsou ještě Modletice (pracovní dojíždědky) a Kunice (pracovní dojíždědky).

Lze identifikovat i určitou dojíždědku z ostatních obcí do Mirošovic. V rozmezí 10–26 celkově dojíždějících do Mirošovic dle SLDB 2021 je z Prahy (téměř výhradně pracovní dojíždědky) a Hrusic (srovnatelné zastoupení školní a pracovní dojíždědky).



### 1.3.22 Mnichovice

Nejvýznamnějšími cíli vyjíždějí z Mnichovic dle SLDB 2021 jsou:

- Praha (1 021 dojíždějících, z toho 628 denně; výrazně převažuje pracovní dojíždka),
- Říčany (201 dojíždějících, z toho 160 denně; převažuje pracovní dojíždka),
- Strančice (59 dojíždějících, z toho 48 denně; téměř výhradně pracovní dojíždka),
- Benešov (37 dojíždějících, z toho 27 denně; srovnatelné zastoupení pracovní i školní dojíždky).

Obce, do nichž je celkově dojíždějících z Mnichovic 10 či více, avšak méně než 35, jsou ještě Kunice (velmi výrazná převaha pracovní dojíždky), Světlá (převaha školní dojíždky), Modletice (pracovní dojíždka), Čestlice (pracovní dojíždka), Velké Popovice (převaha pracovní dojíždky), Průhonice (pracovní dojíždka), Jesenice (převaha pracovní dojíždky) a Nupaky (pracovní dojíždka).

Mnichovice jsou též významným cílem dojíždějí. Největší dojíždka do Mnichovic dle SLDB 2021 je z(e):

- Struhařova (101 dojíždějících, z toho 84 denně; velmi výrazně převažuje školní dojíždka),
- Prahy (88 dojíždějících, z toho 57 denně; výrazně převažuje pracovní dojíždka),
- Všestará (84 dojíždějících, z toho 72 denně; výrazně převažuje školní dojíždka),
- Hrusice (80 dojíždějících, z toho 62 denně; výrazně převažuje školní dojíždka),
- Mirošovice (60 dojíždějících, z toho 51 denně; převažuje školní dojíždka).

Obce, z nichž je do Mnichovic 10 či více, avšak méně než 35 celkově dojíždějících, jsou ještě Ondřejov (převaha pracovní dojíždky), Strančice (převaha pracovní dojíždky), Říčany (výrazná převaha pracovní dojíždky), Zvánovice (převaha pracovní dojíždky), Benešov (pracovní dojíždka), Svojetice (výrazná převaha školní dojíždky), Čerčany (téměř výhradně pracovní dojíždka) a Senohraby (mírná převaha pracovní dojíždky).

### 1.3.23 Modletice

Nejvýznamnějším cílem vyjíždějí z Modletic dle SLDB 2021 je Praha (105 dojíždějících, z toho 60 denně; výrazně převažuje pracovní dojíždka). Obce, do nichž je celkově dojíždějících z Modletic 10 či více, avšak méně než 35, jsou ještě Říčany (velmi výrazná převaha pracovní dojíždky), Čestlice (mírná převaha pracovní dojíždky), Průhonice (výrazná převaha školní dojíždky) a Strančice (výrazná převaha pracovní dojíždky).

Modletice jsou však též významným cílem dojíždějí pro jiné obce, přičemž dle SLDB 2021 celková dojíždka do Modletic výrazně (cca 12násobně) převyšuje celkovou vyjíždku z Modletic. Jedná se výhradně o pracovní dojíždku, přičemž největší dojíždka do Modletic dle SLDB 2021 je z:

- Prahy (1 203 dojíždějících, z toho 918 denně),
- Říčany (199 dojíždějících, z toho 168 denně),
- Benešova (64 dojíždějících, z toho 51 denně),
- Jesenice (61 dojíždějících, z toho 51 denně),
- Velkých Popovic (45 dojíždějících, z toho 35 denně),
- Týnec nad Sázavou (36 dojíždějících, z toho 31 denně).

Obce, z nichž je do Modletic 10 či více, avšak méně než 35 celkově dojíždějících, jsou ještě Kamenice, Strančice, Dobřejovice, Mukařov, Nupaky, Mnichovice, Psáry, Kladno, Úvaly, Čerčany, Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Tehov, Jílové u Prahy, Bystřice, Kostelec nad Černými lesy, Votice, Český Brod, Křenice, Všestary, Vestec, Čestlice, Kunice, Stříbrná Skalice, Ondřejov, Popovičky, Dolní Břežany, Libeň, Pyšely, Sázava, Mirošovice, Jirny, Babice, Herink, Hrusice, Světlá a Průhonice.



### 1.3.24 Mukařov

Nejvýznamnějšími cíli vyjíždějí z Mukařova dle SLDB 2021 jsou:

- Praha (638 dojíždějících, z toho 394 denně; převažuje pracovní dojíždka),
- Říčany (211 dojíždějících, z toho 166 denně; převažuje pracovní dojíždka),
- Tehovec (45 dojíždějících, z toho 42 denně; pracovní dojíždka).

Obce, do nichž je celkově dojíždějících z Mukařova 10 či více, avšak méně než 35, jsou ještě Čestlice (pracovní dojíždka), Modletice (pracovní dojíždka), Škvorec (srovnatelné zastoupení pracovní a školní dojíždky), Strančice (pracovní dojíždka), Kostelec nad Černými lesy (srovnatelné zastoupení pracovní a školní dojíždky).

Ze SLDB 2021 lze identifikovat i dojíždku z ostatních obcí do Mukařova. Největší dojíždka do Mukařova dle SLDB 2021 je z:

- Louňovic (120 dojíždějících, z toho 92 denně; převažuje školní dojíždka),
- Svojetic (89 dojíždějících, z toho 66 denně; výrazně převažuje školní dojíždka),
- Tehovce (47 dojíždějících, z toho 37 denně; téměř výhradně školní dojíždka),
- Prahy (42 dojíždějících, z toho 32 denně; výrazně převažuje pracovní dojíždka),
- Babic (41 dojíždějících, z toho 34 denně; téměř výhradně školní dojíždka),
- Doubravčic (35 dojíždějících, z toho 30 denně; výrazně převažuje školní dojíždka).

Obce, z nichž je do Mukařova 10 či více, avšak méně než 35 celkově dojíždějících, jsou ještě Říčany (výrazná převaha pracovní dojíždky), Doubku (velmi výrazná převaha školní dojíždky), Štíhlíc (převaha školní dojíždky), Kostelce nad Černými lesy (pracovní dojíždka), Kozojed (převaha pracovní dojíždky) a Struhařova (převaha školní dojíždky).

Ke školní dojízdce do Mukařova je nutno uvést, že byla vypovězena smlouva o spádovosti do ZŠ Mukařov pro žáky s bydlištěm v Louňovicích, Svojeticích, Tehovci a Štíhlících. Oproti datům ze SLDB 2021 tak je aktuálně výrazně nižší školní dojíždka z těchto obcí do Mukařova. Na počátku zpracování této studie dojížděli žáci z uvedených obcí zejména do ZŠ Stříbrná Skalice, přičemž od září 2025 byla pro tyto obce zprovozněna ZŠ LOŠBATES v obci Louňovice.

### 1.3.25 Nučice

Nejvýznamnějšími cíli vyjíždějí z Nučic dle SLDB 2021 jsou:

- Praha (47 dojíždějících, z toho 34 denně; velmi výrazně převažuje pracovní dojíždka),
- Kostelec nad Černými lesy (46 dojíždějících, z toho 39 denně; mírně převažuje školní dojíždka).

Obcí, do níž je celkově dojíždějících z Nučic 10 či více, jsou ještě Říčany (14 dojíždějících, z toho 13 denně; výrazná převaha pracovní dojíždky).

### 1.3.26 Nupaky

Nejvýznamnějšími cíli vyjíždějí z Nupak dle SLDB 2021 jsou:

- Praha (695 dojíždějících, z toho 442 denně; výrazně převažuje pracovní dojíždka),
- Průhonice (204 dojíždějících, z toho 166 denně; velmi výrazně převažuje školní dojíždka),
- Čestlice (72 dojíždějících, z toho 55 denně; srovnatelné zastoupení pracovní a školní dojíždky),
- Říčany (63 dojíždějících, z toho 57 denně; výrazně převažuje pracovní dojíždka).





Obce, do nichž je celkově dojíždějících z Nupak 10 či více, avšak méně než 35, jsou ještě Modletice (pracovní dojíždka), Jesenice (výrazná převaha pracovní dojíždky) a Vestec (pracovní dojíždka).

Nupaky jsou však též významným cílem dojíždky pro jiné obce. Jedná se výhradně o pracovní dojíždku, přičemž největší dojíždka do Nupak dle SLDB 2021 je z:

- Prahy (444 dojíždějících, z toho 317 denně),
- Říčany (42 dojíždějících, z toho 30 denně).

Obce, z nichž je do Nupak v rozmezí 10–17 celkově dojíždějících, jsou ještě Jesenice, Benešov, Kladno, Mnichovice a Velké Popovice.

### 1.3.27 Oleška

Nejvýznamnějšími cíli vyjíždky z Olešky dle SLDB 2021 jsou:

- Kostelec nad Černými lesy (148 dojíždějících, z toho 127 denně; převažuje školní dojíždka),
- Praha (105 dojíždějících, z toho 65 denně; výrazně převažuje pracovní dojíždka).

Obce, do nichž je celkově dojíždějících z Olešky 10 či více, avšak méně než 35, jsou ještě Kouřim (srovnatelné zastoupení pracovní a školní dojíždky), Říčany (téměř výhradně pracovní dojíždka), Český Brod (téměř výhradně pracovní dojíždka), Kolín (převaha pracovní dojíždky) a Jevany (pracovní dojíždka).

Lze identifikovat i určitou (pracovní) dojíždku z ostatních obcí do Olešky. Celková dojíždka o 10 a více dojíždějících dle SLDB 2021 je však pouze z Kostelce nad Černými lesy (11 dojíždějících, z toho 6 denně).

### 1.3.28 Ondřejov

Nejvýznamnějšími cíli vyjíždky z Ondřejova dle SLDB 2021 jsou:

- Praha (317 dojíždějících, z toho 203 denně; výrazně převažuje pracovní dojíždka),
- Říčany (71 dojíždějících, z toho 55 denně; výrazně převažuje pracovní dojíždka).

Obce, do nichž je celkově dojíždějících z Ondřejova 10 či více, avšak méně než 35, jsou ještě Mnichovice (převaha pracovní dojíždky), Strančice (velmi výrazná převaha pracovní dojíždky), Benešov (srovnatelné zastoupení školní a pracovní dojíždky), Stříbrná Skalice (výrazná převaha pracovní dojíždky), Modletice (pracovní dojíždka), Senohraby (srovnatelné zastoupení školní a pracovní dojíždky), Čestlice (pracovní dojíždka) a Chocerady (převaha pracovní dojíždky).

Existuje též dojíždka z ostatních obcí do Ondřejova. Největší dojíždka do Ondřejova dle SLDB 2021 je z:

- Prahy (44 dojíždějících, z toho 16 denně; velmi výrazně převažuje pracovní dojíždka),
- Stříbrné Skalice (43 dojíždějících, z toho 38 denně; srovnatelné zastoupení pracovní a školní dojíždky),
- Zvánovic (42 dojíždějících, z toho 28 denně; výrazně převažuje školní dojíždka).

Obce, z nichž je do Ondřejova v rozmezí 10–19 celkově dojíždějících, jsou ještě Struhařov (převaha školní dojíždky), Kaliště (výrazná převaha školní dojíždky), Chocerady (výrazná převaha pracovní dojíždky), Svojetice (převaha školní dojíždky) a Sázava (téměř výhradně pracovní dojíždka).



### 1.3.29 Oplany

Dle SLDB 2021 jsou nejvýznamnějšími cíli vyjíždky z Oplan, a zároveň jedinými obcemi, do nichž je z Oplan celkově 10 či více dojíždějících:

- Praha (17 dojíždějících, z toho 9 denně; výrazně převažuje pracovní dojíždka),
- Kostelec nad Černými lesy (13 dojíždějících, z toho 12 denně; převažuje pracovní dojíždka).

### 1.3.30 Pětihosty

Nejvýznamnějším cílem vyjíždky z Pětihost dle SLDB 2021 je Praha (69 dojíždějících, z toho 42 denně; převažuje pracovní dojíždka). Obcí, do níž je celkově dojíždějících z Pětihost 10 či více, jsou ještě Pyšely (17 dojíždějících, z toho 11 denně; výrazná převaha školní dojíždky).

Lze identifikovat i určitou (pracovní) dojíždku z ostatních obcí do Pětihost. Celková dojíždka o 10 a více dojíždějících dle SLDB 2021 je však pouze z Prahy (11 dojíždějících, z toho 5 denně).

### 1.3.31 Petříkov

Nejvýznamnějšími cíli vyjíždky z Petřikova dle SLDB 2021 jsou:

- Praha (150 dojíždějících, z toho 90 denně; převažuje pracovní dojíždka),
- Velké Popovice (72 dojíždějících, z toho 48 denně; výrazně převažuje školní dojíždka).

Obcí, do níž je celkově dojíždějících z Petřikova 10 či více, jsou ještě Říčany (13 dojíždějících, z toho 11 denně; velmi výrazná převaha pracovní dojíždky).

Lze identifikovat i určitou (pracovní) dojíždku z ostatních obcí do Petřikova. V rozmezí 10–26 celkově dojíždějících do Petřikova dle SLDB 2021 je z Prahy, Velkých Popovic a Kamenice.

### 1.3.32 Popovičky

Nejvýznamnějším cílem vyjíždky z Popoviček dle SLDB 2021 je Praha (182 dojíždějících, z toho 108 denně; převažuje pracovní dojíždka). Obce, do nichž je celkově dojíždějících z Popoviček 10 či více, avšak méně než 35, jsou ještě Průhonice (velmi výrazná převaha školní dojíždky), Říčany (výrazná převaha pracovní dojíždky) a Modletice (výhradně pracovní dojíždka).

Lze identifikovat i určitou (pracovní) dojíždku z ostatních obcí do Popoviček, přičemž nad 10 dojíždějících dle SLDB 2021 je pouze z Prahy (26 dojíždějících, z toho 15 denně).

### 1.3.33 Prusice

Nejvýznamnějším cílem dojíždky z Prusic, a zároveň jedinou obcí, do níž je z Prusic celkově 10 či více dojíždějících, je Kostelec nad Černými lesy (24 denně dojíždějících; převažuje školní dojíždka).

### 1.3.34 Radějovice

Nejvýznamnějším cílem vyjíždky z Radějovic dle SLDB 2021 je Praha (195 dojíždějících, z toho 134 denně; převažuje pracovní dojíždka). Obce, do nichž je celkově dojíždějících z Radějovic 10 či více, avšak méně než 35, jsou ještě Kamenice (převaha školní dojíždky), Sulice (převaha školní dojíždky) a Jesenice (srovnatelné zastoupení pracovní i školní dojíždky).

Lze identifikovat i určitou (pracovní) dojíždku z ostatních obcí do Radějovic, přičemž nad 10 dojíždějících dle SLDB 2021 je pouze z Prahy (17 dojíždějících, z toho 9 denně).





### 1.3.35 Říčany

Nejvýznamnějšími cíli vyjížděky z Říčan dle SLDB 2021 jsou:

- Praha (3 996 dojíždějících, z toho 2 318 denně; výrazně převažuje pracovní dojíždka),
- Modletice (199 dojíždějících, z toho 168 denně; pracovní dojíždka),
- Čestlice (102 dojíždějících, z toho 68 denně; téměř výhradně pracovní dojíždka),
- Světlava (81 dojíždějících, z toho 56 denně; převažuje školní dojíždka),
- Strančice (60 dojíždějících, z toho 50 denně; téměř výhradně pracovní dojíždka),
- Tehovec (58 dojíždějících, z toho 37 denně; pracovní dojíždka),
- Průhonice (44 dojíždějících, z toho 24 denně; téměř výhradně pracovní dojíždka),
- Nupaky (42 dojíždějících, z toho 30 denně; pracovní dojíždka),
- Jesenice (42 dojíždějících, z toho 30 denně; převažuje pracovní dojíždka),
- Benešov (41 dojíždějících, z toho 31 denně; převažuje školní dojíždka).

Obce, do nichž je celkově dojíždějících z Říčan 10 či více, avšak méně než 35, jsou ještě Kunice (velmi výrazná převaha pracovní dojíždky), Babice (mírná převaha pracovní dojíždky), Mukařov (výrazná převaha pracovní dojíždky), Mnichovice (výrazná převaha pracovní dojíždky), Vestec (pracovní dojíždka), Tehov (výrazná převaha pracovní dojíždky), Brandýs nad Labem-Stará Boleslav (téměř výhradně pracovní dojíždka), Kostelec nad Černými lesy (téměř výhradně pracovní dojíždka), Brno (převaha školní dojíždky), Velké Popovice (výrazná převaha pracovní dojíždky), Dobřejšovice, Úvaly (výrazná převaha pracovní dojíždky), Jirny (pracovní dojíždka) a Kamenice (výrazná převaha pracovní dojíždky).

Říčany jsou však velmi významným cílem dojížděky pro jiné obce. Celková dojíždka do Říčan dle SLDB 2021 převyšuje (o necelých 60 %) celkovou vyjížděku z Říčan. Největší dojíždku do Říčan dle SLDB 2021 shrnuje tabulka 1.

*Tabulka 1: Nejvýznamnější dojíždka do Říčan dle SLDB 2021 (celková dojíždka o intenzitě 35 a více dojíždějících).*

Obec vyjížděky	Celková dojíždka	Z toho denně	Převažující dojíždka (pracovní/školní)
Praha	2987	2354	Velmi výrazně převažuje pracovní dojíždka
Mukařov	211	166	Převažuje pracovní dojíždka
Mnichovice	201	160	Převažuje pracovní dojíždka
Kostelec nad Černými lesy	174	138	Výrazně převažuje pracovní dojíždka
Babice	164	139	Převažuje školní dojíždka
Strančice	156	129	Převažuje pracovní dojíždka
Benešov	152	117	Téměř výhradně pracovní dojíždka
Světlava	138	115	Mírně převažuje pracovní dojíždka
Mírošovice	129	110	Výrazně převažuje pracovní dojíždka
Svojetice	127	96	Mírně převažuje pracovní dojíždka
Velké Popovice	119	84	Převažuje pracovní dojíždka
Louňovice	117	89	Srovnatelné zastoupení pracovní a školní dojíždky
Březí	112	95	Mírně převažuje školní dojíždka
Tehov	112	89	Převažuje pracovní dojíždka
Křenice	110	88	Mírně převažuje školní dojíždka
Všestary	79	66	Převažuje pracovní dojíždka
Jesenice	79	55	Velmi výrazně převažuje pracovní dojíždka
Ondřejov	71	55	Výrazně převažuje pracovní dojíždka
Struhařov	67	46	Výrazně převažuje pracovní dojíždka
Nupaky	63	57	Výrazně převažuje pracovní dojíždka
Tehovec	59	47	Srovnatelné zastoupení pracovní a školní dojíždky
Doubravčice	58	48	Převažuje pracovní dojíždka
Kunice	57	43	Převažuje pracovní dojíždka
Stříbrná Skalice	57	37	Velmi výrazně převažuje pracovní dojíždka
Týnec nad Sázavou	55	46	Pracovní dojíždka



Obec vyjíždí	Celková dojíždka	Z toho denně	Převažující dojíždka (pracovní/školní)
Kozojedy	54	45	Výrazně převažuje pracovní dojíždka
Kamenice	49	32	Výrazně převažuje pracovní dojíždka
Jevany	45	27	Převažuje pracovní dojíždka
Senohraby	45	33	Výrazně převažuje pracovní dojíždka
Čerčany	43	36	Téměř výhradně pracovní dojíždka
Vyžlovka	43	30	Převažuje pracovní dojíždka
Doubek	41	33	Mírně převažuje školní dojíždka
Sluštice	41	34	Mírně převažuje pracovní dojíždka
Sázava	40	31	Výrazně převažuje pracovní dojíždka
Pyšely	39	30	Převažuje pracovní dojíždka
Škvorec	38	30	Výrazně převažuje pracovní dojíždka
Zvánovice	37	29	Převažuje pracovní
Chocerady	35	30	Výrazně převažuje pracovní dojíždka
Kladno	35	26	Pracovní dojíždka
Zásmuky	35	24	Téměř výhradně pracovní dojíždka
Hrusice	35	24	Výrazně převažuje pracovní dojíždka

Obce, z nichž je dle SLDB 2021 do Říčan 10 či více, avšak méně než 35 celkově dojíždějících, jsou ještě Vlašim, Český Brod, Úvaly, Modletice, Psáry, Průhonice, Jílové u Prahy, Klokočná, Oleška, Sibřina, Černé Voděradky, Čtyřkoly, Dobřejovice, Popovičky, Nehvizdy, Kouřim, Zlatá, Sulice, Bystřice, Zruč nad Sázavou, Uhlířské Janovice, Čestlice, Příšimasy, Mělník, Kaliště, Štíhlce, Divišov, Kolín, Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Čelákovice, Nučice, Horní Kruty, Kutná Hora, Konojedy, Petříkov, Kamenný Přívoz, Neveklov, Votice, Květnice, Malotice, Ždánice, Milovice, Jirny, Dolní Břežany, Poříčí nad Sázavou, Soběhrdy, Krupá, Vitice, Pečky a Zvole – ve všech případech převažuje pracovní dojíždka.

### 1.3.36 Senohraby

Nejvýznamnějšími cíli vyjíždějí ze Senohrab dle SLDB 2021 jsou:

- Praha (324 dojíždějících, z toho 209 denně; výrazně převažuje pracovní dojíždka),
- Benešov (48 dojíždějících, z toho 38 denně; převažuje školní dojíždka),
- Říčany (45 dojíždějících, z toho 33 denně; výrazně převažuje pracovní dojíždka).

Obce, do nichž je ze Senohrab v rozmezí 10–18 celkově dojíždějících, jsou ještě Pyšely (převaha školní dojíždky), Vestec (pracovní dojíždka), Strančice (převaha pracovní dojíždky), Čerčany (převaha pracovní dojíždky), Světlá (školní dojíždka) a Mnichovice (převaha pracovní dojíždky).

Lze identifikovat i určitou dojíždku z ostatních obcí do Senohrab, přičemž mírně nad 10 dojíždějících dle SLDB 2021 v celkové dojíždce je z Prahy (převažuje pracovní dojíždka), Pyšel (převažuje pracovní dojíždka), Hrusice (převažuje školní dojíždka) a Ondřejova (srovnatelné zastoupení pracovní a školní dojíždky).

### 1.3.37 Sluštice

Nejvýznamnějšími cíli vyjíždějí ze Sluštic dle SLDB 2021 jsou:

- Praha (292 dojíždějících, z toho 197 denně; převažuje pracovní dojíždka),
- Říčany (41 dojíždějících, z toho 34 denně; mírně převažuje pracovní dojíždka).

Obcí, do níž je celkově dojíždějících ze Sluštic 10 či více, je ještě Škvorec (10 dojíždějících, z toho 9 denně; výrazná převaha školní dojíždky).

Lze identifikovat i určitou (pracovní) dojíždku z ostatních obcí do Sluštic, přičemž nad 10 dojíždějících dle SLDB 2021 je pouze z Prahy (23 dojíždějících, z toho 17 denně).



### 1.3.38 Strančice

Nejvýznamnějšími cíli vyjíždějí ze Strančic dle SLDB 2021 jsou:

- Praha (740 dojíždějících, z toho 437 denně; výrazně převažuje pracovní dojíždka),
- Říčany (156 dojíždějících, z toho 129 denně; převažuje pracovní dojíždka),
- Kunice (41 dojíždějících, z toho 27 denně; téměř výhradně pracovní dojíždka).

Obce, do nichž je celkově dojíždějících ze Strančic 10 či více, avšak méně než 35, jsou ještě Mnichovice (převaha pracovní dojíždky), Modletice (pracovní dojíždka), Světlá (mírná převaha pracovní dojíždky), Velké Popovice (převaha pracovní dojíždky), Benešov (srovnatelné zastoupení pracovní a školní dojíždky), Čestlice (pracovní dojíždka) a Jesenice (mírná převaha školní dojíždky).

Strančice jsou však též významným cílem dojíždějí pro jiné obce, přičemž celková dojíždka do Strančic převyšuje (o více než 50 %) celkovou vyjíždku ze Strančic. Největší dojíždka do Strančic dle SLDB 2021 je z:

- Prahy (691 dojíždějících, z toho 553 denně; téměř výhradně pracovní dojíždka),
- Benešova (72 dojíždějících, z toho 68 denně; pracovní dojíždka),
- Říčany (60 dojíždějících, z toho 50 denně; téměř výhradně pracovní dojíždka),
- Mnichovic (59 dojíždějících, z toho 48 denně; téměř výhradně pracovní dojíždka),
- Mirošovic (47 dojíždějících, z toho 45 denně; téměř výhradně pracovní dojíždka),
- Všestara (46 dojíždějících, z toho 34 denně; srovnatelné zastoupení pracovní a školní dojíždky),
- Velkých Popovic (42 dojíždějících, z toho 35 denně; téměř výhradně pracovní dojíždka).

Obce, z nichž je do Strančic 10 či více, avšak méně než 35 celkově dojíždějících, jsou ještě Kunice (mírná převaha pracovní dojíždky), Ondřejov (téměř výhradně pracovní dojíždka), Kamenice (pracovní dojíždka), Týnec nad Sázavou (pracovní dojíždka), Čerčany (pracovní dojíždka), Stříbrná Skalice (téměř výhradně pracovní dojíždka), Světlá (mírná převaha pracovní dojíždky), Bystřice (pracovní dojíždka), Sázava (pracovní dojíždka), Struhařov (pracovní dojíždka), Senohraby (převaha pracovní dojíždky), Hrusice (pracovní dojíždka), Modletice (výrazná převaha pracovní dojíždky), Svojetice (pracovní dojíždka), Vlašim (pracovní dojíždka), Kostelec nad Černými lesy (výrazná převaha pracovní dojíždky), Chocerady (pracovní dojíždka), Pyšely (pracovní dojíždka), Mukařov (pracovní dojíždka) a Jesenice (téměř výhradně pracovní dojíždka).

### 1.3.39 Struhařov

Nejvýznamnějšími cíli vyjíždějí ze Struhařova dle SLDB 2021 jsou:

- Praha (251 dojíždějících, z toho 148 denně; výrazně převažuje pracovní dojíždka),
- Mnichovice (101 dojíždějících, z toho 84 denně; velmi výrazně převažuje školní dojíždka),
- Říčany (67 dojíždějících, z toho 46 denně; výrazně převažuje pracovní dojíždka).

Obce, do nichž je ze Struhařova v rozmezí 10–19 celkově dojíždějících, jsou ještě Ondřejov (převaha školní dojíždky), Strančice (pracovní dojíždka), Čestlice (pracovní dojíždka) a Mukařov (převaha školní dojíždky).



### 1.3.40 Stříbrná Skalice

Nejvýznamnějšími cíli vyjížďky ze Stříbrné Skalice dle SLDB 2021 jsou:

- Praha (221 dojíždějících, z toho 146 denně; převažuje pracovní dojíždka),
- Říčany (57 dojíždějících, z toho 37 denně; velmi výrazně převažuje pracovní dojíždka),
- Ondřejov (43 dojíždějících, z toho 38 denně; srovnatelné zastoupení pracovní a školní dojíždky),
- Sázava (36 dojíždějících, z toho 33 denně; velmi výrazně převažuje pracovní dojíždka).

Obce, do nichž je celkově dojíždějících ze Stříbrné Skalice 10 či více, avšak méně než 35, jsou ještě Kostelec nad Černými lesy (převaha pracovní dojíždky), Strančice (velmi výrazná převaha pracovní dojíždky), Modletice (pracovní dojíždka), Chocerady (srovnatelné zastoupení pracovní a školní dojíždky) a Benešov (převaha školní dojíždky).

Existuje též dojíždka z ostatních obcí do Stříbrné Skalice. Největší dojíždka do Stříbrné Skalice dle SLDB 2021 je z(e):

- Sázavy (55 dojíždějících, z toho 49 denně; téměř výhradně pracovní dojíždka),
- Prahy (35 dojíždějících, z toho 7 denně; srovnatelné zastoupení pracovní a školní dojíždky).

Obce, z nichž je do Stříbrné Skalice v rozmezí 10–16 celkově dojíždějících, jsou ještě Vlkančice (převaha pracovní dojíždky) a Ondřejov (výrazná převaha pracovní dojíždky).

### 1.3.41 Sulice

Nejvýznamnějšími cíli vyjížďky ze Sulic dle SLDB 2021 jsou:

- Praha (782 dojíždějících, z toho 489 denně; převažuje pracovní dojíždka),
- Kamenice (87 dojíždějících, z toho 66 denně; mírně převažuje školní dojíždka),
- Jesenice (50 dojíždějících, z toho 38 denně; převažuje pracovní dojíždka).

Obce, do nichž je celkově dojíždějících ze Sulic 10 či více, avšak méně než 35, jsou ještě Vestec (pracovní dojíždka), Říčany (téměř výhradně pracovní dojíždka), Velké Popovice (převaha pracovní dojíždky), Benešov (mírná převaha školní dojíždky), Jílové u Prahy (výrazná převaha pracovní dojíždky), Psáry (velmi výrazná převaha pracovní dojíždky), Čestlice (pracovní dojíždka) a Kostelec u Křížků (převaha školní dojíždky).

Existuje též dojíždka z ostatních obcí do Sulic. Největší dojíždka do Sulic dle SLDB 2021 je z:

- Prahy (124 dojíždějících, z toho 71 denně; převažuje pracovní dojíždka),
- Kamenice (82 dojíždějících, z toho 65 denně; mírně převažuje pracovní dojíždka),
- Kostelce u Křížků (42 dojíždějících, z toho 31 denně; převažuje školní dojíždka).

Obce, z nichž je do Sulic 10 či více, avšak méně než 35 celkově dojíždějících, jsou ještě Jesenice (srovnatelné zastoupení školní a pracovní dojíždky), Týnec nad Sázavou (převaha pracovní dojíždky), Radějovice (velmi výrazná převaha školní dojíždky), Psáry (výrazná převaha pracovní dojíždky) a Křížkovy Újezdec (převaha školní dojíždky).

### 1.3.42 Světic

Nejvýznamnějšími cíli vyjížďky ze Světic dle SLDB 2021 jsou:

- Praha (352 dojíždějících, z toho 219 denně; výrazně převažuje pracovní dojíždka),
- Říčany (138 dojíždějících, z toho 115 denně; mírně převažuje pracovní dojíždka).



Obce, do nichž je ze Světic v rozmezí 10–17 celkově dojíždějících, jsou ještě Strančice (mírná převaha pracovní dojížděky), Jesenice (převaha pracovní dojížděky) a Modletice (pracovní dojížděka).

Existuje též dojížděka z ostatních obcí do Světic. Největší dojížděka do Světic dle SLDB 2021 je z:

- Říčany (81 dojíždějících, z toho 56 denně; převažuje školní dojížděka),
- Prahy (71 dojíždějících, z toho 50 denně; převažuje pracovní dojížděka),
- Tehova (49 dojíždějících, z toho 36 denně; téměř výhradně školní dojížděka).

Obce, z nichž je do Světic 10 či více, avšak méně než 35 celkově dojíždějících, jsou ještě Klokočná (téměř výhradně školní dojížděka), Mnichovice (převaha školní dojížděky), Strančice (mírná převaha pracovní dojížděky), Všeň (mírná převaha školní dojížděky), Jesenice (výrazná převaha školní dojížděky), Babice (převaha školní dojížděky) a Senohraby (školní dojížděka).

### 1.3.43 Svojetice

Nejvýznamnějšími cíli vyjížděky ze Svojetic dle SLDB 2021 jsou:

- Praha (335 dojíždějících, z toho 209 denně; převažuje pracovní dojížděka),
- Říčany (127 dojíždějících, z toho 96 denně; mírně převažuje pracovní dojížděka),
- Mukařov (89 dojíždějících, z toho 66 denně; výrazně převažuje školní dojížděka).

Obce, do nichž je ze Svojetic v rozmezí 10–19 celkově dojíždějících, jsou ještě Tehovec (pracovní dojížděka), Ondřejov (převaha školní dojížděky), Strančice (pracovní dojížděka) a Mnichovice (výrazná převaha školní dojížděky).

V případě školní dojížděky do Mukařova je nutné uvést, že smlouva o spádovosti svojetických dětí pod ZŠ Mukařov byla vypovězena a na počátku zpracování této studie žáci dojížděli majoritně do ZŠ Stříbrná Skalice. Od září 2025 však byl spuštěn provoz nové školy DSO LOŠBATES v Louňovicích, která je spádová i pro Svojetice.

Lze identifikovat i určitou (pracovní) dojížděku z ostatních obcí do Svojetic, přičemž nad 10 dojíždějících dle SLDB 2021 je pouze z Prahy (16 dojíždějících, z toho 6 denně).

### 1.3.44 Štíhlce

Nejvýznamnějším cílem vyjížděky ze Štíhlic dle SLDB 2021 je Praha (43 dojíždějících, z toho 28 denně; převažuje pracovní dojížděka). Obce, do nichž je ze Štíhlic v rozmezí 10–18 celkově dojíždějících, jsou ještě Mukařov (převaha školní dojížděky) a Říčany (převaha pracovní dojížděky).

V případě školní dojížděky do Mukařova je nutné uvést, že smlouva o spádovosti štíhlických dětí pod ZŠ Mukařov byla vypovězena a na počátku zpracování této studie žáci dojížděli majoritně do ZŠ Stříbrná Skalice. Od září 2025 však byl spuštěn provoz nové školy DSO LOŠBATES v Louňovicích, která je spádová i pro Štíhlce.

### 1.3.45 Tehov

Nejvýznamnějšími cíli vyjížděky z Tehova dle SLDB 2021 jsou:

- Praha (316 dojíždějících, z toho 177 denně; převažuje pracovní dojížděka),
- Říčany (112 dojíždějících, z toho 89 denně; převažuje pracovní dojížděka),
- Světlá (49 dojíždějících, z toho 36 denně; téměř výhradně školní dojížděka).



Obcí, do níž je celkově dojíždějících z Tehova 10 či více, jsou ještě Modletice (18 dojíždějících, z toho 15 denně; pracovní dojíždka).

Lze identifikovat i určitou dojíždku z ostatních obcí do Tehova, přičemž 10 či více dojíždějících dle SLDB 2021 je pouze z Říčan (20 dojíždějících, z toho 13 denně) a Prahy (10 dojíždějících, z toho 7 denně), v obou případech s výraznou převahou pracovní dojíždky.

### 1.3.46 Tehovec

Nejvýznamnějšími cíli vyjíždky z Tehovce dle SLDB 2021 jsou:

- Praha (178 dojíždějících, z toho 111 denně; převažuje pracovní dojíždka),
- Říčany (59 dojíždějících, z toho 47 denně; srovnatelné zastoupení pracovní a školní dojíždky),
- Mukařov (47 dojíždějících, z toho 37 denně; téměř výhradně školní dojíždka).

V případě školní dojíždky do Mukařova je nutné uvést, že smlouva o spádovosti tehoveckých dětí pod ZŠ Mukařov byla vypovězena a na počátku zpracování této studie žáci dojížděli majoritně do ZŠ Stříbrná Skalice. Od září 2025 však byl spuštěn provoz nové školy DSO LOŠBATES v Louňovicích, která je spádová i pro Tehovec.

Existuje též (pracovní) dojíždka z ostatních obcí do Tehovce. Největší dojíždka do Tehovce dle SLDB 2021 je z:

- Prahy (73 dojíždějících, z toho 57 denně),
- Říčan (58 dojíždějících, z toho 37 denně),
- Mukařova (45 dojíždějících, z toho 42 denně),
- Kostelce nad Černými lesy (39 dojíždějících, z toho 30 denně).

Obce, z nichž je do Tehovce v rozmezí 10–19 celkově dojíždějících, jsou ještě Svojetice, Louňovice a Sázava.

### 1.3.47 Velké Popovice

Nejvýznamnějšími cíli vyjíždky z Velkých Popovic dle SLDB 2021 jsou:

- Praha (763 dojíždějících, z toho 443 denně; převažuje pracovní dojíždka),
- Říčany (119 dojíždějících, z toho 84 denně; převažuje pracovní dojíždka),
- Kunice (76 dojíždějících, z toho 51 denně; velmi výrazně převažuje pracovní dojíždka),
- Modletice (45 dojíždějících, z toho 35 denně; pracovní dojíždka),
- Strančice (42 dojíždějících, z toho 35 denně; téměř výhradně pracovní dojíždka).

Obce, do nichž je celkově dojíždějících z Velkých Popovic 10 či více, avšak méně než 35, jsou ještě Čestlice (téměř výhradně pracovní dojíždka), Kamenice (převaha pracovní dojíždky), Jesenice (převaha pracovní dojíždky), Petříkov (pracovní dojíždka), Průhonice (výrazná převaha pracovní dojíždky), Benešov (převaha pracovní dojíždky) a Nupaky (pracovní dojíždka).

Existuje též dojíždka z ostatních obcí do Velkých Popovic. Největší dojíždka do Velkých Popovic dle SLDB 2021 je z:

- Prahy (99 dojíždějících, z toho 65 denně; velmi výrazně převažuje pracovní dojíždka),
- Petříkova (72 dojíždějících, z toho 48 denně; výrazně převažuje školní dojíždka),
- Kunic (59 dojíždějících, z toho 41 denně; převažuje školní dojíždka),
- Kamenice (50 dojíždějících, z toho 35 denně; výrazně převažuje pracovní dojíždka).





Obce, z nichž je do Velkých Popovic v rozmezí 10–19 celkově dojíždějících, jsou ještě Strančice, Mnichovice, Říčany, Sulice, Pyšely a Benešov – u všech těchto obcí vyjíždí s převahou pracovní dojíždky.

### 1.3.48 Vlkančice

Nejvýznamnějším cílem vyjíždky z Vlkančic dle SLDB 2021 je Praha (37 dojíždějících, z toho 22 denně; výrazně převažuje pracovní dojíždka). Obce, do nichž je z Vlkančic v rozmezí 10–16 celkově dojíždějících, jsou ještě Stříbrná Skalice (převaha pracovní dojíždky) a Kostelec nad Černými lesy (převaha školní dojíždky).

### 1.3.49 Všešary

Nejvýznamnějšími cíli vyjíždky ze Všešar dle SLDB 2021 jsou:

- Praha (250 dojíždějících, z toho 153 denně; výrazně převažuje pracovní dojíždka),
- Mnichovice (84 dojíždějících, z toho 72 denně; výrazně převažuje školní dojíždka),
- Říčany (79 dojíždějících, z toho 66 denně; převažuje pracovní dojíždka),
- Strančice (46 dojíždějících, z toho 34 denně; srovnatelné zastoupení pracovní a školní dojíždky).

Obce, do nichž je ze Všešar 14 celkově dojíždějících, jsou ještě Modletice (pracovní dojíždka) a Světlava (mírná převaha školní dojíždky).

### 1.3.50 Výžerky

Nejvýznamnějším cílem vyjíždky z Výžerek dle SLDB 2021 je Kostelec nad Černými lesy (39 dojíždějících, z toho 30 denně; převažuje školní dojíždka). Obce, do nichž je celkově dojíždějících z Výžerek 10 či více, je ještě Praha (30 dojíždějících, z toho 22 denně; výrazná převaha pracovní dojíždky).

### 1.3.51 Vyžlovka

Nejvýznamnějšími cíli vyjíždky z Vyžlovky dle SLDB 2021 jsou:

- Praha (195 dojíždějících, z toho 122 denně; výrazně převažuje pracovní dojíždka),
- Kostelec nad Černými lesy (58 dojíždějících, z toho 39 denně; převažuje školní dojíždka),
- Říčany (43 dojíždějících, z toho 30 denně; převažuje pracovní dojíždka).

Lze identifikovat i určitou dojíždku z ostatních obcí do Vyžlovky, přičemž v rozmezí 11–17 dojíždějících dle SLDB 2021 je z Jevan (výrazná převaha školní dojíždky), Kostelce nad Černými lesy (převaha pracovní dojíždky), Kozojed (převaha školní dojíždky) a Prahy (pracovní dojíždka).

### 1.3.52 Zvánovice

Nejvýznamnějšími cíli vyjíždky ze Zvánovic dle SLDB 2021 jsou:

- Praha (127 dojíždějících, z toho 91 denně; převažuje pracovní dojíždka),
- Ondřejov (42 dojíždějících, z toho 28 denně; výrazně převažuje školní dojíždka),
- Říčany (37 dojíždějících, z toho 29 denně; převažuje pracovní dojíždka).

Obcí, do níž je celkově dojíždějících ze Zvánovic 10 či více, jsou ještě Mnichovice (21 dojíždějících, z toho 16 denně; převaha pracovní dojíždky).



## 2 Stručný popis stávajících linek regionální autobusové dopravy v řešené oblasti

Na území SO ORP Říčany je momentálně provozováno 50 autobusových linek, přičemž jsou započítány linky, které obsluhují alespoň jednu autobusovou zastávku v tomto území. S výjimkou linek MHD Říčany se jedná o linky objednávané Středočeským krajem a jsou součástí integrovaného dopravního systému Pražská integrovaná doprava (dále též „PID“).

Z hlediska přepravní funkce lze linky rozdělit do následujících kategorií:

- příměstské linky – napojují obce v příměstské oblasti na metropoli (Prahu), vedené jsou převážně radiálně (příp. tangenciálně) a jedná se o napaječe páteřního kolejového dopravního systému (metro, příměstská železniční doprava) směřujícího dále do jádrového města (centra Prahy),
- regionální linky – napojují obce v regionu na (obvykle nejbližší) centrum (centra) mikroregionálního či lokálního významu, příp. na přestupní bod s návaznostmi na linky směřující do centra mikroregionálního či lokálního významu či do metropole,
- místně obslužné linky – linky plošně obsluhující území obce, tedy plošně obsluhující území města či propojující urbanisticky oddělené místní části obce,
- páteřní linky – linky zajišťující spojení:
  - rychlé (s menším množstvím závleků či zcela bez závleků),
  - s pravidelným intervalem či alespoň s náznakem pravidelného intervalu,
  - po dobu celého občanského dne a týdne;
- obslužné linky – linky, zajišťující plošnější obsluhu regionu, které nemají charakter páteřních,
- smíšené linky – linky, které mají v části trasy charakter páteřní linky a v části trasy charakter obslužné linky,
- účelové linky – linky, jejichž provoz je přizpůsoben zejména konkrétnímu účelu, např. přeprava zaměstnanců na směny / ze směn, přeprava žáků do/ze škol apod.,
  - školní linky – linky provozovány pouze ve dnech školního vyučování a přizpůsobené začátkům/koncům vyučování v příslušných školách,
- doplňkové linky – linky, které v poptávkově slabším období dne/týdne nahrazují provoz jiné linky (jiných linek),
- noční linky – linky provozovány v nočních hodinách,
- linky poptávkové dopravy – linky s proměnlivou trasou dle aktuální poptávky.

Každá linka může náležet do jedné či více uvedených kategorií (jejich přepravní funkce může být smíšená – lišící se v dílčích úsecích linky). Seznam linek poskytuje přehledová tabulka v příloze C.1<sup>3</sup>. V tabulce jsou kromě označení linky v systému PID (resp. u MHD Říčany označení používané směrem k cestujícím) a trasy linky uvedeny tyto informace (platné k dubnu 2025):

- zařazení linky do výše zmíněných kategorií,
- název dopravce, který provoz linky zajišťuje (bez právní formy),
- zjednodušeně uvedený (aproximovaný) typický interval na lince v přepravních špičkách pracovních dnů (dále též jen „PD“), v přepravním sedle PD a o víkendech, přičemž liší-li se

<sup>3</sup> Tabulka nezahrnuje linku 402 Praha, Rožtyly – Zruč nad Sázavou – Čáslav, neboť do obsluhy území SO ORP Říčany zasahuje pouze okrajově (v zastávce Čestlice, V Oblouku zastavuje pouze 2,5 páru spojů v PD).





interval v jednotlivých úsecích linky či v průběhu příslušného provozního období, je uvedeno rozpětí intervalů,

- případná poznámka.

V příloze C.2 se pak nachází schéma příměstských linek PID platné k 1. 4. 2025 dostupné z webových stránek PID ([www.pid.cz](http://www.pid.cz)).



## 3 Návrhová část

### 3.1 Zásady a vstupy pro tvorbu návrhové části

#### 3.1.1 Linkové vedení

Při návrhu linkového vedení bylo snahou respektovat, aby spojení pro majoritní přepravní proudy neobsahovala zbytné přestupy a přestupní spojení se omezovala, pokud možno, na podružné přepravní proudy, neboť jsou přestupy obecně cestujícími vnímány negativně. Zahraniční studie ukazují, že nutnost přestupu v regionální dopravě je cestujícími v denní dojíždce vnímána obdobně jako prodloužení cestovní doby o 9–15 minut a obdobné přepravní chování cestujících lze očekávat i v českém prostředí.

Proto je snahou obecně linky ukončovat v přirozených přestupních bodech, jako které lze vnímat:

- primárně obce, které jsou významnými cíli dojížděky, neboť zde je předpoklad vedení největšího počtu linek, a tedy koncentrace většího množství přestupů do jednoho místa,
- sekundárně přestupní body vyplývající z konfigurace dopravní sítě (přestupní místa vlak-bus, přestupní místa v místech styku páteřních linek).

Do linkového vedení však vstupují i další aspekty, jako jsou:

- prostorové možnosti, kde některé typy autobusů nemohou bezpečně projet některými pozemními komunikacemi, či nelze na vhodném místě vykonat jejich obrát,
- časová dosažitelnost přestupních vazeb či obrátů vozidel (viz dále též definice tzv. „systémové jízdní doby“ v kapitole 3.1.3 pojednávající o integrálním taktovém jízdním řádu).

Ke druhé zmíněné odrážce lze doplnit, že v některých případech tedy může být vhodné vedení linky přizpůsobit přidáním závěků, pokud celosystémově může vést ke zefektivnění systému, aniž by došlo ke ztrátě přípojů nebo k nárůstu počtu vozidel (vlivem nedosažitelnosti obrátu vozidla). Naopak v některých případech může být žádoucí trasu linky napravit (odstranit závleky), pokud to povede k dosažitelnosti návazností nebo k úspoře počtu vozidel. Tento aspekt v kombinaci s faktem, že během víkendů a přepravních sedel pracovních dnů jsou v některých relacích dosažitelné kratší jízdní doby než ve špičkách pracovních dnů, může vést i k potřebě odlišného vedení některých linek v pracovních dnech a o víkendech, případně též v různých částech pracovního dne.

Odlišné vedení v různých částech pracovního dne může být i důsledkem směrově odlišné poptávky. Typicky ranní návoz zaměstnanců do průmyslových zón či žáků do škol a odpoledne zpět může v některých případech vést k opačné logice obsluhy některých oblastí v ranních hodinách oproti hodinám odpoledním či oproti sedlovým obdobím pracovních dnů a víkendům.

Při návrhu linkového vedení bylo také snahou diametralizovat linky přes některé významnější uzly (typicky Říčany, Kostelec nad Černými lesy, ...), a to za účelem vzniku nových přímých spojení, úspory dopravních výkonů (případně i vozidel), ale též snížení nároků na obratiště a odstavné plochy.

#### 3.1.2 Rozsah provozu, linkové intervaly

Při dimenzování četnosti provozu na jednotlivých linkách (a s tím souvisejícím stanovení linkových intervalů) je základním pravidlem pokrytí poptávky, kdy celkový hodinový přepravní proud by měl být nejvýše roven součinu kapacity vozidla a četnosti spojení (v počtech spojů za hodinu). Toto pravidlo však bývá určujícím v době přepravních špiček pracovních dnů na přepravně silných linkách, ale mohlo by vést k neúměrně dlouhým intervalům na přepravně slabších linkách (pokud již nelze vhodně upravit nabídku



snížením kapacity vozidla) či v době přepravních sedel a o víkendech, což by mohlo vést ke snížení atraktivity veřejné dopravy. Je tudíž vhodné zmínit ještě následující skutečnosti, které jsou při návrhové části brány v potaz:

- Hodinový interval spojení lze v denní dojíždce alespoň ve špičkách pracovních dnů vnímat jako minimální standard ve všech relacích, v nichž má veřejná doprava sehrávat roli alternativy k individuální automobilové dopravě, nikoli plnit pouze funkci sociální služby.
- U relací s kratší cestovní dobou se vliv intervalu spojení na celkové (tzv. vnímané) cestovní době projevuje více. Proto v blízkosti významných cílů dojíždě (mikroregionálních center, příp. též submikroregionálních center) lze ve špičkách pracovních dnů jako minimální standard vnímat půlhodinový interval (pochopitelně s přihlédnutím k přepravnímu významu příslušné relace).
- V některých případech jsou pro linkové intervaly určující též okrajové podmínky integrálního taktového jízdního řádu (viz dále kapitola 3.1.3), kdy pro síťové návaznosti mezi linkami může být žádoucí zkrácení linkového intervalu některých z linek.

Celkovou nabízenou kapacitu (za jednotku času) lze pak upravit velikostí na lince provozovaného vozidla. V některých případech pak může být žádoucí též zavedení spojů na zavolání či obdobných alternativních forem dopravní obslužnosti, např. poptávkové dopravy, aby mohl být i v oblastech s velmi nízkou poptávkou či roztržitými přepravními proudy nabídnut hodinový interval vedoucí k určité minimální úrovni atraktivity veřejné dopravy.

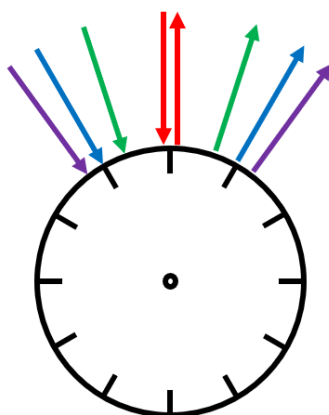
### 3.1.3 Integrální taktový jízdní řád (ITJŘ)

Hlavní zásadou, která je dána též zadáním této studie, je návrh jízdních řádů (resp. jejich základního periodického modelu) na bázi tzv. integrálního taktového jízdního řádu (dále též „ITJŘ“). Jedná se o typ jízdního řádu s pevným mezidobím mezi spoji, které je označováno jako doba taktu. Typické doby taktu jsou 120, 60, 30, 15, ... minut (1. taktová rodina), alternativně 160, 80, 40, 20, 10, ... minut (2. taktová rodina). Rozdíly v dobách taktu mohou být v jednotlivých provozních obdobích (přepravní špičky vs. dopolední sedla pracovních dnů, víkendy), zásadou ITJŘ je však používání intervalů pouze **jedné taktové rodiny** v celé síti, aby periodicky fungovaly zřízené návaznosti mezi linkami.

Další pojem, používaný v souvislosti s jízdními řády s pevnými mezidobími mezi spoji, je **osa symetrie**. To je čas, kdy dochází k potkávání protisměrných spojů téže linky. Časová vzdálenost sousedních os symetrie je rovna polovině doby taktu (takže při 120minutovém taktu je vzdálenost sousedních os symetrie 60 minut, při 60minutovém taktu je vzdálenost sousedních os symetrie 30 minut, při 30minutovém 15 minut atd.). Zásadou u ITJŘ je jednotná osa symetrie u všech linek v síti, která zaručuje shodně kvalitní (shodně dlouhé) návaznosti mezi dvěma linkami v obou směrech. Konvencí u ITJŘ je základní osa symetrie cca v minutě 00.

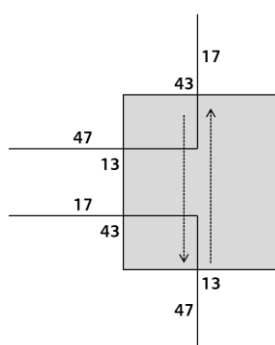
ITJŘ soustředí přestupní vazby do **taktových uzlů**, což jsou taková místa v síti, kde dochází periodicky k setkávání více linek a je zde umožněn přestup mezi nimi.

V místech odpovídajících časům symetrie je potenciál pro vznik **úplných taktových uzlů**, což jsou taková místa sítě, kde se systematicky (periodicky – vždy po uplynutí doby taktu) setkávají spoje více linek v obou směrech. Vznikají zde tak všesměrové návaznosti mezi všemi linkami zapojenými do taktového uzlu. Do regulérního úplného taktového uzlu spoje přijíždějí před časem symetrie a odjíždějí z něj po času symetrie. Obrázek 1 schematicky zobrazuje princip příjezdů a odjezdů linek symetrických podle minuty 00 v případě regulérního taktového uzlu v minutě 00. U dvouhodinového taktu vznikají úplné taktové uzly v minutě 00, u hodinového taktu v minutách 00 a 30, u půlhodinového taktu v minutách 00, 15, 30 a 45 atd.



Obrázek 1: Schématické zobrazení principu časů příjezdů a odjezdů linek symetrických podle minuty 00 v případě taktového uzlu v minutě 00. Barva čáry šipek odlišuje jednotlivé linky (resp. jednotlivé přepravní směry linky) v taktovém uzlu.

Kromě úplných taktových uzlů lze vytvořit ještě tzv. **vedlejší taktové uzly**, které vznikají v místech časově odpovídající poloze mezi sousedními osami symetrie. Při ose symetrie v minutě 00 tak vedlejší taktové uzly vznikají u dvouhodinového taktu v minutě 30, u hodinového taktu v minutách 15/45 atd. Ve vedlejších taktových uzlech dochází k návaznostem mezi linkami pouze v jednom směru, v opačném směru pak o polovinu doby taktu později. Výhodně lze potenciálu vedlejšího taktového uzlu využít v místech, kde jsou na alespoň jedné hraně vycházející z uzlu provozovány dvě časově proložené linky, které dále z vedlejšího taktového uzlu pokračují každá jiným směrem – mezi těmito linkami tak vzniká tzv. přestup „za roh“, viz obrázek 2.



Obrázek 2: Znáznornění přestupních vazeb (šipkami) ve vedlejší taktovém uzlu v minutách 15 a 45 při provozu linek v hodinovém taktu s jejich proložením směr „vlevo“ na souhrnný 30minutový takt – vznik přestupních vazeb „za roh“ v relaci „shora dolů a opačně“. Hraný znázorňují jednotlivé linky, číselné popisky udávají minutové údaje, vpravo od čáry pro daný směr jízdy – časy příjezdu uvedeny blíže uzlu, časy odjezdu dále od uzlu.

V souvislosti s ITJŘ se též používá pojem **systemová jízdní doba**, což je časová vzdálenost dvou taktových uzlů (případně taktového uzlu a místa pro systematické křižování vlaků / obraty souprav, či též dvou míst pro systematické křižování vlaků / obraty souprav). Systemová jízdní doba v určité relaci zahrnuje součet jízdních dob v této relaci, doby pobytů v nácestných místech zastavení, poměrnou část technologických dob (přestupních dob, dob obrátů apod.) v koncových bodech relace a rezervu (synchronizační dobu).

Existují dvě matematické okrajové podmínky ITJŘ – **hranová a obvodová rovnice**. Hranová rovnice říká, že časová vzdálenost úplných taktových uzlů odpovídá celočíselnému násobku poloviny doby taktu. Obvodová rovnice pak říká, že na libovolné kružnici v grafu dopravní sítě se musí součet časových ohodnocení hran (jízdní doby, doby pobytu, přestupní doby) rovnat celočíselnému násobku doby taktu. Právě tyto dvě rovnice ITJŘ jsou vysvětlením, že v některých případech může být vhodné zkrátit dobu taktu



linky pro dosažení systematických návazností mezi více linkami či ve více přepravních směrech. Např. v železniční dopravě ve Švýcarsku se momentálně pro zřízení nevycházejících návazností přechází od integrálního hodinového taktu na integrální půlhodinový takt (tím je myšlen základní interval provozovaný celodenně a celotýdenně, jenž je pochopitelně zkrácený v některých přepravně silných, zejména příměstských, relacích či ve špičkových obdobích).

ITJŘ se se svou vysoce síťovou nabídkou periodického spojení „odevšud všude“ jako alternativou k IAD ukazuje v zahraniční i české praxi jako vysoce atraktivní forma veřejné dopravy.

Zejména Vize 2025 však obsahuje některé odchylky od zásad ITJŘ, což je dáno:

- neprovozováním vstupních linek<sup>4</sup> (zejména železniční dopravy) dle zásad ITJŘ, což způsobilo přenos těchto odchylek i do návrhu JŘ řešených autobusových linek (typicky se jedná o nenulovou osu symetrie),
- provozováním některých vstupních linek<sup>4</sup> (zejména železniční dopravy) v daném provozním období dne jen jednosměrně (typicky ve špičkovém směru), kdy jsou návaznosti přípojných/návazných linek zřízeny v jednom směru na jinou linku než ve směru opačném.

### 3.1.4 Jízdní doby

Při návrzích JŘ řešených autobusových linek autoři primárně vyšli:

- ze stávajících pravidelných jízdních dob (dle JŘ) v případě, že v příslušných úsecích je linka veřejné linkové dopravy aktuálně provozována,
- z jízdních dob dosažitelných autem (zjištěných plánovačem tras na webu [www.mapy.cz](http://www.mapy.cz)) vynásobených koeficientem obvykle 1,3 až 1,4.

V případě některých stávajících autobusových linek (zejména v relacích, kde dochází k pravidelnému zpoždění) autoři studie provedli analýzu provozu z vyhledávače spojení na webu [www.idos.cz](http://www.idos.cz), který uvádí přehled zpoždění spojů v uplynulých 14 dnech. Tímto způsobem byly zanalyzovány spoje zejména za únor 2025 (kdy provoz nebyl dotčen výlukami v souvislosti s rekonstrukcí silnice I/2 v Říčanech), a to zejména na radiálních linkách do/z Prahy (např. stávající linky 335, 337, 339, 363, 381, 382, 383, 385, 387), avšak též na některých dalších linkách (zejména navazujících v řešené oblasti na železniční dopravu). Jízdní doby pro návrhové jízdní řády pak byly z této analýzy stanoveny tak, aby zpoždění 3 minuty a vyšší bylo nejvýše v 25 % případů, zpoždění 5 minut a vyšší nejvýše v 5 % případů a zpoždění vyšší než 10 minut nejvýše ve 2,5 % případů. Analýza byla provedena zvlášť pro pracovní dny a zvlášť pro víkendy, v případě některých radiálních linek do/z Prahy též zvlášť pro ranní špičku PD do Prahy, zvlášť odpolední špičku PD z Prahy a zvlášť pro dopolední sedlo PD v obou směrech.

Odchylně od uvedeného přístupu bylo přistoupeno:

- k linkám, u kterých existují přestupní vazby na vlaky či návrh předpokládá jejich zřízení – u železniční dopravy nelze s ohledem na technologické podvázání (zvláště na vytižených železničních koridorech) předpokládat zřízení čekacích dob na zpožděné autobusové spoje, což vyžaduje stabilnější provoz přípojných autobusových spojů – bylo proto použito přísnější pravidlo pro stanovení jízdních dob, a to tak, aby zpoždění 5 minut a vyšší bylo nejvýše v 2,5 % případů,
- k těm linkám do/z Prahy, kde dochází k výraznějšímu zpoždění spojů po krátké období (pracovního) dne (typicky v ranní špičce v období mezi 7. a 8. hodinou), u kterých bylo zvoleno

---

<sup>4</sup> Vstupními linkami jsou myšleny linky, které v návrhu figurují jako okrajové podmínky, tedy nejsou nijak měněny a odvíjí se od nich návrhové JŘ řešených autobusových linek.



mírnější pravidlo pro stanovení jízdních dob, aby příliš rozvolněné jízdní doby nadměrným čekáním na čas negativně neovlivňovaly provoz po zbytek ranní špičky – toto pravidlo stanovující jízdní doby tak, aby zpoždění 3 minuty a vyšší bylo nejvýše v 25 % případů, zpoždění 5 minut a vyšší nejvýše v 15 % případů a zpoždění vyšší než 10 minut nejvýše ve 5 % případů, bylo aplikováno pouze pro ranní špičku směrem do Prahy (ve směru z Prahy v odpolední špičce nebývají odchylky v reálně dosažených jízdních dobách tak vysoké, navíc jsou ve směru z Prahy důležité stabilnější jízdní doby s ohledem na co nejmenší přenášení zpoždění na návazné spoje dále v regionu).

### 3.1.5 Přestupní doby

Při navrhování návazností mezi linkami byly uvažovány tyto minimální přestupní doby:

- 2 minuty při návaznosti mezi autobusovými spoji (výjimečně 1 minuta, zejména pokud se jedná o přestup v rámci jedné nástupní hrany),
- 5 minut při návaznosti z vlaku na autobusový spoj,
- 8 minut při návaznosti z autobusového spoje na vlak,

které byly případně dále navýšeny v případě delších než typických přestupních vzdáleností. U návaznosti z autobusového spoje na vlak bylo obvykle uvažováno s minimální přestupní dobou, se kterou uvažují vyhledávače spojení, navýšenou o alespoň 5 minut (aby i v případě 5minutového zpoždění přípojného autobusového spoje byl přestup realizovatelný).

### 3.1.6 Čekací doby

Čekací dobou se rozumí taková výše zpoždění, se kterou nejvýše může návazný spoj z přestupního bodu odjet v důsledku čekání na zpožděný přípojný spoj. Čekací doby se tedy zřizují za tím účelem, aby vytvořené návaznosti mezi spoji fungovaly i tehdy, přijedou-li přípojně spoje do přestupního bodu zpožděné (do určité výše zpoždění).

S rostoucí četností obsluhy a zkracujícími se linkovými intervaly je trendem čekací doby zkracovat, neboť v případě ujetí návazného spoje nejede následující návazný spoj za tak dlouhou dobu jako v případě delších linkových intervalů. Důvodem zkracování čekacích dob je mj. to, že dlouhé čekací doby zcela náhodně prodlužují cestovní dobu cestujícím, kteří z přípojných spojů nepřestupují. Obzvláště v krátkých relacích (s krátkou cestovní dobou) může čekací doba reálnou cestovní dobu nepřestupujících cestujících neúměrně prodloužit, a tím spojení zneatraktivnit. Zejména v situaci, kdy linkové vedení zohledňuje majoritní přepravní proudy, které nejsou znevýhodňovány zbytnými přestupy (což je snahou i v této studii, viz kapitola 3.1.1), a kdy jsou stabilizovány jízdní doby (viz kapitola 3.1.4), není vhodné navrhnout příliš dlouhé čekací doby.

Čekací doby jsou ve studii u přepravně relevantních návazností, které je záhodno zřízením čekací doby garantovat, stanoveny nejprve u autobusových linek, na které navazuje železniční doprava, a to tak, aby při zpoždění přípojného autobusového spoje způsobeném čekáním v délce hodnoty stanovené čekací doby byla stále zachována minimální přestupní doba na vlak. U ostatních autobusových linek pak byly čekací doby stanoveny dle pravidla „odjet vždy nejvýše se zpožděním takovým, aby v následujících přestupních uzlech návazné autobusové spoje vyčkaly“, s případným přihlédnutím k přepravnímu významu takové návaznosti.

Návrh čekacích dob vychází ze systematických návazností. Při detailním rozpracování JŘ nemusí jednotlivé spoje mít některé návaznosti (např. při přechodu mezi denními provozními obdobími či při vedení spojů odchýlně od navrženého základního modelu periodického JŘ), v takovém případě lze



nastavit čekací dobu odchylně od návrhu. Odchylně od návrhu lze k čekacím dobám jednotlivých spojů přistupovat také např. ve špičkách při preferování určité přestupní vazby (a snaze ji garantovat delší čekací dobou) a při souběžném připuštění, že některé jiné návaznosti pak nemusí být funkční výše popsáným způsobem.

### 3.1.7 Proklady

V úsecích (zejména delších ucelených), kde je z prostorového hlediska souběžně provozováno více linek, je snahou tyto linky časově proložit, aby nedošlo i k souběhu časovému (časoprostorový souběh lze vnímat jako neefektivní). Proklady linek vedou ke zkrácení intervalu spojení v příslušných relacích, a tedy ke zkrácení tzv. „vnímané cestovní doby“, čímž se nabídka dopravní obslužnosti stává atraktivnější.

Proklad nemusí vzniknout jen úsekově, ale může se jednat o (zpravidla přibližný) proklad spojení v konkrétní relaci, přestože každé spojení vede jinou trasou. I takovéto proklady lze u přepravně významných relací vnímat jako důležité, neboť též zkracují „vnímanou cestovní dobu“.

V některých případech vzhledem k matematickým zákonitostem ITJŘ není možné proklad dosáhnout ve všech úsecích/relacích, ve kterých by bylo vhodné jej dosáhnout. V takovém případě je nutné se rozhodnout, jaký úsek / jakou relaci z hlediska prokladu spojení upřednostnit (z hlediska celkového vlivu na cestující).

Za určitých okolností je od prokladu vhodné upustit také z důvodu dosažitelnosti návazností mezi linkami.

## 3.2 Návrhové stavy

Výstupem studie jsou dva návrhové stavy:

- Vize 2025,
- Vize 2030.

Níže je každému z těchto návrhových stavů věnována jedna podkapitola, v nichž jsou popsány jednotlivé řešené linky. Vzhledem k tomu, že se studie zabývá dle zadání provozními obdobími 1) špička pracovních dnů, 2) sedlo pracovních dnů a 3) víkend, jsou uvedeny pouze **denní** linky, které zasahují do primárně řešené oblasti více než minoritně či u kterých je navržena změna.

Zároveň se studie v návrhové části zabývá systematickými linkami – s pravidelným provozem alespoň ve větší části trasy linky alespoň v jednom z uvedených provozních obdobích. Z toho důvodu např. není uvedena a řešena školní linka 557, studie však nenavrhuje její zrušení. Oproti 1. polovině roku 2025, kdy tato studie začala vznikat, část jejích spojů přestala být provozována (spoje ze Svojetic, Tehovce, Mukařova a Louňovic do Stříbrné Skalice a opačně), resp. byla přetrasována s ohledem na vznik ZŠ LOŠBATES v Louňovicích. Ta bude (resp. v době dokončení studie již je) pro obce Louňovice, Štíhlce, Tehovec a Svojetice spádová. Odpadla tím potřeba přepravy žáků z těchto obcí do ZŠ ve Stříbrné Skalici, naopak tak na lince 557 začaly být provozovány spoje k ZŠ Louňovice. Přetrvává též jeden pár školních spojů v trase Mukařov – Tehovec – Svojetice – Klokočná – Všestary – Světice pro přepravu žáků do škol ve Sveticích. Stále se však jedná o linku nesystematickou (bez pravidelného provozu v rámci jednotlivých provozních období), účelovou (uzpůsobená svou trasou i časovými polohami konkrétnímu účelu – přepravě žáků). V návrhu její roli může určitým způsobem omezit návrhová linka 489, u které je předpoklad, že část uvedené školní frekvence obslouží. Linkou 557 však nadále lze řešit její posílení a lze ji též využít pro zavedení případných nových školních relací dle dalšího vývoje školní dojížděky v řešené oblasti (ten však nelze v rámci této studie predikovat).





Tato studie je koncepčního charakteru, není tedy cílem řešit časovou polohu jednotlivých spojů. Cílem je navrhnout strukturu základní systematické nabídky autobusových linek založené (pokud to lze) na bázi ITJŘ. Takový výstup může sloužit k dalšímu (již detailnějšímu) rozpracování jízdních řádů, při kterém již budou řešeny lokální potřeby (např. začátky/konce školního vyučování či směn zaměstnanců) a bude základní navržený systematický model JŘ příslušným způsobem upraven (např. odchylkami časových poloh od základního systému) či doplněn (posilovými spoji).

Pro oba návrhové stavy je pro všechny linky popsáno, k jakým změnám na dané lince dochází, příp. odůvodnění této změny. Zároveň je uveden základní přehled parametrů linky:

- typ linky,
- trasa linky (uvedeny všechny zastávky na lince, nehlédě na četnost jejich obsluhy danou linkou),
- linkový interval (pro špičku PD, sedlo PD a víkendy),
- konstrukční poloha (čím je dána časová poloha linky a jaké z toho plynou časové polohy v přestupních bodech),
- doporučený typ vozidla ( $K_b$  = kloubový autobus o délce 17–19 m,  $S_d$  = standardní autobus o délce 11–14 m,  $M_d$  = midibus o délce 8–10 m,  $M_n$  = minibus o délce do 8 m, ...),
- turnusový počet vozidel (v odůvodněných případech počítá s rezervou pro případné odchylky z taktu či posilové spoje),
- orientační objem dopravních výkonů (výsledná výše dopravních výkonů však závisí na konkrétní finální podobě JŘ),
- potřebné infrastrukturní úpravy (např. nové zastávky vyžadované návrhovou provozní koncepcí linky).

Pro účely této studie bylo v maximální míře využito stávajícího číslování linek v systému PID. V případě zcela nových linek bylo využito buďto v návrhu uvolněných čísel linek, nebo ve stávajícím stavu neobsazených čísel linek. Číslování však slouží pouze pro účely této studie a při případné implementaci návrhu lze předpokládat, že číslování linek může doznat změn.





### 3.2.1 Vize 2025

V podkapitolách níže jsou popsány jednotlivé linky návrhového stavu „Vize 2025“.

Mapa linkového vedení v oblasti se nachází v příloze D.1, mapy taktových uzlů pak v přílohách D.2 (špičky PD), D.3 (sedla PD) a D.4 (víkendy).

Návrh provozní koncepce ve formě síťových grafů se nachází v přílohách E.1 (špičky pracovních dnů), E.2 (sedla pracovních dnů) a E.3 (víkendy). Návrh čekacích dob se nachází v příloze F.

Návrh počítá se stávající provozní koncepcí železniční dopravy na všech tratích v řešené oblasti. Z hlediska MHD Říčany je reflektován stav od spuštění nové provozní koncepce v září 2025 (dle podkladu poskytnutého městem Říčany).

#### 3.2.1.1 Linka 303 Praha, Černý Most – Křenice

U linky 303 je v návrhovém stavu „Vize 2025“ navrženo zachování stávající trasy linky a přibližně stávajícího rozsahu. Časové polohy jsou navrženy s přihlédnutím k návaznostem v zastávce Praha, Nádraží Klánovice (sever) na vlaky (směr centrum Prahy), k návaznostem v Křenicích na další autobusové linky a k obratu vozidla v Křenicích. Proto je v sedle a o víkendech navržena časová poloha nesymetrická podle minuty 00.

<b>Typ linky:</b>	Klasická, denní, radiální	
<b>Trasa linky:</b>	Praha, Černý Most – Praha, Chvaly – Praha, Vojická – Praha, Nádraží Horní Počernice – Praha, Lukavecká – Praha, Divadlo Horní Počernice – Praha, Na Kovárně – Praha, Sychrov – Šestajovice, Za Stodolami – Šestajovice, Balkán – Šestajovice, Pražská – Praha, Bazar – Praha, Smržovská – Praha, Smiřická – Praha, Nádraží Klánovice – Praha, Nádraží Klánovice-sever – Praha, Hulická – Praha, Újezd nad Lesy – Praha, Pošta Újezd nad Lesy – Praha, Druhanická – Praha, Ježovická – Praha, Kvasinská – Praha, Koloděje – Sibřina, Stupice – Sibřina, Zahradní – Sibřina – (Sibřina, škola – Sibřina, Na Paloučku – Sibřina –) Sibřina, Zahradní – Křenice, K Sibřině – Křenice	
<b>Interval špička / sedlo / víkend (min):</b>	Praha, Černý Most – Praha, Koloděje:	20–30/ 60 / 60
	Praha, Koloděje – Křenice:	20–30 / 60 / vybrané spoje
<b>Konstrukční poloha:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Křenice X:00 (ve špičce též X:30)</li> <li>• Praha, Nádraží Klánovice (sever) – návaznosti na vlaky směr Praha (linky S61, S1)</li> </ul>	
<b>Doporučený typ vozidla:</b>	Sd	
<b>Turnusový počet vozidel:</b>	5	
<b>Orientační roční objem dopravních výkonů:</b>	396 tis. km	
<b>Potřebné infrastrukturní úpravy:</b>	–	



### 3.2.1.2 Linka 321 Praha,,Háje – Říčany – Kostelec nad Černými lesy – Zásmyky – Uhlířské Janovice

Linka 321 je navržena jako náhrada stávající linky 387 pro spojení z Prahy, Říčan a Kostelce nad Černými lesy do Uhlířských Janovic. Linka 387 ve stávající trase je navržena ke zrušení, neboť v oblasti jihovýchodně od Kostelce nad Černými lesy (zejména pak jihovýchodně od Výžerek) dle přepravních průzkumů poskytnutých IDSK nedosahuje odpovídajících přepravních výsledků:

- v úseku Kostelec nad Černými lesy (mimo) – Výžerky (včetně) je linka využívána pro dojíždku do Kostelce nad Černými lesy, případně dále směr Říčany – Praha, avšak jsou zde naprosto minoritní (až nulové) počty cestujících jedoucích směrem opačným (směr Uhlířské Janovice),
- na zastávkách v úseku Výžerky (mimo) – Uhlířské Janovice,,nám. (mimo) jsou velmi nízké obraty cestujících (způsobené jednak velikostí příslušných sídel, jednak umístěním zastávek vůči těmto sídlům), kterým neodpovídá vedení systematické linky s kapacitním (kloubovým) vozidlem:
  - naprostá většina cestujících v tomto úseku jede nejméně v trase Uhlířské Janovice,,nám. – Kostelec nad Černými lesy,,nám., příp. dále směr Říčany – Praha, kterým je spojení navrženou linkou 321 zachováno,
  - pro cestující ze/do zastávek Výžerky (mimo) – Uhlířské Janovice,,nám. (mimo) lze jako adekvátní považovat přestupní spojení (např. do/z úžických místních částí Benátky a Mělník linkami 381 + 821, či do/ze sídel dále východněji linkou 770 s přestupem v Uhlířských Janovicích či Sázavě), případně lze uvažovat o zavedení poptávkové dopravy.

Linka 321 je ve špičce PD vzniklá vyčleněním zkrácených spojů stávající linky 381, jedoucích jen v trase Praha,,Háje – Zásmyky,,nám., a jejich prodloužením přes zásmyckou místní část Sobočice, Vavřinec a jeho místní část Chmeliště do Uhlířských Janovic. Provoz linky však není jen špičkový, je navržena i v sedle PD a o víkendech. Společně s linkou 381 zajišťuje v úseku Praha,,Háje – Zásmyky,,nám. spojení v souhrnném intervalu 30/60/60 minut (špička/sedlo/víkend). Zároveň se společně s linkou 381 (a 387) podílí na vytvoření celodenního úplného taktového uzlu Kostelec nad Černými lesy v poloze X:15/X:45 v pracovní dny.

Na lince 321 je na základě analýzy provozu společně s linkami 381, 382, 383 a 387 oproti SQ provedena stabilizace jízdních dob, kdy dochází k jejich prodloužení (zejména ve špičkách PD) v úseku Kostelec n. Č. l.,nám. – Praha,,Háje, resp. zejména v úseku Říčany – Praha,,Háje, neboť zde ve stávajícím stavu dochází ke zpoždování spojů (vlivem tzv. uhříněveského problému).



<b>Typ linky:</b>	Klasická, denní
<b>Trasa linky:</b>	Praha,,Háje – Praha,,Horčičkova – Praha,,Sídliště Petrovice – Praha,,Nové náměstí – Praha,,Uhřetěves – Říčany,,Prům. areál Černokostelecká – Říčany,Radošovice,Haškova – Říčany,Radošovice,sokolovna – Říčany,,Rychta – Tehovec,,Vojkov – Mukařov – Louňovice,,I.hráz – Louňovice,,II.hráz – Vyžlovka – Kozojedy,,rozc. – Kostelec n.Č.l.,,na Skalce – Kostelec n.Č.l.,,Trativody – Kostelec n.Č.l.,,u křížku – Kostelec n.Č.l.,,nám. – Kostelec n.Č.l.,,sanatorium – Kostelec n.Č.l.,,Svatbínská – Oleška – Oleška,,rozc.Krymlov – Ždánice – Ždánice,,u Jánů – Malotice – Zásmyky,Doubravčany – Zásmyky,,rozc.Vršice – Zásmyky,,Dupanda – Zásmyky,,nám. – Zásmyky,,5.května – Zásmyky,Sobočice – Vavřinec – Vavřinec,Chmeliště – Uhlířské Janovice,,nám.
<b>Interval špička / sedlo / víkend (min):</b>	60/120/120
<b>Konstrukční poloha:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• PD – proklad s linkou 381 a 387: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Špička: Mukařov X:00, Kostelec nad Černými lesy X:15/X:45, Ždánice,,u Jánů X:30, Uhlířské Janovice X:00</li> <li>○ Sedlo: Mukařov S:00, Kostelec nad Černými lesy S:15/L:45, Ždánice,,u Jánů S:30/L:30, Uhlířské Janovice L:00</li> </ul> </li> <li>• Víkendy – proklad s linkou 381: Mukařov L:30/S:30, Kostelec nad Černými lesy L:45/S:15, Ždánice,,u Jánů S:00, Uhlířské Janovice S:30/L:30</li> </ul>
<b>Doporučený typ vozidla:</b>	Kb
<b>Turnusový počet vozidel:</b>	4
<b>Orientační roční objem dopravních výkonů:</b>	455 tis. km
<b>Potřebné infrastrukturní úpravy:</b>	–



### 3.2.1.3 Linka 325 Praha,,Nádraží Uhříněves – Čestlice

Linka 325 dosahuje slabších přepravních výsledků. Jelikož však některé obce výhledově uvažují o prodloužení této linky z Čestlic dále do Průhonic a Jesenice, není navrženo zásadnější omezení této linky. Je však navrženo její přetrasování přes pražskou městskou čtvrť Pitkovice namísto Benic, neboť větší dojížděkové vztahy do Čestlic jsou právě z oblasti (zejména Nových) Pitkovic. Nadto trasa mezi Čestlicemi a Nádražím Uhříněves je rychlejší právě přes Nové Pitkovice. Je však v souvislosti s tímto přetrasováním nutné prověřit případnou nutnost posílení pražské MHD v úseku Praha,,Nádraží Uhříněves – Praha,,Benice (kde dnes linka 325 doplňuje nabídku městské linky 228) a naopak případnou možnost redukce pražské MHD na trase mezi Novými Pitkovicemi a Nádražím Uhříněves (kde však spoje linky 126 pokračují dále směr Háje – Koleje Jižní Město).

Časová poloha linky je přizpůsobena návazností na železniční linku S9 v ŽST Praha-Uhříněves. Aby byla linka zajištělná jedním turnusovým vozidlem, je o víkendech navržena poloha nesymetrická podle minuty 00.

<b>Typ linky:</b>	Klasická, denní
<b>Trasa linky:</b>	Praha,,Nádraží Uhříněves – Praha,,Picassova – Praha,,Nové náměstí – Praha,,Ke Kříži – Praha,,K Pitkovičkám – Praha,,Nové Pitkovice – Čestlice – Čestlice,,Lipová – Čestlice,,zábavní park – Čestlice,,nákupní zóna – Čestlice,,V Oblouku – Čestlice,,aquapark
<b>Interval špička / sedlo / víkend (min):</b>	60/60/60
<b>Konstrukční poloha:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• PD: Praha,,Nádraží Uhříněves X:30 (návaznost na linku S9)</li> <li>• Víkendy: Praha,,Nádraží Uhříněves X:15 (návaznost na linku S9)</li> </ul>
<b>Doporučený typ vozidla:</b>	Sd
<b>Turnusový počet vozidel:</b>	1
<b>Orientační roční objem dopravních výkonů:</b>	47 tis. km
<b>Potřebné infrastrukturní úpravy:</b>	–



### 3.2.1.4 Linka 328 Praha,,Opatov – Průhonice – Čestlice – Popovičky, Chomutovice

U linek 328, 357 a 363 je navržena jejich celková reorganizace s pásmováním v Čestlicích. Linky 328 a 357 jsou mezi Prahou a Čestlicemi navrženy jako obslužné, zatímco linka 363 je zrychlena tím, že mezi Opatovem a Čestlicemi jede po dálnici D1, čímž oproti stávajícímu stavu (kdy je takto zrychlena linka 328) dochází ke zkrácení cestovních dob do/z Prahy též pro obce Popovičky, Petříkov a Velké Popovice. Linka 328 tak naopak přebírá funkci obsluhy Kateřinek, Újezdu u Průhonic a Průhonic.

Základní trasa linky 328 je Praha,,Opatov – Čestlice s tím, že vybrané (školní) spoje jsou ve dnech školního vyučování navrženy jako prodloužené dále přes Dobřejovice, Herink a Modletice do Popoviček (Chomutovic), a to s ohledem na školní dojížděku do/z Průhonic, kterou linka 363 v návrhovém stavu nově (přímo) nezajistí. Prodloužení školních spojů bylo navrženo právě na lince 328, jelikož na lince 357 bylo naopak navrženo prodloužení z Čestlic dále do průmyslových zón v Modleticích a Říčanech (podél dálnice D1), neboť z oblasti Šeberova, Hrnčírů a průhonických částí Rozkoš a Hole jsou do těchto průmyslových zón větší dojíždkové vztahy než z Kateřinek a Újezdu u Průhonic.

Pro odpolední hodiny PD je předpokládáno, že v polední a brzké odpolední školní (průhonické) špičce budou jižně od Čestlic střídavě vedeny spoje linek 328 a 363 (souhrnně 2 spoje za hodinu), zatímco v pozdější části odpolední špičky (v pražské špičce) již bude vedení prodloužených spojů linky 328 nahrazeno 30minutovým intervalem linky 363 (lze však připustit existenci určitého překryvu těchto dvou částí odpolední špičky, kdy zde tedy na linkách 328 a 363 budou souhrnně vedeny 3 spoje za hodinu).

<b>Typ linky:</b>	Klasická, denní
<b>Trasa linky:</b>	Praha,,Opatov – Praha,,Ke Kateřinkám – Praha,,Zdiměřická – Praha,,Kateřinky – Praha,,Ke smrčině – Praha,,Na Formance – Praha,,Sukovská – Praha,,Ve vilkách – Praha,,Formanská – Praha,,Újezd u Průhonic – Průhonice,,Komárov – Průhonice,,Hole – Průhonice – Čestlice,,V Oblouku – Čestlice,,nákupní zóna – Čestlice,,zábavní park – Čestlice,,Rehau – Čestlice – Čestlice,,Lipová – Dobřejovice,,Čestlická – Dobřejovice,,Na Návsi – Dobřejovice,,Jesenická – Herink – Modletice – Modletice,,rozc. – Popovičky,,rozc. – Popovičky,Chomutovice
<b>Interval špička / sedlo / víkend (min):</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Praha,,Opatov – Čestlice: 30/60/60</li> <li>• Čestlice – Popovičky,Chomutovice: vybrané spoje<sup>5</sup> / vybrané spoje<sup>5</sup> / –</li> </ul>
<b>Konstrukční poloha:</b>	Přibližný proklad s linkou 357 mezi Prahou,,Opatovem a Průhonicemi, proložení s linkami 357, 385, 423 a 469 mezi Průhonicemi a Čestlicemi
<b>Doporučený typ vozidla:</b>	Sd
<b>Turnusový počet vozidel:</b>	4
<b>Orientační roční objem dopravních výkonů:</b>	210 tis. km
<b>Potřebné infrastrukturní úpravy:</b>	–

<sup>5</sup> Zejména školní spoje do/z Průhonic (až v 60minutovém taktu – zejména v polední/odpolední školní špičce)



### 3.2.1.5 Linka 329 Praha,,Skalka – Sibřina – Škvorec – Úvaly

Na lince 329 je v pracovní dny navrženo prodloužení ze zastávky Škvorec,,nám. dále do Úval (zast. Úvaly,,žel.st.), čímž principiálně dojde k nahrazení části krátkých spojů linky 823 jedoucích jen v úseku Škvorec,,nám. – Úvaly,,žel.st. Jsou tím vytvořena nová přímá spojení, např. mezi Úvaly a pražskými katastrálními územími Koloděje, Dubeč, Dolní Měcholupy, průmyslovými areály podél pražské ul. Průmyslové a metrem A. Zároveň vlivem prokladu s linkou 686 dojde v pracovní dny k zahuštění nabídky mezi Slušticemi, Zlatou a škvoreckou místní částí Třebohostice na jedné straně a Úvaly na straně druhé.

Po vzoru dnešního stavu se v pracovní dny předpokládá závlek vybraných spojů ze Sibřiny do Květnice, příp. též Dobročovic.

<b>Typ linky:</b>	Klasická, denní
<b>Trasa linky:</b>	Praha,,Skalka – Praha,,Michelangelova – Praha,,Plošná – Praha,,Mokřanská – Praha,,Myšlínská – Praha,,Kablo – Praha,,V Chotejně – Praha,,V Nových domcích – Praha,,U Továrén – Praha,,Továrny Hostivař – Praha,,Za Nadjezdem – Praha,,U Střediska – Praha,,Dolní Měcholupy – Praha,,K Dubečku – Praha,,Dubeček – Praha,,Lázeňka – Praha,,Za Pavilonem – Praha,,Škola Dubeč – Praha,,Dubeč – Praha,,Kolodějská obora – Praha,,Pod Oborou – Praha,,Kvasinská – Praha,,Koloděje – Sibřina,,Na Paloučku – Sibřina – (Květnice,,rozc. – Květnice – Dobročovice – Květnice – Květnice,,rozc. –) Sibřina – Sluštice,,škola – Zlatá – Škvorec,,nám. – Škvorec,,MŠ – Úvaly,,Slovany – Úvaly,,pivovar – Úvaly,,náměstí Arnošta z Pardubic – Úvaly,,Husova – Úvaly,,u mlýna – Úvaly,,žel.st.
<b>Interval špička / sedlo / víkend (min):</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Praha,,Skalka – Škvorec,,nám: 60 / nesystémové spoje / 240</li> <li>• Škvorec,,nám – Úvaly,,žel.st.: 60 / nesystémové spoje / –</li> </ul>
<b>Konstrukční poloha:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• PD – proklad s linkou 686 mezi Slušticemi a Úvaly: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Špička: Úvaly,,žel.st. cca X:50/X:10</li> <li>○ Sedlo: Úvaly,,žel.st. cca L:50/S:10</li> </ul> </li> <li>• Víkendy – návaznost na linku 823 směr Úvaly: Škvorec,,nám. cca X:30</li> </ul>
<b>Doporučený typ vozidla:</b>	Sd
<b>Turnusový počet vozidel:</b>	3
<b>Orientační roční objem dopravních výkonů:</b>	173 tis. km
<b>Potřebné infrastrukturní úpravy:</b>	–



### 3.2.1.6 Linka 335 Praha,,Budějovická – Jesenice – Kamenice

Na lince 335 je navrženo prohloubení její systematizace, kdy ve špičce PD pojede každých 30 minut, přičemž:

- polovina spojů jede závlekem přes obce Radějovice a Křížkový Újezdec,
- polovina spojů jede závlekem přes Sulice a Sulice,Nečánice.

V sedle PD a o víkendech jsou pak navrženy spoje oběma závleky, tedy přes Radějovice, Křížkový Újezdec, Sulice i Sulice,Nečánice, a sice v intervalu 120 minut

Na lince 335 je na základě analýzy provozu společně s linkami 337 a 339 oproti SQ provedena stabilizace jízdních dob, kdy dochází k jejich prodloužení (zejména ve špičkách PD) v úseku Jesenice,Horní Jirčany – Praha,,Budějovická, neboť zde ve stávajícím stavu dochází ke zpoždování spojů v důsledku kongescí.

Časové polohy linky 335 jsou přizpůsobeny zejména návaznostem v zastávce Kamenice,,kult.dům (zejména na linky 337 a 339). Ve špičkách PD jsou zkonstruovány též „protisměrné“ přestupy na zastávce Sulice,,Na Křížkách na linku 337, kdy v časovém prokladu s přímým spojením do Prahy linkou 335 se lze z těchto obcí/zastávek do Prahy dostat s přestupem na uvedené zastávce (kombinací linek 335+337).

Svazek linek 335+337+339 sdílí společný úsek Praha,,Budějovická – Jesenice ještě s linkou 332 (Praha,,Budějovická – Jesenice – Jílové u Prahy – Neveklov), kde lze v SQ identifikovat určitý proklad. Linka 332 však již není předmětem této studie, a není tak řešena ani její koordinace s uvedeným svazkem linek. Vzhledem k tomu, že na obou ramenech (směr Jílové u Prahy a směr Kamenice) jsou ve špičkách krátké intervaly, lze tato ramena vnímat i odděleně. Nicméně jako vhodnější se nabízí využít příležitosti a reorganizovat souběžně též linku 332 tak, aby byla symetrizována (s pozitivním vlivem na konstruovatelnost shodně kvalitních návazností v obou směrech), aby byly stabilizovány jízdní doby po vzoru linek 335, 337 a 339 a souběžně bylo navrženo takové dopravní řešení, které bude uvedený proklad řešit (zejména mezi linkami 332, 337 a 339) a podpoří síťovost veřejné dopravy (budou linkou 332 dosahovány vhodné taktové uzly a systematické symetrické návaznosti).





<b>Typ linky:</b>	Klasická, denní
<b>Trasa linky:</b>	Praha,,Budějovická – Praha,,Nemocnice Krč – Praha,,Ústav mateřství – Praha,,IKEM – Praha,,Zelené domky – Praha,,U Tří svatých – Praha,,Betáň – Praha,,Pramenná – Vestec,,Safina – Vestec,,obchodní centrum – Vestec,,Šátalka – Jesenice,,bytovky – Jesenice – Jesenice,Horní Jirčany – Jesenice,Horní Jirčany,vodárna – Sulice,Hlubočinka,obchodní centrum – Sulice,Hlubočinka,obchodní centrum – Radějovice – Radějovice,Olešky – Křížkový Újezdec,Čenětice – Křížkový Újezdec – Sulice,Hlubočinka – Sulice,,Na Křížkách – Sulice,,Na Křížkách – Sulice – Sulice,Nechánice – Sulice – Sulice,,Na Křížkách – Sulice,Želivec,Mandava – Sulice,Želivec – Kostelec u Křížků,,škola – Kostelec u Křížků – Kamenice,Skuheř – Kamenice,,u Dvora – Kamenice,,kult.dům
<b>Interval špička / sedlo / víkend (min):</b>	30/120/120
<b>Konstrukční poloha:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Špička PD – krátká návaznost na linku 435 v Radějovicích (spojení v relaci Kamenice – Říčany), návaznost na linku 339 v Kamenici směr Týnec nad Sázavou: Kamenice X:00 (spoje přes Radějovice) / X:30 (spoje přes Sulice)</li> <li>• Sedlo PD – volnější návaznost na linku 435 v Radějovicích (spojení v relaci Kamenice – Říčany), návaznost na linku 339 v Kamenici směr Týnec nad Sázavou: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Jesenice S:00, Kamenice,,kult.dům S:45/L:15</li> </ul> </li> <li>• Víkend – návaznost na linku 339 směr Týnec nad Sázavou: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Jesenice S:00, Kamenice,,kult.dům S:45/L:15</li> </ul> </li> </ul>
<b>Doporučený typ vozidla:</b>	Sd
<b>Turnusový počet vozidel:</b>	5
<b>Orientační roční objem dopravních výkonů:</b>	347 tis. km
<b>Potřebné infrastrukturní úpravy:</b>	–



### 3.2.1.7 Linka 337 Praha,,Budějovická – Jesenice – Kamenice – Benešov

Na lince 337 je navržena systematizace návazností v Benešově, a sice primárně na železniční dálkovou dopravu – rychlíky linky R17 Praha – Benešov u Prahy – Tábor – Veselí nad Lužnicí – České Budějovice / České Velenice. Zároveň je navrženo navýšení rozsahu zejména v úseku Praha,,Budějovická – Kamenice,,kult.dům, aby zde byl společně s linkou 339 zajištěn souhrnný interval 15/30/30 (špička/sedlo/víkend).

Na lince 337 je na základě analýzy provozu společně s linkami 335 a 339 oproti SQ provedena stabilizace jízdních dob, kdy dochází k jejich prodloužení (zejména ve špičkách PD) v úseku Jesenice,,Horní Jirčany – Praha,,Budějovická, neboť zde ve stávajícím stavu dochází ke zpoždování spojů vlivem kongescí.

Svazek linek 335+337+339 sdílí společný úsek Praha,,Budějovická – Jesenice ještě s linkou 332 (Praha,,Budějovická – Jesenice – Jílové u Prahy – Neveklov), kde lze v SQ identifikovat určitý proklad. Linka 332 však již není předmětem této studie, a není tak řešena ani její koordinace s uvedeným svazkem linek. Vzhledem k tomu, že na obou ramenech (směr Jílové u Prahy a směr Kamenice) jsou ve špičkách krátké intervaly, lze tato ramena vnímat i odděleně. Nicméně jako vhodnější se nabízí využít příležitosti a reorganizovat souběžně též linku 332 tak, aby byla symetrizována (s pozitivním vlivem na konstruovatelnost shodně kvalitních návazností v obou směrech), aby byly stabilizovány jízdní doby po vzoru linek 335, 337 a 339 a souběžně bylo navrženo takové dopravní řešení, které bude uvedený proklad řešit (zejména mezi linkami 332, 337 a 339) a podpoří síťovost veřejné dopravy (budou linkou 332 dosahovány vhodné taktové uzly a systematické symetrické návaznosti).

<b>Typ linky:</b>	Klasická, denní
<b>Trasa linky:</b>	Praha,,Budějovická – Praha,,Nemocnice Krč – Praha,,IKEM – Praha,,U Tří svatých – Praha,,Betán – Praha,,Pramenná – Vestec,,Safina – Vestec,,obchodní centrum – Vestec,,Šátalka – Jesenice,,bytovky – Jesenice – Jesenice,,Horní Jirčany – Jesenice,,Horní Jirčany,vodárna – Sulice,,Hlubočinka,obchodní centrum – Sulice,,Hlubočinka – Sulice,,Na Křížkách – Sulice,,Želivec,Mandava – Sulice,,Želivec – Kamenice,,Nová Hospoda – Kamenice,,Olešovice – Kamenice,,kult.dům – Kamenice,,Valnovka – Kamenice,,Ládví – Kamenice,,Kuklík – Řehenice,,Babice – Řehenice,,Křiváček – Nespeky,,rozc.Pyšely – Nespeky – Nespeky,,Městečko – Poříčí n.Sáz.,,rozc.Nové Městečko – Poříčí n.Sáz. – Mrač,,obec – Benešov,,Lidl – Benešov,,Terminál
<b>Interval špička / sedlo / víkend (min):</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Praha,,Budějovická – Kamenice,,kult.dům: 30/30–30–60/30–30–60</li> <li>• Kamenice,,kult.dům – Nespeky: 60/120/120</li> <li>• Nespeky – Benešov,,Terminál: 60/60/120</li> </ul>
<b>Konstrukční poloha:</b>	<p>Proklad s linkou 339 v úseku Praha,,Budějovická – Kamenice,,kult.dům, návaznosti v Benešově na železniční dálkovou linku R17 Praha – Benešov u Prahy – Tábor – Veselí nad Lužnicí – České Budějovice / České Velenice, v Nespekách na linku 651 směr Pyšely:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• PD: Kamenice,,kult.dům X:45/X:15, Nespeky X:00, Benešov X:30 (v sedle dlouhé spoje v Nespekách S:00, v Benešově S:30/L:30)</li> <li>• Víkend: Kamenice,,kult.dům X:45/X:15, Nespeky S:00, Benešov S:30/L:30</li> </ul>
<b>Doporučený typ vozidla:</b>	Kb
<b>Turnusový počet vozidel:</b>	6
<b>Orientační roční objem dopravních výkonů:</b>	568 tis. km
<b>Potřebné infrastrukturní úpravy:</b>	–



### 3.2.1.8 Linka 339 Praha,,Budějovická – Jesenice – Kamenice – Týnec nad Sázavou

Na lince 339 je navržena systematizace časových poloh vzhledem k časovým polohám na lince 337, která je s linkou 339 v úseku Praha,,Budějovická – Kamenice,,kult.dům v prokladu a zajišťují zde souhrnný interval 15/30/30 minut (špička/sedlo/víkend).

Na lince 339 je na základě analýzy provozu společně s linkami 335 a 337 oproti SQ provedena stabilizace jízdních dob, kdy dochází k jejich prodloužení (zejména ve špičkách PD) v úseku Jesenice,Horní Jirčany – Praha,,Budějovická, neboť zde ve stávajícím stavu dochází ke zpoždování spojů vlivem kongescí.

Svazek linek 335+337+339 sdílí společný úsek Praha,,Budějovická – Jesenice ještě s linkou 332 (Praha,,Budějovická – Jesenice – Jílové u Prahy – Neveklov), kde lze v SQ identifikovat určitý proklad. Linka 332 však již není předmětem této studie, a není tak řešena ani její koordinace s uvedeným svazkem linek. Vzhledem k tomu, že na obou ramenech (směr Jílové u Prahy a směr Kamenice) jsou ve špičkách krátké intervaly, lze tato ramena vnímat i odděleně. Nicméně jako vhodnější se nabízí využít příležitosti a reorganizovat souběžně též linku 332 tak, aby byla symetrizována (s pozitivním vlivem na konstruovatelnost shodně kvalitních návazností v obou směrech), aby byly stabilizovány jízdní doby po vzoru linek 335, 337 a 339 a souběžně bylo navrženo takové dopravní řešení, které bude uvedený proklad řešit (zejména mezi linkami 332, 337 a 339) a podpoří síťovost veřejné dopravy (budou linkou 332 dosahovány vhodné taktové uzly a systematické symetrické návaznosti).

<b>Typ linky:</b>	Klasická, denní
<b>Trasa linky:</b>	Praha,,Budějovická – Praha,,Nemocnice Krč – Praha,,IKEM – Praha,,U Tří svatých – Praha,,Betáň – Praha,,Pramenná – Vestec,,Safina – Vestec,,obchodní centrum – Vestec,,Šátalka – Jesenice,,bytovky – Jesenice – Jesenice,Horní Jirčany – Jesenice,Horní Jirčany,vodárna – Sulice,Hlubočinka,obchodní centrum – Sulice,Hlubočinka – Sulice,,Na Křížkách – Sulice,Želivec,Mandava – Sulice,Želivec – Kamenice,Nová Hospoda – Kamenice,Olešovice – Kamenice,,kult.dům – Kamenice,,Valnovka – Kamenice,Ládví – Kamenice,,Kuklík – Řehenice,Babice – Řehenice,,Dařbože – Týnec n.Sáz.,Čakovice – Týnec n.Sáz.,Čisté potoky – Týnec n.Sáz.,Zbořený Kostelec,hrad – Týnec n.Sáz.,žel.st.
<b>Interval špička / sedlo / víkend (min):</b>	30/120/120
<b>Konstrukční poloha:</b>	Proklad s linkou 337: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Špička PD: Kamenice X:00/X:30, Týnec nad Sázavou X:30/X:00</li> <li>• Sedlo PD: Kamenice S:45/L:15, Týnec nad Sázavou L:15/S:45</li> <li>• Víkend: Kamenice S:45/L:15, Týnec nad Sázavou L:15/S:45</li> </ul>
<b>Doporučený typ vozidla:</b>	Kb (Sd)
<b>Turnusový počet vozidel:</b>	6
<b>Orientační roční objem dopravních výkonů:</b>	419 tis. km
<b>Potřebné infrastrukturní úpravy:</b>	–



### 3.2.1.9 Linka 357 Praha,,Opatov – Průhonice – Čestlice – Modletice

U linek 328, 357 a 363 je navržena celková jejich reorganizace s pásmováním v Čestlicích. Linky 328 a 357 jsou mezi Prahou a Čestlicemi navrženy jako obslužné, zatímco linka 363 je zrychlena tím, že mezi Opatovem a Čestlicemi jede po dálnici D1, čímž oproti stávajícímu stavu (kdy je takto zrychlena linka 328) dochází ke zkrácení cestovních dob do/z Prahy též pro obce Popovičky, Petříkov a Velké Popovice. Linka 357 si zachovává funkci obsluhy Šeberova, Hrnčírů a Průhonic.

Základní trasa linky 357 je Praha,,Opatov – Průhonice – Čestlice s tím, že v úseku Průhonice – Čestlice jede ve špičkách PD jen každý druhý spoj. Vybrané spoje jsou navrženy jako prodloužené dále přes Dobřejovice a modletickou průmyslovou zónu (nacházející se podél dálnice D1) do zast. Modletice,,Doubravice, kam je tedy oproti stávajícímu stavu vedena místo linky 328 (zrychlené spojení Prahy s průmyslovými areály v Modleticích je zachováno účelovou linkou 397). Vedení linky 357 do této oblasti bylo upřednostněno před linkou 328 vzhledem k dojíždkovým vztahům ze Šeberova, Hrnčírů a průhonických částí Rozkoš a Hole, které jsou vyšší než dojíždkové vztahy z Kateřinek a Újezdu u Průhonic.

<b>Typ linky:</b>	Klasická, denní
<b>Trasa linky:</b>	Praha,,Opatov – Praha,,Šeberov – Praha,,V ladech – Praha,,Pod Vsí – Praha,,Škola Šeberov – Praha,,Hrnčírský hřbitov – Průhonice,Rozkoš – Průhonice,,hájovna – Průhonice,,Tovární – Průhonice,,Hole – Průhonice – Čestlice,,V Oblouku – Čestlice,,nákupní zóna – Čestlice,,Polní – Čestlice – Čestlice,,Lipová – Dobřejovice,,Čestlická – Dobřejovice,,Na Návsi – Dobřejovice,,Košumberk – Modletice,,V hůrce – Modletice,,Kaufland – Modletice,,Doubravice
<b>Interval špička / sedlo / víkend (min):</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Praha,,Opatov – Průhonice: 30/60/60</li> <li>• Průhonice – Čestlice: 60/60/60</li> <li>• Čestlice – Modletice,,Doubravice: vybrané spoje<sup>6</sup> / vybrané spoje<sup>6</sup> / –</li> </ul>
<b>Konstrukční poloha:</b>	Přibližný proklad s linkou 328 mezi Prahou,,Opatovem a Průhonicemi, proložení s linkami 328, 385, 423 a 469 mezi Průhonicemi a Čestlicemi
<b>Doporučený typ vozidla:</b>	Sd
<b>Turnusový počet vozidel:</b>	3
<b>Orientační roční objem dopravních výkonů:</b>	181 tis. km
<b>Potřebné infrastrukturní úpravy:</b>	–

<sup>6</sup> Až v 60minutovém taktu



### 3.2.1.10 Linka 363 Praha,,Opatov – Čestlice – Velké Popovice

U linek 328, 357 a 363 je navržena celková jejich reorganizace s pásmováním v Čestlicích. Linky 328 a 357 jsou mezi Prahou a Čestlicemi navrženy jako obslužné, zatímco linka 363 je zrychlena tím, že mezi Opatovem a Čestlicemi jede po dálnici D1, čímž oproti stávajícímu stavu (kdy je takto zrychlena linka 328) dochází ke zkrácení cestovních dob do/z Prahy též pro obce Popovičky, Petříkov a Velké Popovice. Linka obsluhu Kateřinek a Újezdu u Průhonic, kterou ve stávajícím stavu zajišťuje linka 363, v návrhu přebírá linka 328. Linka 328 také nově zajišťuje přepravu žáků z obcí jižně od Čestlic do průhonické ZŠ.

K linkám 363 a 328 je vhodné ještě uvést jejich předpokládanou koordinaci pro odpolední hodiny PD: v polední a brzké odpolední školní (průhonické) špičce budou jižně od Čestlic střídavě vedeny spoje linek 328 a 363 (souhrnně 2 spoje za hodinu), zatímco v pozdější části odpolední špičky (v pražské špičce) již bude vedení prodloužených spojů linky 328 nahrazeno 30minutovým intervalem linky 363 (lze však připustit existenci určitého překryvu těchto dvou částí odpolední špičky, kdy zde tedy na linkách 328 a 363 budou souhrnně vedeny 3 spoje za hodinu).

Ve Velkých Popovicích je linka 363 navázána na linku 765 (přípoje směr Říčany a ve špičce též směr Kamenice) a ve špičce též 461 (přípoje směr Strančice).

<b>Typ linky:</b>	Klasická, denní	
<b>Trasa linky:</b>	Praha,,Opatov – Čestlice,,V Oblouku – Čestlice,,nákupní zóna – Čestlice,,Polní – Čestlice – Čestlice,,Lipová – Dobřejovice,,Čestlická – Dobřejovice,,Na Návsí – Dobřejovice,,Jesenická – Herink – Modletice – Modletice,,rozc. – Popovičky,,rozc. – Popovičky,Chomutovice – Popovičky,Nebřenice – Petříkov,Radimovice – Petříkov – Petříkov,,rozc. – Velké Popovice,,pivovar – Velké Popovice,,pošta – Velké Popovice – Velké Popovice,,Todice	
<b>Interval špička / sedlo / víkend (min):</b>	Praha,,Opatov – Popovičky,Chomutovice:	30/120/120
	Popovičky,Chomutovice – Velké Popovice,,Todice:	60/120/240
<b>Konstrukční poloha:</b>	Návaznosti ve Velkých Popovicích v poloze X:30	
<b>Doporučený typ vozidla:</b>	Sd	
<b>Turnusový počet vozidel:</b>	4	
<b>Orientační roční objem dopravních výkonů:</b>	270 tis. km	
<b>Potřebné infrastrukturní úpravy:</b>	–	



### 3.2.1.11 Linka 364 Praha,,Depo Hostivař – Říčany – Březí – Babice

U linky 364 je navrženo zkrácení trasy o úsek Babice – Doubek, tedy jen do trasy Praha,,Depo Hostivař – Babice. Důvodem je nově navržená linka 422 Praha,,Háje – Říčany – Babice – Doubek – Mukařov, která na rozdíl od linky 364 zajistí pro Babice a Doubek požadované zahuštění nabídky směr centrum Říčan (mj. i na říčanské nádraží s přestupy na vlaky jedoucí do centra Prahy). Navíc linka 422 zajistí pro říčanskou městskou část Strašín a pro obce Babice a Doubek přímé spojení na metro C, kde se nachází cíl dojížděky pro více dojíždějících do Prahy, nežli se nachází na metru A a v oblasti průmyslových zón v Dolních Měcholupech, Štěboholec, Hostivaři a Malešicích. Spojení na Depo Hostivař a uvedených pražských průmyslových zón však zůstane zachováno, a sice s přestupem mezi linkami 364 (a ve špičkách též 366) a 422, resp. 435 v Babicích.

Pro zkrácení cestovních dob je navrženo napřímení trasy linky 364 mimo říčanskou městskou část Strašín a mimo zastávku Březí,,Podskalí.

Linka je v úseku Praha,,Depo Hostivař – Praha,,Uhřetěves vedena v prokladu s linkou 366 se souhrnným intervalem 30/60/120 minut (špička/sedlo/víkend).

<b>Typ linky:</b>	Klasická, denní
<b>Trasa linky:</b>	Praha,,Depo Hostivař – Praha,,Malešická továrna – Praha,,Na Homoli – Praha,,Průmyslová – Praha,,Ústřední – Praha,,Kutnohorská – Praha,,Dolnoměcholupská – Praha,,Dolní Měcholupy – Praha,,Průmstav – Praha,,Fruta – Praha,,Na Vrchách – Praha,,Picassova – Praha,,Nové náměstí – Praha,,Nové náměstí – Praha,,Uhřetěves – Praha,,Uhřetěveský hřbitov – Říčany,,Prům. areál Černokostelecká – Říčany,Radošovice,Větrník – Říčany,Radošovice,podjezd – Říčany,Pacov,u hřbitova – Říčany,Pacov – Říčany,Pacov,horní Pacov – Březí,,u křížku – Březí,,V Jezírku – Babice
<b>Interval špička / sedlo / víkend (min):</b>	60/120/120–240
<b>Konstrukční poloha:</b>	Proklad s linkou 366 v úseku Praha,,Depo Hostivař – Praha,,Uhřetěves, návaznosti v Babicích na linku 422, resp. 435 směr Doubek (– Český Brod).
<b>Doporučený typ vozidla:</b>	Sd
<b>Turnusový počet vozidel:</b>	2,5 <sup>7</sup>
<b>Orientační roční objem dopravních výkonů:</b>	169 tis. km
<b>Potřebné infrastrukturní úpravy:</b>	–

<sup>7</sup> Předpokládáno prooběhování s linkou 366 se společnou turnusovou potřebou 5 vozidel.



### 3.2.1.12 Linka 366 Praha,,Depo Hostivař – Křenice – Březí – Babice

U linky 366 je navrženo zkrácení trasy o úsek Babice – Mukařov, tedy jen do trasy Praha,,Depo Hostivař – Babice. Důvodem je nově navržená linka 422 Praha,,Háje – Říčany – Babice – Doubek – Mukařov, která na rozdíl od linky 366 zajistí pro Babice a Doubek požadované zahuštění nabídky mezi Doubkem a centrem Říčan (mj. i na říčanské nádraží s přestupy na vlaky jedoucí do centra Prahy). Navíc je sekundárním přínosem pro říčanskou městskou část Strašín a pro obce Babice a Doubek zajištění přímého spojení na metro C, kde se nachází cíl dojížděky pro více dojíždějících do Prahy, než se nachází na metru A a v oblasti průmyslových zón v Dolních Měcholupech, Štěrboholech, Hostivaři a Malešicích. Spojení na Depo Hostivař a do uvedených pražských průmyslových zón však zůstane zachováno, a sice s přestupem mezi linkou 364 (a ve špičkách též 366) a linkou 422, resp. 435 v Babicích.

Linka 422 taktéž nahradí spojení obcí Babice a Doubek s Mukařovem, které je ve stávajícím stavu linkou 366 ve špičkách PD zajišťováno.

V sedlech PD a o víkendech je linka nadále vedena jen v úseku Praha,,Depo Hostivař – Křenice.

Je navrženo sjednocení trasy v obou směrech přes zastávky Březí,,V Jezírku a Březí (tj. mimo zastávku Březí,,Podskalí).

Linka je v úseku Praha,,Depo Hostivař – Praha,,Uhříněves vedena v prokladu s linkou 364 se souhrnným intervalem 30/60/120 minut (špička/sedlo/víkend).

<b>Typ linky:</b>	Klasická, denní
<b>Trasa linky:</b>	Praha,,Depo Hostivař – Praha,,Malešická továrna – Praha,,Na Homoli – Praha,,Průmyslová – Praha,,Ústřední – Praha,,Kutnohorská – Praha,,Dolnoměcholupská – Praha,,Dolní Měcholupy – Praha,,Průmstav – Praha,,Fruta – Praha,,Na Vrchách – Praha,,Picassova – Praha,,Nové náměstí – Praha,,Nové náměstí – Praha,,Uhříněves – Praha,,K Netlukám – Praha,,Netluky – Praha,,U Mezníku – Praha,,Hájek – Praha,,Pod hradem – Křenice – Křenice,,V Polníku – Březí,,V Jezírku – Březí – Babice
<b>Interval špička / sedlo / víkend (min):</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Praha,,Depo Hostivař – Křenice: 60/120/240</li> <li>• Křenice – Babice: 60/-/-</li> </ul>
<b>Konstrukční poloha:</b>	Proklad s linkou 364 v úseku Praha,,Depo Hostivař – Praha,,Uhříněves, návaznosti v Babicích na linku 435.
<b>Doporučený typ vozidla:</b>	Sd
<b>Turnusový počet vozidel:</b>	2,5 <sup>8</sup>
<b>Orientační roční objem dopravních výkonů:</b>	182 tis. km
<b>Potřebné infrastrukturní úpravy:</b>	–

<sup>8</sup> Předpokládáno prooběhování s linkou 364 se společnou turnusovou potřebou 5 vozidel.





### 3.2.1.13 Linka 381 Praha,,Háje – Říčany – Kostelec nad Černými lesy – Zásmyky – Kutná Hora – Čáslav

Na lince 381 je navrženo vyčlenění posilových spojů vedených ve zkrácené trase Praha,,Háje – Zásmyky,,nám. do linky 321 Praha,,Háje – Říčany – Kostelec nad Černými lesy – Zásmyky – Uhlířské Janovice. Navrženo je tak vedení linky 381 v základním intervalu 60/60/120 minut (špička/sedlo/víkend). Společně s navrženou linkou 321, která je s linkou 381 vedena v prokladu, pak je zajištěno spojení v úseku Praha,,Háje – Zásmyky,,nám. v souhrnném intervalu 30 / 30–30–60 / 60 minut (špička/sedlo/víkend). V ranní špičce lze po vzoru stávajícího stavu připustit vedení posilových spojů Kutná Hora – Praha (případně ve zkrácené trase Kutná Hora – Zásmyky s návazností na linku 321), mělo by však být detailněji prověřeno z hlediska jejich potřeby, kdy v úseku Kutná Hora – Zásmyky není navýšení kapacity nutné, v úseku Zásmyky – Kostelec nad Černými lesy je špičkový 30minutový takt zajištěn prokladem s návrhovou linkou 321 a v úseku Kostelec nad Černými lesy – Praha lze zajistit dostatečnou kapacitu jiným způsobem, mj. požadovaným posílením role železniční dopravy navázáním autobusových linek na vlak v Říčanech na zastávce Říčany,,nádrazí (viz návrhové linky 385 a 421).

Konstrukční časové polohy nejsou oproti stávajícímu stavu měněny s ohledem na funkční návaznosti mimo řešenou oblast. Ke zmínění však jsou nefunkční přípoje v Kutné Hoře na hlavním nádraží na železniční dálkovou linku R9 Praha – Kolín – Kutná Hora – Havlíčkův Brod – Brno o víkendech, kdy se zde tyto vlaky nachází o 60 minut dříve/později než autobusová linka 381. Přesto však není navržen víkendový posun linky 381 o 60 minut, jelikož od prosince 2026 dojde úpravě provozní koncepce na lince R9, kdy mezi Prahou a Havlíčkovým Brodem pojede linka každých 60 minut i v sedlech PD a o víkendech (s následným větvením linky z Havlíčkova Brodu v základu po 120 minutách směr Brno a směr Jihlava). Víkendová poloha 381 tak bude odpovídat návazností na linku R9 směr Brno (a pochopitelně směr Praha), který lze vnímat jako přepravně důležitější než směr Jihlava. Je však nutné dále detailněji prověřit dopady na dosažitelnost návazností na vlaky v Kutné Hoře s ohledem na možné úpravy časových poloh vlaků (vzhledem k postupné rekonstrukci trati Kolín – Havlíčkův Brod).

Linka 381 se společně s linkou 321 (a 387) podílí na vytvoření celodenního úplného taktového uzlu Kostelec nad Černými lesy v poloze X:15/X:45 v pracovní dny.

Na lince 381 je na základě analýzy provozu společně s linkami 321, 382, 383 a 387 oproti SQ provedena stabilizace jízdních dob, kdy dochází k jejich prodloužení (zejména ve špičkách PD) v úseku Kostelec n. Č. l.,nám. – Praha,,Háje, resp. zejména v úseku Říčany – Praha,,Háje, neboť zde ve stávajícím stavu dochází ke zpoždování spojů (vlivem tzv. uhříněveského problému – kongescí v ul. Přátelství v pražské Uhříněvsi).



<b>Typ linky:</b>	Klasická, denní
<b>Trasa linky:</b>	<p>Praha,,Háje – Praha,,Horčičkova – Praha,,Sídliště Petrovice – Praha,,Nové náměstí – Praha,,Uhřetěves – Říčany,,Prům. areál Černokostelecká – Říčany,Radošovice,Haškova – Říčany,Radošovice,sokolovna – Říčany,,Rychta – Tehovec,,Vojkov – Mukařov – Louňovice,,I.hráz – Louňovice,,II.hráz – Vyžlovka – Kozojedy,,rozc. – Kostelec n.Č.l.,na Skalce – Kostelec n.Č.l.,Trativody – Kostelec n.Č.l.,u křížku – Kostelec n.Č.l.,nám. – Kostelec n.Č.l.,sanatorium – Kostelec n.Č.l.,Svatbínská – Oleška – Oleška,,rozc.Krymlov – Ždánice – Ždánice,,u Jánů – Malotice – Zásmyky,Doubravčany – Zásmyky,,rozc.Vršice – Zásmyky,,Dupanda – Zásmyky,,nám. – Zásmyky,,u sokolovny – Bečváry,,žel.st. – Bečváry – Bečváry,Podousy,rozc. – Kořenice,,rozc.Chotouchov – Ratboř,,rozc.Těšíny – Suchdol – Suchdol,Vysoká,rozc. – Miskovice – Miskovice,Přítoky – Kutná Hora,Žižkov,poliklinika – Kutná Hora,Žižkov,Kouřimská – Kutná Hora,Žižkov,Na Valech – Kutná Hora,,aut.st. – Kutná Hora,Hlouška,Tylovo divadlo – Kutná Hora,Hlouška,Masarykova – Kutná Hora,Hlouška,Na Špici – Kutná Hora,Sedlec,kostnice – Kutná Hora,Sedlec,U Nadjezdu – Kutná Hora,,hlavní nádraží – Kutná Hora,Malín,Novodvorská – Církvice,,žel.zast. – Čáslav,,Kalabousek – Čáslav,,Pražská – Čáslav,,Balkán – Čáslav,,žel.st. – Čáslav,,aut.st. – Čáslav,,Hudební škola – Čáslav,,nem. – Čáslav,,obchodní centrum</p>
<b>Interval špička / sedlo / víkend (min):</b>	<p>Praha,,Háje – Kutná Hora,,hlavní nádraží: 60/60/120  Kutná Hora,,hlavní nádraží – Čáslav,,obchodní centrum: 60/120/–</p>
<b>Konstrukční poloha:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• PD: Mukařov X:30, Kostelec nad Černými lesy X:45/X:15, Ždánice,,u Jánů X:00, Kutná Hora,,hlavní nádraží X:00</li> <li>• Víkendy: Mukařov S:30/L:30, Kostelec nad Černými lesy S:45/L:15, Ždánice,,u Jánů L:00, Kutná Hora,,hlavní nádraží S:00</li> </ul>
<b>Doporučený typ vozidla:</b>	Kb
<b>Turnusový počet vozidel:</b>	7
<b>Orientační roční objem dopravních výkonů:</b>	825 tis. km
<b>Potřebné infrastrukturní úpravy:</b>	–



### 3.2.1.14 Linka 382 Praha,,Háje – Říčany – Jevany – Stříbrná Skalice – Sázava

Vzhledem k nízké hustotě osídlení mezi Jevany a Stříbrnou Skalicí a souvisejících nízkých obrátů cestujících na zastávkách v tomto úseku je navrženo mírné snížení rozsahu provozu linky ve špičkách pracovních dnů, a sice na 60minutový interval. Tato redukce je kompenzována:

- pro úsek Říčany – Jevany (– Kostelec nad Černými lesy) zřízením linky 421 ve špičkách pracovních dnů v 60minutovém intervalu, která je s linkou 382 proložena a v Říčanech je na zastávce Říčany,,nádraží navázána na vlaky směr Praha, čímž dochází k posílení role železniční dopravy pro spojení s Prahou, které je požadováno (zejména kvůli uhříněveskému problému) i ze strany některých obcí,
- pro Stříbrnou Skalici je ve špičkách pracovních dnů prodloužena linka 651 s návaznostmi v Senohrabech na spěšné vlaky směr Praha, vlivem čehož dochází k nezanedbatelnému zkrácení cestovních dob ze/do Stříbrné Skalice do/z centra Prahy.

Na lince 382 je na základě analýzy provozu společně s linkami 321, 381, 383 a 387 oproti SQ provedena stabilizace jízdních dob, kdy dochází k jejich prodloužení (zejména ve špičkách PD) v úseku Kostelec n. Č. l.,nám. – Praha,,Háje, resp. obzvláště v úseku Říčany – Praha,,Háje, neboť zde ve stávajícím stavu dochází ke zpoždování spojů (vlivem tzv. uhříněveského problému – kongescí v ul. Přátelství v Praze).

<b>Typ linky:</b>	Klasická, denní
<b>Trasa linky:</b>	Praha,,Háje – Praha,,Horčičkova – Praha,,Sídliště Petrovice – Praha,,Nové náměstí – Praha,,Uhříněves – Říčany,,Prům.areál Černokostecká – Říčany,Radošovice,Haškova – Říčany,Radošovice,sokolovna – Říčany,,Rychta – Tehovec,,Vojkov – Tehovec,,Mototechna – Mukařov – Louňovice,,I.hráz – Louňovice,,II.hráz – Vyžlovka – Vyžlovka,,hotel Praha – Jevany,,Spojovací – Jevany – Jevany,,Penčice – Konojedy,,rozc. – Stříbrná Skalice,Hradec – Stříbrná Skalice,,Propast – Stříbrná Skalice,,Hruškov – Stříbrná Skalice,,Vozlín – Stříbrná Skalice,,náměstí – Stříbrná Skalice,,Blatiny – Stříbrná Skalice,,u Konvalinků – Stříbrná Skalice,,žel.st. – Vlkančice,Pyskočely – Vlkančice,Pyskočely,Plužiny – Sázava,,osada Kopaniny – Sázava,,Klášteří – Sázava,,aut.st.
<b>Interval špička / sedlo / víkend (min):</b>	60/120/120
<b>Konstrukční poloha:</b>	Návaznosti na linku 492 v Jevanech (Penčicích) v relacích Praha – Černé Voděradý – Strančice a Kostelec nad Černými lesy – Stříbrná Skalice, v PD i v relaci Strančice – Černé Voděradý – Stříbrná Skalice: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Špička PD – proklad s linkami 387 (v úseku Praha,,Háje – Vyžlovka) a 421 (v úseku Říčany – Jevany): <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Mukařov X:15/X:45, Jevany X:30, Stříbrná Skalice X:45/X:15, Sázava X:00</li> </ul> </li> <li>• Sedlo PD: Mukařov L:45/S:15, Jevany S:00, Stříbrná Skalice S:15/L:45, Sázava S:30/L:30</li> <li>• Víkend – proklad s linkou 387 (v úseku Praha,,Háje – Vyžlovka): <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Mukařov L:00, Jevany L:15/S:45, Stříbrná Skalice L:30/S:30, Sázava L:45/S:15</li> </ul> </li> </ul>
<b>Doporučený typ vozidla:</b>	Kb
<b>Turnusový počet vozidel:</b>	4
<b>Orientační roční objem dopravních výkonů:</b>	436 tis. km
<b>Potřebné infrastrukturní úpravy:</b>	–



### 3.2.1.15 Linka 383 Praha,,Háje – Říčany – Ondřejov – Chocerady

U linky 383 je navrženo zachování trasování linky se systematizací jízdního řádu v základním intervalu 60/120/120 s předpokladem případného doplnění posilových spojů Mukařov – Ondřejov,,náměstí (– Chocerady) po vzoru stávajícího stavu. Linka je primárně vedena v prokladu s nově navrženou linkou 423 vzniklou a odvozenou z části spojů stávající linky 385, která v návrhu není vedena do Zvánovic (viz kapitola 3.2.1.16).

Na lince 383 je na základě analýzy provozu společně s linkami 321, 381, 382 a 387 oproti SQ provedena stabilizace jízdních dob, kdy dochází k jejich prodloužení (zejména ve špičkách PD) v úseku Kostelec n. Č. l.,nám. – Praha,,Háje, resp. obzvláště v úseku Říčany – Praha,,Háje, neboť zde ve stávajícím stavu dochází ke zpoždování spojů (vlivem tzv. uhříněveského problému – kongescí v ul. Přátelství v pražské Uhříněvsi).

<b>Typ linky:</b>	Klasická, denní
<b>Trasa linky:</b>	Praha,,Háje – Praha,,Horčičkova – Praha,,Sídliště Petrovice – Praha,,Nové náměstí – Praha,,Uhříněves – Praha,,Uhříněveský hřbitov – Říčany,,Prům.areál Černokostelecká – Říčany,Radošovice,Haškova – Říčany,Radošovice,sokolovna – Říčany,,Rychta – Tehovec,,Vojkov – Tehovec,,Mototechna – (Mukařov –) Mukařov,,odb.Tehovec – Tehovec – Svojetice,,K Tehovci – Svojetice – Svojetice,,na vyhlídce – Struhařov,,u hřiště – Struhařov,,Habr – Ondřejov,Třemblat,Lipská – Ondřejov,Třemblat,náves – Ondřejov,Třemblat – Zvánovice – Ondřejov,Třemblat,rozc.Zvánovice – Ondřejov,Třemblat,rozc.Mnichovice – Ondřejov,,U Pily – Ondřejov,,škola – Ondřejov,,náměstí – Ondřejov,,hřbitov – Chocerady
<b>Interval špička / sedlo / víkend (min):</b>	60/120/120
<b>Konstrukční poloha:</b>	V úseku Říčany – Struhařov přibližný proklad s linkou 423, v PD v Ondřejově,Třemblatu a Zvánovicích přibližný proklad s linkou 492
<b>Doporučený typ vozidla:</b>	Sd
<b>Turnusový počet vozidel:</b>	4
<b>Orientační roční objem dopravních výkonů:</b>	370 tis. km
<b>Potřebné infrastrukturní úpravy:</b>	–



### 3.2.1.16 Linka 385 Praha,,Opatov – Průhonice – Čestlice – Říčany – Kostelec nad Černými lesy – Nučice – Oplany – Konojedy

Vzhledem k neadekvátním přepravním výsledkům dosahovaným stávající linkou 385 v oblasti jižně od Mukařova (zejména se dle přepravních průzkumů poskytnutých IDSK jedná o nízkou obsazenost a obraty cestujících na lince 385 v ondřejovské místní části Třemblat a ve Zvánovicích) je navržena reorganizace této linky, z níž jsou nově odvozeny tři samostatné linky proložené v jejich společném úseku Praha,,Opatov – Průhonice – Čestlice – Nupaky:

- linka 385 vedená v trase Praha,,Opatov – Průhonice – Čestlice – Nupaky – Říčany – Mukařov – Louňovice – Vyžlovka – Kozojedy – Kostelec nad Černými lesy – Nučice – Výžerky – Oplany – Konojedy,
- linka 423 vedená v trase Praha,,Opatov – Průhonice – Čestlice – Nupaky – Říčany – Mukařov – Tehovec / Mukařov,Srbín – Svojetice – (Klokočná –) Struhařov – Mnichovice – Strančice,
- linka 469 vedená v trase Praha,,Opatov – Průhonice – Čestlice – Nupaky.

Souhrnně těmito linkami vzniká interval 15/30/30 v úseku Praha,,Opatov – Nupaky (byť s drobnými odlišnostmi v trase v obcích Čestlice a Nupaky), 30/60/60 v úseku Nupaky – Říčany, 60/120/120 dále ve směru Kostelec nad Černými lesy a 60/120/120–240 dále ve směru Mnichovice – Strančice.

Účelem nově vzniklé linky 385 je zejména:

- poskytnutí zrychleného napojení obcí Průhonice, Čestlice, Nupaky a centra Říčan (Masarykovo nám.) na Prahu – do oblasti Jižního Města a na metro C,
- napojení obcí Průhonice, Čestlice a Nupaky na Říčany (do centra a mj. též k říčanskému nádraží, kde jsou navázány vlaky linky S9 směr centrum Prahy),
- napojení tehovecké místní části Vojkov, Mukařova, Louňovic (i jejich centra), Vyžlovky, Kozojed (jejich centra) na Kostelec nad Černými lesy a na centrum Říčan (mj. na vlakové nádraží s návaznostmi na vlaky linky S9 směr centrum Prahy),
- napojení obcí Prusice, Nučice, Výžerky, Oplany a Konojedy na Kostelec nad Černými lesy, Říčany a Prahu (ať už přímo, či s přestupem na linky jedoucí na Háje po silnici I/2, či s přestupem na vlaky v Říčanech).

Napojení Průhonic na Říčany a zrychlené spojení Průhonic s pražským Opatovem (a metrem C) je důvodem pro zachování závleku svazku návrhových linek 385, 423 a 469 do Průhonic. Naopak je na linkách 385 a 423 navrženo zrychlení (napřímení trasy) v oblasti Nupak a Čestlic – z Nupak do Čestlic kratší trasou (ul. Říčanskou) a v Čestlicích majoritně mimo zastávku Čestlice,,aquapark, tedy přes zastávku Čestlice,,V Oblouku (tato zastávka dosahuje ve dnech běžné dojíždky lepších přepravních výsledků – vyšších obrátů cestujících). Jedná se však o určité zhoršení zejména pro návštěvníky Aquapalace Praha. Proto pokud nabídka spojení linkou 469 na zastávce Čestlice,,aquapark a alternativa v podobě využití zastávky Čestlice,,V Oblouku (s mírně delší docházkovou vzdáleností od Aquapalace Praha) budou vnímány jako nedostačující, lze na lince 385 (a 423) využít variantního trasování, kdy by vybrané spoje (resp. spoje ve vybraném období) trasu přes zast. Čestlice,,aquapark využívaly.

Mezi Říčany a Kostelcem nad Černými lesy lze linku vnímat jako nižší přepravní segment oproti linkám 321, 381, 387 (a 382), neboť zajíždí do center obcí, které uvedené linky obsluhují pouze na jejich okraji (Louňovice, Kozojedy). Tím však mj. dochází ke zkrácení docházkové vzdálenosti v těchto obcích, přímé spojení center Louňovic a Říčan lze navíc považovat s ohledem na dojíždkové vztahy mezi těmito sídly za žádoucí.



Linka zajišťuje (i některými obcemi poptávané) vhodnější navázání na železniční dopravu v Říčanech, neboť je vedena přes zastávku Říčany,,nádraží (odkud je kratší docházková doba na samotné nádraží než ze zastávky Říčany,Radošovice,Haškova obsluhované linkami 321, 381, 382, 383 a 387). Je tím (zejména pro obce východně od Říčan) posílena role železniční dopravy pro přepravu do/z Prahy, kterou lze vnímat jako velmi důležitou alternativu k autobusovým linkám jedoucím po silnici I/2 k metru C na Háje, neboť tyto jsou ve špičkách pracovních dnů (zejména v ranní špičce) zatíženy prodloužením reálných cestovních dob vlivem zpoždování spojů v důsledku kongescí vznikajících v ul. Přátelství v pražské Uhříněvsi (tzv. uhříněveský problém).

Jako alternativa může linka 385 (a 423) sloužit i pro cesty z obcí východně od Říčan do oblasti pražského Jižního Města a k metru C, neboť z důvodu zmíněného uhříněveského problému není trasou přes Čestlice na Opatov v ranní špičce dosaženo výrazně delších reálných cestovních dob než linkami vedenými po silnici I/2 k metru na Hájích (trasa na Opatov mimo Uhříněves vykazuje vyšší spolehlivost).

Jižně od Kostelce nad Černými lesy linka 385 kooperuje v pracovní dny s linkou 659, kdy je pro největší obce v této oblasti (Nučice a Konojedy) zajištěno spojení v přibližném souhrnném intervalu 30/60 minut (špička/sedlo). Rozsah provozu zde lze v pracovní dny (s ohledem na přepravní výsledky stávajících linek v této oblasti) vnímat však spíše jako maximalistický. O víkendech je pak obsluha této oblasti ponechána lince 659 (s víkendově rozšířenou trasou).

**Typ linky:** Klasická, denní

**Trasa linky:** Praha,,Opatov – Průhonice – Čestlice,,V Oblouku / Čestlice,,aquapark – Čestlice,,nákupní zóna – Čestlice,,Polní – Čestlice – Nupaky,,hotel – Nupaky – Nupaky,,škola – Říčany,Kuří – Říčany,Kuří – Říčany,Kuříčko – Říčany,,hřbitov – Říčany,,u lípy – Říčany,,Masarykovo nám. – Říčany,,Park A.Švehly – Říčany,,U Milána – Říčany,,nádraží – Říčany,,Politických vězňů – Říčany,,nemocnice – Říčany,Radošovice,sokolovna – Říčany,,Rychta – Říčany,,Olivovna – Tehovec,,Vojkov – Tehovec,,Mototechna – Mukařov – Louňovice,,I.hráz – Louňovice – Louňovice,,II.hráz – Vyžlovka – Kozojedy,,rozc. – Kozojedy – Kostelec n.Č.l.,,na Skalce – Kostelec n.Č.l.,,Trativody – Kostelec n.Č.l.,,u křížku – Kostelec n.Č.l.,,nám. – Kostelec n.Č.l.,,sanatorium – Kostelec n.Č.l.,,Svatbínská – Prusice,,rozc. – Nučice,,Na Kladívku – Nučice – Výžerky – Oplany,,háj. – Oplany – Konojedy,Klíče – Konojedy,,pila – Konojedy

**Interval špička / sedlo / víkend (min):**

- Praha,,Opatov – Kostelec n.Č.l.,,nám.: 60/120/120
- Kostelec n.Č.l.,,nám. – Konojedy: 60/120/-

**Konstrukční poloha:** Proklad s linkou 423 v úseku Praha,,Opatov – Mukařov a jejich společný proklad s linkou 469 v úseku Praha,,Opatov – Nupaky:

- Špička PD: Říčany,,nádraží X:00, Kostelec nad Černými lesy X:30, Konojedy X:00
- Sedlo PD: Říčany,,nádraží S:00, Kostelec nad Černými lesy S:30/L:30, Konojedy L:00
- Víkend: Říčany,,nádraží S:00, Kostelec nad Černými lesy S:30/L:30

**Doporučený typ vozidla:** Sd

**Turnusový počet vozidel:** 4

**Orientační roční objem dopravních výkonů:** 336 tis. km

**Potřebné infrastrukturní úpravy:**

- Zřízení zastávky Nupaky,,hotel na silnici III/00312 (pro možnost zkrácení trasy mezi Nupaky a Čestlicemi mimo zast. Čestlice,,Lipová)
- Zřízení (obnovení) protisměrné zastávky Louňovice (pro směr jízdy od Kostelce nad Černými lesy na Říčany)



### 3.2.1.17 Linka 387 Praha,,Háje – Říčany – Kostelec nad Černými lesy – Kouřim

Stávající trasa linky 387 východně od Kostelce nad Černými lesy směr Uhlířské Janovice je opuštěna, viz důvody popsané u linky 321 v kapitole 3.2.1.2. Naopak nelze za adekvátní považovat stávající napojení města Kouřim – ani na Kostelec nad Černými lesy, ani na Prahu (a případně též Říčany), kde ani přes geografickou blízkost (v případě Kostelce nad Černými lesy), ani přes dojíždčkové vztahy (v případě zejména Prahy) neexistuje přímé spojení, ale pouze spojení přestupní.

Od Prahy je za Kostelcem nad Černými lesy proto navrženo přetrasování stávající linky 387 přes Olešku a její místní části Králka a Bulánka do Kouřimi. Dojde tím ke zřízení přímého napojení Kouřimi a uvedených místních částí Olešky na Kostelec nad Černými lesy, Říčany a Prahu. Zároveň tím dojde ke zkrácení cestovních dob v těchto relacích o cca 10 minut.

Současně s prodloužením linky 660 dochází linkami 387 a 660 k nahrazení stávající linky 652 při zlepšení obslužnosti (z hlediska četnosti spojení) urbanisticky oddělených místních částí obce Oleška.

Na lince 387 je na základě analýzy provozu společně s linkami 321, 381, 382 a 383 oproti SQ provedena stabilizace jízdních dob, kdy dochází k jejich prodloužení (zejména ve špičkách PD) v úseku Kostelec n. Č. l., nám. – Praha,,Háje, resp. obzvláště v úseku Říčany – Praha,,Háje, neboť zde ve stávajícím stavu dochází ke zpoždování spojů (vlivem tzv. uhříněveského problému – kongescí v ul. Přátelství v pražské Uhříněvsi).

<b>Typ linky:</b>	Klasická, denní
<b>Trasa linky:</b>	Praha,,Háje – Praha,,Horčíčkova – Praha,,Sídliště Petrovice – Praha,,Nové náměstí – Praha,,Uhříněves – Říčany,,Prům. areál Černokostelecká – Říčany,Radošovice,Haškova – Říčany,Radošovice,sokolovna – Říčany,,Rychta – Tehovec,,Vojkov – Mukařov – Louňovice,,I.hráz – Louňovice,,II.hráz – Vyžlovka – Kozojedy,,rozc. – Kostelec n.Č.l.,na Skalce – Kostelec n.Č.l.,Trativody – Kostelec n.Č.l.,u křížku – Kostelec n.Č.l.,nám. – Kostelec n.Č.l.,sanatorium – Kostelec n.Č.l.,Svatbínská – Oleška – Oleška,Králka – Oleška,Bulánka – Kouřim,Molitorov – Kouřim,,skanzen – Kouřim,,škola – Kouřim
<b>Interval špička / sedlo / víkend (min):</b>	60/120/120
<b>Konstrukční poloha:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Špička PD – proklad s linkou 382 v úseku Praha,,Háje – Vyžlovka: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Mukařov X:45/X:15, Kostelec nad Černými lesy X:00, Kouřim cca X:20/X:40</li> </ul> </li> <li>• Sedlo PD – proklad s linkou 321 v úseku Praha,,Háje – Oleška: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Mukařov L:00, Kostelec nad Černými lesy L:15/S:45, Kouřim cca L:35/S:25</li> </ul> </li> <li>• Víkend – proklad s linkou 382 v úseku Praha,,Háje – Vyžlovka: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Mukařov S:00, Kostelec nad Černými lesy S:15/L:45, Kouřim cca S:35/L:25</li> </ul> </li> </ul>
<b>Doporučený typ vozidla:</b>	Kb
<b>Turnusový počet vozidel:</b>	4
<b>Orientační roční objem dopravních výkonů:</b>	178 tis. km
<b>Potřebné infrastrukturní úpravy:</b>	–





### 3.2.1.18 Linka 397 Praha,,Opatov – Modletice

Na lince 397 je navrženo ponechání trasy a rozsahu provozu dle stávajícího stavu, kdy se nadále jedná o expresní účelovou linku spojující Prahu,,Opatov zejména s průmyslovou zónou v Modleticích (nacházející se podél dálnice D1). Je však doporučeno zveřejnění manipulačních přejezdů sloužících jako návozy vozidel pro zaměstnanecké spoje linky 397 – vzhledem k tomu, že se pražská špička časově setkává se špičkou v modletické průmyslové zóně, došlo by tím ve špičkách k vytvoření rychlého spojení Praha,,Opatov – Modletice,,Doubravice (v dopravních výkonech níže však zveřejnění manipulačních přejezdů není zohledněno).

<b>Typ linky:</b>	Klasická, účelová
<b>Trasa linky:</b>	Praha,,Opatov – Modletice,,Kaufland – Modletice,,V hůrce – Modletice,,rozc. – Modletice,,Doubravice
<b>Interval špička / sedlo / víkend (min):</b>	vybrané spoje / – / vybrané spoje
<b>Konstrukční poloha:</b>	Dle směn v průmyslové zóně
<b>Doporučený typ vozidla:</b>	Kb
<b>Turnusový počet vozidel:</b>	2
<b>Orientační roční objem dopravních výkonů:</b>	83 tis. km
<b>Potřebné infrastrukturní úpravy:</b>	–



### 3.2.1.19 Linka 421 Říčany – Mukařov – Louňovice – Kozojedy – Kostelec nad Černými lesy

Linka 421 je navržena jako špičková, doplňující, resp. prokládající linku 382 v úseku Říčany – Jevany, linku 385 v úseku Říčany – Vyžlovka a linku 492 v úseku Jevany – Kostelec nad Černými lesy na špičkový 30minutový takt. Účelem linky je zejména napojení tehovecké místní části Vojkov, Mukařova, Louňovic (i jejich centra), Vyžlovky (i jejího centra) a Jevan na Kostelec nad Černými lesy a na centrum Říčan (mj. na vlakové nádraží s návaznostmi na vlaky linky S9 směr centrum Prahy).

Linka zajišťuje poptávané vhodnější navázání na železniční dopravu v Říčanech, neboť je vedena přes zastávku Říčany, nádraží (odkud je kratší docházková doba na samotné nádraží než ze zastávky Říčany, Radošovice, Haškova obsluhované linkami 321, 381, 382, 383 a 387). Je tím pro obce východně od Říčan posílena role železniční dopravy pro přepravu do/z Prahy, kterou lze vnímat jako velmi důležitou alternativu k autobusovým linkám jedoucím po silnici I/2 k metru C na Háje, neboť tyto jsou ve špičkách pracovních dnů (zejména v ranní špičce) zatíženy prodloužením reálných cestovních dob vlivem zpoždování spojů v důsledku kongescí vznikajících v ul. Přátelství v pražské Uhříněvsi (tzv. uhříněveský problém).

<b>Typ linky:</b>	Klasická, špičková
<b>Trasa linky:</b>	Říčany, Wolkerova – Říčany, podhradí – Říčany, Masarykovo nám. – Říčany, Park A.Švehly – Říčany, U Milána – Říčany, nádraží – Říčany, Politických vězňů – Říčany, nemocnice – Říčany, Radošovice, sokolovna – Říčany, Rychta – Říčany, Olivovna – Tehovec, Vojkov – Tehovec, Mototechna – Mukařov – Louňovice, I. hráz – Louňovice – Louňovice, II. hráz – Vyžlovka – Vyžlovka, hotel Praha – Jevany, Spojovací – Jevany – Jevany, Černokostecká – Jevany, Lesní podnik – Jevany, Smrčiny – Kostelec n.Č.l., Jevanská – Kostelec n.Č.l., Dobrovského – Kostelec n.Č.l., nám.
<b>Interval špička / sedlo / víkend (min):</b>	60/–/–
<b>Konstrukční poloha:</b>	Proklad s linkou 382 v úseku Říčany – Jevany, proklad s linkou 385 v úseku Říčany – Vyžlovka, proklad s linkou 492 v úseku Jevany – Kostelec nad Černými lesy, návaznost v Kostelci nad Černými lesy na linku 321 směr Uhlířské Janovice: Říčany X:30, Jevany X:00, Kostelec nad Černými lesy X:15/X:45
<b>Doporučený typ vozidla:</b>	Sd
<b>Turnusový počet vozidel:</b>	3
<b>Orientační roční objem dopravních výkonů:</b>	58 tis. km
<b>Potřebné infrastrukturní úpravy:</b>	Zřízení (obnovení) protisměrné zastávky Louňovice (pro směr jízdy od Kostelce nad Černými lesy na Říčany)



### 3.2.1.20 Linka 422 Praha,,Háje – Praha,,Kolovraty – Říčany – Babice – Mukařov

Linka 422 je navržena v reakci na poptávané autobusové spojení pražských Kolovrat s Říčany a v reakci na požadované zahuštění spojení mezi Říčany, Babicemi a Doubkem. Zároveň zajišťuje spojení Babice a Doubku s Mukařovem namísto stávající linky 366.

Linka je v tomto horizontu navržena prozatím pouze jako špičková (v případě finančních možností je však možné linku vést jako celodenní, příp. i celotýdenní) a je mezi Říčany a Doubkem vedena v prokladu s linkou 435. Na zastávce Říčany,,nádraží jsou navrženy návaznosti na vlaky směr Praha. V Babicích je zřízena návaznost na linku 364 pro zachování spojení (byť přestupního) Doubku a Žernovky s průmyslovými oblastmi v Praze v Dolních Měcholupech, Štěrboholech, Hostivaři a Malešicích a s metrem A.

<b>Typ linky:</b>	Klasická, špičková
<b>Trasa linky:</b>	Praha,,Háje – Praha,,Horčičkova – Praha,,Sídliště Petrovice – Praha,,Na Blanici – Praha,,Na Vrchách – Praha,,Picassova – Praha,,Nové náměstí – Praha,,Uhřetěves – Praha,,Venušina – Praha,,Kolovraty – Praha,,Tehovičky – Praha,,Škola Kolovraty – Praha,,Nad Dvorem – Říčany,,Wolkerova – Říčany,,podhradí – Říčany,,Masarykovo nám. – Říčany,,Park A.Švehly – Říčany,,U Milána – Říčany,,nádraží – Říčany,,Politických vězňů – Říčany,,nemocnice – Říčany,,Radošovice,sokolovna – Říčany,,Rychta – Říčany,,Olivovna – Říčany,,Strašín,rest. – Babice – Babice,,u hřiště – Babice,,Babičky – Doubek – Mukařov,,Žernovka – Mukařov,,škola – Mukařov
<b>Interval špička / sedlo / víkend (min):</b>	60/–/–
<b>Konstrukční poloha:</b>	Proklad s linkou 435 mezi Říčany a Doubkem, návaznost v Babicích na linku 364 v relaci Praha,,Depo Hostivař – Mukařov: Říčany X:30, Mukařov X:00
<b>Doporučený typ vozidla:</b>	Sd
<b>Turnusový počet vozidel:</b>	3
<b>Orientační roční objem dopravních výkonů:</b>	108 tis. km
<b>Potřebné infrastrukturní úpravy:</b>	–



### 3.2.1.21 Linka 423 Praha,,Opatov – Průhonice – Čestlice – Říčany – Struhařov – Mnichovice – Strančice

Linka 423 je navržena jako jedna z linek odvozených ze stávající linky 385. Z té jsou odvozeny celkem tři linky:

- linka 385 vedená v trase Praha,,Opatov – Průhonice – Čestlice – Nupaky – Říčany – Mukařov – Louňovice – Vyžlovka – Kozojedy – Kostelec nad Černými lesy – Nučice – Výžerky – Oplany – Konojedy,
- linka 423 vedená v trase Praha,,Opatov – Průhonice – Čestlice – Nupaky – Říčany – Mukařov – Tehovec / Mukařov,Srbín – Svojetice – (Klokočná –) Struhařov – Mnichovice – Strančice,
- linka 469 vedená v trase Praha,,Opatov – Průhonice – Čestlice – Nupaky.

Souhrnně těmito linkami vzniká interval 15/30/30 v úseku Praha,,Opatov – Nupaky (byť s drobnými odlišnostmi v trase v obcích Čestlice a Nupaky), 30/60/60 v úseku Nupaky – Říčany, 60/120/120 dále ve směru Kostelec nad Černými lesy a 60/120/120–240 dále ve směru Mnichovice – Strančice. V případě dohody o financování (ze strany kraje a obcí) lze na lince 423 v úseku Říčany – Mukařov – Mnichovice – Strančice případně zavést 120minutový interval (bez vynechávek) i o víkendech.

Z důvodu neadekvátních přepravních výsledků dosahovaných stávající linkou 385 v oblasti jižně od Mukařova (a zejména pak z důvodu obsazenosti jejích spojů a obrátů cestujících v ondřejovské části Třemblat a ve Zvánovicích) je navrženo trasování linky z Mukařova přes Tehovec/Srbín, Svojetice, Struhařov do Mnichovic a dále do Strančic (tedy mimo Ondřejov,Třemblat a Zvánovice). Tímto trasováním dojde mj. k nahrazení části stávající linky 489 v úseku Mukařov – Strančice (kdy pouze obsluha obce Klokočná je ve špičkách PD v návrhu ponechána lince 489 v upravené trase, v sedlech PD a o víkendech je pak obsluha Klokočné zajištěna závlekem linky 423 po vzoru závleků stávající linky 489). V Třemblatu a Zvánovicích je navrženo posílení role zbývajících dvou linek (383 a nově prodloužené linky 492 nahrazující linku 685 – viz příslušné kapitoly). V oblasti Mukařova a Tehovce je trasování linky 423 ve špičkách PD majoritně navrženo přes centrum Tehovce, v sedlech PD a o víkendech je zvolena trasa přes mukařovskou část Srbín.

Účelem linky 423 je zejména:

- poskytnutí zrychleného napojení obcí Průhonice, Čestlice, Nupaky a centra Říčan (Masarykovo nám.) na Prahu – do oblasti Jižního Města a na metro C.
- (společně s linkou 385) napojení obcí Průhonice, Čestlice a Nupaky na Říčany (do centra a mj. též k říčanskému nádraží, kde jsou navázány vlaky linky S9 směr centrum Prahy),
- napojení Mukařova, Tehovce (Vojkova, ve špičkách PD i centrální části), Svojetic, Klokočné (mimo špičky PD) a Struhařova na centrum Říčan (mj. na vlakové nádraží s návaznostmi na vlaky linky S9 směr centrum Prahy), na Mnichovice a na Strančice (s přestupy na vlaky linky S9 směr Praha),
- napojení centra Mnichovic na železniční dopravu ve Strančicích (společně s linkami 490 a 492).

Napojení Průhonic na Říčany a zrychlené spojení Průhonic s pražským Opatovem (a metrem C) je důvodem pro zachování závleku navrženého svazku linek 385, 423 a 469 do Průhonic. Naopak je na linkách 385 a 423 navrženo zrychlení (napřímení trasy) v oblasti Nupak a Čestlic – z Nupak do Čestlic kratší trasou (ul. Říčanskou) a v Čestlicích majoritně mimo zastávku Čestlice,,aquapark, tedy přes zastávku Čestlice,,V Oblouku (tato zastávka dosahuje ve dnech běžné dojíždky lepších přepravních výsledků – vyšších obrátů cestujících). Jedná se však o určité zhoršení zejména pro návštěvníky Aquapalace Praha. Proto pokud nabídka spojení linkou 469 na zastávce Čestlice,,aquapark a alternativa v podobě využití zastávky Čestlice,,V Oblouku (s mírně delší docházkovou vzdáleností od Aquapalace



Praha) budou vnímány jako nedostačující, lze na lince 423 (a 385) využít variantního trasování, kdy by vybrané spoje (resp. spoje ve vybraném období) trasu přes zast. Čestlice,,aquapark využívaly.

Linka zajišťuje navázání na železniční dopravu v Říčanech, neboť je vedena přes zastávku Říčany,,nádrazí (odkud je kratší docházková doba na samotné nádraží než ze zastávky Říčany,Radošovice,Haškova obsluhované linkou 383). Je tím (zejména pro obce jihovýchodně od Říčan) posílena role železniční dopravy pro přepravu do/z Prahy, kterou lze vnímat jako velmi důležitou alternativu k autobusové lince 383 jedoucí po silnici I/2 k metru C na Háje, neboť tato je ve špičkách pracovních dnů (zejména v ranní špičce) zatížena prodloužením reálných cestovních dob vlivem zpoždování spojů v důsledku kongescí vznikajících v ul. Přátelství v pražské Uhříněvsi (tzv. uhříněveský problém).

Jako alternativa může linka 423 (a 385) sloužit i pro cesty z obcí do oblasti pražského Jižního Města a k metru C, neboť z důvodu zmíněného uhříněveského problému není trasou přes Čestlice na Opatov v ranní špičce dosaženo výrazně delších reálných cestovních dob než linkou 383 vedenou po silnici I/2 na metro C Háje (trasa na Opatov mimo Uhříněves vykazuje vyšší spolehlivost).

<b>Typ linky:</b>	Klasická, denní
<b>Trasa linky:</b>	Praha,,Opatov – Průhonice – Čestlice,,V Oblouku / Čestlice,,aquapark – Čestlice,,nákupní zóna – Čestlice,,Polní – Čestlice – Nupaky,,hotel – Nupaky – Nupaky,,škola – Říčany,Kuří – Říčany,Kuří,Kuříčko – Říčany,,hřbitov – Říčany,,u lípy – Říčany,,Masarykovo nám. – Říčany,,Park A.Švehly – Říčany,,U Milána – Říčany,,nádrazí – Říčany,,Politických vězňů – Říčany,,nemocnice – Říčany,Radošovice,sokolovna – Říčany,,Rychta – Říčany,,Olivovna – Tehovec,,Vojkov – Tehovec,,Mototechna – Mukařov – Mukařov,,odb.Tehovec – Tehovec – Svojetice,,K Tehovci – (Mukařov,Srbín –) Svojetice – (Svojetice,,na skalce – Svojetice,,u hájenky – Klokočná – Klokočná,,náves – Klokočná – Svojetice,,u hájenky – Svojetice,,na skalce –) Svojetice,,na vyhlídce – Struhařov,,u hřiště – Struhařov – Mnichovice,,u křížku – Mnichovice,,požární dům – Mnichovice,,nám. – Mnichovice,,zdrav.stř. – Mnichovice,,bytovky – Všestary,,Vávrov – Strančice,,žel.st.
<b>Interval špička / sedlo / víkend (min):</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Praha,,Opatov – Říčany,,Olivovna: 60/120/120</li> <li>Říčany,,Olivovna – Strančice,,žel.st.: 60/120/120–240</li> </ul>
<b>Konstrukční poloha:</b>	<p>Proklad s linkou 385 v úseku Praha,,Opatov – Mukařov a jejich společný proklad s linkou 469 v úseku Praha,,Opatov – Nupaky, přibližný proklad s linkou 383 v úseku Říčany – Struhařov:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Špička PD: Říčany,,nádrazí X:30, Mnichovice X:00, Strančice X:15/X:45,</li> <li>Sedlo PD: Říčany,,nádrazí L:00, Klokočná L:30/S:30, Mnichovice L:45/S:15, Strančice S:00</li> <li>Víkend: Říčany,,nádrazí L:00, Klokočná L:30/S:30, Mnichovice L:45/S:15, Strančice S:00</li> </ul>
<b>Doporučený typ vozidla:</b>	Sd
<b>Turnusový počet vozidel:</b>	4
<b>Orientační roční objem dopravních výkonů:</b>	313 tis. km
<b>Potřebné infrastrukturní úpravy:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zřízení zastávky Nupaky,,hotel na silnici III/00312 (pro možnost zkrácení trasy mezi Nupaky a Čestlicemi mimo zast. Čestlice,,Lipová)</li> </ul>



### 3.2.1.22 Linka 435 Klučov, Skramníky – Český Brod – Tismice – Babice – Říčany – Modletice – Herink – Radějovice – Jesenice

U stávající linky 435 je navrženo prodloužení z Říčan přes říčanské městské části Voděrádky a Jažlovice, říčanskou a modletickou průmyslovou zónu (nacházející se podél dálnice D1), obce Dobřejovice, Herink, Radějovice a severní část Sulic (Hlubočinky) do Jesenice. Mezi Říčany a Jesenicí tak nahrazuje linku 765, u které je namísto toho navrženo prodloužení z Říčan do Velkých Popovic a Kamenice. Důvodem těchto navrhovaných úprav linkového vedení je zřízení tangenciálního spojení Jesenice – Český Brod a také existence větších dojížděkových vztahů do uvedených průmyslových zón a do Jesenice z oblasti mezi Říčany a Českým Brodem než z oblasti mezi Říčany a Sibřinou.

Mezi Říčany a Jesenicí je linka 435 v tomto horizontu navržena pouze v pracovní dny (zhruba v rozsahu stávající linky 765).

Z hlediska časové polohy linky je navržena úprava pro rozvoj síťovosti nabídky, kdy jsou v Českém Brodě sledovány návaznosti na vlaky nejen směr Praha, ale též směr Kolín. Návaznosti na vlaky směr Praha jsou sledovány i v Říčanech (o víkendech jsou však tyto návaznosti volnější). Zároveň je sledován v úseku Tismice – Český Brod proklad s linkou 491, čímž je dosaženo přibližného prokladu i pro spojení Říčany – Český Brod (linkou 435 a linkou 491 s přestupem v Mukařově).



<b>Typ linky:</b>	Klasická, denní
<b>Trasa linky:</b>	Klučov, Skramníky – Chrástany, Chotouň – Chrástany – Chrástany, Bylany – Chrástany, Bylany, škola – Klučov, Lstiboř – Český Brod, Liblice, obec – Český Brod, Liblice, škola – Český Brod, Liblice, vodárna – Český Brod, „žel.st.“ – Český Brod, „Kollárova“ – Český Brod, „Jana Kouly“ – Český Brod, „Jungmannova“ – Český Brod, „Na Bulance“ – Český Brod, „muzeum“ – Český Brod, „nem.“ – Český Brod, „muzeum“ – Český Brod, „Zahrady“ – Vrátkov – Tismice, „hřbitov“ – Tismice – Tismice, Limuzy – Přišimasy – Přišimasy, Horka – Přišimasy, sklady Marca – Hradešín – Doubek – Babice, „Babičky“ – Babice, „u hřiště“ – Babice – Říčany, Strašín, rest. – Říčany, „Olivovna“ – Říčany, Rychta – Říčany, Radošovice, sokolovna – Říčany, „nemocnice“ – Říčany, „Politických vězňů“ – Říčany, „nádraží“ – Říčany, „U Milána“ – Říčany, „Park A.Švehly“ – Říčany, „Masarykovo nám.“ – (Říčany, „podhradí“ – Říčany, „Wolkerova“) – Říčany, „u lípy“ – Říčany, „hřbitov“ – Říčany, Voděrádky, pod mostem – Říčany, Voděrádky – Říčany, Jažlovice – Říčany, Jažlovice, Zdebrady – Modletice, „rozc.“ – Doubravice – Modletice, „Kaufland“ – Modletice, „V hůrce“ – Dobřejovice, „Košumberk“ – Dobřejovice, „Na Návsi“ – Dobřejovice, „Jesenická“ – Herink – Radějovice – Sulice, Hlubočinka, obchodní centrum – Jesenice, Horní Jirčany, vodárna – Jesenice, Horní Jirčany – Jesenice
<b>Interval špička / sedlo / víkend (min):</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Klučov, Skramníky – Český Brod, „žel.st.“: 60/120/120–240</li> <li>Český Brod, „žel.st.“ – Říčany: 60/120/120–240</li> <li>Říčany – Jesenice: 60/120/–</li> </ul>
<b>Konstrukční poloha:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Špička PD – návaznost v Jesenici na linku 339 směr Praha, návaznost v Radějovicích na linku 335 v relaci Kamenice – Říčany, návaznost v Říčanech na linku S9 směr Praha a na linku 765 směr Praha, „Nádraží Klánovice i směr Velké Popovice, návaznost v Babicích na linku 366 v relaci Praha, „Depo Hostivař – Český Brod, proklad (Říčany –) Tismice – Český Brod s linkou 491, návaznost v Českém Brodě na linku R41 směr Kolín a linku S1 (S7) směr Praha: <ul style="list-style-type: none"> <li>Jesenice X:00, Říčany, „nádraží X:00, Český Brod, „žel.st.“ X:45/X:15</li> </ul> </li> <li>Sedlo PD – návaznost v Jesenici na linku 335 a 337 směr Praha, volnější návaznost v Radějovicích na linku 335 v relaci Kamenice – Říčany, návaznost v Říčanech na linku S9 směr Praha a na linku 765 v relaci Jesenice – Praha, „Nádraží Klánovice, návaznost v Babicích na linku 364 v relaci Praha, „Depo Hostivař – Český Brod, proklad (Říčany –) Tismice – Český Brod s linkou 491, návaznost v Českém Brodě na linku S1 směr Praha a volněji směr Kolín: <ul style="list-style-type: none"> <li>Jesenice S:00, Říčany, „nádraží S:45/L:15, Český Brod L:30/S:30</li> </ul> </li> <li>Víkend – proklad Tismice – Český Brod s linkou 491, návaznost v Českém Brodě na linku S1 směr Praha a volněji směr Kolín: <ul style="list-style-type: none"> <li>Říčany S:30/L:30, Český Brod L:30/S:30</li> </ul> </li> </ul>
<b>Doporučený typ vozidla:</b>	Sd
<b>Turnusový počet vozidel:</b>	6
<b>Orientační roční objem dopravních výkonů:</b>	438 tis. km
<b>Potřebné infrastrukturní úpravy:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Obnovení zastávky Říčany, Voděrádky, pod mostem poblíž domovu pro seniory v říčanské místní části Voděrádky</li> </ul>





### 3.2.1.23 Linka 444 Kamenice – Jílové u Prahy – Davle

Na lince 444 není navržena změna trasy ani zásadní změna rozsahu dopravy. Je navržena její systematizace, avšak s vědomím, že bude nutno časové polohy jednotlivých spojů případně nutno upravit, zejména kvůli návaznostem v Jílovém u Prahy a v Davli, příp. kvůli místním potřebám. Časovou polohu naznačenou v návrhových síťových grafikách lze chápat jako ideální vzhledem k primárně řešené oblasti. Ideální polohu i vzhledem k návaznostem v Jílovém u Prahy nelze zejména mimo špičky PD stanovit vzhledem k nesymetrické poloze linky 332 (pátevní linka v Jílovém u Prahy směrem na Prahu a Neveklov).

<b>Typ linky:</b>	Klasická, denní
<b>Trasa linky:</b>	Kamenice,,kult.dům – Kamenice,,u Dvora – Kamenice,Těptín,u Kozlího kamene – Kamenice,Těptín – Pohoří,,Markvart – Pohoří,Skalsko – Pohoří,,Pohorka – Pohoří – Pohoří,Chotouň – Jílové u Prahy,,Čs.armády – Jílové u Prahy,,náměstí – Jílové u Prahy,,učiliště – Jílové u Prahy,,Pražská – Jílové u Prahy,,Za Humny – Jílové u Prahy,,Průmyslová – Jílové u Prahy,,Kovo – Petrov,Bohuliby,Obora – Petrov,,U Ručiček – Petrov – Petrov,,Ve Vilách – Petrov,Chlomek – Davle,Sázava,Třešňovka – Davle,Sázava – Davle,,obec – Davle,,u pomníku
<b>Interval špička / sedlo / víkend (min):</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kamenice,,kult.dům – Kamenice,Těptín: 30/120/120</li> <li>• Kamenice,Těptín – Davle,,u pomníku: 60/120/120</li> </ul>
<b>Konstrukční poloha:</b>	Návaznosti v Kamenici na linky 337/339 směr Praha a v PD též na linku 765 směr Říčany: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Špička PD: Kamenice X:45 (odjezd) / X:15 (příjezd)</li> <li>• Sedlo PD: Kamenice L:45 (odjezd) / S:15 (příjezd)</li> <li>• Víkendy: Kamenice S:45 (odjezd) / L:15 (příjezd)</li> </ul>
<b>Doporučený typ vozidla:</b>	Sd
<b>Turnusový počet vozidel:</b>	3
<b>Orientační roční objem dopravních výkonů:</b>	184 tis. km
<b>Potřebné infrastrukturní úpravy:</b>	–



### 3.2.1.24 Linka 461 Strančice – Velké Popovice – Kamenice

U linky 461 je v souvislosti se zavedením linky (resp. prodloužením linky 765) jedoucí v trase (Praha, „Nádraží Klánovice –) Říčany – Velké Popovice – Kamenice navržena redukce provozu v pracovní dny, a to zejména v úseku Velké Popovice, „pivovar – Kamenice, „kult.dům, kde linka 765 většinu spojů linky 461 nahradí, ale též minoritně v úseku Strančice – Velké Popovice, neboť lze předpokládat, že část cestujících jedoucích z/do Velkých Popovic a Kamenice do/z Říčan a Prahy se přesune právě do linky 765.

V úseku Strančice, „žel.st. – Velké Popovice, „pivovar je na lince 461 navržen interval 30/60/120 minut, v úseku Velké Popovice, „pivovar – Kamenice, „kult.dům pak vybrané účelové spoje v pracovní dny a interval 240 minut o víkendech.

Je navrženo mírné navýšení rozsahu spojů zavlékajících do kunické místní části Dolní Lomnice tak, aby ve špičkách byla její obslužnost zajištěna v 60minutovém intervalu. Ve špičkách PD jsou zavlékající spoje ve Velkých Popovicích v časovém souběhu s linkou 765, aby rychlejší (nezavlékající spoje) byly s touto linkou v přibližném časovém prokladu.

Vybrané spoje jsou ve Velkých Popovicích prodlouženy do zast. Velké Popovice, Lojovice, nicméně vzhledem k lince 761 je navrženo vedení do/z Lojovic jen v rozsahu nezbytném pro zajištění dostatečné kapacity, kterou by vozidlo na lince 761 nezajistilo (např. školní spoj).

<b>Typ linky:</b>	Klasická, denní
<b>Trasa linky:</b>	Strančice, „žel.st. – Strančice, „škola – Strančice, „obchodní centrum – Kunice, „u dálnice – Kunice – Kunice, Vidovice, zámek – Kunice, Vidovice – Kunice, Vidovice, Bonavita – Kunice, Dolní Lomnice, Lomnická – Kunice, Dolní Lomnice – Kunice, Dolní Lomnice, Lomnická – Kunice, „rozc. Vidovice – Velké Popovice, „Todice – Velké Popovice – Velké Popovice, „pošta – Velké Popovice, „pivovar – (Velké Popovice, Brtnice – Velké Popovice, „rozc. Krámský – Velké Popovice, Lojovice –) Petříkov, „rozc. – Kamenice, Všedobrovice – Kamenice, Štířín – Kamenice, Štířín, u rybníka – Sulice, Želivec – Kamenice, Nová Hospoda – Kamenice, Olešovice – Kamenice, „kult.dům
<b>Interval špička / sedlo / víkend (min):</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Strančice, „žel.st. – Velké Popovice, „pivovar: 30/60/120</li> <li>Velké Popovice, „pivovar – Kamenice, „kult.dům: vybrané spoje / – / 240</li> <li>Velké Popovice, „pivovar – Velké Popovice, Lojovice: vybrané spoje / – / –</li> </ul>
<b>Konstrukční poloha:</b>	<p>Návaznost na linku S9 ve Strančicích, v sedle PD proklad s linkou 765 v rámci spojení Praha – Říčany – Velké Popovice:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Špička PD: Strančice X:00/X:30, Velké Popovice X:30/X:00</li> <li>Sedlo PD: Strančice X:30, Velké Popovice X:00</li> <li>Víkend: Strančice S:00, Velké Popovice S:30/L:30, Kamenice S:45/L:15</li> </ul>
<b>Doporučený typ vozidla:</b>	Sd
<b>Turnusový počet vozidel:</b>	2
<b>Orientační roční objem dopravních výkonů:</b>	146 tis. km
<b>Potřebné infrastrukturní úpravy:</b>	–



### 3.2.1.25 Linka 462 Strančice – Kunice,Všešimony

Linka 462 je navržena jako linka sestávající ze spojů na zavolání, které je možné vést až v intervalu 60 minut. Účelem linky je:

- napojení místních částí Strančic (Všechromy, Kašovice, Předboř, Otice, Svojšovice) na střediskovou část Strančice, na železniční stanici Strančice s návaznostmi na vlaky směr Říčany – Praha a přinejmenším ve špičkách PD též na linku 765 směr Říčany,
- napojení místní části Všešimony obce Kunice na střediskovou část Kunice, na obec Strančice a na železniční stanici Strančice s návaznostmi na vlaky směr Říčany – Praha.

Přebírá tak část úlohy stávající linky 469 a úlohu stávající linky 462. Cílem je zatraktivnění obslužnosti pro příslušná sídla s ohledem na zvýšení četnosti spojů (resp. potenciální zvýšení četnosti spojů – reálná četnost závisí na poptávce, od které se bude odvíjet, které spoje reálně vyjedou) při zachování určité míry ekonomické efektivity provozu.

Orientace pojezdění okruhu ze Strančic,žel.st. přes Všechromy Kašovice, Předboř, Jažlovice, Otice, Všechromy a Svojšovice lze přizpůsobit poptávce v jednotlivých částech dne. Z hlediska pořadí obsluhy zastávek Kunice,Všešimony a Kunice,Všešimony,SŠŘ lze doporučit v ranních hodinách upřednostnění spojení ze Strančic do zast. Kunice,Všešimony,SŠŘ a ze zast. Kunice,Všešimony do Strančic (zkrácení cestovních dob pro studenty jedoucí ze Strančic na SŠŘ a pro obyvatele Všešimů jedoucí do Strančic – Říčany – Prahy), v odpoledních hodinách pak opačně.

Stávající spoj na lince 462 jedoucí v ranních hodinách školních dnů od SŠŘ Všešimony do Mnichovic, zajišťující přepravu žáků na praktickou výuku, lze řešit např. zřízením posilového školního spoje linky 462 s přechodem vozidla (ve formě přímého vozu) na linku 492 či 490 směr Mnichovice (a dále ve své trase).



<b>Typ linky:</b>	Spoje na zavlání
<b>Trasa linky:</b>	Strančice,,žel.st. – Strančice,Svojšovice – Strančice,Všechromy,sever – Strančice,Všechromy,náves – Strančice,Otice – Říčany,Jažlovice – Strančice,,rozc.Sklenka – Strančice,Předboř – Strančice,Kašovice – Strančice,,rozc.průmyslová zóna – Strančice,Všechromy,jih – Strančice,Všechromy – Strančice,,obchodní centrum – Strančice,,škola – Strančice,,žel.st. – Strančice,,škola – Strančice,,obchodní centrum – Kunice,,u dálnice – Kunice – Kunice,,u hřbitova – Kunice,Všešimy,Pardálov – Kunice,Všešimy,SŠŘ – Kunice,Všešimy
<b>Interval špička / sedlo / víkend (min):</b>	Dle poptávky – až interval 60/60/60
<b>Konstrukční poloha:</b>	Návaznosti ve Strančicích na vlaky linky S9 směr Praha: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Špička PD: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Strančice,,žel.st. X:45 směr Kunice,Všešimy</li> <li>○ Strančice,,žel.st. X:15 směr Strančice,Předboř</li> </ul> </li> <li>• Sedlo PD: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Strančice,,žel.st. X:30/X:00 (rozestup 30 minut mezi spoji směr Kunice,Všešimy a směr Strančice,Předboř)</li> </ul> </li> <li>• Víkendy: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Strančice,,žel.st. X:30/X:00 (rozestup 30 minut mezi spoji směr Kunice,Všešimy a směr Strančice,Předboř)</li> </ul> </li> </ul>
<b>Doporučený typ vozidla:</b>	Mn
<b>Turnusový počet vozidel:</b>	1
<b>Orientační roční objem dopravních výkonů:</b>	Dle poptávky a počtu vyjetých spojů
<b>Potřebné infrastrukturní úpravy:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vybudování zastávek Strančice,Všechromy,sever a Strančice,Všechromy,jih v severní a jižní části Všechrom na silnici II/107</li> </ul>



### 3.2.1.26 Linka 469 Praha,,Opatov – Průhonice – Čestlice – Nupaky

Linka 469 ve stávající trase není navržena (je nahrazena linkou 462 a částečně linkou 765). V návrhu je jako linka 469 označena jedna z linek odvozených ze stávající linky 385. Z té jsou odvozeny celkem tři linky:

- linka 385 vedená v trase Praha,,Opatov – Průhonice – Čestlice – Nupaky – Říčany – Mukařov – Louňovice – Vyžlovka – Kozojedy – Kostelec nad Černými lesy – Nučice – Výžerky – Oplany – Konojedy,
- linka 423 vedená v trase Praha,,Opatov – Průhonice – Čestlice – Nupaky – Říčany – Mukařov – Tehovec / Mukařov,Srbín – Svojetice – (Klokočná –) Struhařov – Mnichovice – Strančice,
- linka 469 vedená v trase Praha,,Opatov – Průhonice – Čestlice – Nupaky.

Souhrnně těmito linkami vzniká v úseku Praha,,Opatov – Nupaky (byť s drobnými odlišnostmi v trase v obcích Čestlice a Nupaky) interval 15/30/30 minut.

Linka 469 se oproti linkám 385 a 423 liší vedením po Čestlicích (obsluhuje zastávky Čestlice,,aquapark a Čestlice,,Lipová, neobsluhuje zastávku Čestlice,,V Oblouku) a Nupakách, které projíždí blokově (a to přes ul. Komerční v jednom směru, čímž zajistí obslužení přilehlé průmyslové zóny, a ul. Nupackou v opačném směru, čímž zajistí obslužení obytné části Nupak). Orientace blokové obsluhy Nupak je doporučena dle denní doby – v ranní špičce ve směru z Prahy nejprve do průmyslové zóny, následně do obytné části, v odpolední špičce naopak (je tím zajištěno zkrácení cestovních dob ve směru převažující poptávky). Na rozdíl od stávajících zkrácených spojů linky 385 tak zajistí obslužení větší obytné části Nupak a také průmyslové zóny.

V sedlech PD a o víkendech je navrženo ukončení spojů v zastávce Nupaky, školka.

O víkendech návrhová linka 469 obsahuje ještě ve 30minutovém intervalu expresní spoje Praha,,Opatov – Čestlice,,aquapark pro návštěvníky Aquapalace Praha.

Účelem linky 469 je:

- zrychlené napojení obcí Průhonice, Čestlice a Nupaky na Prahu – do oblasti Jižního Města a na metro C,
- napojení Prahy, Průhonic a Čestlic na průmyslovou zónu v Nupakách.



<b>Typ linky:</b>	Klasická, denní
<b>Trasa linky:</b>	Praha,,Opatov – Průhonice – Čestlice,,aquapark – Čestlice,,nákupní zóna – Čestlice,,Polní – Čestlice – Čestlice,,Lipová – Nupaky,,hotel – Nupaky – Nupaky,,školka / – Nupaky,,Průběžná – Nupaky,,Komerční – Nupaky,,Průběžná
<b>Interval špička / sedlo / víkend (min):</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Praha,,Opatov – Čestlice,,aquapark: 30/60/15–30</li> <li>• Čestlice,,aquapark – Nupaky,,Průběžná: 30/60/60</li> </ul>
<b>Konstrukční poloha:</b>	Proklad s linkami 385 a 423 na souhrnný interval Praha,,Opatov – Nupaky 15/30/30 minut
<b>Doporučený typ vozidla:</b>	Sd
<b>Turnusový počet vozidel:</b>	3
<b>Orientační roční objem dopravních výkonů:</b>	188 tis. km
<b>Potřebné infrastrukturní úpravy:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Využití autobusových zastávek v Nupakách v ul. Komerční i pro veřejnou linkovou dopravu (pracovně nazvány jako Nupaky,,Průběžná a Nupaky,,Komerční)</li> </ul>



### 3.2.1.27 Linka 489 Strančice – Všestary – Klokočná – Mukařov – Doubravčice

Stávající linka 489 je reorganizována, přičemž:

- obsluhu úseku Mukařov – Louňovice (centrum) přebírají primárně linky 385 a 421 (linka 489 nově obsluhuje Louňovice jen školními spoji pokračujícími do/z Doubravčic, a sice na zastávce Louňovice,,I.hráz),
- obsluhu úseku Mukařov – Tehovec / Mukařov,Srbín – Svojetice – (Klokočná –) Struhařov – Mnichovice – Strančice přebírá linka 423, přičemž ve špičce PD je tato linka vedena přes Tehovec a mimo Klokočnou, v sedle PD a o víkendech je tato linka vedena přes Mukařov,Srbín a přes Klokočnou,
- obsluhu úseku Mukařov – Mukařov,Srbín / Tehovec – Klokočná – Strančice přebírá návrhová linka 489, jejíž provoz je však v tomto horizontu navržen jen ve špičkách PD (v základu je linka provozována přes Mukařov,Srbín, vybrané školní spoje jedou přes Tehovec).

Účelem návrhové linky 489 je:

- zrychlené napojení obce Klokočná na Strančice (a tedy i vlaky linky S9 směr Říčany – Praha) ve špičkách PD, a sice mimo Struhařov a Mnichovice,
- urychlení linky 423 trasováním mimo Klokočnou ve špičkách PD,
- zajištění školního spojení pro obce Svojetice, Tehovec a Štíhlíce do/z Louňovic k nově vzniklé škole ZŠ LOŠBATES (která pro uvedené obce bude spádová).

Systematická časová poloha linky 489 naznačená v síťové grafice vychází z dosažení návazností ve Strančicích a Mukařově, lze však předpokládat, že školní spoje budou přizpůsobeny začátkům/koncům školního vyučování v ZŠ LOŠBATES v Louňovicích, případně budou doplněny dodatečné spoje, či bude linka 489 posílena ještě spoji účelové (školní) linky 557 (která však v této studii není detailněji řešena).

<b>Typ linky:</b>	Klasická, špičková		
<b>Trasa linky:</b>	Strančice,,žel.st. – Všestary,,Strančická – Všestary – Klokočná,,náves – Svojetice,,u hájenky – Svojetice,,na skalce – Svojetice – Mukařov,Srbín – Svojetice,,K Tehovci – Tehovec – Mukařov,,odb.Tehovec – Mukařov – Louňovice,,I.hráz – Mukařov,Žernovka – Štíhlíce,,Doubravčická – Doubravčice,,V Edenu – Doubravčice,,Na Čihadlech – Doubravčice		
<b>Interval špička / sedlo / víkend (min):</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Strančice,,žel.st. – Mukařov: 60/–/–</li> <li>• Mukařov – Doubravčice: vybrané (školní) spoje / – / –</li> </ul>		
<b>Konstrukční poloha:</b>	<p>Návaznosti ve Strančicích na vlaky linky S9 směr Praha, návaznosti v Mukařově na linku 423 směr Říčany, návaznosti na linku 387 směr Praha, na linku 385 směr Kostelec nad Černými lesy a na linku 382 směr Sázava:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Strančice X:45/X:15, Mukařov X:15/X:45</li> <li>• přizpůsobení časových poloh spojů prodloužených do/z Doubravčic začátkům/koncům školního vyučování v ZŠ LOŠBATES</li> </ul>		
<b>Doporučený typ vozidla:</b>	Sd		
<b>Turnusový počet vozidel:</b>	2		
<b>Orientační roční objem dopravních výkonů:</b>	74 tis. km		
<b>Potřebné infrastrukturní úpravy:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pro bezpečnost zejména žáků do ZŠ LOŠBATES v Louňovicích se doporučuje zřízení světelné signalizace u přechodu pro chodce přes silnici I/2 u zast. Louňovice,,I.hráz</li> </ul>		



### 3.2.1.28 Linka 490 Strančice – Mnichovice – Ondřejov – Stříbrná Skalice

U linky 490 je navržena redukce provozu ve špičkách PD v úseku Mnichovice,,požární dům – Hrusice – Ondřejov,,náměstí – Stříbrná Skalice,,náměstí ze 30minutového taktu na 60minutový (s možností vedení jednotlivých dodatečných spojů, příp. jen v části trasy, pokud to bude z přepravních důvodů účelné – např. vzhledem ke školní dojíždce do/z Mnichovic), a to s ohledem na navržené prodloužení linky 651 ze Senohrab přes Hrusice a Ondřejov do Stříbrné Skalice s návaznostmi v Senohrabech ve špičkovém směru na spěšné vlaky linky R49 ve/ze směru Praha. Právě spojení autobusovou linkou 651 a spěšnými vlaky linky R49 zajistí pro Hrusice, Ondřejov a Stříbrnou Skalici nezanedbatelné zkrácení cestovních dob do/z centra Prahy. V úseku Ondřejov,,náměstí – Stříbrná Skalice,,náměstí je tak navrženo zachování spojů v sedlech PD a o víkendech, zatímco ve špičkách PD je navrženo zachování pouze vybraných spojů.

V úseku Strančice,,žel.st. – Mnichovice,,požární dům je navrženo ve špičkách PD vedení vložených spojů pro přibližné zachování stávajícího rozsahu provozu, a to za účelem zajištění dostatečně četného napojení centra Mnichovic na železniční dopravu (vlaky linky S9) ve Strančicích směr Praha. U vložených spojů Strančice – Mnichovice se předpokládá oběhové provázání s linkou 423. V případě, že bude možné realizovat obrat na Masarykově nám. lze uvažovat u těchto vložených spojů o vedení pouze v úseku Strančice,,žel.st. – Mnichovice,,nám., přinejmenším u školních spojů je však doporučeno zachovat vedení až na zast. Mnichovice,,požární dům (z důvodu kratší docházkové vzdálenosti k ZŠ).

O víkendech je navrženo navýšení rozsahu provozu v úseku Ondřejov,,náměstí – Stříbrná Skalice,,náměstí (prodloužení spojů jedoucích v SQ jen Strančice,,žel.st. – Ondřejov,,náměstí až do Stříbrné Skalice,,náměstí).





<b>Typ linky:</b>	Klasická, denní
<b>Trasa linky:</b>	Strančice,,žel.st. – Všestary,,Vávrov – Mnichovice,,bytovky – Mnichovice,,zdrav.stř. – Mnichovice,,nám. – Mnichovice,,požární dům – Mnichovice,,Závěrka – Mnichovice,,u hřbitova – Hrusice,,Vlčí halíř – Hrusice – Hrusice,,na Šmejkalce – Ondřejov,,Turkovice – Ondřejov,,Turkovická – Ondřejov,,škola – Ondřejov,,náměstí – Ondřejov,,Dlážděná – Stříbrná Skalice,Kost.Střimelice,Skalka – Stříbrná Skalice,Kost.Střimelice – Stříbrná Skalice,Hrad.Střimelice – Stříbrná Skalice,,V Můstkách – Stříbrná Skalice,,náměstí
<b>Interval špička / sedlo / víkend (min):</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Strančice,,žel.st. – Mnichovice,,požární dům: 15–45/120/120–240</li> <li>• Mnichovice,,požární dům – Ondřejov,,náměstí: 60/120/120–240</li> <li>• Ondřejov,,náměstí – Stříbrná Skalice,,náměstí: vybrané spoje / 120 / 120–240</li> </ul>
<b>Konstrukční poloha:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Špičky PD – návaznost ve Strančicích na linku S9 směr Praha, přibližný proklad spojení v relaci Ondřejov – Praha (a příp. Stříbrná Skalice – Praha) kombinací linek 490+S9 (přes Strančice) a 651+R49 (přes Senohraby): <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Strančice X:30, Ondřejov X:00, Stříbrná Skalice X:15/X:45</li> </ul> </li> <li>• Sedlo PD – návaznost ve Strančicích na linku S9 směr Praha, přibližný proklad spojení v relaci Stříbrná Skalice – Praha linkou 382 a kombinací linek 490+S9 (přes Strančice), volnější návaznost ve Stříbrné Skalici na linku 382 směr Praha a 659 směr Kostelec nad Černými lesy – Český Brod: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Strančice S:30/L:30, Ondřejov L:00, Stříbrná Skalice L:15/S:45</li> </ul> </li> <li>• Víkendy – návaznost ve Strančicích na linku S9 směr Praha, přibližný proklad spojení v relaci Ondřejov – Praha linkou 383 a kombinací linek 490+S9 (přes Strančice), proklad spojení v relaci Hrusice – Praha kombinací linek 490+S9 (přes Strančice) a 651+S9 (přes Senohraby), volnější návaznost ve Stříbrné Skalici na linku 382 směr Praha a 659 směr Kostelec nad Černými lesy – Český Brod: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Strančice L:30/S:30, Ondřejov S:00, Stříbrná Skalice S:15/L:45</li> </ul> </li> </ul>
<b>Doporučený typ vozidla:</b>	Sd
<b>Turnusový počet vozidel:</b>	2
<b>Orientační roční objem dopravních výkonů:</b>	128 tis. km
<b>Potřebné infrastrukturní úpravy:</b>	–



### 3.2.1.29 Linka 491 Mukařov – Český Brod

U linky 491 není pro tento horizont navržena změna trasy ani zásadní změna v rozsahu dopravy. Je navržena systematizace linky a úprava časové polohy linky pro rozvoj síťovosti nabídky, kdy jsou v Českém Brodě sledovány návaznosti nejen směr Praha, ale též směr Kolín. Zároveň je sledován v úseku Tismice – Český Brod proklad s linkou 435, čímž je dosaženo přibližného prokladu i pro spojení Říčany – Český Brod (linkou 435 a linkou 491 s přestupem v Mukařově).

<b>Typ linky:</b>	Klasická, denní
<b>Trasa linky:</b>	Mukařov – Mukařov, škola – Mukařov, Žernovka – Štíhllice, Doubravčická – Doubravčice, V Edenu – Doubravčice, Na Číhadlech – Doubravčice – Doubravčice, bytovky – Doubravčice, rozc. Vrátkov – Mrzky – Tismice, MŠ – Tismice, bytovky – Tismice, na kopečku – Český Brod, sídliště – Český Brod, Na Bulance – (Český Brod, nem. – Český Brod, muzeum –) Český Brod, Jungmannova – Český Brod, Jana Kouly – Český Brod, Kollárova – Český Brod, žel.st.
<b>Interval špička / sedlo / víkend (min):</b>	60/120/240
<b>Konstrukční poloha:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Špičky PD – návaznost v Mukařově na linku 387 směr Říčany – Praha a volněji na linku 381 směr Kostelec nad Černými lesy, návaznost na linku 823 v Doubravčicích, proklad (Říčany –) Tismice – Český Brod s linkou 435, návaznost v Českém Brodě na linku R41 směr Kolín a linku S1 (S7) směr Praha: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Mukařov X:45/X:15, Český Brod, žel.st. X:15/X:45</li> </ul> </li> <li>• Sedlo PD – návaznost v Mukařově na linku 321 směr Říčany – Praha i směr Kostelec nad Černými lesy, proklad (Říčany –) Tismice – Český Brod s linkou 435, návaznost v Českém Brodě na linku S1 směr Praha a volněji směr Kolín: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Mukařov S:00, Český Brod S:30/L:30</li> </ul> </li> <li>• Víkend – návaznost v Mukařově na linku 387 směr Říčany – Praha i směr Kostelec nad Černými lesy, proklad (Říčany –) Tismice – Český Brod s linkou 435, návaznost v Českém Brodě na linku S1 směr Praha a volněji směr Kolín: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Mukařov S:00, Český Brod S:30/L:30</li> </ul> </li> </ul>
<b>Doporučený typ vozidla:</b>	Sd (Kb)
<b>Turnusový počet vozidel:</b>	2
<b>Orientační roční objem dopravních výkonů:</b>	141 tis. km
<b>Potřebné infrastrukturní úpravy:</b>	–



### 3.2.1.30 Linka 492 Strančice – Mnichovice – Černé Voděradý – Kostelec nad Černými lesy

U linky 492 je navrženo propojení se stávající linkou 685 do jedné linky jedoucí Strančice – Mnichovice – Ondřejov, Třebat – Zvánovice – Černé Voděradý – Jevany – Kostelec nad Černými lesy. Mezi Strančicemi a Mnichovicemi je navrženo trasování přes Všestary a Všestary, Menčice, linka tedy mj. zajišťuje napojení Všestaru na Prahu (přestup na linku S9 ve Strančicích) a Mnichovice.

Z hlediska rozsahu provozu je navrženo mírné navýšení, aby bylo dosaženo ve špičkách 60minutového taktu v celé trase linky (stávající linka 685 má v odpolední špičce interval i 90minutový, který již v denní dojíždce nelze považovat za atraktivní). Cílem je posílení role železniční dopravy pro cesty do/z Prahy. Tomu je přizpůsobena i časová poloha linky – ve Strančicích je navázána na linku S9 směr Říčany – Praha. Mezi sledované dále patří návaznosti v Jevanech na linku 382 (primárně v relacích Praha – Černé Voděradý a Kostelec nad Černými lesy – Stříbrná Skalice, v PD však též v relaci Stříbrná Skalice – Černé Voděradý) a návaznosti v Kostelci nad Černými lesy (směr Praha a Český Brod a v PD též směr Zásmyky).

Navržená časová poloha linky dále sleduje v pracovní dny v Ondřejově, Třebatu a ve Zvánovicích přibližný proklad s linkou 383 (pro směr Říčany a Praha). Proklad je sledován i s linkou 490 (a v sedlech PD a o víkendech též s linkou 423) mezi Strančicemi a Mnichovicemi. Ve špičkách PD je pak linka 492 proložena s linkou 421 mezi Jevany a Kostelcem nad Černými lesy.

V sedlech PD při dosažení všech sledovaných návazností vzniká přebytek jízdní doby (tzv. synchronizační doba), který se projevuje prodlouženým (cca 15minutovým) pobytem v Černých Voděradech (toto místo bylo zvoleno vzhledem k lomu poptávky směr Mnichovice – Strančice – Praha a směr Kostelec nad Černými lesy, který zde nastává).



<b>Typ linky:</b>	Klasická, denní
<b>Trasa linky:</b>	Strančice,,žel.st. – Všestary,,Strančická – Všestary – Všestary,Menčice – Mnichovice,,bytovky – Mnichovice,,zdrav.stř. – Mnichovice,,nám. – Mnichovice,Myšlín – Mnichovice,,hotel Myšlín – Ondřejov,Třemblat,k Myšlínu – Ondřejov,Třemblat – Zvánovice – Zvánovice,,Kádov – Černé Voděradý,,ObÚ – Černé Voděradý – Černé Voděradý,,ObÚ – Černé Voděradý,,Chaloupky – Jevany,,Penčice – Jevany – Jevany,,Černokostelecká – Jevany,,Lesní podnik – Jevany,,Smrčiny – (Jevany,,Bohumil –) Kostelec n.Č.l.,,Jevanská – Kostelec n.Č.l.,,Dobrovského – Kostelec n.Č.l.,,nám.
<b>Interval špička / sedlo / víkend (min):</b>	60/120–240/240
<b>Konstrukční poloha:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Špička PD – návaznost ve Strančicích na linku S9 směr Praha, v Jevanech na linku 382, v Kostelci nad Černými lesy na linku 321 směr Praha, linku 381 směr Zásmyky a volněji na linku 659 směr Český Brod, přibližný proklad v Ondřejově,Třemblatu a Zvánovicích s linkou 383, proklad s linkou 421 v úseku Jevany – Kostelec nad Černými lesy: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Strančice X:45/X:15, Jevany X:30, Kostelec nad Černými lesy X:45/X:15</li> </ul> </li> <li>• Sedlo PD – návaznost ve Strančicích na linku S9 směr Praha, v Jevanech na linku 382, v Kostelci nad Černými lesy na linku 381 směr Praha, linku 321 směr Zásmyky a linku 659 směr Český Brod, přibližný proklad v Ondřejově,Třemblatu a Zvánovicích s linkou 383: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Strančice L:00, Jevany S:00, Kostelec nad Černými lesy S:15/L:45</li> </ul> </li> <li>• Víkendy – návaznost ve Strančicích na linku S9 směr Praha, v Jevanech na linku 382, v Kostelci nad Černými lesy na linku 381 směr Praha a na linku 659 směr Český Brod <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Strančice S:00, Jevany S:45/L:15, Kostelec nad Černými lesy L:00</li> </ul> </li> </ul>
<b>Doporučený typ vozidla:</b>	Sd
<b>Turnusový počet vozidel:</b>	3
<b>Orientační roční objem dopravních výkonů:</b>	164 tis. km
<b>Potřebné infrastrukturní úpravy:</b>	–



### 3.2.1.31 Linka 582 Říčany – Světlá – Strančice

Linka 582 je navržena pro napojení obcí Světlá, Tehov a Všestary na Říčany a zároveň na vlaky linky S9 směr Praha. Trasa vychází z trasy stávající linky 582, avšak vzhledem k tomu, že navržené návaznosti na vlaky jsou sledovány ve Světlých (aby cestující z/do Tehova a Všestary směr Praha mohli přestoupit na vlak co nejdříve s cílem minimalizace cestovní doby pro cesty do/z Prahy) a Strančicích, je opuštěno od obsluhy říčanského nádraží touto linkou. Vzhledem k tomu, že tato linka není ani navržena jako diametrálně vedená přes Říčany, je u ní navržena plošnější obsluha Říčan (obsluhuje tedy např. oblast Masarykova i Komenského náměstí, Olivovny, centra Radošovic a průmyslových areálů na Černokostecké).

Linka 582 nahrazuje v návrhu i stávající linku 494, jejíž trasování se i z přepravních průzkumů poskytnutých IDSK ukazuje jako méně konkurenceschopné. Dochází tak k ukončení obsluhy zastávky Tehov, Lada, která však vykazuje velmi nízké obraty cestujících – pro případnou náhradu její obsluhy lze uvažovat o zřízení poptávkové dopravy.

<b>Typ linky:</b>	Klasická denní
<b>Trasa linky:</b>	Říčany,,Černokostecká – Říčany,,prům. areál Černokostecká – Říčany,Radošovice,Větrník – Říčany,Radošovice,Haškova – Říčany,Radošovice,sokolovna – Říčany,,Rychta – Říčany,,Olivovna – Říčany,,Síd. Olivovna – Říčany,,Pivoňková – Říčany,,Pod Kavčí Skálou – Říčany,,5.května – Říčany,,Štefánikova – Říčany,,U Milána – Říčany,,Masarykovo nám. – Říčany,,Marvánek – Světlá – Tehov,,Hačálka – Tehov – Všestary – Všestary,,Strančická – Strančice,,žel.st.
<b>Interval špička / sedlo / víkend (min):</b>	60/120/240
<b>Konstrukční poloha:</b>	Návaznosti na vlaky linky S9 ve Světlých a Strančicích: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Špička PD: Světlá cca X:30, Strančice X:00</li> <li>• Sedlo PD: Světlá cca S:30/L:30, Strančice L:00</li> <li>• Víkendy: Světlá cca L:30/S:30, Strančice S:00</li> </ul>
<b>Doporučený typ vozidla:</b>	Sd
<b>Turnusový počet vozidel:</b>	2
<b>Orientační roční objem dopravních výkonů:</b>	108 tis. km
<b>Potřebné infrastrukturní úpravy:</b>	–



### 3.2.1.32 Linka 651 Nespeky – Pyšely – Senohraby – Hrusice – Ondřejov – Stříbrná Skalice

U linky 651 je navrženo prodloužení trasy z Hrusic dále směr Ondřejov a Stříbrná Skalice s cílem zkrácení cestovní doby v relacích Praha – Hrusice, Praha – Ondřejov a Praha – Stříbrná Skalice při návaznosti linky 651 v Senohrabech na spěšné vlaky linky R49. Provoz v úseku Hrusice – Stříbrná Skalice je navržen jen ve špičkách PD, provoz v úseku Senohraby – Hrusice je pak zachován ještě o víkendech.

V úseku Senohraby – Pyšely je navrženo určité navýšení rozsahu provozu, aby ve špičkách PD (resp. alespoň v jejich přepravně nejsilnější části) obě skupiny spojů (jedoucí přes Pětihosty a přes Pyšely, Zaječice) jely v hodinovém intervalu.

Zároveň dochází k úpravě časových poloh i v úseku Senohraby – Pyšely, aby i zde docházelo v Senohrabech ve špičkách PD ve špičkovém směru k návaznostem na spěšné vlaky linky R49 (zkrácení cestovní doby v relaci Praha – Pyšely), a to spoji jedoucími přes Pyšely, Zaječice. Druhá skupina spojů (jedoucí přes Pětihosty) i ve špičce PD navazuje v Senohrabech nadále na vlaky linky S9, aby nedocházelo k časovému souběhu těchto spojů se spoji jedoucími přes Pyšely, Zaječice. Rozestup mezi spoji v úseku Senohraby – Pyšely pak je sice nepravidelný (cca 15–45 minut), avšak na příjezdu/odjezdu z Prahy je dosažen téměř přesný 30minutový proklad.

Vzhledem k tomu, že linka R49 je provozována jen ve špičkách PD a převážně vždy jen ve špičkovém směru (v ranní špičce do Prahy, v odpolední špičce z Prahy), jsou navrženy odlišné (a navíc nesymetrické) časové polohy linky 651 pro ranní a pro odpolední špičku. V protišpičkovém směru je navržena návaznost oběma skupinami spojů na linku S9. Mimo špičky PD jsou zřízeny návaznosti taktéž na linku S9. V sedle PD jsou spoje linky S9 aktuálně vedeny nesymetricky (resp. s osou symetrie cca v minutě 15), nesymetrie je tím v tomto období přenesena i na linku 651 v úseku Senohraby – Pyšely.

V úseku Pyšely – Nespeky je navrženo ponechání cca stávajícího rozsahu provozu. Časové polohy jsou zde přizpůsobeny návaznostem v Nespekách na linku 337, vzniká tak synchronizační doba projevující se zvýšeným pobytem (příp. i rozdělením spojů) v Pyšelích, kde však dochází k výraznému lomu poptávky.

Pro spolehlivější průjezd serpentinou v Senohrabech lze prověřit mírné rozšíření komunikace v místech, kde to pozemkové a terénní poměry umožní. Alternativně lze uvažovat na lince 651 o nasazení menších autobusů (Md – 10,5m, příp. 9,5m vozidla).



<b>Typ linky:</b>	Klasická, denní
<b>Trasa linky:</b>	<p>Nespeky – Pyšely,,hotel Doly – Pyšely,,sokolovna – Pyšely,,nám.  – Pyšely,Zaječice – Pyšely,Nová Ves /  – Pětihosty</p> <p>– Senohraby,,odb. – Senohraby,,U Zvoničky – Senohraby,,u školy – Senohraby,,žel.st.  – Hrusice,,na Šmejkalce – Hrusice – Hrusice,,na Šmejkalce – Ondřejov,Turkovice –  Ondřejov,,Turkovická – Ondřejov,,škola – Ondřejov,,náměstí – Ondřejov,,Dlážděná –  Stříbrná Skalice,Kost.Střimelice,Skalka – Stříbrná Skalice,Kost.Střimelice – Stříbrná  Skalice,Hrad.Střimelice – Stříbrná Skalice,,V Můstkách – Stříbrná Skalice,,náměstí</p>
<b>Interval špička / sedlo / víkend (min):</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nespeky – Pyšely,,nám.: 60/120/120</li> <li>Pyšely,,nám. – Senohraby,,žel.st. (souhrnně): 15–45/120/120</li> <li>Senohraby,,žel.st. – Hrusice: 60 / – / 120</li> <li>Hrusice – Stříbrná Skalice,,náměstí: 60/ – / –</li> </ul>
<b>Konstrukční poloha:</b>	<p>Návaznosti v Senohrabech ve špičkách PD z/do Stříbrné Skalice, Ondřejova, Hrusic a Pyšel (spoji jedoucimi přes Zaječice) na vlaky linky R49 ve špičkovém směru, ostatní návaznosti v Senohrabech na linku S9, návaznosti v Nespekách na linku 337:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ranní špička PD: <ul style="list-style-type: none"> <li>Nespeky X:00, Pyšely X:15/X:45</li> <li>Pyšely X:00/X:30, Senohraby X:15 / X:00–X:15, Ondřejov X:30, Stříbrná Skalice X:45/X:15</li> <li>Pyšely X:45/X:00, Senohraby X:00/X:45</li> </ul> </li> <li>Odpolední špička PD: <ul style="list-style-type: none"> <li>Nespeky X:00, Pyšely X:15/X:45</li> <li>Pyšely X:30/X:00, Senohraby X:45–X:00 / X:45, Ondřejov X:15/X:30, Stříbrná Skalice X:30/X:15</li> <li>Pyšely X:00/X:15, Senohraby X:15/X:00</li> </ul> </li> <li>Sedlo PD: <ul style="list-style-type: none"> <li>Nespeky S:00, Pyšely S:15/L:45</li> <li>Pyšely L:00/L:30, Senohraby L:15</li> </ul> </li> <li>Víkendy: Nespeky S:00, Pyšely S:15–S:30 / L:30–L:45, Senohraby S:45/L:15, Hrusice L:00</li> </ul>
<b>Doporučený typ vozidla:</b>	Sd (Md)
<b>Turnusový počet vozidel:</b>	5
<b>Orientační roční objem dopravních výkonů:</b>	164 tis. km
<b>Potřebné infrastrukturní úpravy:</b>	Pro spolehlivější průjezd serpentinou v Senohrabech prověřit její mírné rozšíření v místech, kde to pozemkové a terénní poměry umožní



### 3.2.1.33 Linka 653 Ondřejov – Kaliště – Chocerady

Vzhledem k přepravním výsledkům stávající linky 653 i k neatraktivnímu (a mj. nepárovému) počtu spojů této linky je navrženo její nahrazení poplávkovou dopravou. Benefitem kromě vedení kapacitně odpovídajícího vozidla je možnost zvýšení četnosti spojení, které však bude realizováno pouze v případě, že po něm bude poptávka.

V případě, kdy bude kapacitně postačující vozidlo s konstrukcí dodávkového vozu (mikrobus), lze jako další benefit vnímat provoz této linky z Kaliště do Chocerad po místní komunikaci vedoucí podél řeky Sázavy, jelikož obec Kaliště má největší dojíždkové vztahy po Praze právě do Chocerad. Pokud bude kapacitně problematickým pouze školní spoj do Ondřejova, lze dostatečnou kapacitu zajistit vedením jednoho klasického autobusového spoje (např. vypůjčením vozidla z linky 490) v úseku Kaliště, Poddubí – Ondřejov, náměstí.

<b>Typ linky:</b>	Poptávková doprava
<b>Trasa linky:</b>	Ondřejov, náměstí – Ondřejov, škola – Ondřejov, Turkovická – Ondřejov, Turkovice – Kaliště, Lensedly – Kaliště – Kaliště, v loučkách – Kaliště, Poddubí – Kaliště, Poddubí, Kropáčkovo – Kaliště, jez Hvězdovice – Chocerady, Tikalák – Chocerady, dětské centrum – Chocerady
<b>Interval špička / sedlo / víkend (min):</b>	Dle poptávky
<b>Konstrukční poloha:</b>	Doporučené výchozí časové polohy dle návazností v zastávce Ondřejov, náměstí, příp. v Choceradech
<b>Doporučený typ vozidla:</b>	Mikrobus (dodávka s 8 místy k sezení)
<b>Turnusový počet vozidel:</b>	1
<b>Orientační roční objem dopravních výkonů:</b>	Dle poptávky – počtu vyjetých spojů a jejich reálné trasy
<b>Potřebné infrastrukturní úpravy:</b>	Zřízení „fiktivních zastávek“ Kaliště, Poddubí, Kropáčkovo, Kaliště, jez Hvězdovice, Chocerady, Tikalák, Chocerady, dětské centrum





### 3.2.1.34 Linka 659 Český Brod – Kostelec nad Černými lesy – Stříbrná Skalice

Návrhová linka 659 je koordinována s linkami 660 a 385 tak, aby s nimi byla v přibližném prokladu. V pracovní dny tak je v relaci Český Brod – Kostelec nad Černými lesy i mezi Kostelcem nad Černými lesy a Konojedy souhrnný cca 30minutový interval ve špičkách a 60minutový interval v sedlech.

V prostoru mezi Kostelcem nad Černými lesy a Stříbrnou Skalicí linka 659 v pracovní dny obsluhuje největší obce, kterými jsou Nučice a Konojedy (vzhledem k trase však obsluhuje též Prusice a Oplany). Obsluha Výžerek je v PD ponechána lince 385. O víkendech je jižně od Kostelce nad Černými lesy navržen provoz pouze jedné linky – linka 385 jižně od Kostelce nad Černými lesy tak o víkendech není provozována a trasa linky 659 je rozšířena o obsluhu obce Výžerky.

Časová poloha linky odpovídá snaze o rozvoj síťovosti nabídky, kdy jsou v Českém Brodě sledovány návaznosti nejen směr Praha, ale sekundárně též směr Kolín. V Kostelci nad Černými lesy jsou pak sledovány primárně návaznosti od Prahy a Říčan směr Nučice – Konojedy – Vlkančice – Stříbrná Skalice. Ve špičkách PD však uvedené návaznosti v Českém Brodě umožňují regulérní dosažení taktového uzlu v Kostelci nad Černými lesy, vznikají zde tak návaznosti i od Prahy (Hájů) na Český Brod. Ve Stříbrné Skalici jsou primárně sledovány návaznosti na linku 651 či 490 směr Senohraby/Strančice (na které dále navazují vlaky směr Praha) pro vznik alternativního napojení Vlkančic na Prahu po železniční ose.



<b>Typ linky:</b>	Klasická, denní
<b>Trasa linky:</b>	Český Brod,,žel.st. – Český Brod,,Jana Kouly – Přistoupim,,rozc. – Přistoupim – Krupá,,dvůr Chrást – Krupá,,rozc.Syneč – Krupá – Kostelec n.Č.l.,,Chaloupky – Kostelec n.Č.l.,,Svatbín – Kostelec n.Č.l.,,Svatbínská – Kostelec n.Č.l.,,sanatorium – Kostelec n.Č.l.,,nám. – Kostelec n.Č.l.,,Komenského – Prusice – Prusice,,rozc. – Nučice,,Na Kladívku – (Nučice – Výžerky – Nučice –) Konojedy – Konojedy,,pila – Konojedy,Klíče – Oplany – Oplany,,háj. – Výžerky,,rozc. – Vlkančice,,Komorce – Vlkančice,,u Zbořeného Mlýna – Vlkančice – Vlkančice,,u Králů – Vlkančice,,Stará Hůra – Vlkančice,Pyskočely,na Babě – Vlkančice,Pyskočely – Stříbrná Skalice,,žel.st. – Stříbrná Skalice,,u Konvalinků – Stříbrná Skalice,,Blatiny – Stříbrná Skalice,,náměstí
<b>Interval špička / sedlo / víkend (min):</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Český Brod,,žel.st. – Kostelec n.Č.l.,,nám.: 60/120/240</li> <li>Kostelec n.Č.l.,,nám – Stříbrná Skalice,,náměstí: 60/120/120–240</li> </ul>
<b>Konstrukční poloha:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Špička PD – návaznosti ve špičkovém směru v Českém Brodě na linku R41směr Praha a volněji též směr Kolín, v Kostelci nad Černými lesy na linku 387 směr Praha (Háje) a Kouřim, ve Stříbrné Skalici ve špičkovém směru na linku 651 (ráno směr Senohraby – Pyšely, odpoledne opačně): <ul style="list-style-type: none"> <li>Ranní špička: Český Brod X:15/X:30, Kostelec nad Černými lesy X:45/X:00, Stříbrná Skalice X:15</li> <li>Odpolední špička: Český Brod X:30, Kostelec nad Černými lesy X:00, Stříbrná Skalice X:45/X:15</li> </ul> </li> <li>Sedlo PD – návaznost v Českém Brodě na linku S1 směr Praha a volněji též směr Kolín, návaznosti v Kostelci nad Černými lesy od Prahy (linka 381) a Zásruk (linka 321) směr Stříbrná Skalice, návaznost ve Stříbrné Skalici na linku 490 směr Strančice a linku 382 směr Sázava: <ul style="list-style-type: none"> <li>Český Brod L:20/S:40, Kostelec nad Černými lesy L:50/S:10, Stříbrná Skalice S:30/L:30</li> </ul> </li> <li>Víkendy – návaznost v Českém Brodě na linku S1 směr Praha a volněji též směr Kolín, návaznosti v Kostelci nad Černými lesy od Prahy (linka 381) směr Stříbrná Skalice, návaznost ve Stříbrné Skalici na linku 490 směr Strančice a 382 směr Sázava: <ul style="list-style-type: none"> <li>Český Brod S:30/L:30, Kostelec nad Černými lesy S:50/L:10, Stříbrná Skalice L:30/S:30</li> </ul> </li> </ul>
<b>Doporučený typ vozidla:</b>	Sd
<b>Turnusový počet vozidel:</b>	4
<b>Orientační roční objem dopravních výkonů:</b>	321 tis. km
<b>Potřebné infrastrukturní úpravy:</b>	–



### 3.2.1.35 Linka 660 Český Brod – Kostelec nad Černými lesy – Uhlířské Janovice

U linky 660 je oproti stávajícímu stavu navrženo prodloužení trasy z Kostelce nad Černými lesy přes Olešku (místní části Brník, Oleška, Krymlov), Horní Kruty a Skvrňov do Uhlířských Janovic. Cílem je napojení uvedených místních částí Olešky a sídel nacházejících se mezi Kostelcem nad Černými lesy a Uhlířskými Janovicemi jižně od silnice I/2 na Kostelec nad Černými lesy a Prahu (ať už s přestupem na linky jedoucí z Kostelce nad Černými lesy po I/2, nebo s přestupem na vlaky v Č. Brodě).

Časová poloha linky odpovídá snaze o rozvoj síťovosti nabídky, kdy jsou v Českém Brodě sledovány návaznosti nejen směr Praha, ale též sekundárně směr Kolín. V relaci Kostelec nad Černými lesy – Uhlířské Janovice je pak snahou dosáhnout přibližného prokladu s linkou 321.

V případě požadavku obcí v okrese Kolín a Kutná Hora lze trasu mezi Oleškou a Uhlířskými Janovicemi upravit dle potřeby, doporučené je však zachovat dosažení Uhlířských Janovic v poloze X:30 (ve špičkách PD obrát vozidla).

Stávající školní spoje z Doubravčic do Kostelce nad Černými lesy a opačně jsou z linky 660 vyčleněny do prodloužené linky 823 (viz kapitola 3.2.1.39).

**Typ linky:** Klasická, denní

**Trasa linky:** Český Brod,„žel.st. – Český Brod,„Jana Kouly – Přistoupim,„rozc. – Přistoupim – Tucharaz,„U Sadů – Tucharaz – Přehvozdí,„u hřbitova – Přehvozdí – Kostelec n.Č.l.,„Truba – Kozojedy – Kozojedy,„rozc. – Kostelec n.Č.l.,„na Skalce – Kostelec n.Č.l.,„Trativody – Kostelec n.Č.l.,„u křížku – Kostelec n.Č.l.,„nám. – Kostelec n.Č.l.,„sanatorium – Kostelec n.Č.l.,„Svatbínská – Oleška,Brník,u rybníka – Oleška – Oleška,„rozc.Krymlov – Oleška,Krymlov – Malotice,Lhotky, rozc. Krymlov – Barchovice,Radlice,rozc. – Barchovice,„ObÚ – Horní Kruty – Horní Kruty,Dolní Kruty – Horní Kruty,Přestavky – Horní Kruty,Bohouňovice II – Skvrňov – Uhlířské Janovice,Bláto – Uhlířské Janovice,„nám.

**Interval špička / sedlo / víkend (min):** 60/120/240

**Konstrukční poloha:**

- Špička PD – návaznosti v Českém Brodě na linku R41 směr Praha a volněji též směr Kolín, návaznosti v Kozojedech od Č. Brodu na linku 385 směr Říčany – Praha, v Kostelci nad Černými lesy na linku 385 směr Kozojedy:
  - Český Brod X:00, Kostelec nad Černými lesy X:30, Uhlířské Janovice X:30
- Sedlo PD – návaznost v Českém Brodě na linku S1 směr Praha a volněji též směr Kolín, návaznosti v Kostelci nad Černými lesy od Prahy (linka 381) směr Uhlířské Janovice:
  - Český Brod S:20/L:40, Kostelec nad Černými lesy S:50/L:10, Uhlířské Janovice L:30/S:30
- Víkendy – návaznost v Českém Brodě na linku S1 směr Praha a volněji též směr Kolín, návaznosti v Kostelci nad Černými lesy od Prahy (linka 381) směr Uhlířské Janovice:
  - Český Brod S:20/L:40, Kostelec nad Černými lesy S:50/L:10, Uhlířské Janovice L:30/S:30

**Doporučený typ vozidla:** Sd

**Turnusový počet vozidel:** 4

**Orientační roční objem  
dopravních výkonů:** 315 tis. km

**Potřebné infrastrukturní  
úpravy:** –



### 3.2.1.36 Linka 686 Říčany – Úvaly

U linky 686 je v tomto horizontu navrženo zachování trasy i rozsahu provozu. V návrhu dochází k systematizaci a symetrizaci linky s návaznostmi v Říčanech i Úvalech na vlaky směr Praha.

<b>Typ linky:</b>	Klasická, denní
<b>Trasa linky:</b>	Říčany,,Wolkerova – Říčany,,podhradí – Říčany,,Masarykovo nám. – Říčany,,U Milána – Říčany,,Štefánikova – Říčany,,5.května – Říčany,,Politických vězňů – Říčany,,nádraží – Říčany,,Pod Lihovarem – Říčany,Radošovice,podjezd – Říčany,Pacov,u hřbitova – Říčany,Pacov – Říčany,Pacov,horní Pacov – Březí,,u křížku – Křenice,,V Polníku – Křenice – Sluštice – Zlatá – Škvorec,Třebohostice,škola – Škvorec,Třebohostice – Škvorec,Třebohostice,škola – Škvorec,,nám. – Škvorec,,MŠ – Úvaly,,Slovany – Úvaly,,pivovar – Úvaly,,náměstí Arnošta z Pardubic – Úvaly,,Husova – Úvaly,,u mlýna – Úvaly,,žel.st.
<b>Interval špička / sedlo / víkend (min):</b>	60/120/120
<b>Konstrukční poloha:</b>	Návaznost na linku S1 (S7) v Úvalech a na linku S9 v Říčanech, proklad s linkou 765 v úseku Říčany – Sluštice, v PD proklad s linkou 329 v úseku Sluštice – Úvaly: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Špička PD: Říčany X:30, Úvaly X:15/X:45</li> <li>• Sedlo PD: Říčany S:00, Úvaly S:45/L:15</li> <li>• Víkendy: Říčany S:00, Úvaly S:45/L:15</li> </ul>
<b>Doporučený typ vozidla:</b>	Sd
<b>Turnusový počet vozidel:</b>	2
<b>Orientační roční objem dopravních výkonů:</b>	197 tis. km
<b>Potřebné infrastrukturní úpravy:</b>	–



### 3.2.1.37 Linka 761 MHD Velké Popovice

Stávající linku 761 zajišťující obsluhu místních částí obce Velké Popovice je navrženo převést na poptávkovou dopravu. Benefitem po provozně-ekonomické stránce je, že spojení bude realizováno pouze v případě, že po něm bude poptávka.

Navrženo je navíc nasazení mikrobuseů (vozidla dodávkové konstrukce s 8 místy k sezení), u kterých je předpoklad, že umožní vedení i do místních částí, které dnes linkou 761 vhodně obsloužené nejsou (Mokřany, Krámský, Klenové, Dubiny, Křivá Ves), záměr je však vhodné prověřit např. zkušebními jízdami.

Návrh předpokládá využití dvou mikrobuseů, přičemž ve špičkách PD by byly využity oba (jeden by byl využit pro obsluhu Mokřan a Řepčic, druhý pro obsluhu Brtnice, Krámského, Lojovic, Klenového, Křivé Vsi a Dubiny, příp. by se dle poptávky jejich trasy překrývaly), v sedle PD a o víkendech je předpoklad využití pouze jednoho mikrobuse.

Pro případ nedostatečné kapacity na školních spojích (zejména na ranním školním spoji do Velkých Popovic) je navrženo prodloužení spoje (či spojů) linky 461 do Lojovic (viz kapitola 3.2.1.24).

<b>Typ linky:</b>	Poptávková doprava
<b>Trasa linky:</b>	Velké Popovice,,Todice – Velké Popovice – Velké Popovice,,pošta – Velké Popovice,,pivovar – Petříkov,,rozc. – Kamenice,Všedobrovice – Velké Popovice,Řepčice – Velké Popovice,Mokřany – Velké Popovice,Řepčice – Velké Popovice,Brtnice – Velké Popovice,Krámský – Velké Popovice,,rozc.Krámský – Velké Popovice,Lojovice – Velké Popovice,Klenové – Velké Popovice,Dubiny – Velké Popovice,Křivá Ves – Velké Popovice,Lojovice – Velké Popovice,,rozc.Krámský – Velké Popovice,Brtnice – Velké Popovice,,pivovar – Velké Popovice,,pošta – Velké Popovice – Velké Popovice,,Todice
<b>Interval špička / sedlo / víkend (min):</b>	Dle poptávky – až interval 60/60/60
<b>Konstrukční poloha:</b>	Doporučené výchozí časové polohy dle návazností ve Velkých Popovicích (X:30)
<b>Doporučený typ vozidla:</b>	Mikrobus (dodávka s 8 místy k sezení)
<b>Turnusový počet vozidel:</b>	2
<b>Orientační roční objem dopravních výkonů:</b>	Dle poptávky – počtu vyjetých spojů a jejich reálné trasy
<b>Potřebné infrastrukturní úpravy:</b>	Zřízení „fiktivních zastávek“ v místních částech Mokřany, Krámský, Klenové, Dubiny a Křivá Ves



### 3.2.1.38 Linka 765 Praha,,Nádraží Klánovice – Sibřina – Říčany – Velké Popovice – Kamenice

Na lince 765 je navrženo přetrasování jižně od Říčan, kdy stávající trasu přes Voděrádky, Jažlovice, Modletice, Dobřejovice, Herink, Radějovice a Hlubočinku do Jesenice přebírá linka 435. Linku 765 je naopak navrženo prodloužit jižním směrem přes Světice, kolem strančické místní části Svojšovice a přes místní část Všechnomy do Velkých Popovic a dále do Kamenice.

Důvodem je dnes nekonkurenceschopné spojení Velkých Popovic s Říčany, kdy je toto realizováno kombinací linek 461 a S9 s celkovou cestovní dobou cca 30–35 minut (cestovní doba IAD činí cca 15 minut), avšak s přestupem ve Strančicích. Zohledníme-li navíc dostupnost říčanského nádraží v rámci města Říčan, která i z pohledu některých významných cílů dojíždky může vyžadovat ještě přestup např. na říčanskou MHD, jedná se o poměrnou krátkou relaci s neatraktivním spojením veřejnou dopravou neodpovídajícím přepravnímu významu této relace.

Navržená linka zajistí přímé spojení Říčan s Velkými Popovicemi a Kamenicí s atraktivnější cestovní dobou (Říčan,,Masarykovo nám. – Velké Popovice cca 20 minut). V úseku Velké Popovice – Kamenice nahradí v PD většinu spojů linky 461.

O víkendech není v tomto horizontu linka 765 navržena a obsluha Velkých Popovic a Kamenice tak je ponechána lince 461.

Úprava trasy je navržena i v severní části linky, kdy je navrženo prodloužení linky ze Sibřiny přes Újezd nad Lesy k Nádraží Klánovice s návaznostmi na vlak směr centrum Prahy. Za tím účelem je žádoucí vybudovat autobusové zastávky v Újezdu nad Lesy v ul. Zaříčanské a příp. Novosibřinské (mezi křižovatkami s ul. Staroklánovická a Zaříčanská) ve vhodných polohách.

Z hlediska časových poloh jsou sledovány návaznosti na vlaky (směr Praha) na Nádraží Klánovice a v Říčanech, dále pak autobusové návaznosti v uzlech Velké Popovice a Kamenice, ve špičkách PD pak i vzájemné návaznosti s linkou 435 v Říčanech.



<b>Typ linky:</b>	Klasická, denní
<b>Trasa linky:</b>	<p>Praha,,Nádraží Klánovice – Praha,,Hulická – Praha,,Újezd nad Lesy – Sibřina,,škola – Sibřina – Sluštice,,škola – Sluštice – Křenice – Křenice,,V Polníku – Březí,,V Jezírku – Březí,,Podskalí – Březí,,V Jezírku – Březí,,u křížku – Říčany,Pacov,horní Pacov – Říčany,Pacov – Říčany,Pacov,u hřbitova – Říčany,Radošovice,Větrník – Říčany,Radošovice,Haškova – Říčany,Radošovice,ZŠ Bezručova – Říčany,,nemocnice – Říčany,,Politických vězňů – Říčany,,nádraží – Říčany,,U Milána – Říčany,,Park A.Švehly – Říčany,,Masarykovo nám. – Říčany,,Marvánek – Světlá – Strančice,Svojšovice,rozc. – Strančice,Všechromy,sever – Strančice,Všechromy,jih – Strančice,Všechromy,rozc.průmyslová zóna – Velké Popovice,zimní stadion – Velké Popovice,,pošta – Velké Popovice – Velké Popovice,,Todice – Velké Popovice – Velké Popovice,,pošta – Velké Popovice,,pivovar – Petřikov,,rozc. – Kamenice,Všedobrovice – Kamenice,Štířín – Kamenice,Štířín,u rybníka – Sulice,Želivec – Kamenice,Nová Hospoda – Kamenice,Olešovice – Kamenice,,kult.dům</p>
<b>Interval špička / sedlo / víkend (min):</b>	60/120–240/–
<b>Konstrukční poloha:</b>	<p>Návaznosti na vlaky v Praze na Nádraží Klánovice směr centrum Prahy, návaznosti na linku S9 v Říčanech, na linku 363 ve Velkých Popovicích (pro spojení v relaci Říčany – Petřikov – ...), návaznost v Kamenici na linku 337 směr Praha a Benešov, ve špičkách PD navíc vzájemné připoje s linkou 435 v Říčanech:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Špička PD: Říčany X:00, Velké Popovice X:30, Kamenice X:45/X:15</li> <li>• Sedlo PD: Říčany L:00, Velké Popovice L:30/S:30, Kamenice L:45/S:15</li> </ul>
<b>Doporučený typ vozidla:</b>	Sd
<b>Turnusový počet vozidel:</b>	4
<b>Orientační roční objem dopravních výkonů:</b>	210 tis. km
<b>Potřebné infrastrukturní úpravy:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zřízení zastávek na Praze 21 v Újezdu nad Lesy v ul. Zaříčanské a příp. Novosibřinské (mezi křižovatkami s ul. Staroklánovická a Zaříčanská) ve vhodných polohách</li> <li>• Obnovení zastávky Strančice,Svojšovice,rozc. na silnici II/107 u křižovatky s místní komunikací ze Svojšovic (jižní výjezd)</li> <li>• Vybudování zastávek Strančice,Všechromy,sever a Strančice,Všechromy,jih v severní a jižní části intravilánu Všechrom na silnici II/107</li> <li>• Obnovení zastávky Strančice,Všechromy,rozc.průmyslová zóna na silnici II/107 poblíž okružní křižovatky se silnicí III/00323</li> <li>• Vybudování zastávky Velké Popovice,,zimní stadion na silnici II/107 poblíž zimního stadionu</li> </ul>



### 3.2.1.39 Linka 823 Úvaly – Škvorec – Doubravčice – Kostelec nad Černými lesy

Na lince 823 je navrženo prodloužení z Doubravčic dále přes Štíhlce, Vyžlovku a Kozojedy do Kostelce nad Černými lesy, přičemž v tomto úseku se bude jednat o školní spoje, které jsou v SQ součástí linky 660.

V úseku Škvorec, „nám. – Úvaly, „žel.st. je navržena mírná redukce provozu související se skutečností, že část spojů v tomto úseku budou nově prodloužené spoje linky 329 (souhrnně k poklesu rozsahu provozu v tomto úseku nedojde).

Časová poloha je přizpůsobena návazností na linku S1 (S7) v Úvalech směr Praha a prokladu s linkami 686 a 329 mezi Škvorcem a Úvaly.

<b>Typ linky:</b>	Klasická, denní		
<b>Trasa linky:</b>	Úvaly, „žel.st. – Úvaly, „u mlýna – Úvaly, „Husova – Úvaly, „náměstí Arnošta z Pardubic – Úvaly, „pivovar – Úvaly, „Slovany – Škvorec, „MŠ – Škvorec, „nám. – Škvorec, „rozc. – Přišimasy – Přišimasy, Horka – Přišimasy, „sklady Marca – Hradešín – Hradešín, „ObÚ – Masojedy – Doubravčice, „Na Čtvrtích – Doubravčice – Doubravčice, „Na Číhadlech – Doubravčice, „V Edenu – Štíhlce, „Doubravčická – Vyžlovka – Kozojedy – Kozojedy, „rozc. – Kostelec n.Č.l., „na Skalce – Kostelec n.Č.l., „Trativody – Kostelec n.Č.l., „u křížku – Kostelec n.Č.l., „nám.		
<b>Interval špička / sedlo / víkend (min):</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Úvaly, „žel.st. – Škvorec, „nám.:</li> <li>• Škvorec, „nám. – Doubravčice:</li> <li>• Doubravčice – Kostelec n.Č.l., „nám:</li> </ul>	30/120/120 60/120/240 vybrané spoje / – / –	
<b>Konstrukční poloha:</b>	Návaznosti v Úvalech na linku S1 (S7) směr Praha, proklad s linkami 686 a 329 v úseku Úvaly – Škvorec, ve špičkách PD návaznosti v Doubravčicích na linku 491 směr Mukařov i Český Brod: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Špička PD: Úvaly X:30, Doubravčice X:00</li> <li>• Sedlo PD: Úvaly S:15 (odjezd) / L:45 (příjezd)</li> <li>• Víkendy: Úvaly S:15 (odjezd) / L:45 (příjezd)</li> </ul>		
<b>Doporučený typ vozidla:</b>	Sd		
<b>Turnusový počet vozidel:</b>	3		
<b>Orientační roční objem dopravních výkonů:</b>	133 tis. km		
<b>Potřebné infrastrukturní úpravy:</b>	–		





### 3.2.2 Vize 2030

V podkapitolách níže jsou popsány jednotlivé linky návrhového stavu „Vize 2030“.

Mapa linkového vedení v oblasti se nachází v příloze G.1, mapy taktových uzlů pak v přílohách G.2 (špičky pracovních dnů), G.3 (sedla pracovních dnů) a G.4 (víkendy).

Návrh provozní koncepce ve formě síťových grafik se nachází v přílohách H.1 (špičky pracovních dnů), H.2 (sedla pracovních dnů) a H.3 (víkendy). Návrh čekacích dob se nachází v příloze I.

V železniční dopravě je kalkulováno v návrhovém stavu „Vize 2030“ s těmito provozními koncepcemi:

- Na tratích 221 Praha – Benešov u Prahy, 210 Praha – Vrané nad Vltavou – Čerčany a 212 Čerčany – Světlá nad Sázavou je dle zadání studie uvažováno s jízdními řády, které jsou výstupem studie „Zpracování síťového jízdního řádu pro tratě 210, 212, 220, 221, 223“<sup>9</sup>. Na trati 221 je tak předpokládána městem Říčany požadovaná implementace pásmového jízdního řádu, kde jsou provozovány:
  - rychlíky linky R17 Praha – Benešov u Prahy – Tábor – Veselí nad Lužnicí – České Budějovice / České Velenice v 60minutovém taktu, které dosahují taktového uzlu Benešov u Prahy v X:30,
  - spěšné vlaky linky R49 v intervalu 30/60/30 (špička PD / sedlo PD / víkend), které mezi Prahou a Senohraby zastavují v tarifních bodech Praha hl.n., Praha-Vršovice, Praha-Zahradní Město, Říčany a Mnichovice, dále v úseku Senohraby – Benešov u Prahy zastávkově a které dosahují taktového uzlu Benešov u Prahy v poloze X:30 a ve špičkách PD a o víkendech též v poloze X:00,
  - osobní vlaky linky S9 provozované v intervalu 15/15/30 v úseku Praha hl.n. – Říčany, v intervalu 15/30/30 v úseku Říčany – Strančice a v intervalu 30/30/30 v úseku Strančice – Senohraby, které dosahují krátkých návazností ve stanici Senohraby na linku R49 směr Benešov u Prahy.

Na tratích 210 a 212 jsou v Čerčanech navázány linky S8 a S80 v polohách X:15/X:45 na spěšné vlaky linky R49 směr Praha (a mimo sedla PD též Benešov u Prahy).

- Na trati 011 je uvažováno s provozní koncepcí, kterou zde HL. m. Praha a Středočeský kraj předpokládají po roce 2030 dle výběrového řízení na dopravce velkokapacitních elektrických jednotek EMU400.
- Na trati 230 (kde se jedná zejména o návaznosti v Kutné Hoře na linku 381) je předpokládána provozní koncepce rychlíků linky R9 Praha – Kolín – Kutná Hora – Havlíčkův Brod – Brno/Jihlava, která byla uvažována ve výběrovém řízení na dopravce této linky, který bude její provoz zajišťovat od prosince 2026.
- Na ostatních tratích v řešené oblasti byl předpokládán aktuálně platný JŘ (2024/25).

V MHD Říčany je dle zadání studie v návrhu „Vize 2030“ uvažováno s cílovou provozní koncepcí dle „Plánu dopravní obslužnosti města pro období 2023–28 s výhledem na roky 2028–33“<sup>9</sup>, a sice ve variantě MAX.

---

<sup>9</sup> K dispozici ke stažení zde: <https://www.ricany.cz/radnice/strategicke-dokumenty/dopravni-obslužnost/>.



### 3.2.2.1 Linka 227 Praha,,Háje – Praha,,Nedvězí – Křenice/Babice

U pražské městské linky 227 jedoucí od metra C Háje přes Kolovraty do Nedvězí je navrženo prodloužení do Středočeského kraje, a sice ve dvou větvích:

- do Křenic (mj. na základě požadavku této obce),
- přes říčanskou místní část Pacov a obec Březí do Babic.

Účelem prodloužení je napojení Křenic, Pacova, Březí a Babic na metro C, na kterém (resp. v jehož blízkosti) se pro mnoho cestujících dojíždějících do Prahy nachází cíl dojížděky.

V důsledku toho je navrženo zkrácení linky 366 pouze do trasy Praha,,Depo Hostivař – Křenice.

Časové polohy linky jsou navrženy tak, aby:

- v Křenicích byla linka 227 v prokladu s linkou 366 a dosahovala ve špičkách PD návaznosti na linku 686 směr Úvaly,
- v Babicích byla linka 227 v prokladu s linkou 364 a dosahovala návaznosti na linku 435 směr Český Brod.

<b>Typ linky:</b>	Klasická, denní		
<b>Trasa linky:</b>	Praha,,Háje – Praha,,Háje – Praha,,Horčičkova – Praha,,Jakobiho – Praha,,Sídliště Petrovice – Praha,,Betonárka – Praha,,Na Blanici – Praha,,Na Vrchách – Praha,,Nádraží Uhříněves – Praha,,Picassova – Praha,,Nové náměstí – Praha,,Nové náměstí – Praha,,Uhříněves – Praha,,Venušina – Praha,,Kolovraty – Praha,,Tehovičky – Praha,,Škola Kolovraty – Praha,,Nad Dvorem – Praha,,Nad Parkánem – Praha,,K Říčánům – Praha,,U Rozcestí – Praha,,Pánkova – Praha,,Hájová – Praha,,Nedvězí – Praha,,Hájová – Křenice / – Říčany,Pacov – Říčany,Pacov,Horní Pacov – Březí,,u křížku – Březí,,V Jezírku – Březí – Babice		
<b>Interval špička / sedlo / víkend (min):</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Praha,,Háje – Praha,,Nedvězí: 20–30/60/60</li> <li>• Praha,,Nedvězí – Křenice: 60/120/120</li> <li>• Praha,,Nedvězí – Babice: 60/120/120</li> </ul>		
<b>Konstrukční poloha:</b>	Proklad v Křenicích s linkou 366, proklad v Babicích s linkou 364. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Špička PD – návaznost v Křenicích na linku 686 směr Úvaly, návaznost v Babicích na linku 435 směr Český Brod:             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Praha,,Nedvězí X:00/X:30, Babice X:15/X:45</li> </ul> </li> <li>• Sedlo PD a víkendy – návaznost v Babicích na linku 435 směr Český Brod:             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Křenice S:00, Babice L:00</li> </ul> </li> </ul>		
<b>Doporučený typ vozidla:</b>	Sd		
<b>Turnusový počet vozidel:</b>	5		
<b>Orientační roční objem dopravních výkonů:</b>	369 tis. km		
<b>Potřebné infrastrukturní úpravy:</b>	–		



### 3.2.2.2 Linka 228 Praha,,Poliklinika Malešice – Praha,,Benice – Říčany

U pražské městské linky 228 jedoucí od Polikliniky Malešice přes Depo Hostivař, Nádraží Uhřetěves do Benic je navrženo prodloužení přes Lipany dále do Říčan (přes Kuří a centrum města na Olivovnu).

Cílem je odstranění pomyslné bariéry na hranicích Prahy a Středočeského kraje a zajištění spojení do Říčan pro geograficky blízké pražské městské čtvrti Benice a Lipany. Zároveň tím dojde k vytvoření přímého spojení z Říčan do dalších částí Prahy.

<b>Typ linky:</b>	Klasická, denní
<b>Trasa linky:</b>	Praha,,Poliklinika Malešice – Praha,,Sídliště Malešice – Praha,,Černická – Praha,,Limuzská – Praha,,Nové Strašnice – Praha,,Depo Hostivař – Praha,,Depo Hostivař – Praha,,Malešická továrna – Praha,,Na Homoli – Praha,,Průmyslová – Praha,,Ústřední – Praha,,Obchodní centrum Štěrboholy – Praha,,Štěrboholy – Praha,,Škola Štěrboholy – Praha,,Perspektivní – Praha,,Škola Dubeč – Praha,,Za Pavilonem – Praha,,Lázeňka – Praha,,Dubeček – Praha,,Dubečský hřbitov – Praha,,K Hádku – Praha,,Bečovská – Praha,,U Uhřetěveské obory – Praha,,Picassova – Praha,,Nádraží Uhřetěves – Praha,,Picassova – Praha,,Nové náměstí – Praha,,Ke Kříži – Praha,,Lnářská – Praha,,Rájecká – Praha,,K Lipanům – Praha,,Benice – Praha,,Lipany – Říčany,Kuří – Říčany,Kuří,Kuříčko – Říčany,,hřbitov – Říčany,,u lípy – Říčany,,Masarykovo nám. – Říčany,,Park A.Švehly – Říčany,,U Milána – Říčany,,nádraží – Říčany,,Politických vězňů – Říčany,,nemocnice – Říčany,Radošovice,sokolovna – Říčany,,Rychta – Říčany,,Olivovna
<b>Interval špička / sedlo / víkend (min):</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Praha,,Poliklinika Malešice – Praha,,Obchodní centrum Štěrboholy: 30/30/30</li> <li>• Praha,,Obchodní centrum Štěrboholy – Praha,,Benice: 30/60/60</li> <li>• Praha,,Benice – Říčany,,Olivovna: 60/60/120</li> </ul>
<b>Konstrukční poloha:</b>	Praha,,Benice X:30, Říčany,,Olivovna X:00
<b>Doporučený typ vozidla:</b>	Md
<b>Turnusový počet vozidel:</b>	5
<b>Orientační roční objem dopravních výkonů:</b>	449 tis. km
<b>Potřebné infrastrukturní úpravy:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zřízení zastávky Praha,,Lipany pro jízdu od Prahy,,Benic na Říčany,,Kuří a opačně</li> </ul>



### 3.2.2.3 Linka 303 Praha,,Černý Most – Křenice – Praha,,Nedvězí – Říčany

U linky 303 je oproti návrhu „Vize 2025“ navrženo prodloužení linky z Křenic dále přes pražskou čtvrť Nedvězí do Říčan.

Cílem je odstranění pomyslné bariéry na hranicích Prahy a Středočeského kraje a zajištění spojení Nedvězí s geograficky sousedícími Říčany a zároveň vytvoření přímého spojení z Říčan do dalších částí Prahy.

<b>Typ linky:</b>	Klasická, denní, radiální		
<b>Trasa linky:</b>	Praha,,Černý Most – Praha,,Chvaly – Praha,,Vojická – Praha,,Nádraží Horní Počernice – Praha,,Lukavecká – Praha,,Divadlo Horní Počernice – Praha,,Na Kovárně – Praha,,Sychrov – Šestajovice,,Za Stodolami – Šestajovice,,Balkán – Šestajovice,,Pražská – Praha,,Bazar – Praha,,Smržovská – Praha,,Smiřická – Praha,,Nádraží Klánovice – Praha,,Nádraží Klánovice-sever – Praha,,Hulická – Praha,,Újezd nad Lesy – Praha,,Pošta Újezd nad Lesy – Praha,,Druhanická – Praha,,Ježovická – Praha,,Kvasinská – Praha,,Koloděje – Sibřina,Stupice – Sibřina,Zahradní – Sibřina – (Sibřina,,škola – Sibřina,,Na Paloučku – Sibřina –) Sibřina,Zahradní – Křenice,,K Sibřině – Křenice – Praha,,Hájová – Praha,,Nedvězí – Praha,,Hájová – Říčany,,prům. areál Černokostelecká – Říčany,Radošovice,Větrník – Říčany,Radošovice,podjezd – Říčany,,Pod Lihovarem – Říčany,,nádraží – Říčany,,Politických vězňů – Říčany,,nemocnice – Říčany,Radošovice,sokolovna – Říčany,,Rychta – Říčany,,Olivovna		
<b>Interval špička / sedlo / víkend (min):</b>	Praha,,Černý Most – Praha,,Koloděje:	20–30/60/60	
	Praha,,Koloděje – Křenice:	20–30/60/120	
	Křenice – Říčany,,Olivovna:	60/60/120	
<b>Konstrukční poloha:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Křenice X:00 (ve špičce též X:30)</li> <li>• Praha,,Nádraží Klánovice (sever) – návaznosti na vlaky směr Praha (linky S61, S1)</li> <li>• Říčany,,Olivovna X:30</li> </ul>		
<b>Doporučený typ vozidla:</b>	Sd		
<b>Turnusový počet vozidel:</b>	8		
<b>Orientační roční objem dopravních výkonů:</b>	499 tis. km		
<b>Potřebné infrastrukturní úpravy:</b>	–		



### 3.2.2.4 Linka 321 Praha,,Háje – Říčany – Kostelec nad Černými lesy – Zásmyky – Uhlířské Janovice

U linky 321 se nenavrhují změny v trasování, intervalech ani konstrukční poloze oproti návrhu „Vize 2025“. Předpokládá se pouze využití nové zastávky Říčany,,Olivovna na silnici I/2 (v ul. Černokostelecké).

<b>Typ linky:</b>	Klasická, denní
<b>Trasa linky:</b>	Praha,,Háje – Praha,,Horčičkova – Praha,,Sídliště Petrovice – Praha,,Nové náměstí – Praha,,Uhřetěves – Říčany,,Prům. areál Černokostelecká – Říčany,Radošovice,Haškova – Říčany,Radošovice,sokolovna – Říčany,,Rychta – Říčany,,Olivovna – Tehovec,,Vojkov – Mukařov – Louňovice,,I. hráz – Louňovice,,II. hráz – Vyžlovka – Kozojedy,,rozc. – Kostelec n.Č.l.,,na Skalce – Kostelec n.Č.l.,,Tratívody – Kostelec n.Č.l.,,u křížku – Kostelec n.Č.l.,,nám. – Kostelec n.Č.l.,,sanatorium – Kostelec n.Č.l.,,Svatbínská – Oleška – Oleška,,rozc.Krymlův – Ždánice – Ždánice,,u Jánů – Malotice – Zásmyky,Doubravčany – Zásmyky,,rozc.Vršice – Zásmyky,,Dupanda – Zásmyky,,nám. – Zásmyky,,5.května – Zásmyky,Sobočice – Vavřinec – Vavřinec,Chmeliště – Uhlířské Janovice,,nám.
<b>Interval špička / sedlo / víkend (min):</b>	60/120/120
<b>Konstrukční poloha:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• PD – proklad s linkou 381 a 387: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Špička: Mukařov X:00, Kostelec nad Černými lesy X:15/X:45, Ždánice,,u Jánů X:30, Uhlířské Janovice X:00</li> <li>○ Sedlo: Mukařov S:00, Kostelec nad Černými lesy S:15/L:45, Ždánice,,u Jánů S:30/L:30, Uhlířské Janovice L:00</li> </ul> </li> <li>• Víkendy – proklad s linkou 381: Mukařov L:30/S:30, Kostelec nad Černými lesy L:45/S:15, Ždánice,,u Jánů S:00, Uhlířské Janovice S:30/L:30</li> </ul>
<b>Doporučený typ vozidla:</b>	Kb
<b>Turnusový počet vozidel:</b>	4
<b>Orientační roční objem dopravních výkonů:</b>	493 tis. km
<b>Potřebné infrastrukturní úpravy:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zřízení zastávky Říčany,,Olivovna na silnici I/2 (v ul. Černokostelecké)</li> </ul>



### 3.2.2.5 Linka 325 Praha,,Nádraží Uhříněves – Čestlice – Průhonice – Jesenice

U linky 325 se oproti návrhu „Vize 2025“ navrhuje prodloužení z Čestlic přes Průhonice, pražské Hrnčírě a Vestec do Jesenice pro pokrytí dojíždkových vztahů v této ose. Navrženo je zachování 60minutového intervalu. Přizpůsobena je časová poloha tak, aby byly zřízeny návaznosti v Jesenici při zachování návazností na Nádraží Uhříněves na linku S9.

<b>Typ linky:</b>	Klasická, denní
<b>Trasa linky:</b>	Praha,,Nádraží Uhříněves – Praha,,Picassova – Praha,,Nové náměstí – Praha,,Ke Kříži – Praha,,K Pitkovičkám – Praha,,Nové Pitkovice – Čestlice – Čestlice,,Lipová – Čestlice,,zábavní park – Čestlice,,nákupní zóna – Čestlice,,V Oblouku – Průhonice – Průhonice,,Hole – Průhonice,,Tovární – Průhonice,,hájovna – Průhonice,Rozkoš – Praha,,Hrnčírský hřbitov – Praha,,Hrnčírě – Praha,,Drazdecká – Jesenice,Zdiměřice,sportovní areál – Vestec,,u vodárny – Vestec,,u Klimešů – Vestec,,obecní úřad – Vestec,,Šátalka – Jesenice,,bytovky – Jesenice
<b>Interval špička / sedlo / víkend (min):</b>	60/60/60
<b>Konstrukční poloha:</b>	Návaznost v Jesenici na linku 435 směr Říčany <ul style="list-style-type: none"> <li>• Špička PD: Praha,,Nádraží Uhříněves X:30, Jesenice X:15/X:45</li> <li>• Sedlo PD: Praha,,Nádraží Uhříněves X:15/X:45, Jesenice X:00</li> <li>• Víkendy: Praha,,Nádraží Uhříněves X:15/X:45, Jesenice X:00</li> </ul>
<b>Doporučený typ vozidla:</b>	Sd
<b>Turnusový počet vozidel:</b>	2
<b>Orientační roční objem dopravních výkonů:</b>	219 tis. km
<b>Potřebné infrastrukturní úpravy:</b>	–



### 3.2.2.6 Linka 328 Praha,,Opatov – Průhonice – Čestlice – Popovičky,Chomutovice

U linky 328 se nenavrhují zásadní změny v trasování a intervalech oproti návrhu „Vize 2025“. Předpokládají se pouze úpravy časové polohy v souvislosti nepatrnými časovými posuny linek 357, 385, 423 a 469.

<b>Typ linky:</b>	Klasická, denní
<b>Trasa linky:</b>	Praha,,Opatov – Praha,,Ke Kateřinkám – Praha,,Zdiměřická – Praha,,Kateřinky – Praha,,Ke smrčině – Praha,,Na Formance – Praha,,Sukovská – Praha,,Ve vilkách – Praha,,Formanská – Praha,,Újezd u Průhonic – Průhonice,,Komárov – Průhonice,,Hole – Průhonice – Čestlice,,V Oblouku – Čestlice,,nákupní zóna – Čestlice,,zábavní park – Čestlice,,Rehau – Čestlice – Čestlice,,Lipová – Dobřejovice,,Čestlická – Dobřejovice,,Na Návsi – Dobřejovice,,Jesenická – Herink – Modletice – Modletice,,rozc. – Popovičky,,rozc. – Popovičky,Chomutovice
<b>Interval špička / sedlo / víkend (min):</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Praha,,Opatov – Čestlice: 30/60/60</li> <li>• Čestlice – Popovičky,Chomutovice: vybrané spoje<sup>10</sup> / vybrané spoje<sup>5</sup> / –</li> </ul>
<b>Konstrukční poloha:</b>	Proložení s linkami 357, 385, 423 a 469 mezi Průhonicemi a Čestlicemi
<b>Doporučený typ vozidla:</b>	Sd
<b>Turnusový počet vozidel:</b>	4
<b>Orientační roční objem dopravních výkonů:</b>	210 tis. km
<b>Potřebné infrastrukturní úpravy:</b>	–

<sup>10</sup> Zejména školní spoje do/z Průhonic (až v 60min taktu – zejména v polední/odpolední školní špičce)



### 3.2.2.7 Linka 329 Praha,,Skalka – Sibřina – Škvorec – Úvaly

U linky 329 se oproti návrhu „Vize 2025“ navrhuje navýšení rozsahu provozu prodloužením všech spojů do Úval k železniční stanici a zajištěním intervalu 60/120/120 minut (špička PD / sedlo PD / víkendy). Zároveň je navržena systematizace tak, aby bylo v úseku Sluštice – Úvaly společně s linkou 686 zajištěno spojení v souhrnném intervalu 30/60/60 minut a v úseku Škvorec,,nám. – Úvaly,,žel.st. společně s linkami 686 a 823 spojení v intervalu 15/30/30 minut.

<b>Typ linky:</b>	Klasická, denní
<b>Trasa linky:</b>	Praha,,Skalka – Praha,,Michelangelova – Praha,,Plošná – Praha,,Mokřanská – Praha,,Myšlínská – Praha,,Kablo – Praha,,V Chotejně – Praha,,V Nových domcích – Praha,,U Továren – Praha,,Továrny Hostivař – Praha,,Za Nadjezdem – Praha,,U Střediska – Praha,,Dolní Měcholupy – Praha,,K Dubečku – Praha,,Dubeček – Praha,,Lázeňka – Praha,,Za Pavilonem – Praha,,Škola Dubeč – Praha,,Dubeč – Praha,,Kolodějská obora – Praha,,Pod Oborou – Praha,,Kvasinská – Praha,,Koloděje – Sibřina,,Na Paloučku – Sibřina – (Květnice,,rozc. – Květnice – Dobročovice – Květnice – Květnice,,rozc. –) Sibřina – Sluštice,,škola – Zlatá – Škvorec,,nám. – Škvorec,,MŠ – Úvaly,,Slovany – Úvaly,,pivovar – Úvaly,,náměstí Arnošta z Pardubic – Úvaly,,Husova – Úvaly,,u mlýna – Úvaly,,žel.st.
<b>Interval špička / sedlo / víkend (min):</b>	60/120/120
<b>Konstrukční poloha:</b>	Proklad s linkou 686 mezi Slušticemi a Úvaly: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Špička: Úvaly,,žel.st. X:45 (příjezd) / X:15 (odjezd)</li> <li>• Sedlo: Úvaly,,žel.st. cca L:45 (příjezd) / S:15 (odjezd)</li> <li>• Víkendy: Úvaly,,žel.st. cca S:45 (příjezd) / L:15 (odjezd)</li> </ul>
<b>Doporučený typ vozidla:</b>	Sd
<b>Turnusový počet vozidel:</b>	3
<b>Orientační roční objem dopravních výkonů:</b>	269 tis. km
<b>Potřebné infrastrukturní úpravy:</b>	–





### 3.2.2.8 Linka 335 Praha,,Budějovická – Jesenice – Kamenice

U linky 335 se oproti návrhu „Vize 2025“ navrhuje navýšení rozsahu provozu v sedlech PD, kdy se předpokládá obdobný model provozu jako ve špičkách PD, pouze s dvojnásobným intervalem, tedy:

- polovina spojů (v intervalu 120 minut) jede závlekem přes obce Radějovice a Křížkový Újezdec,
- polovina spojů (v intervalu 120 minut) jede závlekem přes Sulice a Sulice, Necháň.

Této úpravě je uzpůsobena i časová poloha spojů, kdy jsou spoji jedoucími přes Radějovice sledovány návaznosti na linku 435 v relaci Kamenice – Říčany.

Ve špičkách PD a o víkendech se předpokládá zachování základního modelu JŘ (pouze s případnými minutovými úpravami časových poloh) dle návrhu „Vize 2025“.

<b>Typ linky:</b>	Klasická, denní
<b>Trasa linky:</b>	Praha,,Budějovická – Praha,,Nemocnice Krč – Praha,,Ústav mateřství – Praha,,IKEM – Praha,,Zelené domky – Praha,,U Tří svatých – Praha,,Betáň – Praha,,Pramenná – Vestec,,Safina – Vestec,,obchodní centrum – Vestec,,Šátalka – Jesenice,,bytovky – Jesenice – Jesenice,Horní Jirčany – Jesenice,Horní Jirčany,vodárna – Sulice,Hlubočinka,obchodní centrum – Sulice,Hlubočinka,obchodní centrum – Radějovice – Radějovice,Olešky – Křížkový Újezdec,Čenětice – Křížkový Újezdec – Sulice,Hlubočinka – Sulice,,Na Křížkách – Sulice,,Na Křížkách – Sulice – Sulice,Necháň – Sulice – Sulice,,Na Křížkách – Sulice,Želivec,Mandava – Sulice,Želivec – Kostelec u Křížků,,škola – Kostelec u Křížků – Kamenice,Skuheř – Kamenice,,u Dvora – Kamenice,,kult.dům
<b>Interval špička / sedlo / víkend (min):</b>	30/60/120
<b>Konstrukční poloha:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Špička PD – krátká návaznost na linku 435 v Radějovicích (spojení v relaci Kamenice – Říčany), návaznost na linku 339 v Kamenici směr Týnec nad Sázavou: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Kamenice X:00 (spoje přes Radějovice) / X:30 (spoje přes Sulice)</li> </ul> </li> <li>• Sedlo PD – krátká návaznost na linku 435 v Radějovicích (spojení v relaci Kamenice – Říčany), návaznost na linku 339 v Kamenici směr Týnec nad Sázavou: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Spoje přes Radějovice – Kamenice S:15 (příjezd) / L:45 (odjezd)</li> <li>○ Spoje přes Sulice – Kamenice L:15 (příjezd) / S:45 (odjezd)</li> </ul> </li> <li>• Víkend – návaznost na linku 337 směr Benešov: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Jesenice L:00, Kamenice,,kult.dům L:45 (příjezd) / S:15 (odjezd)</li> </ul> </li> </ul>
<b>Doporučený typ vozidla:</b>	Sd
<b>Turnusový počet vozidel:</b>	6
<b>Orientační roční objem dopravních výkonů:</b>	456 tis. km
<b>Potřebné infrastrukturní úpravy:</b>	–



### 3.2.2.9 Linka 337 Praha,,Budějovická – Jesenice – Kamenice – Benešov

U linky 337 se oproti návrhu „Vize 2025“ navrhuje navýšení rozsahu provozu v úseku Kamenice,,kult.dům – Benešov,,Terminál na interval 30/60/60 minut (špička PD / sedlo PD / víkendy). V důsledku navýšení rozsahu provozu i na lince 339 je na lince 337 naopak navrženo snížení rozsahu provozu v úseku Praha,,Budějovická – Kamenice,,kult.dům na interval 30/60/60 minut (převedení části spojů pod linku 339).

<b>Typ linky:</b>	Klasická, denní
<b>Trasa linky:</b>	Praha,,Budějovická – Praha,,Nemocnice Krč – Praha,,IKEM – Praha,,U Tří svatých – Praha,,Betáň – Praha,,Pramenná – Vestec,,Safina – Vestec,,obchodní centrum – Vestec,,Šátalka – Jesenice,,bytovky – Jesenice – Jesenice,,Horní Jirčany – Jesenice,,Horní Jirčany,vodárna – Sulice,,Hlubočinka,obchodní centrum – Sulice,,Hlubočinka – Sulice,,Na Křížkách – Sulice,,Želivec,Mandava – Sulice,,Želivec – Kamenice,,Nová Hospoda – Kamenice,,Olešovice – Kamenice,,kult.dům – Kamenice,,Valnovka – Kamenice,,Ládví – Kamenice,,Kuklík – Řehenice,Babice – Řehenice,,Křiváček – Nespeky,,rozc.Pyšely – Nespeky – Nespeky,Městečko – Poříčí n.Sáz.,,rozc.Nové Městečko – Poříčí n.Sáz. – Mrač,,obec – Benešov,,Lidl – Benešov,,Terminál
<b>Interval špička / sedlo / víkend (min):</b>	30/60/60
<b>Konstrukční poloha:</b>	<p>Proklad s linkou 339 v úseku Praha,,Budějovická – Kamenice,,kult.dům, návaznosti v Benešově na železniční dálkovou linku R17 Praha – Benešov u Prahy – Tábor – Veselí nad Lužnicí – České Budějovice / České Velenice, v Nespekách na linku 651 směr Pyšely:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Špička PD: Kamenice X:45/X:15, Nespeky X:00/X:30, Benešov X:30/X:00</li> <li>• Sedlo PD a víkendy: Kamenice X:45/X:15, Nespeky X:00, Benešov X:30</li> </ul>
<b>Doporučený typ vozidla:</b>	Kb
<b>Turnusový počet vozidel:</b>	7
<b>Orientační roční objem dopravních výkonů:</b>	670 tis. km
<b>Potřebné infrastrukturní úpravy:</b>	–



### 3.2.2.10 Linka 339 Praha,,Budějovická – Jesenice – Kamenice – Týnec nad Sázavou

U linky 339 se oproti návrhu „Vize 2025“ navrhuje navýšení rozsahu provozu v celé trase na interval 30/60/60 minut (mezi Prahou a Kamenicí se jedná o převedení spojů z linky 337 pod 339).

<b>Typ linky:</b>	Klasická, denní
<b>Trasa linky:</b>	Praha,,Budějovická – Praha,,Nemocnice Krč – Praha,,IKEM – Praha,,U Tří svatých – Praha,,Betáň – Praha,,Pramenná – Vestec,,Safina – Vestec,,obchodní centrum – Vestec,,Šátalka – Jesenice,,bytovky – Jesenice – Jesenice,Horní Jirčany – Jesenice,Horní Jirčany,vodárna – Sulice,Hlubočinka,obchodní centrum – Sulice,Hlubočinka – Sulice,,Na Křížkách – Sulice,,Želivec,Mandava – Sulice,,Želivec – Kamenice,Nová Hospoda – Kamenice,Olešovice – Kamenice,,kult.dům – Kamenice,,Valnovka – Kamenice,Ládví – Kamenice,,Kuklík – Řehenice,Babice – Řehenice,,Dařbože – Týnec n.Sáz.,Čakovice – Týnec n.Sáz.,Čisté potoky – Týnec n.Sáz.,Zbořený Kostelec,hrad – Týnec n.Sáz.,,žel.st.
<b>Interval špička / sedlo / víkend (min):</b>	30/60/60
<b>Konstrukční poloha:</b>	Proklad s linkou 337: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Špička PD: Kamenice X:00/X:30, Týnec nad Sázavou X:30/X:00</li> <li>• Sedlo PD a víkendy: Kamenice X:15/X:45, Týnec nad Sázavou X:45/L:15</li> </ul>
<b>Doporučený typ vozidla:</b>	Kb
<b>Turnusový počet vozidel:</b>	6
<b>Orientační roční objem dopravních výkonů:</b>	547 tis. km
<b>Potřebné infrastrukturní úpravy:</b>	–



### 3.2.2.11 Linka 357 Praha,,Opatov – Průhonice – Čestlice – Modletice – Říčany

U linky 357 se navrhuje změna v trasování, kdy je navrženo prodloužení linky do říčanské průmyslové zóny Prologis Park Prague D1 West (ul. Zděbradská) pro lepší obsluhu této průmyslové zóny. Obrat vozidla se navrhuje v jižní části ul. K Borovému. V linkovém intervalu se nenavrhují oproti návrhu „Vize 2025“ zásadní změny, předpokládají se pouze úpravy časové polohy v souvislosti s prodloužením trasy a nepatrnými časovými posuny linek 328, 385, 423 a 469.

<b>Typ linky:</b>	Klasická, denní
<b>Trasa linky:</b>	Praha,,Opatov – Praha,,Šeberov – Praha,,V ladech – Praha,,Pod Vsí – Praha,,Škola Šeberov – Praha,,Hrnčířský hřbitov – Průhonice,Rozkoš – Průhonice,,hájovna – Průhonice,,Tovární – Průhonice,,Hole – Průhonice – Čestlice,,V Oblouku – Čestlice,,nákupní zóna – Čestlice,,Polní – Čestlice – Čestlice,,Lipová – Dobřejovice,,Čestlická – Dobřejovice,,Na Návsi – Dobřejovice,,Košumberk – Modletice,,V hůrce – Modletice,,Kaufland – Modletice,,Doubravice,rozc. – Modletice,,rozc.Doubravice – Říčany,Jažlovice,Zděbrady – Říčany,Jažlovice,K Borovému – Říčany,Jažlovice,K Borovému jih
<b>Interval špička / sedlo / víkend (min):</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Praha,,Opatov – Průhonice: 30/60/60</li> <li>• Průhonice – Čestlice: 60/60/60</li> <li>• Čestlice – Říčany,Jažlovice,K Borovému jih: vybrané spoje<sup>11</sup> / vybrané spoje<sup>11</sup> / –</li> </ul>
<b>Konstrukční poloha:</b>	Proložení s linkami 328, 385, 423 a 469 mezi Průhonicemi a Čestlicemi
<b>Doporučený typ vozidla:</b>	Sd
<b>Turnusový počet vozidel:</b>	3
<b>Orientační roční objem dopravních výkonů:</b>	211 tis. km
<b>Potřebné infrastrukturní úpravy:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zřízení zastávky Modletice,,Doubravice,rozc. na silnici II/101 poblíž křižovatky s III/00318 pro možnost obsluhu přilehlé části průmyslové zóny a Doubravic spoji jedoucimi po II/101 (bez nutnosti zajištění do obratiště Modletice,,Doubravice)</li> <li>• Prověření umožnění obratu (a zřízení zastávky) v Říčanech v jižní části ul. K Borovému</li> </ul>

<sup>11</sup> Až v 60minutovém taktu



### 3.2.2.12 Linka 363 Praha,,Opatov – Čestlice – Velké Popovice – Senohraby

U linky 363 je oproti návrhu „Vize 2025“ navrženo prodloužení trasy z Velkých Popovic přes kunickou místní část Dolní Lomnice a Mirošovice do Senohrab k železniční stanici. Důvodem tohoto návrhu je prohloubení síťovosti veřejné dopravy, konkrétně je účelem tohoto prodloužení napojení Čestlicka a Velkopopovicka na železniční dopravu v Senohrabech směr Benešov, kde lze dále přestoupit i na dálkovou dopravu (rychlíky linky R17 směr Tábor – Veselí nad Lužnicí – České Budějovice / České Velenice).

Vzhledem k menší šíři komunikace III/1018 mezi Dolní Lomnicí a Mirošovicemi a jejím směrovým poměrům v Dolní Lomnici je aktuálně od křižovatky u Bonavity po obec Mirošovice zakázán vjezd vozidel nebo souprav, jejichž okamžitá délka přesahuje 10 m. Je tak vhodné zde záměr prodloužení autobusové linky dále posoudit a prověřit např. zkušebními jízdami a analýzou vlečných křivek a zřídit autobusům PID případně výjimku z uvedeného zákazu (i dnes je však linka 461 provozována v části úseku, kde je tento zákaz platný – od Bonavity po Dolní Lomnici). Je třeba též zmínit, že v inkriminovaném úseku byla historicky (do roku 2019) autobusová doprava (se standardními autobusy) provozována.

Na základě požadavku obce Mirošovice je vedení linky navrženo mimo centrum této obce, tedy do Senohrab po silnici I/3. V případě, že by obec v budoucnu projevila zájem o trasování do centra obce, časový prostor pro závlek linky mezi návaznostmi ve Velkých Popovicích a v Senohrabech na lince existuje, a závlek do obce tak možný za předpokladu existence možnosti obratu (např. u nádraží) je.

Časová poloha linky je přizpůsobena výše uvedenému účelu, v Senohrabech je tak navržena návaznost na linku R49 směr Benešov u Prahy.

Navrženo je dále prověření úpravy zastávky Petříkov,,rozc. tak, aby spoje směr Praha (tato linka) a směr Kamenice (linka 765) mohly vyčkávat na případně zpožděné přípoje z Kamenice/Prahy.

<b>Typ linky:</b>	Klasická, denní		
<b>Trasa linky:</b>	Praha,,Opatov – Čestlice,,V Oblouku – Čestlice,,nákupní zóna – Čestlice,,Polní – Čestlice – Čestlice,,Lipová – Dobřejovice,,Čestlická – Dobřejovice,,Na Návsí – Dobřejovice,,Jesenická – Herink – Modletice – Modletice,,rozc. – Popovičky,,rozc. – Popovičky,Chomutovice – Popovičky,Nebřenice – Petříkov,Radimovice – Petříkov – Petříkov,,rozc. – Velké Popovice,,pivovar – Velké Popovice,,pošta – Velké Popovice – Velké Popovice,,Todice – Kunice,,rozc.Vidovice – Kunice,Dolní Lomnice,Lomnická – Kunice,Dolní Lomnice – Mirošovice,,čerpací stanice – Senohraby,,odb. – Senohraby,,U Zvoničky – Senohraby,,u školy – Senohraby,,žel.st.		
<b>Interval špička / sedlo / víkend (min):</b>	Praha,,Opatov – Popovičky,Chomutovice:	30/60/60	
	Popovičky,Chomutovice – Velké Popovice,,Todice:	60/60/60	
	Velké Popovice,,Todice – Senohraby,,žel.st.:	60/120/120	
<b>Konstrukční poloha:</b>	Návaznosti na linku 765 (příp. i 461) ve Velkých Popovicích, návaznosti na linku R49 v Senohrabech směr Benešov u Prahy: Velké Popovice X:30, Senohraby X:00 (S:00)		
<b>Doporučený typ vozidla:</b>	Sd		
<b>Turnusový počet vozidel:</b>	4		
<b>Orientační roční objem dopravních výkonů:</b>	444 tis. km		
<b>Potřebné infrastrukturní úpravy:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prověření úpravy zastávky Petříkov,,rozc. pro možnost vyčkávatí spojů (směr Praha a Kamenice)</li> <li>• Zřízení zastávky Mirošovice,,čerpací stanice v ul. Hlavní u nájezdu na silnici I/3</li> </ul>		



### 3.2.2.13 Linka 364 Praha,,Depo Hostivař – Říčany – Březí – Babice

U linky 364 se oproti návrhu „Vize 2025“ navrhuje zkrácení intervalu o víkendech na 120 minut a úprava časových poloh v souvislosti s úpravami na linkách 227 a 366 tak, aby byl v Babicích zajištěn proklad se spoji linky 227 navrženými do Babic a se spoji linky 366 v úseku Praha,,Depo Hostivař – Praha,,Uhřetěves.

<b>Typ linky:</b>	Klasická, denní
<b>Trasa linky:</b>	Praha,,Depo Hostivař – Praha,,Malešická továrna – Praha,,Na Homoli – Praha,,Průmyslová – Praha,,Ústřední – Praha,,Kutnohorská – Praha,,Dolnoměcholupská – Praha,,Dolní Měcholupy – Praha,,Průmstav – Praha,,Fruta – Praha,,Na Vrchách – Praha,,Picassova – Praha,,Nové náměstí – Praha,,Nové náměstí – Praha,,Uhřetěves – Praha,,Uhřetěveský hřbitov – Říčany,,Prům. areál Černokostelecká – Říčany,Radošovice,Větrník – Říčany,Radošovice,podjezd – Říčany,Pacov,u hřbitova – Říčany,Pacov – Říčany,Pacov,horní Pacov – Březí,,u křížku – Březí,,V Jezírku – Babice
<b>Interval špička / sedlo / víkend (min):</b>	60/120/120
<b>Konstrukční poloha:</b>	Proklad s linkou 366 v úseku Praha,,Depo Hostivař – Praha,,Uhřetěves, proklad s linkou 227 v úseku Říčany,Pacov – Babice, ve špičkách PD návaznosti v Babicích na linku 422 směr Doubek – Mukařov.
<b>Doporučený typ vozidla:</b>	Sd
<b>Turnusový počet vozidel:</b>	3
<b>Orientační roční objem dopravních výkonů:</b>	167 tis. km
<b>Potřebné infrastrukturní úpravy:</b>	–



### 3.2.2.14 Linka 366 Praha,,Depo Hostivař – Křenice

U linky 366 je oproti návrhu „Vize 2025“ navrženo zkrácení pouze do Křenic s ohledem na to, že radiální spojení do Prahy pro Březí a Babice bude nově zajištěno linkou 227, která je trasována na metro C Háje. Důvodem je, že na metru C (resp. v jeho blízkosti) se cíl dojížděky nachází pro více cestujících než na metru A a v oblasti pražských průmyslových zón v Hostivaři, Dolních Měcholupech, Štěrboholech a Malešicích. Dále se navrhuje zkrácení intervalu linky 366 o víkendech na interval 120 minut. Z hlediska časových poloh je navrženo v Křenicích dosažení prokladu s větví linky 227 vedenou do Křenic při zachování prokladu s linkou 366 v úseku Praha,,Depo Hostivař – Praha,,Uhřetěves.

<b>Typ linky:</b>	Klasická, denní
<b>Trasa linky:</b>	Praha,,Depo Hostivař – Praha,,Malešická továrna – Praha,,Na Homoli – Praha,,Průmyslová – Praha,,Ústřední – Praha,,Kutnohorská – Praha,,Dolnoměcholupská – Praha,,Dolní Měcholupy – Praha,,Průmstav – Praha,,Fruta – Praha,,Na Vrchách – Praha,,Picassova – Praha,,Nové náměstí – Praha,,Nové náměstí – Praha,,Uhřetěves – Praha,,K Netlukám – Praha,,Netluky – Praha,,U Mezníku – Praha,,Hájek – Praha,,Pod hradem – Křenice
<b>Interval špička / sedlo / víkend (min):</b>	60/120/120
<b>Konstrukční poloha:</b>	Proklad s linkou 364 v úseku Praha,,Depo Hostivař – Praha,,Uhřetěves, proklad s linkou 227 v Křenicích.
<b>Doporučený typ vozidla:</b>	Sd
<b>Turnusový počet vozidel:</b>	2
<b>Orientační roční objem dopravních výkonů:</b>	144 tis. km
<b>Potřebné infrastrukturní úpravy:</b>	–



### 3.2.2.15 Linka 381 Praha,,Háje – Říčany – Kostelec nad Černými lesy – Zásmyky – Kutná Hora – Čáslav

U linky 381 se nepředpokládají změny v trasování, intervalech ani konstrukční poloze oproti návrhu „Vize 2025“. Předpokládá se pouze využití nové zastávky Říčany,,Olivovna na silnici I/2 (v ul. Černokostecké).

<b>Typ linky:</b>	Klasická, denní	
<b>Trasa linky:</b>	Praha,,Háje – Praha,,Horčičkova – Praha,,Sídliště Petrovice – Praha,,Nové náměstí – Praha,,Uhřetěves – Říčany,,Prům. areál Černokostecká – Říčany,Radošovice,Haškova – Říčany,Radošovice,sokolovna – Říčany,,Rychta – Říčany,,Olivovna – Tehovec,,Vojkov – Mukařov – Louňovice,,I. hráz – Louňovice,,II. hráz – Vyžlovka – Kozojedy,,rozc. – Kostelec n.Č.l.,,na Skalce – Kostelec n.Č.l.,,Tratívody – Kostelec n.Č.l.,,u křížku – Kostelec n.Č.l.,,nám. – Kostelec n.Č.l.,,sanatorium – Kostelec n.Č.l.,,Svatbínská – Oleška – Oleška,,rozc. Krymlov – Ždánice – Ždánice,,u Jánů – Malotice – Zásmyky,Doubravčany – Zásmyky,,rozc.Vršice – Zásmyky,,Dupanda – Zásmyky,,nám. – Zásmyky,,u sokolovny – Bečváry,,žel.st. – Bečváry – Bečváry,Podousy,rozc. – Kořenice,,rozc.Chotouchov – Ratboř,,rozc.Těšíny – Suchdol – Suchdol,Vysoká,rozc. – Miskovice – Miskovice,Přítoky – Kutná Hora,Žižkov,poliklinika – Kutná Hora,Žižkov,Kouřimská – Kutná Hora,Žižkov,Na Valech – Kutná Hora,,aut.st. – Kutná Hora,Hlouška,Tylovo divadlo – Kutná Hora,Hlouška,Masarykova – Kutná Hora,Hlouška,Na Špici – Kutná Hora,Sedlec,kostnice – Kutná Hora,Sedlec,U Nadjezdu – Kutná Hora,,hlavní nádraží – Kutná Hora,Malín,Novodvorská – Církvice,,žel.zast. – Čáslav,,Kalabousek – Čáslav,,Pražská – Čáslav,,Balkán – Čáslav,,žel.st. – Čáslav,,aut.st. – Čáslav,,Hudební škola – Čáslav,,nem. – Čáslav,,obchodní centrum	
<b>Interval špička / sedlo / víkend (min):</b>	Praha,,Háje – Kutná Hora,,hlavní nádraží: 60/60/120 Kutná Hora,,hlavní nádraží – Čáslav,,obchodní centrum: 60/120/-	
<b>Konstrukční poloha:</b>	Návaznosti na linku R9 v Kutné Hoře <ul style="list-style-type: none"> <li>• PD: Mukařov X:30, Kostelec nad Černými lesy X:45/X:15, Ždánice,,u Jánů X:00, Kutná Hora,,hlavní nádraží X:00</li> <li>• Víkendy: Mukařov S:30/L:30, Kostelec nad Černými lesy S:45/L:15, Ždánice,,u Jánů L:00, Kutná Hora,,hlavní nádraží S:00</li> </ul>	
<b>Doporučený typ vozidla:</b>	Kb	
<b>Turnusový počet vozidel:</b>	7	
<b>Orientační roční objem dopravních výkonů:</b>	856 tis. km	
<b>Potřebné infrastrukturní úpravy:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zřízení zastávky Říčany,,Olivovna na silnici I/2 (v ul. Černokostecké)</li> </ul>	





### 3.2.2.16 Linka 382 Praha,,Háje – Říčany – Jevany – Stříbrná Skalice – Sázava

U linky 382 se nepředpokládají změny v trasování a intervalech oproti návrhu „Vize 2025“. Předpokládá se pouze využití nové zastávky Říčany,,Olivovna na silnici I/2 (v ul. Černokostelecké) a posun časové polohy linky o víkendech o 60 minut s ohledem na posun linky 659 (pro zachování návazností mezi těmito linkami ve Stříbrné Skalici).

<b>Typ linky:</b>	Klasická, denní
<b>Trasa linky:</b>	Praha,,Háje – Praha,,Horčičkova – Praha,,Sídliště Petrovice – Praha,,Nové náměstí – Praha,,Uhřetěves – Říčany,,Prům. areál Černokostelecká – Říčany,Radošovice,Haškova – Říčany,Radošovice,sokolovna – Říčany,,Rychta – Říčany,,Olivovna – Tehovec,,Vojkov – Tehovec,,Mototechna – Mukařov – Louňovice,,I.hráz – Louňovice,,II.hráz – Vyžlovka – Vyžlovka,,hotel Praha – Jevany,,Spojovací – Jevany – Jevany,,Penčice – Konojedy,,rozc. – Stříbrná Skalice,Hradec – Stříbrná Skalice,,Propast – Stříbrná Skalice,,Hruškov – Stříbrná Skalice,,Vozlín – Stříbrná Skalice,,náměstí – Stříbrná Skalice,,Blatiny – Stříbrná Skalice,,u Konvalinků – Stříbrná Skalice,,žel.st. – Vlkančice,Pyskočely – Vlkančice,Pyskočely,Plužiny – Sázava,,osada Kopaniny – Sázava,,Klášteří – Sázava,,aut.st.
<b>Interval špička / sedlo / víkend (min):</b>	60/120/120
<b>Konstrukční poloha:</b>	<p>V Jevanech (Penčicích) návaznost na linku 492 v relacích Praha – Černé Voděradky – Strančice a Kostelec nad Černými lesy – Stříbrná Skalice, v PD i v relaci Strančice – Černé Voděradky – Stříbrná Skalice, ve Stříbrné Skalici návaznost na linku 651 od Prahy na Ondřejov (v sedlech PD a o víkendech volněji) a na linku 659 od Vlkančic na Sázavu:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Špička PD – proklad s linkami 387 (v úseku Praha,,Háje – Vyžlovka) a 421 (v úseku Říčany – Jevany): <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Mukařov X:15/X:45, Jevany X:30, Stříbrná Skalice X:45/X:15, Sázava X:00</li> </ul> </li> <li>• Sedlo PD – proklad s linkou 421 v úseku Říčany – Jevany: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Mukařov L:45/S:15, Jevany S:00, Stříbrná Skalice S:15/L:45, Sázava S:30/L:30</li> </ul> </li> <li>• Víkend – proklad s linkou 387 (v úseku Praha,,Háje – Vyžlovka): <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Mukařov S:00, Jevany S:15/L:45, Stříbrná Skalice S:30/L:30, Sázava S:45/L:15</li> </ul> </li> </ul>
<b>Doporučený typ vozidla:</b>	Kb
<b>Turnusový počet vozidel:</b>	4
<b>Orientační roční objem dopravních výkonů:</b>	436 tis. km
<b>Potřebné infrastrukturní úpravy:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zřízení zastávky Říčany,,Olivovna na silnici I/2 (v ul. Černokostelecké)</li> </ul>



### 3.2.2.17 Linka 383 Praha,,Háje – Říčany – Ondřejov – Chocerady

U linky 381 se nepředpokládají relevantní změny v trasování, intervalech ani konstrukční poloze oproti návrhu „Vize 2025“. Předpokládá se pouze využití nové zastávky Říčany,,Olivovna na silnici I/2 (v ul. Černokostelecké).

<b>Typ linky:</b>	Klasická, denní
<b>Trasa linky:</b>	Praha,,Háje – Praha,,Horčičkova – Praha,,Sídliště Petrovice – Praha,,Nové náměstí – Praha,,Uhřetěves – Praha,,Uhřetěveský hřbitov – Říčany,,Prům. areál Černokostelecká – Říčany,Radošovice,Haškova – Říčany,Radošovice,sokolovna – Říčany,,Rychta – Říčany,,Olivovna – Tehovec,,Vojkov – Tehovec,,Mototechna – (Mukařov –) Mukařov,,odb.Tehovec – Tehovec – Svojetice,,K Tehovci – Svojetice – Svojetice,,na vyhlídce – Struhařov,,u hřiště – Struhařov,,Habr – Ondřejov,Třemblat,Lipská – Ondřejov,Třemblat,náves – Ondřejov,Třemblat – Zvánovice – Ondřejov,Třemblat,rozc.Zvánovice – Ondřejov,Třemblat,rozc.Mnichovice – Ondřejov,,U Pily – Ondřejov,,škola – Ondřejov,,náměstí – Ondřejov,,hřbitov – Chocerady
<b>Interval špička / sedlo / víkend (min):</b>	60/120/120
<b>Konstrukční poloha:</b>	V úseku Říčany – Struhařov přibližný proklad s linkou 423, v Ondřejově,Třemblatu a Zvánovicích přibližný proklad s linkou 492
<b>Doporučený typ vozidla:</b>	Sd
<b>Turnusový počet vozidel:</b>	4
<b>Orientační roční objem dopravních výkonů:</b>	372 tis. km
<b>Potřebné infrastrukturní úpravy:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zřízení zastávky Říčany,,Olivovna na silnici I/2 (v ul. Černokostelecké)</li> </ul>



### 3.2.2.18 Linka 385 Praha,,Opatov – Průhonice – Čestlice – Říčany – Kostelec nad Černými lesy – Nučice – Oplany – Konojedy

U linky 385 se nepředpokládají relevantní změny v trasování, intervalech ani konstrukční poloze oproti návrhu „Vize 2025“. Vlivem uvažovaného zavedení pásmového JŘ na trati 221 však dochází ke vzniku návazností v Říčanech směr Praha na spěšné vlaky linky R49 (namísto zastávkových vlaků linky S9), a tím i ke zkrácení cestovních dob do/z centra Prahy.

<b>Typ linky:</b>	Klasická, denní
<b>Trasa linky:</b>	Praha,,Opatov – Průhonice – Čestlice,,V Oblouku / Čestlice,,aquapark – Čestlice,,nákupní zóna – Čestlice,,Polní – Čestlice – Nupaky,,hotel – Nupaky – Nupaky,,škola – Říčany,Kuří – Říčany,Kuří,Kuříčko – Říčany,,hřbitov – Říčany,,u lípy – Říčany,,Masarykovo nám. – Říčany,,Park A.Švehly – Říčany,,U Milána – Říčany,,nádraží – Říčany,,Politických vězňů – Říčany,,nemocnice – Říčany,Radošovice,sokolovna – Říčany,,Rychta – Říčany,,Olivovna – Tehovec,,Vojkov – Mukařov – Louňovice,,I.hráz – Louňovice – Louňovice,,II.hráz – Vyžlovka – Kozojedy,,rozc. – Kozojedy – Kostelec n.Č.l.,na Skalce – Kostelec n.Č.l.,Trativody – Kostelec n.Č.l.,u křížku – Kostelec n.Č.l.,nám. – Kostelec n.Č.l.,sanatorium – Kostelec n.Č.l.,Svatbínská – Prusice,,rozc. – Nučice,,Na Kladívku – Nučice – Výžerky – Oplany,,háj. – Oplany – Konojedy,Klíče – Konojedy,,pila – Konojedy
<b>Interval špička / sedlo / víkend (min):</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Praha,,Opatov – Kostelec n.Č.l.,nám.: 60/120/120</li> <li>• Kostelec n.Č.l.,nám. – Konojedy: 60/120/-</li> </ul>
<b>Konstrukční poloha:</b>	<p>Proklad s linkou 423 v úseku Praha,,Opatov – Mukařov a jejich společný proklad s linkou 469 v úseku Praha,,Opatov – Nupaky:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Špička PD: Říčany,,nádraží X:00, Kostelec nad Černými lesy X:30, Konojedy X:00</li> <li>• Sedlo PD: Říčany,,nádraží S:00, Kostelec nad Černými lesy S:30/L:30, Konojedy L:00</li> <li>• Víkend: Říčany,,nádraží S:00, Kostelec nad Černými lesy S:30/L:30</li> </ul>
<b>Doporučený typ vozidla:</b>	Sd
<b>Turnusový počet vozidel:</b>	4
<b>Orientační roční objem dopravních výkonů:</b>	399 tis. km
<b>Potřebné infrastrukturní úpravy:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zřízení zastávky Nupaky,,hotel na silnici III/00312 (pro možnost zkrácení trasy mezi Nupaky a Čestlicemi mimo zast. Čestlice,,Lipová)</li> <li>• Zřízení (obnovení) protisměrné zastávky Louňovice (pro směr jízdy od Kostelce nad Černými lesy na Říčany)</li> </ul>



### 3.2.2.19 Linka 387 Praha,,Háje – Říčany – Kostelec nad Černými lesy – Kouřim

U linky 387 se nepředpokládají změny v trasování a intervalech oproti návrhu „Vize 2025“. Předpokládá se pouze využití nové zastávky Říčany,,Olivovna na silnici I/2 (v ul. Černokostecké) a posun časové polohy linky o víkendech o 60 minut v souvislosti s posunem linky 382 (pro zachování prokladu linek 321, 381, 382, 387 se souhrnným 30minutovým taktem v úseku Praha,,Háje – Vyžlovka).

<b>Typ linky:</b>	Klasická, denní
<b>Trasa linky:</b>	Praha,,Háje – Praha,,Horčičkova – Praha,,Sídliště Petrovice – Praha,,Nové náměstí – Praha,,Uhřetěves – Říčany,,Prům. areál Černokostecká – Říčany,Radošovice,Haškova – Říčany,Radošovice,sokolovna – Říčany,,Rychta – Říčany,,Olivovna – Tehovec,,Vojkov – Mukařov – Louňovice,,I. hráz – Louňovice,,II. hráz – Vyžlovka – Kozojedy,,rozc. – Kostelec n.Č.l.,na Skalce – Kostelec n.Č.l.,Trativody – Kostelec n.Č.l.,u křížku – Kostelec n.Č.l.,nám. – Kostelec n.Č.l.,sanatorium – Kostelec n.Č.l.,Svatbínská – Oleška – Oleška,Králka – Oleška,Bulánka – Kouřim,Molitorov – Kouřim,,skanzen – Kouřim,,škola – Kouřim
<b>Interval špička / sedlo / víkend (min):</b>	60/120/120
<b>Konstrukční poloha:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Špička PD – proklad s linkou 382 v úseku Praha,,Háje – Vyžlovka: <ul style="list-style-type: none"> <li>Mukařov X:45/X:15, Kostelec nad Černými lesy X:00, Kouřim cca X:20/X:40</li> </ul> </li> <li>Sedlo PD – proklad s linkou 321 v úseku Praha,,Háje – Oleška: <ul style="list-style-type: none"> <li>Mukařov L:00, Kostelec nad Černými lesy L:15/S:45, Kouřim cca L:35/S:25</li> </ul> </li> <li>Víkend – proklad s linkou 382 v úseku Praha,,Háje – Vyžlovka: <ul style="list-style-type: none"> <li>Mukařov L:00, Kostelec nad Černými lesy L:15/S:45, Kouřim cca L:35/S:25</li> </ul> </li> </ul>
<b>Doporučený typ vozidla:</b>	Kb
<b>Turnusový počet vozidel:</b>	3
<b>Orientační roční objem dopravních výkonů:</b>	222 tis. km
<b>Potřebné infrastrukturní úpravy:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zřízení zastávky Říčany,,Olivovna na silnici I/2 (v ul. Černokostecké)</li> </ul>



### 3.2.2.20 Linka 397 Praha,,Opatov – Modletice – Říčany

Pro lepší obsluhu průmyslových zón v Modleticích a Říčanech podél dálnice D1 linkou 397 je oproti návrhu „Vize 2025“ navrženo její přetrasování přes Dobřejovice (tedy sjetí z dálnice D1 od Prahy již na exitu 8), aby bylo možno dojet do říčanského průmyslového areálu Prologis Park Prague D1. Vzhledem k nemožnosti obratu kloubového vozidla nasazeného na lince 397 v ul. Zděbradské a vzhledem k předpokladu nemožnosti projet tímto vozidlem centrem říčanské místní části Jažlovice je navrženo vedení do areálu Prologis Park Prague D1 East nacházejícího se severně od dálnice D1 podél ul. Na Dlouhém (opatření však závisí na dohodě se správcem areálu). Pakliže by došlo k vybudování obratiště autobusů v ul. Zděbradské v blízkosti podjezdu pod dálnicí D1, jako přepravně vhodnější by velmi pravděpodobně bylo obsluhuje areálu Prologis Park Prague D1 West a obrat vozidel linky 397 právě v tomto obratišti.

<b>Typ linky:</b>	Klasická, účelová
<b>Trasa linky:</b>	Praha,,Opatov – Dobřejovice,,Čestlická – Dobřejovice,,Košumberk – Modletice,,V Hůrce – Modletice,,Kaufland – Modletice,,Doubravice,rozc. – Říčany,Jažlovice,Na Dlouhém sever - Říčany,Jažlovice,Na Dlouhém jih
<b>Interval špička / sedlo / víkend (min):</b>	vybrané spoje / – / vybrané spoje
<b>Konstrukční poloha:</b>	Dle směn v průmyslové zóně
<b>Doporučený typ vozidla:</b>	Kb
<b>Turnusový počet vozidel:</b>	2
<b>Orientační roční objem dopravních výkonů:</b>	119 tis. km
<b>Potřebné infrastrukturní úpravy:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zřízení zastávky Modletice,,Doubravice,rozc. na silnici II/101 poblíž křižovatky s III/00318 pro možnost obsluhuje přílehlé části průmyslové zóny a Doubravic spoji jedoucím po II/101 (bez nutnosti zajištění do obratiště Modletice,,Doubravice)</li> <li>• Využití autobusových zastávek v Prologis Park Prague D1 East (pracovně nazvány jako Říčany,Jažlovice,Na Dlouhém sever a Říčany,Jažlovice,Na Dlouhém jih)</li> </ul>



### 3.2.2.21 Linka 421 Říčany – Mukařov – Louňovice – Kozojedy – Kostelec nad Černými lesy

Oproti návrhu „Vize 2025“ je na lince 421 navrženo rozšíření provozu i na sedla PD. Linka je nadále vedena v prokladu s linkou 385 v úseku Říčany – Vyžlovka (jen ve špičkách PD), s linkou 382 v úseku Říčany – Jevany a s linkou 492 v úseku Jevany – Kostelec nad Černými lesy.

Na lince 421 je v návrhovém stavu „Vize 2030“ dále navrženo zřízení závleku do Tehovce (kde se předpokládá využití plochy před hasičskou zbrojnicí pro obrat vozidel), což umožní systematizaci tras linek 423 a 489, kde se navrhuje:

- trasování linky 423 všemi spoji přes Mukařov, Srbsín namísto Tehovce (aniž by centrum Tehovce přišlo o spojení s centrem Říčan, které nově zajistí právě linka 421), benefitem čehož je přímé napojení Srbsína na Říčany (mj. i na nádraží s návaznostmi na vlaky směr centrum Prahy),
- trasování linky 489 všemi spoji přes Tehovec (což je umožněno přetrasováním linky 423 přes Srbsín).

Vlivem uvažovaného zavedení pásmového JŘ na trati 221 dochází též ve špičkách PD ke vzniku návazností v Říčanech směr Praha na spěšné vlaky linky R49 (namísto zastávkových vlaků linky S9), a tím i ke zkrácení cestovních dob do/z centra Prahy.

**Typ linky:** Klasická, denní

**Trasa linky:** Říčany,,Wolkerova – Říčany,,podhradí – Říčany,,Masarykovo nám. – Říčany,,Park A.Švehly – Říčany,,U Milána – Říčany,,nádraží – Říčany,,Politických vězňů – Říčany,,nemocnice – Říčany,Radošovice,sokolovna – Říčany,,Rychta – Říčany,,Olivovna – Tehovec,,Vojkov – Tehovec,,Mototechna – Mukařov,,odb.Tehovec – Tehovec – Mukařov,,odb.Tehovec – Mukařov – Louňovice,,I.hráz – Louňovice – Louňovice,,II.hráz – Vyžlovka – Vyžlovka,,hotel Praha – Jevany,,Spojovací – Jevany – Jevany,,Černokostelecká – Jevany,,Lesní podnik – Jevany,,Smrčiny – Kostelec n.Č.l.,Jevanská – Kostelec n.Č.l.,Dobrovského – Kostelec n.Č.l.,nám.

**Interval špička / sedlo / víkend (min):** 60/120/–

**Konstrukční poloha:**

- Špička PD – proklad s linkou 382 v úseku Říčany – Jevany, proklad s linkou 385 v úseku Říčany – Vyžlovka, proklad s linkou 492 v úseku Jevany – Kostelec nad Černými lesy, návaznost v Kostelci nad Černými lesy na linku 321 směr Uhlířské Janovice:
  - Říčany X:30, Jevany X:00, Kostelec nad Černými lesy X:15/X:45
- Sedlo PD – proklad s linkou 382 v úseku Říčany – Jevany, proklad s linkou 492 v úseku Jevany – Kostelec nad Černými lesy, návaznost v Kostelci nad Černými lesy na linku 387 směr Kouřim:
  - Říčany S:30/L:30, Jevany L:00, Kostelec nad Černými lesy L:15/S:45

**Doporučený typ vozidla:** Sd

**Turnusový počet vozidel:** 3

**Orientační roční objem dopravních výkonů:** 164 tis. km

**Potřebné infrastrukturní úpravy:**

- Umožnění obracení vozidel v Tehovci na návsi u hasičské zbrojnice
- Zřízení (obnovení) protisměrné zastávky Louňovice (pro směr jízdy od Kostelce nad Černými lesy na Říčany)



### 3.2.2.22 Linka 422 Praha,,Háje – Praha,,Kolovraty – Říčany – Babice – Mukařov

Oproti návrhu „Vize 2025“ je na lince 422 navrženo rozšíření provozu i na sedla PD a víkendy. Linka je nadále vedena v přibližném prokladu s linkou 435 v úseku Říčany – Doubek.

Vlivem uvažovaného zavedení pásmového JŘ na trati 221 dochází ve špičkách PD a o víkendech ke vzniku návazností v Říčanech směr Praha na spěšné vlaky linky R49 (namísto zastávkových vlaků linky S9), a tím i ke zkrácení cestovních dob do/z centra Prahy.

<b>Typ linky:</b>	Klasická, špičková
<b>Trasa linky:</b>	Praha,,Háje – Praha,,Horčičkova – Praha,,Sídliště Petrovice – Praha,,Na Blanici – Praha,,Na Vrchách – Praha,,Picassova – Praha,,Nové náměstí – Praha,,Uhřetěves – Praha,,Venušina – Praha,,Kolovraty – Praha,,Tehovičky – Praha,,Škola Kolovraty – Praha,,Nad Dvorem – Říčany,,Volkerova – Říčany,,podhradí – Říčany,,Masarykovo nám. – Říčany,,Park A.Švehly – Říčany,,U Milána – Říčany,,nádraží – Říčany,,Politických vězňů – Říčany,,nemocnice – Říčany,Radošovice,sokolovna – Říčany,,Rychta – Říčany,,Olivovna – Říčany,Strašín,rest. – Babice – Babice,,u hřiště – Babice,,Babičky – Doubek – Mukařov,,Žernovka – Mukařov,,škola – Mukařov
<b>Interval špička / sedlo / víkend (min):</b>	60/120/120
<b>Konstrukční poloha:</b>	Proklad s linkou 435 mezi Říčany a Doubkem, ve špičkách PD návaznost v Babicích na linku 364 v relaci Praha,,Depo Hostivař – Mukařov: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Špička PD: Říčany X:30, Mukařov X:00</li> <li>• Sedlo PD: Říčany L:30/S:30, Mukařov S:00</li> <li>• Víkend: Říčany S:30/L:30, Mukařov L:00</li> </ul>
<b>Doporučený typ vozidla:</b>	Sd
<b>Turnusový počet vozidel:</b>	3
<b>Orientační roční objem dopravních výkonů:</b>	250 tis. km
<b>Potřebné infrastrukturní úpravy:</b>	–



### 3.2.2.23 Linka 423 Praha,,Opatov – Průhonice – Čestlice – Říčany – Struhařov – Mnichovice – Senohraby

U linky 423 je oproti návrhu „Vize 2025“ navrženo několik změn v trase:

- vlivem navrženého trasování linky 421 přes Tehovec (čímž bude zajištěno napojení centra Tehovce s centrem Říčan) je navrženo linku 423 všemi spoji vést přes Mukařov, Srbín, čímž dojde ke vzniku přímého napojení Srbína na centrum Říčan (a k vlakům směr Praha),
- vzhledem k rozšíření provozu linky 489 mezi Mukařovem a Strančicemi i na sedla PD a víkendy jsou všechny spoje linky 423 vedeny mimo Klokočnou, což vede ke zkrácení cestovních dob,
- vzhledem k posílení role železniční dopravy v Mnichovicích rozšířením četnosti spěšných vlaků linky R49 (ve špičce každých 30 minut) a navrženým zavedením MHD Mnichovice, jejímž účelem je napojení centra Mnichovic na železniční zastávku Mnichovice (s návaznostmi právě na spěšné vlaky linky R49 – vždy alespoň ve špičkovém směru) je možno redukovat rozsah provozu mezi Mnichovicemi a Strančicemi – je proto navrženo přetrasování linky 423 přes Hrusice do Senohrab s návaznostmi v Senohrabech na linku R49 směr Praha, což umožní vést spoje linky 651 mimo Hrusice, a tím zkrátit cestovní dobu pro Ondřejov a Stříbrnou Skalici směr Praha.

Je dále navrženo navýšení rozsahu provozu o víkendech v úseku Říčany – Mnichovice (a dále) na 120minutový interval.

Nadále je sledováno dosažení prokladu linky 423 a 385 v úseku Praha,,Opatov – Mukařov. Vlivem uvažovaného zavedení pásmového JŘ na trati 221 dochází ke vzniku návazností v Říčanech směr Praha na spěšné vlaky linky R49 (namísto zastávkových vlaků linky S9), a tím i ke zkrácení cestovních dob do/z centra Prahy. Zároveň i v Senohrabech je sledováno dosažení návazností na vlaky linky R49 směr Praha (zejména pro spojení Hrusice – Praha).





<b>Typ linky:</b>	Klasická, denní
<b>Trasa linky:</b>	Praha,,Opatov – Průhonice – Čestlice,,V Oblouku / Čestlice,,aquapark – Čestlice,,nákupní zóna – Čestlice,,Polní – Čestlice – Nupaky,,hotel – Nupaky – Nupaky,,škola – Říčany,Kuří – Říčany,Kuří,Kuříčko – Říčany,,hřbitov – Říčany,,u lípy – Říčany,,Masarykovo nám. – Říčany,,Park A.Švehly – Říčany,,U Milána – Říčany,,nádraží – Říčany,,Politických vězňů – Říčany,,nemocnice – Říčany,Radošovice,sokolovna – Říčany,,Rychta – Říčany,,Olivovna – Tehovec,,Vojkov – Tehovec,,Mototechna – Mukařov – Mukařov,Srbín – Svojetice – Svojetice,,na vyhlídce – Struhařov,,u hřiště – Struhařov – Mnichovice,,u křížku – Mnichovice,,nám. – Mnichovice,,požární dům – Mnichovice,,Závěrka – Mnichovice,,u hřbitova – Hrusice,,Vlčí halíř – Hrusice – Hrusice,,na Šmejkalce – Senohraby,,žel.st.
<b>Interval špička / sedlo / víkend (min):</b>	60/120/120
<b>Konstrukční poloha:</b>	<p>Proklad s linkou 385 v úseku Praha,,Opatov – Mukařov a jejich společný proklad s linkou 469 v úseku Praha,,Opatov – Nupaky, přibližný proklad s linkou 383 v úseku Říčany – Struhařov:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Špička PD: Říčany X:30, Mnichovice X:00, Senohraby X:15/X:45,</li> <li>• Sedlo PD a víkendy: Říčany L:00, Mnichovice L:30/S:30, Senohraby L:45/S:15</li> </ul>
<b>Doporučený typ vozidla:</b>	Sd
<b>Turnusový počet vozidel:</b>	4
<b>Orientační roční objem dopravních výkonů:</b>	380 tis. km
<b>Potřebné infrastrukturní úpravy:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zřízení zastávky Nupaky,,hotel na silnici III/00312 (pro možnost zkrácení trasy mezi Nupaky a Čestlicemi mimo zast. Čestlice,,Lipová)</li> <li>• Zřízení zastávky Mnichovice,,nám. na Masarykově nám. pro spoje jedoucí od Struhařova směr Hrusice a opačně</li> <li>• Pro spolehlivější průjezd serpentinou v Senohrabech prověřit její mírné rozšíření v místech, kde to pozemkové a terénní poměry umožní</li> </ul>



### 3.2.2.24 Linka 435 Klučov, Skramníky – Český Brod – Tismice – Babice – Říčany – Modletice – Herink – Radějovice – Jesenice

U linky 435 jsou navrženy následující změny v trasování:

- v souvislosti s prodloužením linky 686 z Říčan přes Dobřejovice do Jesenice je na lince 435 navrženo trasování mimo Dobřejovice, tedy z Modletic přímo přes Herink, Radějovice, Sulice (Hlubočinku) do Jesenice,
- v souvislosti s obsluhou Vrátkova linkou 489 prodlouženou až do Českého Brodu je na lince 435 v pracovní dny navrženo trasování mimo Vrátkov, tedy mezi Tismicemi a Českým Brodem přímou trasou (shodně s linkou 491); o víkendech je navrženo ponechání trasy linky 435 přes Vrátkov.

Z hlediska rozsahu provozu je navrženo rozšíření provozu zejména v úseku Jesenice – Říčany, kde je zaveden i víkendový provoz a je dále systematizován provoz na takt 60/120/120 minut (špička PD / sedlo PD / víkend).

Vlivem uvažovaného zavedení pásmového JŘ na trati 221 dochází ve špičkách PD ke vzniku návazností v Říčanech směr Praha na spěšné vlaky linky R49 (namísto zastávkových vlaků linky S9), a tím i ke zkrácení cestovních dob do/z centra Prahy.



<b>Typ linky:</b>	Klasická, denní
<b>Trasa linky:</b>	Klučov, Skramníky – Chrástany, Chotouň – Chrástany – Chrástany, Bylany – Chrástany, Bylany, škola – Klučov, Lstiboř – Český Brod, Liblice, obec – Český Brod, Liblice, škola – Český Brod, Liblice, vodárna – Český Brod, žel.st. – Český Brod, Kollárova – Český Brod, Jana Kouly – Český Brod, Jungmannova – Český Brod, Na Bulance – Český Brod, muzeum – Český Brod, nem. – Český Brod, muzeum – Český Brod, sídliště – Tismice, na kopečku – Tismice, bytovky – (Český Brod, Zahrady – Vrátkov – Tismice, hřbitov – Tismice –) Tismice, Limuzy – Přišimasy – Přišimasy, Horka – Přišimasy, sklady Marca – Hradešín – Doubek – Babice, Babičky – Babice, u hřiště – Babice – Říčany, Strašín, rest. – Říčany, Olivovna – Říčany, Rychta – Říčany, Radošovice, sokolovna – Říčany, nemocnice – Říčany, Politických vězňů – Říčany, nádraží – Říčany, U Milána – Říčany, Park A. Švehly – Říčany, Masarykovo nám. – (Říčany, podhradí – Říčany, Wolkerova –) Říčany, u lípy – Říčany, hřbitov – Říčany, Voděrádky, pod mostem – Říčany, Voděrádky – Říčany, Jažlovice – Říčany, Jažlovice, Zdebrady – Modletice, rozc. Doubravice – Modletice, Doubravice, rozc. – Modletice, Kaufland – Modletice, V hůrce – Modletice – Herink – Radějovice – Sulice, Hlubočinka, obchodní centrum – Jesenice, Horní Jirčany, vodárna – Jesenice, Horní Jirčany – Jesenice
<b>Interval špička / sedlo / víkend (min):</b>	60/120/120
<b>Konstrukční poloha:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Špička PD – návaznost v Jesenici na linku 325 a 339 směr Praha, návaznost v Radějovicích na linku 335 v relaci Kamenice – Říčany, návaznost v Říčanech na linku R49 směr Praha a na linku 765 směr Praha, Nádraží Klánovice i směr Velké Popovice, návaznost v Babicích na linku 227 v relaci Praha, Háje – Český Brod, proklad Říčany – Tismice – Český Brod s linkou 491, návaznost v Českém Brodě na linku R41 směr Kolín a linku S1 (S7) směr Praha: <ul style="list-style-type: none"> <li>Jesenice X:15/X:45, Říčany, nádraží X:00, Český Brod X:45/X:15</li> </ul> </li> <li>Sedlo PD – návaznost v Jesenici na linku 325 a 339 směr Praha, návaznost v Radějovicích na linku 335 v relaci Kamenice – Říčany, návaznost v Říčanech na linku S9 směr Praha, na linku 765 v relaci Jesenice – Praha, Nádraží Klánovice a R49 v relaci Jesenice – Benešov u Prahy, návaznost v Babicích na linku 227 v relaci Praha, Háje – Český Brod, proklad Říčany – Tismice – Český Brod s linkou 491, návaznost v Českém Brodě na linku S1 směr Praha a volněji na linku R41 směr Kolín: <ul style="list-style-type: none"> <li>Jesenice S:00, Říčany, nádraží S:45/L:15, Český Brod L:30/S:30</li> </ul> </li> <li>Víkendy – návaznost v Jesenici na linku 325 a 339 směr Praha, návaznost v Radějovicích na linku 335 v relaci Kamenice – Říčany, návaznost v Říčanech na linku R49 směr Benešov u Prahy a volněji i směr Praha a na linku 765 v relaci Jesenice – Praha, Nádraží Klánovice, návaznost v Babicích na linku 227 v relaci Praha, Háje – Český Brod, proklad Říčany – Tismice – Český Brod s linkou 491, návaznost v Českém Brodě na linku S1 směr Praha a volněji směr Kolín: <ul style="list-style-type: none"> <li>Jesenice L:00, Říčany, nádraží L:45/S:15, Český Brod S:30/L:30</li> </ul> </li> </ul>
<b>Doporučený typ vozidla:</b>	Sd
<b>Turnusový počet vozidel:</b>	6
<b>Orientační roční objem dopravních výkonů:</b>	532 tis. km
<b>Potřebné infrastrukturní úpravy:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Obnovení zastávky Říčany, Voděrádky, pod mostem poblíž domovu pro seniory v říčanské místní části Voděrádky</li> <li>Zřízení zastávky Modletice, Doubravice, rozc. na silnici II/101 poblíž křižovatky s III/00318</li> </ul>



### 3.2.2.25 Linka 444 Kamenice – Jílové u Prahy – Davle

U linky 444 není oproti návrhu „Vize 2025“ navržena zásadní změna v trasování, intervalu ani časové poloze linky. Dle reálné míry systematizace linky (s ohledem na návaznosti v Jílovém u Prahy a Davli) lze prověřit propojení linek 444 a 765 do ucelené linky Praha, „Nádraží Klánovice – Sibřina – Říčany – Velké Popovice – Kamenice – Jílové u Prahy – Davle pro zajištění přímého spojení Říčan a Jílového u Prahy.

<b>Typ linky:</b>	Klasická, denní
<b>Trasa linky:</b>	Kamenice, „kult.dům – Kamenice, „u Dvora – Kamenice, Těptín, u Kozlího kamene – Kamenice, Těptín – Pohoří, „Markvart – Pohoří, Skalsko – Pohoří, „Pohorka – Pohoří – Pohoří, Chotouň – Jílové u Prahy, „Čs.armády – Jílové u Prahy, „náměstí – Jílové u Prahy, „učiliště – Jílové u Prahy, „Pražská – Jílové u Prahy, „Za Humny – Jílové u Prahy, „Průmyslová – Jílové u Prahy, „Kovo – Petrov, Bohuliby, Obora – Petrov, „U Ručiček – Petrov – Petrov, „Ve Vilách – Petrov, Chlomek – Davle, Sázava, Třešňovka – Davle, Sázava – Davle, „obec – Davle, „u pomníku
<b>Interval špička / sedlo / víkend (min):</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kamenice, „kult.dům – Kamenice, Těptín: 30/120/120</li> <li>• Kamenice, Těptín – Davle, „u pomníku: 60/120/120</li> </ul>
<b>Konstrukční poloha:</b>	Návaznosti v Kamenici na linku 337 směr Praha a na linku 765 směr Říčany: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Špička PD: Kamenice X:45/X:15</li> <li>• Sedlo PD: Kamenice L:45 (odjezd) / S:15 (příjezd)</li> <li>• Víkendy: Kamenice S:45 (odjezd) / L:15 (příjezd)</li> </ul>
<b>Doporučený typ vozidla:</b>	Sd
<b>Turnusový počet vozidel:</b>	3
<b>Orientační roční objem dopravních výkonů:</b>	192 tis. km
<b>Potřebné infrastrukturní úpravy:</b>	–



### 3.2.2.26 Linka 461 Strančice – Velké Popovice – Kamenice

Vzhledem k zavedení víkendového provozu na lince 765 je oproti návrhu „Vize 2025“ navržena redukce provozu linky 461 o víkendech v úseku Velké Popovice – Kamenice. O víkendech je také upravena na lince 461 časová poloha, aby z hlediska spojení z/do Prahy a Říčany do/z Velkých Popovic bylo spojení linkami S9+461 v prokladu se spojením linkou (R49+)+765.

<b>Typ linky:</b>	Klasická, denní
<b>Trasa linky:</b>	Strančice,,žel.st. – Strančice,,škola – Strančice,,obchodní centrum – Kunice,,u dálnice – Kunice – Kunice,Vidovice,zámek – Kunice,Vidovice – Kunice,Vidovice,Bonavita – Kunice,Dolní Lomnice,Lomnická – Kunice,Dolní Lomnice – Kunice,Dolní Lomnice,Lomnická – Kunice,,rozc.Vidovice – Velké Popovice,,Todice – Velké Popovice – Velké Popovice,,pošta – Velké Popovice,,pivovar – (Velké Popovice,Brtnice – Velké Popovice,,rozc.Krámský – Velké Popovice,Lojovice –) Petříkov,,rozc. – Kamenice,Všedobrovice – Kamenice,Štířín – Kamenice,Štířín,u rybníka – Sulice,Želivec – Kamenice,Nová Hospoda – Kamenice,Olešovice – Kamenice,,kult.dům
<b>Interval špička / sedlo / víkend (min):</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Strančice,,žel.st. – Velké Popovice,,pivovar: 30/60/120</li> <li>• Velké Popovice,,pivovar – Kamenice,,kult.dům: vybrané spoje / – / –</li> <li>• Velké Popovice,,pivovar – Velké Popovice,Lojovice: vybrané spoje / – / –</li> </ul>
<b>Konstrukční poloha:</b>	<p>Návaznost na linku S9 ve Strančicích, v sedle PD a o víkendech proklad s linkou 765 v rámci spojení (Praha –) Říčany – Velké Popovice:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Špička PD: Strančice X:00/X:30, Velké Popovice X:30/X:00</li> <li>• Sedlo PD: Strančice X:30, Velké Popovice X:00</li> <li>• Víkend: Strančice L:00, Velké Popovice L:30/S:30</li> </ul>
<b>Doporučený typ vozidla:</b>	Sd
<b>Turnusový počet vozidel:</b>	2
<b>Orientační roční objem dopravních výkonů:</b>	156 tis. km
<b>Potřebné infrastrukturní úpravy:</b>	–



### 3.2.2.27 Linka 462 Strančice – Kunice, Všešimony

Na lince 462 není oproti návrhu „Vize 2025“ navržena zásadní změna v trasování, linkovém intervalu, konstrukční časové poloze ani formě linky (spoje na zavolání).

<b>Typ linky:</b>	Spoje na zavolání
<b>Trasa linky:</b>	Strančice,,žel.st. – Strančice,Svojšovice – Strančice,Všechromy,sever – Strančice,Všechromy,náves – Strančice,Otice – Říčany,Jažlovice – Strančice,,rozc.Sklenka – Strančice,Předboř – Strančice,Kašovice – Strančice,,rozc.průmyslová zóna – Strančice,Všechromy,jih – Strančice,Všechromy – Strančice,,obchodní centrum – Strančice,,škola – Strančice,,žel.st. – Strančice,,škola – Strančice,,obchodní centrum – Kunice,,u dálnice – Kunice – Kunice,,u hřbitova – Kunice,Všešimony,Pardálov – Kunice,Všešimony,SŠŘ – Kunice,Všešimony
<b>Interval špička / sedlo / víkend (min):</b>	Dle poptávky – až interval 60/60/60
<b>Konstrukční poloha:</b>	Návaznosti ve Strančicích na vlaky linky S9 směr Praha: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Špička PD: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Strančice,,žel.st. X:45 směr Kunice,Všešimony</li> <li>○ Strančice,,žel.st. X:15 směr Strančice,Předboř</li> </ul> </li> <li>• Sedlo PD: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Strančice,,žel.st. X:30/X:00 (rozestup 30 minut mezi spoji směr Kunice,Všešimony a směr Strančice,Předboř)</li> </ul> </li> <li>• Víkendy: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Strančice,,žel.st. X:30/X:00 (rozestup 30 minut mezi spoji směr Kunice,Všešimony a směr Strančice,Předboř)</li> </ul> </li> </ul>
<b>Doporučený typ vozidla:</b>	Mn
<b>Turnusový počet vozidel:</b>	1
<b>Orientační roční objem dopravních výkonů:</b>	Dle poptávky a počtu vyjetých spojů
<b>Potřebné infrastrukturní úpravy:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vybudování zastávek Strančice,Všechromy,sever a Strančice,Všechromy,jih v severní a jižní části Všechrom na silnici II/107</li> </ul>



### 3.2.2.28 Linka 469 Praha,,Opatov – Průhonice – Čestlice – Nupaky

U linky 469 se nenavrhují zásadní změny v trasování a intervalech oproti návrhu „Vize 2025“.

<b>Typ linky:</b>	Klasická, denní
<b>Trasa linky:</b>	Praha,,Opatov – Průhonice – Čestlice,,aquapark – Čestlice,,nákupní zóna – Čestlice,,Polní – Čestlice – Čestlice,,Lipová – Nupaky,,hotel – Nupaky – Nupaky,,školka / – Nupaky,,Průběžná – Nupaky,,Komerční – Nupaky,,Průběžná
<b>Interval špička / sedlo / víkend (min):</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Praha,,Opatov – Čestlice,,aquapark: 30/60/15–30</li> <li>• Čestlice,,aquapark – Nupaky,,Průběžná: 30/60/60</li> </ul>
<b>Konstrukční poloha:</b>	Proklad s linkami 385 a 423 na souhrnný interval Praha,,Opatov – Nupaky 15/30/30 minut
<b>Doporučený typ vozidla:</b>	Sd
<b>Turnusový počet vozidel:</b>	3
<b>Orientační roční objem dopravních výkonů:</b>	265 tis. km
<b>Potřebné infrastrukturní úpravy:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Využití autobusových zastávek v Nupakách v ul. Komerční i pro veřejnou linkovou dopravu (pracovně nazvány jako Nupaky,,Průběžná a Nupaky,,Komerční)</li> </ul>



### 3.2.2.29 Linka 489 Strančice – Všestary – Klokočná – Mukařov – Doubravčice – Český Brod

U linky 489 se oproti návrhu „Vize 2025“ navrhují následující změny v trasování:

- všechny spoje linky 489 jsou vedeny přes Tehovec (obsloužení zastávky Mukařov, Srbín nově systematicky zajistí linka 423),
- linka je prodloužena z Doubravčic dále přes Vrátkov do Českého Brodu, což v pracovní dny umožní urychlení linky 435 jejím přetrasováním mimo Vrátkov.

Je navrženo rozšíření provozu linky na interval 60/120/240 v úseku Strančice – Mukařov a na interval 60/120/– v úseku Mukařov – Český Brod. Z hlediska časové polohy je sledováno dosažení prokladu s linkou 491, dosažení návazností v Českém Brodě (směr Praha a Kolín), Mukařově a ve Strančicích (směr Praha).

<b>Typ linky:</b>	Klasická, denní
<b>Trasa linky:</b>	Strančice,,žel.st. – Všestary,,Strančická – Všestary – Klokočná,,náves – Svojetice,,u hájenky – Svojetice,,na skalce – Svojetice – Svojetice,,K Tehovci – Tehovec – Mukařov,,odb.Tehovec – Mukařov – Louňovice,,I.hráz – Mukařov,,Žernovka – Štíhllice,,Doubravčická – Doubravčice,,V Edenu – Doubravčice,,Na Číhadlech – Doubravčice – Doubravčice,,rozc.Vrátkov – Vrátkov – Český Brod,,Zahrady – Český Brod,,sídliště – Český Brod,,Na Bulánce – (Český Brod,,nem. – Český Brod,,muzeum –) Český Brod,,Jungmannova – Český Brod,,Jana Kouly – Český Brod,,Kollárova – Český Brod,,žel.st.
<b>Interval špička / sedlo / víkend (min):</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Strančice,,žel.st. – Mukařov: 60/120/240</li> <li>Mukařov – Český Brod,,žel.st.: 60/120/–</li> </ul>
<b>Konstrukční poloha:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Špičky PD – návaznosti ve Strančicích na vlaky linky S9 směr Praha, návaznosti v Mukařově na linku 423 směr Říčany, návaznosti na linku 387 směr Praha, na linku 385 směr Kostelec nad Černými lesy a na linku 382 směr Sázava, proklad s linkou 491 v relaci Mukařov – Český Brod, návaznosti v Českém Brodě na linku S1 (S7) směr Praha a na linku R41 směr Kolín: <ul style="list-style-type: none"> <li>Strančice X:45/X:15, Mukařov X:15/X:45, Český Brod X:45/X:15</li> </ul> </li> <li>Sedlo PD – návaznosti ve Strančicích na vlaky linky S9 směr Praha, návaznosti v Mukařově na linku 387 směr Praha a Kouřim, proklad s linkou 491 v relaci Mukařov – Český Brod, návaznosti v Českém Brodě na linku S1 (S7) směr Praha a volněji na linku R41 směr Kolín: <ul style="list-style-type: none"> <li>Strančice S:30/L:30, Mukařov L:00, Český Brod L:30/S:30</li> </ul> </li> <li>Víkendy – návaznosti ve Strančicích na vlaky linky S9 směr Praha, návaznosti v Mukařově na linku 491 směr Říčany a Český Brod a na linku 387 směr Praha a Kouřim: <ul style="list-style-type: none"> <li>Strančice S:30/L:30, Mukařov L:00</li> </ul> </li> </ul>
<b>Doporučený typ vozidla:</b>	Sd
<b>Turnusový počet vozidel:</b>	4
<b>Orientační roční objem dopravních výkonů:</b>	212 tis. km
<b>Potřebné infrastrukturní úpravy:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pro bezpečnost zejména žáků do ZŠ LOŠBATES v Louňovicích se doporučuje zřízení světelné signalizace u přechodu pro chodce přes silnici I/2 u zast. Louňovice,,I.hráz</li> </ul>





### 3.2.2.30 Linka 490 Strančice – Mnichovice – Ondřejov – Stříbrná Skalice

Na lince 490 je oproti návrhu „Vize 2025“ v souvislosti s rozšířením provozu linky 651 mezi Senohraby a Stříbrnou Skalici i na sedla PD a víkendy navržena redukce provozu v úseku Ondřejov – Stříbrná Skalice. S ohledem na posílení role železniční dopravy v Mnichovicích (vlivem zvýšení četnosti spěšných vlaků linky R49 a vlivem zavedení MHD Mnichovice navazující na tyto spěšné vlaky) je dále na lince 490 navrženo zredukovat zkrácené spoje Strančice, „žel.st.“ – Mnichovice, „požární dům“, a tedy v celé trase Strančice – Ondřejov ponechání intervalu 60/120/120 minut (špička PD / sedlo PD / víkendy).

Z hlediska časových poloh linky je sledováno dosažení prokladu spojení ve špičkách PD:

- v relaci Praha – Ondřejov kombinací linek S9+490 a R49+651,
- v relaci Praha – Hrusice kombinací linek S9+490 a R49+423,
- v relaci Strančice – Mnichovice linkami 490 a 492.

**Typ linky:** Klasická, denní

**Trasa linky:** Strančice, „žel.st.“ – Všestary, Vávrov – Mnichovice, „bytovky“ – Mnichovice, „zdrav.stř.“ – Mnichovice, „nám.“ – Mnichovice, „požární dům“ – Mnichovice, „Závěrka“ – Mnichovice, „u hřbitova“ – Hrusice, „Vlčí halíř“ – Hrusice – Hrusice, „na Šmejkalce“ – Ondřejov, Turkovice – Ondřejov, „Turkovická“ – Ondřejov, „škola“ – Ondřejov, „náměstí“ (– Ondřejov, „Dlážděná“ – Stříbrná Skalice, Kost. Střimelice, Skalka – Stříbrná Skalice, Kost. Střimelice – Stříbrná Skalice, Hrad. Střimelice – Stříbrná Skalice, „V Můstkách“ – Stříbrná Skalice, „náměstí“)

**Interval špička / sedlo / víkend (min):**

- Strančice, „žel.st.“ – Ondřejov, „náměstí“: 60/120/120
- Ondřejov, „náměstí“ – Stříbrná Skalice, „náměstí“: vybrané spoje / – / –

**Konstrukční poloha:**

- Špičky PD – návaznost ve Strančicích na linku S9 směr Praha, přibližný proklad spojení v relaci Ondřejov – Praha kombinací linek 490+S9 (přes Strančice) a 651+R49 (přes Senohraby), přibližný proklad spojení v relaci Hrusice – Praha kombinací linek 490+S9 (přes Strančice) a 423+R49 (přes Senohraby), proklad linek 490 a 492 v relaci Mnichovice – Strančice:
  - Strančice X:15/X:45, Ondřejov X:45/X:15, (Stříbrná Skalice X:00)
- Sedlo PD a víkendy – návaznost ve Strančicích na linku S9 směr Praha, přibližný proklad spojení v relaci Ondřejov – Praha kombinací linek 490+S9 (přes Strančice) a 651+R49 (přes Senohraby):
  - Strančice L:30/S:30, Ondřejov S:00

**Doporučený typ vozidla:** Sd

**Turnusový počet vozidel:** 2

**Orientační roční objem  
dopravních výkonů:** 127 tis. km

**Potřebné infrastrukturní  
úpravy:** –



### 3.2.2.31 Linka 491 Říčany – Mukařov – Český Brod

Na lince 491 je oproti návrhu „Vize 2025“ v rámci ukončování linek, pokud možno, v přirozených přestupních uzlech navrženo prodloužení linky z Mukařova až do Říčan. Bude tím zřízeno přímé spojení Mrzek, Doubravčic a Štíhlíc s Říčany (a jeho centrem, mj. i s nádražím s návaznostmi na vlaky směr centrum Prahy). Související odstranění přestupů lze vnímat jako významný benefit tohoto návrhu (kdy v dnešním stavu je např. spojení na říčanské Masarykovo náměstí po většinu dne na dva přestupy a spojení do Prahy při využití vlaku z Říčan též, zde navíc s horší dostupností nádraží ze zastávky Říčany, Radošovice, Haškova oproti zastávce Říčany, nádraží).

Navrhuje se také rozšíření provozu (zejména o víkendech), a to na interval 60/120/120 minut (špička PD / sedlo PD / víkend). Z hlediska časových poloh se sleduje:

- proklad s linkou 489 mezi Mukařovem a Českým Brodem (na souhrnný interval 30/60/120 minut),
- proklad s linkou 435 mezi Říčany a Českým Brodem (na souhrnný interval 30/60/60 minut).

**Typ linky:** Klasická, denní

**Trasa linky:** Říčany, Wolkerova – Říčany, podhradí – Říčany, Masarykovo nám. – Říčany, Park A. Švehly – Říčany, U Milána – Říčany, nádraží – Říčany, Politických vězňů – Říčany, nemocnice – Říčany, Radošovice, sokolovna – Říčany, Rychta – Říčany, Olivovna – Tehovec, Vojkov – Tehovec, Mototechna – Mukařov – Mukařov, škola – Mukařov, Žernovka – Štíhlce, Doubravčická – Doubravčice, V Edenu – Doubravčice, Na Číhadlech – Doubravčice – Doubravčice, bytovky – Doubravčice, rozč. Vrátkov – Mrzky – Tismice, MŠ – Tismice, bytovky – Tismice, na kopečku – Český Brod, sídliště – Český Brod, Na Bulance – (Český Brod, nem. – Český Brod, muzeum –) Český Brod, Jungmannova – Český Brod, Jana Kouly – Český Brod, Kollárova – Český Brod, žel.st.

**Interval špička / sedlo / víkend (min):** 60/120/120

- Konstrukční poloha:**
- Špičky PD – návaznost v Říčanech na vlaky linky R49 směr Praha, návaznost v Českém Brodě na linku S1 (S7) směr Praha a linku R41 směr Kolín, proklad v relaci Říčany – Český Brod s linkou 435 a v relaci Mukařov – Český Brod s linkou 489
    - Říčany X:30, Mukařov X:45/X:15, Český Brod X:15/X:45
  - Sedlo PD – návaznost v Říčanech na vlaky linky S9 směr Praha, návaznost v Českém Brodě na linku S1 směr Praha a volnější návaznost na linku R41 směr Kolín, proklad v relaci Říčany – Český Brod s linkou 435 a v relaci Mukařov – Český Brod s linkou 489
    - Říčany L:45/S:15, Mukařov S:00, Český Brod S:30/L:30
  - Víkend – návaznost v Říčanech na vlaky linky R49 směr Benešov u Prahy a volněji též směr Praha, návaznost v Českém Brodě na linku S1 směr Praha a volnější směr Kolín, proklad v relaci Říčany – Český Brod s linkou 435:
    - Říčany S:45/L:15, Mukařov L:00, Český Brod L:30/S:30

**Doporučený typ vozidla:** Sd

**Turnusový počet vozidel:** 3

**Orientační roční objem  
dopravních výkonů:** 239 tis. km

**Potřebné infrastrukturní  
úpravy:** –



### 3.2.2.32 Linka 492 Strančice – Mnichovice – Černé Voděradky – Kostelec nad Černými lesy

Na lince 492 se oproti návrhu „Vize 2025“ nenavrhují změny v jejím trasování, je navrženo dílčí navýšení rozsahu provozu na interval až 60/120/120 minut (špička PD / sedlo PD / víkendy). Z hlediska časové polohy se navrhuje posun o 60 minut o víkendech v souvislosti s posunem časové polohy linek 382 a 659, což přispěje i lepšímu proložení spojení s Prahou pro Zvánovice a Třebat (proklad spojení kombinací linek 492+S9 a linkou 383).

**Typ linky:** Klasická, denní

**Trasa linky:** Strančice, „žel.st.“ – Všestary, „Strančická“ – Všestary – Všestary, Menčice – Mnichovice, „bytovky“ – Mnichovice, „zdrav.stř.“ – Mnichovice, „nám.“ – Mnichovice, „u křížku“ – Mnichovice, Myšlín – Mnichovice, Myšlín, náves – Mnichovice, „hotel Myšlín“ – Ondřejov, Třebat, k Myšlínu – Ondřejov, Třebat – Zvánovice – Zvánovice, „Kádov“ – Černé Voděradky, „ObÚ“ – Černé Voděradky – Černé Voděradky, „ObÚ“ – Černé Voděradky, Chaloupky – Jevany, „Penčice“ – Jevany – Jevany, „Černokostecká“ – Jevany, „Lesní podnik“ – Jevany, „Smrčiny“ – (Jevany, „Bohumil“) Kostelec n.Č.l., „Jevanská“ – Kostelec n.Č.l., „Dobrovského“ – Kostelec n.Č.l., „nám.“

**Interval špička / sedlo / víkend (min):** 60/120/120–240

- Konstrukční poloha:**
- Špička PD – návaznost ve Strančicích na linku S9 směr Praha, v Jevanech na linku 382, v Kostelci nad Černými lesy na linku 321 směr Praha, linku 381 směr Zásmyky a linku 659 směr Český Brod, přibližný proklad spojení v relacích Praha – Ondřejov, Třebat a Praha – Zvánovice linkou 383 a kombinací linek S9+492, proklad s linkou 421 v úseku Jevany – Kostelec nad Černými lesy:
    - Strančice X:45/X:15, Jevany X:30, Kostelec nad Černými lesy X:45/X:15
  - Sedlo PD – návaznost ve Strančicích na linku S9 směr Praha, v Jevanech na linku 382, v Kostelci nad Černými lesy na linku 381 směr Praha, linku 321 směr Zásmyky a linku 659 směr Český Brod, přibližný proklad spojení v relacích Praha – Ondřejov, Třebat a Praha – Zvánovice linkou 383 a kombinací linek S9+492:
    - Strančice L:00, Jevany S:00, Kostelec nad Černými lesy S:15/L:45
  - Víkendy – návaznost ve Strančicích na linku S9 směr Praha, v Jevanech na směrové vazby na linku 382, v Kostelci nad Černými lesy návaznosti na linku 321 směr Praha a na linku 659 směr Český Brod
    - Strančice L:00, Jevany L:45/S:15, Kostelec nad Černými lesy S:00

**Doporučený typ vozidla:** Sd

**Turnusový počet vozidel:** 3

**Orientační roční objem dopravních výkonů:** 234 tis. km

- Potřebné infrastrukturní úpravy:**
- Provéřit zřízení / zřídit zastávky Mnichovice, „u křížku“ (v ul. Husově u křižovatky s ul. Struhařovskou), Mnichovice, Myšlín, náves (na budoucí návsi v Myšlíně), Mnichovice, Myšlín, zahrady (poblíž Zahrad Myšlín)



### 3.2.2.33 Linka 582 Říčany – Světlá – Strančice

Na lince 582 se navrhuje zřízení autobusové zastávky ve Světlých blíže železniční zastávce Světlá a související zkrácení přestupních dob na vlaky linky S9. Zároveň je navrženo navýšení rozsahu provozu na interval 60/120/120 minut (špička PD / sedlo PD / víkend).

<b>Typ linky:</b>	Klasická denní
<b>Trasa linky:</b>	Říčany,,Černokostelecká – Říčany,,prům. areál Černokostelecká – Říčany,Radošovice,Větrník – Říčany,Radošovice,Haškova – Říčany,Radošovice,sokolovna – Říčany,,Rychta – Říčany,,Olivovna – Říčany,,Sídln.Olivovna – Říčany,,Pivoňková – Říčany,,Pod Kavčí Skálou – Říčany,,5.května – Říčany,,Štefánikova – Říčany,,U Milána – Říčany,,Masarykovo nám. – Říčany,,Marvánek – Světlá,,žel.zast. – Světlá – Tehov,,Hačálka – Tehov – Všestary – Všestary,,Strančická – Strančice,,žel.st.
<b>Interval špička / sedlo / víkend (min):</b>	60/120/120
<b>Konstrukční poloha:</b>	Návaznosti na vlaky linky S9 ve Světlých a Strančicích: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Špička PD: Světlá cca X:30, Strančice X:45/X:15</li> <li>• Sedlo PD: Světlá cca S:30/L:30, Strančice L:00</li> <li>• Víkendy: Světlá cca L:30/S:30, Strančice S:00</li> </ul>
<b>Doporučený typ vozidla:</b>	Sd
<b>Turnusový počet vozidel:</b>	2
<b>Orientační roční objem dopravních výkonů:</b>	147 tis. km
<b>Potřebné infrastrukturní úpravy:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zřízení zastávky Říčany,,Masarykovo nám. na silnici II/107</li> <li>• Zřízení zastávky Světlá,,žel.zast. na silnici II/107 poblíž železničního mostu přes tuto silnici</li> </ul>



### 3.2.2.34 Linka 651 Nespeky – Pyšely – Senohraby – Ondřejov – Stříbrná Skalice – Sázava

Vzhledem k zajištění napojení obce Hrusice na spěšné vlaky linky R49 v Senohrabech linkou 423 je oproti návrhu „Vize 2025“ linku 651 navrženo urychlit vedením mimo obec Hrusice, čímž dojde k dalšímu zkrácení cestovních dob z Ondřejova a Stříbrné Skalice do Senohrab a dále do Prahy.

Dále je navrženo linku 651 rozdělit na dvě samostatné linky:

- linka 651 Nespeky – Pyšely – Senohraby – Pětihosty – Ondřejov – Stříbrná Skalice – Sázava (zde dochází oproti návrhu „Vize 2025“ k prodloužení o úsek Stříbrná Skalice – Sázava),
- linka 652 Čerčany – Pyšely – Pyšely, Zaječice – Senohraby.

Oproti návrhu „Vize 2025“ tak je zajištěno ve špičkách PD a o víkendech zrychlené spojení do/z Prahy nejen pro Pyšely, Ondřejov a Stříbrnou Skalici, ale též pro Sázavu (v prokladu s linkou 382 a v prokladu se spojením kombinací linek R49+S80 s přestupem v Čerčanech). V sedle PD je zrychlené spojení linkou 651 zajištěno pouze pro Pyšely, neboť s ohledem na sedlový hodinový takt linky R49 a časové poloze linky 651 v Senohrabech v X:15/X:45 není bez dlouhého pobytu možné zajistit přípoje na spěšné vlaky v obou směrech. Pro směr Ondřejov – Stříbrná Skalice – Sázava je tak v sedle PD zajištěn přípoj v Senohrabech jen na zastávkové vlaky linky S9.

Linka 651 je navržena v rozsahu odpovídajícím intervalu 60/120/120 minut (špička PD / sedlo PD / víkend) a časová poloha je navržena s ohledem na zajištění:

- návazností v Senohrabech na spěšné vlaky linky R49 směr Praha (v sedle jen pro Pyšely),
- prokladu s linkou 652 v relaci Pyšely, nám. – Senohraby, žel.st. (souhrnný interval 30/60/60 minut),
- prokladu s linkou 382 v relaci Stříbrná Skalice, náměstí – Sázava, aut.st. (přibližný souhrnný interval 30/60/60 minut).

Vzhledem k přebytku jízdních dob mezi Senohraby a Nespeký vzniká tzv. synchronizační doba, která se projevuje navrženým delším pobytem (cca 20minutovým) v Pyšelích, kde však nastává výrazný lom poptávky.



<b>Typ linky:</b>	Klasická, denní
<b>Trasa linky:</b>	Nespeky – Pyšely,,hotel Doly – Pyšely,,sokolovna – Pyšely,,nám. – Pětihosty – Senohraby,,odb. – Senohraby,,U Zvoničky – Senohraby,,u školy – Senohraby,,žel.st. – Ondřejov,Turkovice – Ondřejov,,Turkovická – Ondřejov,,škola – Ondřejov,,náměstí – Ondřejov,,Dlážděná – Stříbrná Skalice,Kost.Střimelice,Skalka – Stříbrná Skalice,Kost.Střimelice – Stříbrná Skalice,Hrad.Střimelice – Stříbrná Skalice,,V Můstkách – Stříbrná Skalice,,náměstí – Stříbrná Skalice,,Blatiny – Stříbrná Skalice,,u Konvalinků – Stříbrná Skalice,,žel.st. – Vlkančice,Pyskočely – Vlkančice,Pyskočely,Plužiny – Sázava,,osada Kopaniny – Sázava,,Klášteří – Sázava,,aut.st.
<b>Interval špička / sedlo / víkend (min):</b>	60/120/120
<b>Konstrukční poloha:</b>	<p>Návaznosti v Senohrabech směr Praha na vlaky linky R49 (v sedle PD jen v relaci Nespeky – Pyšely – Senohraby – Praha) a linky S9, návaznosti v Nespekách na linku 337, proklad s linkou 652 v relaci Pyšely – Senohraby, (přibližný) proklad s linkou 382 v úseku Stříbrná Skalice – Sázava, návaznosti ve Stříbrné Skalici na linku 382 směr Praha a 659 směr Kostelec nad Černými lesy (v sedle PD tyto návaznosti volnější):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Špička PD: Nespeky X:00, Pyšely X:15–X:30/X:30–X:45, Senohraby X:45/X:15, Ondřejov X:00, Stříbrná Skalice X:15/X:45, Sázava X:30</li> <li>• Sedlo PD a víkendy: Nespeky S:00, Pyšely S:15–S:30/L:30–L:45, Senohraby S:45/L:15, Ondřejov L:00, Stříbrná Skalice L:15/S:45, Sázava L:30/S:30</li> </ul>
<b>Doporučený typ vozidla:</b>	Sd (Md)
<b>Turnusový počet vozidel:</b>	3
<b>Orientační roční objem dopravních výkonů:</b>	288 tis. km
<b>Potřebné infrastrukturní úpravy:</b>	Pro spolehlivější průjezd serpentinou v Senohrabech prověřit její mírné rozšíření v místech, kde to pozemkové a terénní poměry umožní



### 3.2.2.35 Linka 652 Čerčany – Pyšely – Senohraby

Nová linka 652 je oproti návrhu „Vize 2025“ vyčleněna z linky 651, přičemž se jedná o spoje jedoucí mezi Pyšely,,nám a Senohraby,,žel.st. přes Pyšely,Zaječice. Linka je navržena v rozsahu odpovídajícím intervalu 60/120/120 minut a časová poloha je dána:

- návaznostmi v Senohrabech na spěšné vlaky linky R49 směr Praha,
- návaznostmi v Čerčanech na spěšné vlaky linky R49 směr Benešov u Prahy,
- prokladem s linkou 651 v relaci Pyšely,,nám. – Senohraby,,žel.st. (souhrnný interval 30/60/60 minut).

Účelem linky je tedy kromě zajištění zrychleného napojení Pyšel na Prahu též zajištění napojení Pyšel na Benešov díky návaznostem v Čerčanech na vlaky směr Benešov u Prahy (je tak dosažena kratší cestovní doba než autobusovým spojením přes Nespeky).

V sedle PD je vzhledem k hodinovému intervalu na lince R49 a vzhledem k prokladu linek 651 a 652 nesoulad časových poloh v Čerčanech a Senohrabech, vzniká tak synchronizační doba projevující se dlouhým pobytem v Pyšelech (resp. rozdělením spojů), kde však je výrazný lom poptávky.

V úseku Pyšely – Čerčany lze dále prověřit možnost propojení s linkou 796 (Benešov – Soběhrdy – Čerčany – Pyšely). Na této lince však jsou časové polohy přizpůsobeny zejména spojení do/z Prahy ze/do sídel mezi Benešovem a Čerčany, bylo by tudíž nutné v Čerčanech vytvořit pobyt, během nějž by se realizovaly všechny přestupy na vlaky a z vlaků, čímž by se prodloužila cestovní doba na stávající lince 796 do/z Pyšel (obce Soběhrdy, Vranov a Přestavlky u Čerčan však mají dojížděkové vztahy s městem Pyšely zanedbatelné).

<b>Typ linky:</b>	Klasická, denní
<b>Trasa linky:</b>	Čerčany,,žel.st. – Čerčany,Vysoká Lhota – Čerčany,,žel.zast.Pyšely – Pyšely,,u vily – Pyšely,,sokolovna – Pyšely,,nám. – Pyšely,Zaječice – Pyšely,Nová Ves – Senohraby,,odb. – Senohraby,,U Zvoničky – Senohraby,,u školy – Senohraby,,žel.st.
<b>Interval špička / sedlo / víkend (min):</b>	60/120/120
<b>Konstrukční poloha:</b>	Návaznosti v Čerčanech na linku R49 směr Benešov u Prahy (ve špičkách PD a o víkendech též směr Praha), návaznosti v Senohrabech na linku R49 směr Praha, proklad s linkou 651 v relaci Pyšely – Senohraby: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Špička PD: Čerčany X:45/X:15, Pyšely X:00, Senohraby X:15/X:45</li> <li>• Sedlo PD: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Čerčany S:45/L:15, Pyšely L:00</li> <li>○ Pyšely L:30/S:30, Senohraby L:45/S:15</li> </ul> </li> <li>• Víkendy: Čerčany L:15/S:45, Pyšely L:30/S:30, Senohraby L:45/S:15</li> </ul>
<b>Doporučený typ vozidla:</b>	Sd
<b>Turnusový počet vozidel:</b>	2
<b>Orientační roční objem dopravních výkonů:</b>	112 tis. km
<b>Potřebné infrastrukturní úpravy:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Možné zřízení zast. Čerčany,,žel.zast.Pyšely u železniční zastávky Pyšely (realizace přestupů již v této zastávce namísto ŽST Čerčany).</li> </ul>



### 3.2.2.36 Linka 653 Ondřejov – Kaliště – Chocerady

Na lince 653 není oproti návrhu „Vize 2025“ navržena zásadní změna v trasování ani formě linky (poptávková doprava).

<b>Typ linky:</b>	Poptávková doprava
<b>Trasa linky:</b>	Ondřejov,,náměstí – Ondřejov,,škola – Ondřejov,,Turkovická – Ondřejov,Turkovice – Kaliště,Lensedly – Kaliště – Kaliště,,v loučkách – Kaliště,Poddubí – Kaliště,Poddubí,Kropáčkovo – Kaliště,,Jez Hvězdovice – Chocerady,,Tikalák – Chocerady,,dětské centrum – Chocerady
<b>Interval špička / sedlo / víkend (min):</b>	Dle poptávky
<b>Konstrukční poloha:</b>	Doporučené výchozí časové polohy dle návazností v zastávce Ondřejov,,náměstí (X:00), příp. v Choceradech
<b>Doporučený typ vozidla:</b>	Mikrobus (dodávka s 8 místy k sezení)
<b>Turnusový počet vozidel:</b>	1
<b>Orientační roční objem dopravních výkonů:</b>	Dle poptávky – počtu vyjetých spojů a jejich reálné trasy
<b>Potřebné infrastrukturní úpravy:</b>	Zřízení „fiktivních zastávek“ Kaliště,Poddubí,Kropáčkovo, Kaliště,,Jez Hvězdovice, Chocerady,,Tikalák, Chocerady,,dětské centrum





### 3.2.2.37 Linka 659 Český Brod – Kostelec nad Černými lesy – Stříbrná Skalice

Na lince 659 je oproti návrhu „Vize 2025“ navrženo navýšení rozsahu provozu na interval 60/120/120 minut (špička PD / sedlo PD / víkend). V souvislosti s navýšením rozsahu provozu na interval 60/120/120 minut i na lince 660 je o víkendech navržen posun časové polohy spojů linky 659 o 60 minut (aby byl nadále zajištěn proklad linek 659 a 660 v relaci Český Brod – Kostelec nad Černými lesy).

Z hlediska návazností je oproti návrhovému stavu „Vize 2025“ snahou systematizovat přípoje ve Stříbrné Skalici na linku 651 směr Senohraby (s následnou návazností na vlaky směr Praha) a na linku 382 směr Sázava.

<b>Typ linky:</b>	Klasická, denní
<b>Trasa linky:</b>	Český Brod,,žel.st. – Český Brod,,Jana Kouly – Přistoupim,,rozc. – Přistoupim – Krupá,,dvůr Chrást – Krupá,,rozc.Syneč – Krupá – Kostelec n.Č.l.,,Chaloupky – Kostelec n.Č.l.,,Svatbín – Kostelec n.Č.l.,,Svatbínská – Kostelec n.Č.l.,,sanatorium – Kostelec n.Č.l.,,nám. – Kostelec n.Č.l.,,Komenského – Prusice – Prusice,,rozc. – Nučice,,Na Kladívku – Nučice – (Výžerky – Nučice –) Konojedy – Konojedy,,pila – Konojedy,Klíče – Oplany – Oplany,,háj. – Výžerky,,rozc. – Vlkančice,,Komorce – Vlkančice,,u Zbořeného Mlýna – Vlkančice – Vlkančice,,u Králů – Vlkančice,,Stará Hůra – Vlkančice,Pyskočely,na Babě – Vlkančice,Pyskočely – Stříbrná Skalice,,žel.st. – Stříbrná Skalice,,u Konvalinků – Stříbrná Skalice,,Blatiny – Stříbrná Skalice,,náměstí
<b>Interval špička / sedlo / víkend (min):</b>	60/120/120
<b>Konstrukční poloha:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Špička PD – návaznosti v Českém Brodě na linku R41 směr Praha a volněji též směr Kolín, v Kostelci nad Černými lesy na linku 387 směr Praha (Háje) a Kouřim, ve Stříbrné Skalici na linku 651 směr Senohraby – Pyšely a na linku 382 směr Sázava: <ul style="list-style-type: none"> <li>Český Brod X:30, Kostelec nad Černými lesy X:00, Stříbrná Skalice X:45/X:15</li> </ul> </li> <li>Sedlo PD – návaznost v Českém Brodě na linku S1 směr Praha a volněji též na linku R41 směr Kolín, v Kostelci nad Černými lesy návaznost od Prahy (linka 381) a Zásruk (linka 321) směr Stříbrná Skalice, ve Stříbrné Skalici návaznost na linku 382 směr Sázava a volněji na linku 651 směr Senohraby – Pyšely: <ul style="list-style-type: none"> <li>Český Brod L:20/S:40, Kostelec nad Černými lesy L:50/S:10, Stříbrná Skalice S:30/L:30</li> </ul> </li> <li>Víkendy – návaznost v Českém Brodě na linku S1 směr Praha a volněji též směr Kolín, v Kostelci nad Černými lesy návaznost od Prahy (linka 321) směr Stříbrná Skalice, ve Stříbrné Skalici návaznost na linku 651 směr Senohraby – Pyšely a na linku 382 směr Sázava: <ul style="list-style-type: none"> <li>Český Brod L:30/S:30, Kostelec nad Černými lesy L:50/S:10, Stříbrná Skalice S:30/L:30</li> </ul> </li> </ul>
<b>Doporučený typ vozidla:</b>	Sd
<b>Turnusový počet vozidel:</b>	4
<b>Orientační roční objem dopravních výkonů:</b>	382 tis. km
<b>Potřebné infrastrukturní úpravy:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zvážit zřízení zastávky Nučice též pro spoje jedoucí od Prusic na Konojedy (mimo Výžerky)</li> </ul>



### 3.2.2.38 Linka 660 Český Brod – Kostelec nad Černými lesy – Uhlířské Janovice

Na lince 660 je oproti návrhu „Vize 2025“ navrženo navýšení rozsahu provozu na interval 60/120/120 minut (špička PD / sedlo PD / víkendy). V té souvislosti je pro zachování prokladu s linkou 659 v relaci Český Brod – Kostelec nad Černými lesy (se souhrnným intervalem 30/60/60 minut) navržen o víkendech posun časové polohy linky 659 o 60 minut.

<b>Typ linky:</b>	Klasická, denní
<b>Trasa linky:</b>	Český Brod,žel.st. – Český Brod,„Jana Kouly – Přistoupim,„rozc. – Přistoupim – Tuchoraz,„U Sadů – Tuchoraz – Přehvozdí,„u hřbitova – Přehvozdí – Kostelec n.Č.l.,„Truba – Kozojedy – Kozojedy,„rozc. – Kostelec n.Č.l.,„na Skalce – Kostelec n.Č.l.,„Trativody – Kostelec n.Č.l.,„u křížku – Kostelec n.Č.l.,„nám. – Kostelec n.Č.l.,„sanatorium – Kostelec n.Č.l.,„Svatbínská – Oleška,Brník,u rybníka – Oleška – Oleška,„rozc.Krymlov – Oleška,Krymlov – Malotice,Lhotky, rozc. Krymlov – Barchovice,Radlice,rozc. – Barchovice,„ObÚ – Horní Kruty – Horní Kruty,Dolní Kruty – Horní Kruty,Přestavky – Horní Kruty,Bohouňovice II – Skvrňov – Uhlířské Janovice,Bláto – Uhlířské Janovice,„nám.
<b>Interval špička / sedlo / víkend (min):</b>	60/120/120
<b>Konstrukční poloha:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Špička PD – návaznost v Českém Brodě na linku R41 směr Praha a volněji též směr Kolín, návaznosti v Kozojedech od Č. Brodu na linku 385 směr Říčany – Praha, v Kostelci nad Černými lesy na linku 385 směr Kozojedy: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Český Brod X:00, Kostelec nad Černými lesy X:30, Uhlířské Janovice X:30</li> </ul> </li> <li>• Sedlo PD – návaznost v Českém Brodě na linku S1 směr Praha a volněji na linku R41 směr Kolín, návaznosti v Kostelci nad Černými lesy od Prahy (linka 381) směr Uhlířské Janovice: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Český Brod S:20/L:40, Kostelec nad Černými lesy S:50/L:10, Uhlířské Janovice L:30/S:30</li> </ul> </li> <li>• Víkendy – návaznost v Českém Brodě na linku S1 směr Praha a volněji též směr Kolín, návaznosti v Kostelci nad Černými lesy od Prahy (linka 381) směr Uhlířské Janovice: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Český Brod S:20/L:40, Kostelec nad Černými lesy S:50/L:10, Uhlířské Janovice L:30/S:30</li> </ul> </li> </ul>
<b>Doporučený typ vozidla:</b>	Sd
<b>Turnusový počet vozidel:</b>	4
<b>Orientační roční objem dopravních výkonů:</b>	444 tis. km
<b>Potřebné infrastrukturní úpravy:</b>	–



### 3.2.2.39 Linka 685 MHD Mnichovice

V souvislosti s rozšířením četnosti spěšných vlaků linky R49 dochází k posílení role železniční dopravy ve městě Mnichovice pro spojení s Prahou. Jelikož se však mnichovické nádraží nachází ve vyšší poloze než centrum města a část města Mnichovice (Myšlín) je opět ve vyšší poloze na druhé straně od centra města, pro lepší využitelnost železniční dopravy pro větší část města Mnichovice je navržena linka MHD Mnichovice (označená v této studii jako linka 685). Ta zajistí napojení Myšlína a centra města na spěšné vlaky linky R49 v železniční zastávce Mnichovice. Jelikož v uvažovaném pásmovém JŘ na trati 221 dochází k potkávání protisměrných spěšných vlaků linky R49 právě v oblasti Mnichovic, jsou zřízeny jak návaznosti směr Praha, tak směr Benešov u Prahy.

Vzhledem k prostorovým možnostem ve městě je na linku 685 navrženo nasazení menšího vozidla než standardního autobusu – je navrženo nasazení minibusu.

Z hlediska rozsahu provozu linky je navržen interval 30/60/60 minut (špička PD / sedlo PD / víkend). Aby bylo možno linku vyjezdít jedním vozidlem, není možné zajistit ve špičkách PD obousměrné připoje (z centra města na vlaky směr Praha a zároveň od vlaků z Prahy do centra města) – jsou proto navrženy odlišné časové polohy v ranní a odpolední špičce PD, vždy v převažujícím směru poptávky – ráno jsou upřednostněny návaznosti do Prahy a odpoledne návaznosti z Prahy.<sup>12</sup> V sedle PD a o víkendech, kdy je navržen na MHD Mnichovice jen hodinový interval, je možné zkonstruovat symetrické časové polohy s návaznostmi jak ve směru Praha a Benešov u Prahy, tak ve směru opačném – z Prahy a Benešova u Prahy.

<b>Typ linky:</b>	Klasická, městská, denní
<b>Trasa linky:</b>	Mnichovice,Božkov – Mnichovice,,Zámecká – Mnichovice,,žel.zast. – Mnichovice,,nám. – Mnichovice,,požární dům – Mnichovice,,nám. – Mnichovice,,u křížku – Mnichovice,Myšlín – Mnichovice,Myšlín,náves – Mnichovice,,hotel Myšlín
<b>Interval špička / sedlo / víkend (min):</b>	30/60/60
<b>Konstrukční poloha:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ranní špička PD – návaznosti od Myšlína a centra města na vlaky linky R49 ve směru Praha a Benešov</li> <li>Odpolední špička PD – návaznosti od vlaků linky R49 z Prahy a Benešova směr centrum města a Myšlín</li> <li>Sedlo PD a víkendy – návaznosti od Myšlína a centra města na vlaky linky R49 směr Praha i Benešov (v obou směrech)</li> </ul>
<b>Doporučený typ vozidla:</b>	Mn
<b>Turnusový počet vozidel:</b>	1
<b>Orientační roční objem dopravních výkonů:</b>	82 tis. km
<b>Potřebné infrastrukturní úpravy:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zřízení zastávek Mnichovice,,Božkov (v ul. Lomené u křižovatky s ul. Svahovou), Mnichovice,,Zámecká (v ul. Nádražní u křižovatky s ul. Zámeckou), Mnichovice,,žel.zast. (v ul. Nádražní u železniční zastávky), Mnichovice,,u křížku (v ul. Husově u křižovatky s ul. Struhařovskou), Mnichovice,Myšlín,náves (na budoucí návsí v Myšlíně)</li> </ul>

<sup>12</sup> Přidáme-li do kontextu linky 490 a 492 navázané i v návrhu „Vize 2030“ na železniční dopravu ve Strančicích, existuje pro cesty do Prahy v ranní špičce přípojný autobus ke každému vlaku (linkami 490 a 492 k vlakům linky S9 výchozím ve Strančicích, linkou 685 na mnichovické nádraží pak k ostatním vlakům). Naopak v odpolední špičce je zřízena návaznost od každého vlaku z Prahy do centra Mnichovic (od spojů linky S9 končících ve Strančicích linkami 490 či 492, od ostatních vlaků linkou 685 z mnichovického nádraží).



### 3.2.2.40 Linka 686 Jesenice – Říčany – Úvaly

Na lince 686 je oproti návrhu „Vize 2025“ navrženo prodloužení z Říčan přes modletickou průmyslovou zónu, obec Dobřejovice a jesenickou místní část Osnice do Jesenice. Důvodem je zajištění konkurenceschopného spojení Říčan a Jesenice, kdy linka 435 s ohledem na trasu linky nenabízí atraktivní cestovní dobu (jejím účelem je zejména napojení nácestných obcí na Jesenici a Říčany).

Na lince 686 je navržen interval 60/120/120 minut (špička PD / sedlo PD / víkendy) a její časová poloha je odvozena od:

- návazností v Jesenici na autobusové linky směr Praha,
- velmi přibližného prokladu s linkou 435 mezi Říčany a Jesenicí,
- návazností v Říčanech na vlaky směr Praha,
- přibližného prokladu s linkou 765 mezi Říčany a Slušticemi,
- prokladu s linkou 329 mezi Slušticemi a Úvaly,
- prokladu s linkami 329 a 823 mezi Škvorcem a Úvaly,
- návazností v Úvalech na vlaky linky S1 (S7) směr Praha.

**Typ linky:** Klasická, denní

**Trasa linky:** Jesenice – Jesenice, Belnická – Jesenice, Kocanda – Jesenice, Osnice, hřbitov – Dobřejovice, Jesenická – Dobřejovice, Na Návsí – Dobřejovice, Košumberk – Modletice, V hůrce – Modletice, Kaufland – Modletice, Doubravice, rozc. – Říčany, hřbitov – Říčany, u lípy – Říčany, Masarykovo nám. – Říčany, U Milána – Říčany, Štefánikova – Říčany, 5.května – Říčany, Politických vězňů – Říčany, nádraží – Říčany, Pod Lihovarem – Říčany, Radošovice, podjezd – Říčany, Pacov, u hřbitova – Říčany, Pacov – Říčany, Pacov, horní Pacov – Březí, u křížku – Křenice, V Polníku – Křenice – Sluštice – Zlatá – Škvorec, Třebohostice, škola – Škvorec, Třebohostice – Škvorec, Třebohostice, škola – Škvorec, nám. – Škvorec, MŠ – Úvaly, Slovany – Úvaly, pivovar – Úvaly, náměstí Arnošta z Pardubic – Úvaly, Husova – Úvaly, u mlýna – Úvaly, žel.st.

**Interval špička / sedlo / víkend (min):** 60/120/120

**Konstrukční poloha:** Návaznost v Úvalech na linku S1 (S7) směr Praha a v Říčanech na linku R49 (od Úval), resp. S9 (od Jesenice) směr Praha, proklad s linkou 765 v úseku Říčany – Sluštice, proklad s linkou 329 v úseku Sluštice – Úvaly, návaznosti v Jesenici směr Praha:

- Špička PD: Jesenice X:00, Říčany X:30, Úvaly X:15/X:45
- Sedlo PD: Jesenice L:30/S:30, Říčany S:00, Úvaly S:45/L:15
- Víkendy: Jesenice S:30/L:30, Říčany L:00, Úvaly L:45/S:15

**Doporučený typ vozidla:** Sd

**Turnusový počet vozidel:** 3

**Orientační roční objem dopravních výkonů:** 310 tis. km

**Potřebné infrastrukturní úpravy:**

- Zřízení zastávky Modletice, Doubravice, rozc. na silnici II/101 poblíž křižovatky s III/00318



### 3.2.2.41 Linka 761 MHD Velké Popovice

Na lince 761 není oproti návrhu „Vize 2025“ navržena zásadní změna v trasování ani formě linky (poptávková doprava).

<b>Typ linky:</b>	Poptávková doprava
<b>Trasa linky:</b>	Velké Popovice,,Todice – Velké Popovice – Velké Popovice,,pošta – Velké Popovice,,pivovar – Petříkov,,rozc. – Kamenice,Všedobrovice – Velké Popovice,Řepčice – Velké Popovice,Mokřany – Velké Popovice,Řepčice – Velké Popovice,Brtnice – Velké Popovice,Krámský – Velké Popovice,,rozc.Krámský – Velké Popovice,Lojovice – Velké Popovice,Klenové – Velké Popovice,Dubiny – Velké Popovice,Křivá Ves – Velké Popovice,Lojovice – Velké Popovice,,rozc.Krámský – Velké Popovice,Brtnice – Velké Popovice,,pivovar – Velké Popovice,,pošta – Velké Popovice – Velké Popovice,,Todice
<b>Interval špička / sedlo / víkend (min):</b>	Dle poptávky – až interval 60/60/60
<b>Konstrukční poloha:</b>	Doporučené výchozí časové polohy dle návazností ve Velkých Popovicích (X:30)
<b>Doporučený typ vozidla:</b>	Mikrobus (dodávka s 8 místy k sezení)
<b>Turnusový počet vozidel:</b>	2
<b>Orientační roční objem dopravních výkonů:</b>	Dle poptávky – počtu vyjetých spojů a jejich reálné trasy
<b>Potřebné infrastrukturní úpravy:</b>	Zřízení „fiktivních zastávek“ v místních částech Mokřany, Krámský, Klenové, Dubiny a Křivá Ves



### 3.2.2.42 Linka 765 Praha,,Nádraží Klánovice – Sibřina – Říčany – Velké Popovice – Kamenice

Na lince 765 je navržena úprava trasy linky v obci Březí, kde je navrženo zřízení protisměrné zastávky Březí,,Podskalí pro možnost obousměrného projíždění ulic Jana Nepomuckého. Důvodem je urychlení trasy linky ve směru z Říčan do Sibřiny, kdy ve stávajícím stavu musí spoje jet v obci Březí okružně ulicemi Za Silničkou, Na Průhoně, Jana Nepomuckého, Hlavní, Za Silničkou. Také je navrženo prověření úpravy zastávky Petříkov,,rozc. tak, aby spoje směr Kamenice a směr Praha (linka 363) mohly vyčkávat na případně zpožděné přípojně spoje z Kamenice/Prahy.

Na lince je zároveň navrženo zavedení víkendového provozu a navýšení rozsahu na interval 60/120/120 minut v úseku Praha,,Nádraží Klánovice – Říčany a 60/60/120 minut v úseku Říčany – Kamenice. V té souvislosti je navržena redukce provozu na lince 461 mezi Velkými Popovicemi a Kamenicí o víkendech.

Vlivem uvažovaného zavedení pásmového JŘ na trati 221 dále dochází ke vzniku návazností v Říčanech směr Praha na spěšné vlaky linky R49 (namísto zastávkových vlaků linky S9), a tím i ke zkrácení cestovních dob do/z centra Prahy.

Dle reálné míry systematizace linky 444 (s ohledem na návaznosti v Jílovém u Prahy a Davli) lze prověřit propojení linek 444 a 765 do ucelené linky Praha,,Nádraží Klánovice – Sibřina – Říčany – Velké Popovice – Kamenice – Jílové u Prahy – Davle pro zajištění přímého spojení Říčan a Jílového u Prahy.



<b>Typ linky:</b>	Klasická, denní
<b>Trasa linky:</b>	<p>Praha,,Nádraží Klánovice – Praha,,Hulická – Praha,,Újezd nad Lesy – Sibřina,,škola – Sibřina – Sluštice,,škola – Sluštice – Křenice – Křenice,,V Polníku – Březí,,Podskalí – Březí,,V Jezírku – Březí,,u křížku – Říčany,Pacov,horní Pacov – Říčany,Pacov – Říčany,Pacov,u hřbitova – Říčany,Radošovice,Větrník – Říčany,Radošovice,Haškova – Říčany,Radošovice,ZŠ Bezručova – Říčany,,nemocnice – Říčany,,Politických vězňů – Říčany,,nádraží – Říčany,,U Milána – Říčany,,Park A.Švehly – Říčany,,Masarykovo nám. – Říčany,,Marvánek – Světice – Strančice,Svojšovice,rozc. – Strančice,Všechromy,sever – Strančice,Všechromy,jih – Strančice,Všechromy,rozc.průmyslová zóna – Velké Popovice,zimní stadion – Velké Popovice,,pošta – Velké Popovice – Velké Popovice,,Todice – Velké Popovice – Velké Popovice,,pošta – Velké Popovice,,pivovar – Petříkov,,rozc. – Kamenice,Všedobrovice – Kamenice,Štířín – Kamenice,Štířín,u rybníka – Sulice,Želivec – Kamenice,Nová Hospoda – Kamenice,Olešovice – Kamenice,,kult.dům</p>
<b>Interval špička / sedlo / víkend (min):</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Praha,,Nádraží Klánovice – Říčany,Radošovice,Větrník: 60/120/120</li> <li>• Říčany,Radošovice,Větrník – Kamenice,,kult.dům: 60/60/120</li> </ul>
<b>Konstrukční poloha:</b>	<p>Návaznosti na vlaky v Praze na Nádraží Klánovice směr centrum Prahy, návaznosti na linku R49 v Říčanech, na linku 363 ve Velkých Popovicích (pro spojení v relaci Říčany – Petříkov – ...), návaznost na zast. Petříkov,,rozc. (pro spojení v relaci Kamenice – Petříkov – ...), návaznost v Kamenici na linku 337 směr Benešov a linku 337 či 339 směr Praha, ve špičkách PD navíc vzájemné přípoje s linkou 435 v Říčanech:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• PD: Říčany X:00, Velké Popovice X:30, Kamenice X:45/X:15</li> <li>• Víkendy: Říčany S:00, Velké Popovice S:30/L:30, Kamenice S:45/L:15</li> </ul>
<b>Doporučený typ vozidla:</b>	Sd
<b>Turnusový počet vozidel:</b>	4
<b>Orientační roční objem dopravních výkonů:</b>	361 tis. km
<b>Potřebné infrastrukturní úpravy:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zřízení zastávek na Praze 21 v Újezdu nad Lesy v ul. Zaříčanské a příp. Novosibřinské (mezi křižovatkami s ul. Staroklánovická a Zaříčanská) ve vhodných polohách</li> <li>• Obnovení zastávky Strančice,Svojšovice,rozc. na silnici II/107 u křižovatky s místní komunikací ze Svojšovic (jižní výjezd)</li> <li>• Vybudování zastávek Strančice,Všechromy,sever a Strančice,Všechromy,jih v severní a jižní části Všechrom na silnici II/107</li> <li>• Obnovení zastávky Strančice,Všechromy,rozc.průmyslová zóna na silnici II/107 poblíž okružní křižovatky se silnicí III/00323</li> <li>• Vybudování zastávky Velké Popovice,,zimní stadion na silnici II/107 poblíž zimního stadionu</li> <li>• Prověření úpravy zastávky Petříkov,,rozc. pro možnost vyčkávání spojů (směr Praha a Kamenice)</li> <li>• Zřízení zastávky Říčany,,Masarykovo nám. na silnici II/107</li> </ul>



### 3.2.2.43 Linka 823 Úvaly – Škvorec – Doubravčice – Kostelec nad Černými lesy

Na lince 823 je oproti návrhu „Vize 2025“ navržena systematizace linky i v úseku Doubravčice – Kostelec nad Černými lesy. Navrženo je navýšení rozsahu provozu v úseku Úvaly – Škvorec na interval 30/60/60 minut, v úseku Škvorec – Kostelec nad Černými lesy na interval 60/120/120 minut. V souvislosti s navýšením rozsahu provozu i na linkách 329 a 686 je navržen na lince 823 posun časových poloh v sedlech PD a o víkendech o cca 30 minut, aby byl v úseku Úvaly – Škvorec souhrnně zajištěn interval 15/30/30 minut, a byla tím zvýšena atraktivita spojení v relaci Praha – Škvorec.

<b>Typ linky:</b>	Klasická, denní
<b>Trasa linky:</b>	Úvaly,,žel.st. – Úvaly,,u mlýna – Úvaly,,Husova – Úvaly,,náměstí Arnošta z Pardubic – Úvaly,,pivovar – Úvaly,,Slovany – Škvorec,,MŠ – Škvorec,,nám. – Škvorec,,rozc. – Přišimasy – Přišimasy,Horka – Přišimasy,,sklady Marca – Hradešín – Hradešín,,ObÚ – Masojedy – Doubravčice,,Na Čtvrtích – Doubravčice – Doubravčice,,Na Číhadlech – Doubravčice,,V Edenu – Štíhlce,,Doubravčická – Vyžlovka – Kozojedy – Kozojedy,,rozc. – Kostelec n.Č.l.,,na Skalce – Kostelec n.Č.l.,,Trativody – Kostelec n.Č.l.,,u křížku – Kostelec n.Č.l.,,nám.
<b>Interval špička / sedlo / víkend (min):</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Úvaly,,žel.st. – Škvorec,,nám.: 30/60/60</li> <li>Škvorec,,nám. – Kostelec n.Č.l.,,nám.: 60/120/120</li> </ul>
<b>Konstrukční poloha:</b>	<p>Návaznosti v Úvalech na linku S1 (S7) směr Praha, proklad s linkami 686 a 329 v úseku Úvaly – Škvorec, v Kostelci nad Černými lesy návaznost směr Zásmyky (linka 321 či 381), ve špičkách PD návaznosti v Doubravčicích na linku 491 směr Říčany i Český Brod:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Špička PD: Úvaly X:30, Doubravčice X:00, Kostelec nad Černými lesy X:15/X:45</li> <li>Sedlo PD a víkendy: Úvaly X:45/X:15, Kostelec nad Černými lesy S:30/L:30</li> </ul>
<b>Doporučený typ vozidla:</b>	Sd
<b>Turnusový počet vozidel:</b>	3
<b>Orientační roční objem dopravních výkonů:</b>	261 tis. km
<b>Potřebné infrastrukturní úpravy:</b>	–





## 3.3 Komentář k návrhovým stavům z pohledu jednotlivých obcí SO ORP Říčany

### 3.3.1 Babice

Nejzásadnější navrhovanou změnou pro obec Babice je **zřízení linky 422** Praha,,Háje – Praha,,Uhřetěves – Praha,,Kolovraty – Říčany,,Masarykovo nám. – Říčany,,nádraží – Říčany,Strašín – Babice – Doubek – Mukařov. Její vedení je navrženo v časovém prokladu s linkou 435, souhrnně je tak navrženo spojení s centrem Říčan a říčanským nádražím (s návaznostmi na vlaky směr Praha) ve špičce každých 30 minut. Tato linka navíc přebírá úlohu zajištění spojení s Mukařovem (namísto dnešní linky 366) a zajišťuje přímé spojení na metro C, na němž leží z hlediska dojížděkových proudů významnější cíle dojížděky než na metru A a v okolí pražské ul. Průmyslové (kam jsou dnes z Babic vedeny linky 364 a 366).

Pro návrhový stav „Vize 2030“ je navíc navrženo **prodloužení cca poloviny spojů pražské městské linky 227** Praha,,Háje – Praha,,Uhřetěves – Praha,,Kolovraty – Praha,,Nedvězí přes obec Březí do Babic (cca v prokladu s linkou 422), čímž je spojení Babic s metrem C dále posíleno a zatraktivněno.

V souvislosti s linkou 422 je navrženo **zkrácení linek 364 a 366** od Prahy **jen do Babic**. V návrhovém stavu „Vize 2030“ je v souvislosti s linkou 227 dále navrženo **zkrácení linky 366** od Prahy **jen do Křenic**.

U **linky 435** je dále navrženo **prodloužení** z centra Říčan dále přes Voděrádky, Jažlovice, průmyslovou oblast Zděbrady, modletickou průmyslovou zónu, Dobřejovice/Modletice, Herink, Radějovice, Hlubočinku a Horní Jirčany **do Jesenice**. Tím dochází k vytvoření přímého spojení Babic s cíli pracovní dojížděky v oblasti zmíněných průmyslových zón a také s městem Jesenice (s návaznostmi na další páteřní linky).

### 3.3.2 Březí

Pro obec Březí návrh přináší tyto změny:

- **Prodloužení linky 765** ze Sibiřiny do Prahy **na Nádraží Klánovice** (s návaznostmi na vlaky směr centrum Prahy a směr Úvaly – Český Brod).
- **Přetrasování linky 765 z Říčan** namísto směru Jesenice **ve směru Světlá – Velké Popovice – Kamenice**, čímž dochází k vytvoření poptávaného přímého spojení se Světlou.
- **Zlepšení prokladu mezi linkami 765 a 686**, aby ve špičce bylo zajištěno spojení s centrem Říčan a říčanským nádražím (s návaznostmi na vlaky směr Praha) každých cca 30 minut (ačkoli v případě linky 686 nadále jen ze zastávky Březí,,u křížku).
- **Urychlení linky 364** napřímením trasy do/z Babic přes zastávky Březí,,V Jezírku a Březí a mimo Říčany,Strašín.

V návrhovém stavu „Vize 2030“ se dále navrhuje:

- **Prodloužení linky 686** Úvaly – Říčany přes Dobřejovice **do Jesenice**.
- **Prodloužení cca poloviny spojů pražské městské linky 227** Praha,,Háje – Praha,,Uhřetěves – Praha,,Kolovraty – Praha,,Nedvězí přes obec Březí **do Babic**, která zajistí přímé spojení na metro C, na němž leží z hlediska dojížděkových proudů významnější cíle dojížděky než na metru A a v okolí ul. Průmyslové (kam jsou dnes z Březí vedeny linky 364 a 366).
- **Zkrácení linky 366 od Prahy jen do Křenic** v souvislosti s prodloužením linky 227 (racionalizace rozsahu provozu).
- Zavedení **víkendového provozu na lince 765**.



- **Obousměrné využití ul. Jana Nepomuckého** (vyžadující zřízení protisměrných zastávek Březí, Podskalí a Březí, V Jezírku) pro **urychlení linky 765 směr Křenice** odstraněním zdlouhavého průjezdu autobusů obcí Březí v tomto směru.

### 3.3.3 Černé Voděrady

Navrhovanou změnou z pohledu obce Černé Voděrady je de facto **propojení dnešních linek 492 a 685** do linky 492 Strančice – Všestary – Mnichovice – Ondřejov, Třebat – Zvánovice – Černé Voděrady – Jevany – Kostelec nad Černými lesy. Navrženo je zpravidelnění intervalu na této lince, systematizace návazností (v Jevanech na linku 382 a ve Strančicích na vlaky směr Praha) a (zejména na strančické části linky) navýšení rozsahu provozu v PD i o víkendech (např. ve špičkách PD je v celé trase navržen interval 60 minut).

### 3.3.4 Čestlice

Z pohledu obce Čestlice je navržena zejména racionalizace segmentace linek v trase Praha, Opatov – Čestlice – Velké Popovice, kdy:

- **linka 363 je urychlena** mezi Prahou, Opatovem a Čestlicemi trasou po dálnici D1 pro zkrácení cestovních dob mezi Prahou a obcemi jižně od Čestlic (zejména se jedná o Popovičky, Petříkov a Velké Popovice, kam dnes nejedí zrychlená linka 328),
- **linka 328 je zpomalena** mezi Prahou, Opatovem a Čestlicemi trasou přes Prahu, Kateřinky, Prahu, Újezd u Průhonic a Průhonice (přebírá zde tak zastávkovou obsluhu namísto linky 363).

U **linky 363** je v návrhovém stavu „Vize 2030“ navrženo **prodloužení do Senohrab**, a to pro zajištění síťovosti nabídky, konkrétně pro napojení Velkých Popovic a dalších obcí obsluhovaných linkou 363 na Benešov (a zde též na dálkovou železniční dopravu směr Tábor – České Budějovice/Velenice), ale též naopak napojení Benešova na pracovní cíle dojížděky v Kunicích (Vidovicích), Modleticích a Čestlicích.

U většiny spojů **linky 328 je navrženo ukončení v Čestlicích, vybrané (školní) spoje jsou prodlouženy** přes obce Dobřejovice, Herink a Modletice do **Popoviček, Chomutovic**, a to kvůli školní dojížděce z těchto obcí do průhonické školy. V odpoledních hodinách je předpokládána koordinace těchto školních spojů linkou 363 tak, že v polední a brzké odpolední školní (průhonické) špičce budou jižně od Čestlic střídavě vedeny spoje linek 328 a 363 (souhrnně 2 spoje za hodinu), zatímco v pozdější části odpolední špičky (v pražské špičce) již bude vedení prodloužených spojů linky 328 nahrazeno 30minutovým intervalem linky 363 (lze však připustit existenci určitého překryvu těchto dvou částí odpolední špičky, kdy tedy budou souhrnně na těchto dvou linkách vedeny 3 spoje za hodinu).

U **linky 357** (zajišťující obslužnou funkci v trase Praha, Opatov – Praha, Šeberov – Praha, Hrnčířský hřbitov – Průhonice – Čestlice) je navrženo **prodloužení přes Dobřejovice do průmyslové zóny Modletice** (v návrhovém stavu „Vize 2030“ až do **Zděbrad**) namísto linky 328. Důvodem výběru právě linky 357 jsou mírně větší dojížďkové vztahy do uvedených průmyslových zón z Šeberova, Hrnčířů a průhonických částí Rozkoš a Hole než z Kateřinek a Újezdu u Průhonic.

U stávající **linky 385** je navrženo rozdělení **na tři linky** s různou trasou:

- **385** Praha, Opatov – Průhonice – Čestlice – Nupaky – Říčany – Mukařov – Kostelec nad Černými lesy – Konojedy,
- **423** Praha, Opatov – Průhonice – Čestlice – Nupaky – Říčany – Mukařov – Mnichovice – Strančice/Senohraby,
- **469** Praha, Opatov – Průhonice – Čestlice – Nupaky.



Souhrnně tyto linky nadále v úseku Praha,,Opatov – Průhonice – Čestlice – Nupaky zajišťují interval 15/30/30 minut (špička PD / sedlo PD / víkend<sup>13</sup>), avšak s mírnými odlišnostmi v trase po Čestlicích a Nupakách (linky 385+423 vs. 469). Linka 469 (vzniklá z „krátkých“ spojů dnešní linky 385) je v Nupakách ve špičkách PD navržena jako polookružní (s rozdílnou orientací spojů v ranní a odpolední špičce), s cílem **napojit též nupackou průmyslovou zónu** (ráno z Prahy a Čestlic, odpoledne do Prahy a Čestlic).

Výše uvedené **linky** jsou v návrhu **majoritně trasovány přes zastávku Čestlice,,V Oblouku**, kde jsou dle přepravních průzkumů (poskytnutých IDSK) větší obraty cestujících než na zastávce Čestlice,,aquapark. Systémovou výjimkou je **linka 469**, která je **trasována přes Čestlice,,aquapark** (a linka 325 je zde v návrhovém stavu „Vize 2025“ ukončena). Pokud pro návštěvníky Aquapalace Praha nabídka spojení linkou 469 na zastávce Čestlice,,aquapark a alternativa v podobě využití zastávky Čestlice,,V Oblouku (s mírně delší docházkovou vzdáleností od Aquapalace Praha) budou vnímány jako nedostačující, lze na linkách **385 a 423** využít **variantního trasování**, kdy by vybrané spoje (resp. spoje ve vybraném období) trasu přes zast. Čestlice,,aquapark využívaly místo trasy přes zast. Čestlice,,V Oblouku.

U **linky 325** je mezi Čestlicemi a Nádražím Uhřetěves navrženo **přetrasování přes pražskou čtvrť Nové Pitkovic**, odkud jsou do Čestlic větší dojížděkové vztahy než z oblasti Benic. V návrhovém stavu „Vize 2030“ je pak **prodloužena** dále přes Průhonice a Hrnčířský hřbitov **do Jesenice**.

### 3.3.5 Dobřejovice

Nejzásadnější navrhovanou změnou pro obec Dobřejovice je **urychlení linky 363** mezi Prahou,,Opatovem a Čestlicemi trasou po dálnici D1, čímž na této lince dochází k systémovému zkrácení cestovních dob do/z Prahy oproti dnešnímu stavu (o cca 12 minut). V návrhovém stavu „Vize 2030“ je pak navrženo **prodloužení do Senohrab**, a to pro zajištění síťovosti nabídky, konkrétně pro napojení Velkých Popovic a dalších obcí obsluhovaných linkou 363 na Benešov (a zde též na dálkovou železniční dopravu směr Tábor – České Budějovice), ale též naopak napojení Benešova na pracovní cíle dojížděky v Kunicích (Vidovicích), Modleticích a Čestlicích.

V souvislosti s linkou 363 je **linka 328 zpomalena přetrasováním přes Kateřinky, Újezd u Průhonic a Průhonice** (kde přebírá úlohu dnešní linky 363) a namísto do Modletic,,Doubravic je navržena dále přes Herink a Modletice **do Popoviček,Chomutovic**. U většiny spojů linky 328 je však navrženo ukončení v Čestlicích, do Popoviček,Chomutovic jsou prodlouženy jen vybrané (školní) spoje kvůli dojížděce do průhonické školy. V odpoledních hodinách je předpokládána koordinace těchto školních spojů s linkou 363 tak, že v polední a brzké odpolední školní (průhonické) špičce budou jižně od Čestlic střídavě vedeny spoje linek 328 a 363 (souhrnně 2 spoje za hodinu), zatímco v pozdější části odpolední špičky (v pražské špičce) již bude vedení prodloužených spojů linky 328 nahrazeno 30minutovým intervalem linky 363 (lze však připustit existenci určitého překryvu těchto dvou částí odpolední špičky, kdy tedy budou souhrnně na těchto dvou linkách vedeny 3 spoje za hodinu).

**Do průmyslové zóny Modletice** (a v návrhovém stavu „Vize 2030“ až **do Zděbrad**) je namísto dnešní linky 328 **prodloužena linka 357**, navržena tedy v trase Praha,,Opatov – Praha,,Šeberov – Praha,,Hrnčířský hřbitov – Průhonice – Čestlice – Dobřejovice – Modletice (– Zděbrady).

---

<sup>13</sup> Vlivem posilových víkendových expresních spojů Praha,,Opatov – Čestlice,,aquapark vedených ve 30minutovém intervalu je souhrnný interval v úseku Praha,,Opatov – Čestlice,,V Oblouku / Čestlice,,aquapark o víkendu dokonce cca 15 minut.



**Spojení Dobřejovic s Říčany a Jesenicí** je v návrhovém stavu „Vize 2025“ v pracovní dny řešeno prodlouženou **linkou 435**, která v úseku Říčany – Jesenice nahrazuje dnešní linku 765 (linka 765 je v návrhu přetrasována z Říčan směr Světlá – Velké Popovice – Kamenice).

V návrhovém stavu „Vize 2030“ je pak obslužnost v relaci Říčany – Jesenice reorganizována, kdy je **linka 435 mírně urychlena odstraněním závleku přes Dobřejovice. Napojení Dobřejovic na Říčany i Jesenici** je pak navrženo prodlouženou **linkou 686** Úvaly – Říčany – Dobřejovice – Jesenice, která jede mezi Říčany – Jesenice majoritně po silnici II/101, a dochází tak ke zkrácení cestovních dob z Dobřejovic jak do Jesenice, tak do centra Říčan. Provoz linky 686 je navržen i o víkendech.

V návrhovém stavu „Vize 2030“ je u **linky 397 navrženo trasování přes Dobřejovice** (jen přes zastávky Čestlická a Košumberk), aby mohla od Prahy do modletické průmyslové zóny přijet ze západu, a pokračovat tak dále do průmyslového areálu Prologis Park Prague D1 East (alternativně Prologis Park Prague D1 West v případně zřízení vhodného obratiště). Ačkoli se jedná o účelové spoje do/ze zmíněných průmyslových areálů, bude se jednat o nejrychlejší spojení Dobřejovic s pražským Opatovem.

### 3.3.6 Doubek

Nejzásadnější navrhovanou změnou pro obec Doubek je **zřízení linky 422** Praha, Háje – Praha, Uhřetěves – Praha, Kolovraty – Říčany, Masarykovo nám. – Říčany, nádraží – Říčany, Strašín – Babice – Doubek – Mukařov. Její vedení je navrženo v časovém prokladu s linkou 435, souhrnně je tak navrženo spojení s centrem Říčan a říčanským nádražím (s návaznostmi na vlaky směr Praha) ve špičce každých 30 minut. Tato linka navíc přebírá úlohu zajištění spojení s Mukařovem (namísto dnešní linky 366) a zajišťuje přímé spojení na metro C, na němž leží z hlediska dojížděkových proudů významnější cíle dojížděky než na metru A a v okolí pražské ul. Průmyslové (kam jsou dnes z Doubku vedeny linky 364 a 366).

V souvislosti s linkou 422 je navrženo **zkrácení linek 364 a 366** od Prahy **jen do Babic/Křenic**.

U **linky 435** je dále navrženo **prodloužení** z centra Říčan dále přes Voděrádky, Jažlovce, průmyslovou oblast Zděbrady, modletickou průmyslovou zónu, Dobřejovice/Modletice, Herink, Radějovice, Hlubočinku a Horní Jirčany **do Jesenice**. Tím dochází k vytvoření přímého spojení Doubku s cíli pracovní dojížděky v oblasti zmíněných průmyslových areálů a také s městem Jesenice (s návaznostmi na další páteřní linky).

### 3.3.7 Herink

Nejzásadnější navrhovanou změnou pro obec Herink je **urychlení linky 363** mezi Prahou, Opatovem a Čestlicemi trasou po dálnici D1, čímž na lince dochází k systémovému zkrácení cestovních dob do/z Prahy oproti dnešnímu stavu (o cca 12 minut). V návrhovém stavu „Vize 2030“ je pak navrženo **prodloužení do Senohrab**, a to pro zajištění síťovosti nabídky, konkrétně pro napojení Velkých Popovic a dalších obcí obsluhovaných linkou 363 na Benešov (a zde též na dálkovou železniční dopravu směr Tábor – České Budějovice), ale též naopak napojení Benešova na pracovní cíle dojížděky v Kunicích (Vidovicích), Modleticích a Čestlicích.

V souvislosti s linkou 363 je **linka 328 zpomalena přetrasováním přes Kateřinky, Újezd u Průhonic a Průhonice** (kde přebírá úlohu dnešní linky 363) a namísto do Modletic, Doubravic je navržena dále přes Herink a Modletice **do Popoviček, Chomutovic**. U většiny spojů linky 328 je však navrženo ukončení v Čestlicích, do Popoviček, Chomutovic jsou prodlouženy jen vybrané (školní) spoje kvůli dojížděce do průhonické školy. V odpoledních hodinách je předpokládána koordinace těchto školních spojů s linkou 363 tak, že v polední a brzké odpolední školní (průhonické) špičce budou jižně od Čestlic střídavě vedeny



spoje linek 328 a 363 (souhrnně 2 spoje za hodinu), zatímco v pozdější části odpolední špičky (v pražské špičce) již bude vedení prodloužených spojů linky 328 nahrazeno 30minutovým intervalem linky 363 (lze však připustit existenci určitého překryvu těchto dvou částí odpolední špičky, kdy tedy budou souhrnně na těchto dvou linkách vedeny 3 spoje za hodinu).

**Spojení Herinku s Říčaný a Jesenicí** je v návrhovém stavu „Vize 2025“ v pracovní dny řešeno prodlouženou **linkou 435**, která v úseku Říčaný – Jesenice nahrazuje dnešní linku 765 (linka 765 je přetrasována z Říčan směr Světlá – Velké Popovice – Kamenice).

V návrhovém stavu „Vize 2030“ je pak obslužnost v relaci Říčaný – Jesenice reorganizována, kdy je linka **435 mírně urychlena odstraněním závleku přes Dobřejovice**, čímž dochází i ke zkrácení cestovních dob z Herinku do Říčan. Zároveň je na této lince i mezi Říčaný a Jesenicí navržen víkendový provoz.

### 3.3.8 Hrusice

Nejzásadnější navrženou změnou pro obec Hrusice v návrhovém stavu „Vize 2025“ je **prodloužení linky 651** od Nespek, Pyšel a Senohrab **přes Hrusice a Ondřejov do Stříbrné Skalice** ve špičkách PD. Navrženo je přitom časové vedení linky v ranní špičce **do Senohrab ke spěšným vlakům linky R49 směr Praha** a v odpolední špičce opačně ze Senohrab od linky R49 z Prahy. Tím dochází ke zkrácení cestovních dob mezi Hrusicemi a centrem Prahy (na pražské hlavní nádraží) o cca 10 minut.

V té souvislosti je navržena **redukce četnosti linky 490** Strančice – Mnichovice – Ondřejov – Stříbrná Skalice **v úseku Mnichovice – Stříbrná Skalice** ve špičkách PD **na hodinový takt**, jelikož bude její role pro spojení s Prahou oslabena. Přesto však ve Strančicích na vlaky směr Praha (linka S9) navazuje a spojení linkami 490+S9 je přibližně v prokladu se spojením linkami 651+R49.

V návrhovém stavu „Vize 2030“ je navrženo **přetrasování linky 651 mimo Hrusice** (pro další zkrácení cestovních dob do/z Prahy pro Ondřejov a Stříbrnou Skalici). **Spojení Hrusic do/ze Senohrab ke spěšným vlakům linky R49 směr Praha** je pak nově zajištěno **linkou 423**, a to (vzhledem k uvažovanému zavedení pásmového jízdního řádu na trati 221) **celodenně a celotýdenně**. Nadále je sledováno dosažení přibližného prokladu spojení do/z Prahy linkami 423+R49 a linkami 490+S9.

### 3.3.9 Jevany

Vzhledem k častým kongescím v pražské Uhříněvsi ve špičkách PD (tzv. uhříněveský problém), které negativně ovlivňují reálné cestovní doby k metru C na Háje, je navrženo posílení role železniční dopravy pro spojení Jevan s Prahou. Je proto **navržena nová linka 421** Říčaný – Tehovec, Vojkov – Mukařov – Louňovice – Vyžlovka – Jevany – Kostelec nad Černými lesy, která je vedena v Říčanech na zastávku Říčaný, „nádraží“ (s návaznostmi na vlaky směr Praha) a do centra Říčan. Linka zároveň zajišťuje přímé spojení s Kostelcem nad Černými lesy i pro západní část Jevan (zast. Jevany, „Spojovací“). Na lince je navržen provoz v pracovní dny, a to ve špičkách. V návrhovém stavu „Vize 2030“ je pak linka navržena celodenně v PD (a to v prokladu s linkou 382 mezi Říčaný a Jevany a v prokladu s linkou 492 mezi Jevany a Kostelcem nad Černými lesy – v obou těchto úsecích je tak ve špičkách PD zajištěn cca 30minutový interval) a se závlekem přes centrum obce Tehovec.

V souvislosti se zavedením linky 421 je navržena ve špičkách PD **mírná redukce rozsahu provozu linky 382**, a to na hodinový takt.

Na **lince 492** Kostelec nad Černými lesy – Jevany – Černé Voděradky je navrženo **prodloužení** dále přes Zvánovice, Ondřejov, Třebat, Mnichovice a Všestary **do Strančic** (de facto se jedná o sloučení dnešních linek 492 a 685). Pro Jevany tím dojde k vytvoření nových přímých spojení a alternativního napojení na vlaky směr Praha (ve Strančicích).





### 3.3.10 Kaliště

Pro obec Kaliště je navrženo **zavedení poptávkové dopravy** jako **náhrady klasické linky 653**. To umožňuje zvýšit četnost spojení (až každou hodinu, avšak s tím, že spoje jedou jen v případě poptávky) do/z Ondřejova s návaznostmi na linky 383, 651, příp. 490 (směr Praha a Říčany). Vzhledem k tomu, že se předpokládá nasazení vozidla dodávkové konstrukce (s 8 místy k sezení), je navrženo prodloužení „linky“ z Kaliště, Poddubí podél řeky Sázavy do Chocerad (standardní autobus ani minibus by tudy patrně jet z prostorových důvodů nemohl), kam jsou z Kaliště dle SLDB 2021 druhé největší dojížděkové vztahy (po Praze).

### 3.3.11 Kamenice

Nejzásadnější navrhovanou změnou pro obec Kamenice je **přetrasování linky 765** do trasy Praha, „Nádraží Klánovice – Říčany – Světic – Velké Popovice – Kamenice, a to v pracovní dny, v návrhovém stavu „Vize 2030“ pak je provoz této linky navržen i o víkendech. Dochází tím k vytvoření přímého spojení s městem Říčany a s železniční tratí 011 (Praha – Kolín).

V souvislosti s linkou 765 je v příslušné denní období navrženo **zkrácení většiny spojů linky 461** jen do trasy **Strančice – Kunice – Velké Popovice** (do Kamenice jsou navrženy jen jednotlivé spoje, resp. v návrhovém stavu „Vize 2025“ ještě systematicky spoje o víkendech).

Dále je navrženo **navýšení rozsahu provozu radiálních linek 337 a 339** na souhrnný interval 15/30/30 minut (špička PD / sedlo PD / víkend) mezi Prahou (Budějovickou) a Kamenicí (kult.domem). V návrhovém stavu „Vize 2030“ pak dochází k zásadnějšímu navýšení rozsahu provozu též jižně od Kamenice (směr Benešov a Týnec nad Sázavou, v obou směrech na interval 30/60/60 minut – tento rozsah lze však vnímat spíše jako maximalistický).

**Navýšení rozsahu provozu** je navrženo též na **lince 335**, zejména pak v návrhovém stavu „Vize 2030“, kdy jsou spoje navrženy v intervalu 30/60/120 minut. V pracovní dny (ve špičkách PD, v návrhovém stavu „Vize 2030“ i v sedlech PD) je navrženo vedení poloviny spojů přes Sulice a Sulice, Necháň a druhé poloviny spojů přes Radějovice a Křížkový Újezdec. O víkendech je u všech spojů navrženo zavlékání do všech těchto sídel. V Radějovicích je navržena návaznost na linku 435 směr Říčany – Český Brod, vzniká tak systematické spojení např. do průmyslových zón Modletice a Zděbrady.

Na linkách směr Praha (335, 337 a 339) je navrženo **realističtější nastavení jízdních dob** (s ohledem na zpoždování spojů z důvodu kongescí v úseku Jesenice – Praha zejména ve špičkách PD).

### 3.3.12 Klokočná

Nejzásadnější navrhovanou změnou pro obec Klokočná je **přetrasování linky 489 mimo Struhařov a Mnichovice** přímo přes Všestary **do Strančic** (s návaznostmi na vlaky linky S9 směr Praha). Dojde tím ke zkrácení cestovních dob mezi Klokočnou a Strančicemi, a tím i do/z Říčan, Světic a Prahy, kam z Klokočné směřují majoritní dojížděkové proudy. Na opačném konci je linka 489 prodloužena z Mukařova dále přes zast. Louňovice, I. hráz, Žernovku a Štíhlce **do Doubravčic**, v návrhovém stavu „Vize 2030“ pak dochází v pracovní dny k systémovému prodloužení linky až **do Českého Brodu**. Provoz linky je navržen ve špičkách PD (v úseku Mukařov – Doubravčice jen jednotlivé spoje pro školní dojížděku), v návrhovém stavu „Vize 2030“ pak celodenně a celotýdenně, avšak o víkendech je provoz linky navržen jen v úseku Strančice – Všestary – Klokočná – Svojetice – Tehovec – Mukařov.

V návrhovém stavu „Vize 2025“ **v sedlech PD a o víkendech** pak **do Klokočné zavléká návrhová linka 423** Praha, „Opatov – Průhonice – Čestlice – Říčany – Mukařov – Svojetice – Klokočná – Struhařov –



Mnichovice – Strančice, kdy je tedy cestovní doba do Strančic srovnatelná s dnešní linkou 489. V návrhovém stavu „Vize 2030“ je obslužnost Klokočné již nahrazena pouze návrhovou linkou 489.

Provoz účelové nesystematické školní linky 557 není ve studii detailněji řešen – předpokládá se možnost její úpravy dle dalšího vývoje školní dojížděky v řešené oblasti.

### 3.3.13 Konojedy

V souvislosti s navrhovanou reorganizací provozu jižně od Kostelce nad Černými lesy bylo snahou omezit časové souběhy, které dnes částečně lze u linek 387 a 659 identifikovat, a to tak, aby z reorganizace z hlediska četnosti profitovaly největší obce v této oblasti, kterými jsou Konojedy a Nučice.

**Linka 659** nadále zajišťuje pro obec Konojedy napojení na Kostelec nad Černými lesy a také na železniční dopravu v Českém Brodě. Na lince je navržena **změna trasy** jižně od Kostelce nad Černými lesy, návrhová trasa v pracovní dny je: Český Brod – Přistoupim – Krupá – Kostelec nad Černými lesy – Prusice – Nučice – Konojedy – Oplany – Vlkančice – Stříbrná Skalice. O víkendech je pak trasa rozšířena i o obsluhu Výžerek (závěskem z obce Nučice). V Kostelci nad Černými lesy jsou sledovány návaznosti směr Praha,,Háje, v Českém Brodě návaznosti na vlaky primárně směr Praha, sekundárně též směr Kolín. Ve Stříbrné Skalici pak jsou sledovány návaznosti na linky 651 a 490 směr Senohraby/Strančice, na které dále navazují vlaky (R49/S9) směr Praha. V návrhovém stavu „Vize 2030“ jsou návaznosti ve Stříbrné Skalici systematizovány na linku 651 směr Senohraby (jelikož linka 490 již není do Stříbrné Skalice systémově vedena) a na linku 382 směr Sázava.

Dále je do Konojed v pracovní dny navrženo **vedení návrhové linky 385** Praha,,Opatov – Průhonice – Čestlice – Nupaky – Říčany – Mukařov – Louňovice – Vyžlovka – Kostelec nad Černými lesy – Nučice – Výžerky – Oplany – Konojedy v přibližném časovém prokladu s linkou 659. Tato linka zajišťuje přímé spojení s Kostelcem nad Černými lesy, s pražským Jižním Městem (mj. napojení na metro C) a s centrem Říčan (vč. zastávky Říčany,,nádraží s návaznostmi na vlaky směr centrum Prahy).

### 3.3.14 Kostelec nad Černými lesy

Nejzásadnějšími navrhovanými změnami pro město Kostelec nad Černými lesy jsou:

- U **linky 381** Praha,,Háje – Říčany – Kostelec nad Černými lesy – Zásmyky – Kutná Hora – Čáslav je navržena ve **špičkách PD mírná redukce rozsahu provozu** na 60minutový takt (s možností vedení jednotlivých dodatečných posilových spojů), neboť zkrácené spoje Praha,,Háje – Zásmyky jsou vyčleněny do samostatné linky 321 a prodlouženy do Uhlířských Janovic (dnešní špičkový 30minutový takt v úseku Praha,,Háje – Zásmyky tak není omezen).
- U **linky 387** je navrženo **odklonění**, kdy namísto Uhlířských Janovic pokračuje linka z Kostelce nad Černými lesy **přes Olešku do Kouřimi**. Důvodem je, že jsou na lince nasazena kapacitní kloubová vozidla, jejichž kapacita je potřebná poblíž Prahy a Říčan, ale není dnes adekvátně využita dále za Kostelcem nad Černými lesy. Jelikož jsou navíc z oblasti jižního Černokostecka směr Uhlířské Janovice zanedbatelné dojížděkové vztahy (což potvrzují i přepravní průzkumy poskytnuté IDSK), je navrženo obsluhu relace Praha – Říčany – Kostelec nad Černými lesy – Uhlířské Janovice řešit přes Zásmyky, viz nová linka 321. Obsluhu jižního Černokostecka pak přebírají linky 659 a 385. Naopak návrhová linka 387 nově zajišťuje (oproti dnešku) přímé a rychlejší spojení Kouřimi s Kostelcem nad Černými lesy a Prahou, kde existují zanedbatelné dojížděkové vztahy, a přebírá napojení Králky a Bulánky na Kostelec nad Černými lesy.
- U **linky 492** je navrženo de facto propojení s dnešní linkou 685, tedy **prodloužení** z Černých Voděrad přes Zvánovice, Ondřejov,Třemblat, Mnichovice a Všestary **do Strančic**. Dochází tak k rozšíření přímých spojení, např. v relaci Kostelec nad Černými lesy – Mnichovice.



- **Linka 652** v dnešní trase **je zrušena**. Obsluha místních částí Olešky a jejich přímé napojení na Kostelec nad Černými lesy (ale nově i další významná sídla – Praha a Říčany, resp. Český Brod) jsou **zajištěny přetrasovanou linkou 387 a prodlouženou linkou 660**.
- U **linky 659** je navržena **změna trasy** jižně od Kostelce nad Černými lesy, návrhová trasa v pracovní dny je: Český Brod – Přistoupim – Krupá – Kostelec nad Černými lesy – Prusice – Nučice – Konojedy – Oplany – Vlkančice – Stříbrná Skalice. O víkendech je pak trasa rozšířena i o obsluhu Výžerek (závlekem z obce Nučice). V Kostelci nad Černými lesy jsou sledovány návaznosti směr Praha, Háje, v Českém Brodě návaznosti na vlaky směr primárně Praha, sekundárně též směr Kolín. Ve Stříbrné Skalici pak jsou sledovány návaznosti na linky 651 a 490 směr Senohraby/Strančice, na které dále navazují vlaky směr Praha (linka R49/S9). V návrhovém stavu „Vize 2030“ jsou návaznosti ve Stříbrné Skalici systematizovány na linku 651 směr Senohraby (jelikož linka 490 již není do Stříbrné Skalice systémově vedena) a na linku 382 směr Sázava.
- U **linky 660** je navrženo **prodloužení** z Kostelce nad Černými lesy přes Olešku, Brník, Olešku, Olešku, Křymlov, Horní Kruty a Skvrňov **do Uhlířských Janovic**. Mezi Českým Brodem a Kostelcem nad Černými lesy je navrženo vedení linky v časovém prokladu s linkou 659, mezi Kostelcem nad Černými lesy a Uhlířskými Janovicemi pak přibližně v prokladu s návrhovou linkou 321. V Českém Brodě jsou sledovány návaznosti na vlaky primárně směr Praha a sekundárně i směr Kolín. Stávající školní spoje Doubravčice – Kostelec nad Černými lesy jsou vyčleněny do prodloužené linky 823 Úvaly – Doubravčice – Kostelec nad Černými lesy.
- Je **navržena nová linka 321** Praha, Háje – Říčany – Kostelec nad Černými lesy – Zásmyky – Uhlířské Janovice, která zajišťuje spojení v relaci Praha – Říčany – Kostelec nad Černými lesy – Uhlířské Janovice místo dnešní linky 387. Linka je vedená v prokladu s linkou 381, a je tedy zajištěn ve špičkách PD 30minutový interval v úseku Praha, Háje – Zásmyky.
- Návrhová **linka 385** (jedna ze tří linek odvozených z dnešní linky 385) je **trasována z Prahy přes Kostelec nad Černými lesy do Konojed**, konkrétně je navržena v trase Praha, Opatov – Průhonice – Čestlice – Nupaky – Říčany – Mukařov – Louňovice – Vyžlovka – Kozojedy – Kostelec nad Černými lesy – Nučice – Výžerky – Oplany – Konojedy. Linka je navržena mj. pro zajištění dnes neexistujícího spojení Kostelce nad Černými lesy s centrem Louňovic a Říčan (nikoli pouze Radošovic), včetně zast. Říčany, nádraží s návaznostmi na vlaky směr centrum Prahy (posílení role železniční dopravy pro spojení s Prahou). V úseku Kostelec nad Černými lesy – Konojedy je linka navržena jen v pracovní dny, o víkendech zde obslužnost zajišťuje pouze linka 659.
- Je **navržena nová linka 421** Říčany – Tehovec, Vojkov – Mukařov – Louňovice – Vyžlovka – Jevany – Kostelec nad Černými lesy. Linka je navržena mj. pro zajištění dnes neexistujícího spojení Kostelce nad Černými lesy s centrem Vyžlovky, Louňovic a Říčan (nikoli pouze Radošovic), včetně zast. Říčany, nádraží s návaznostmi na vlaky směr centrum Prahy (posílení role železniční dopravy pro spojení s Prahou). Na lince je navržen provoz v pracovní dny, a to ve špičkách. V návrhovém stavu „Vize 2030“ je pak linka navržena celodenně v PD a se závlekem do centra obce Tehovec. Mezi Kostelcem nad Černými lesy a Jevany je linka navržena v časovém prokladu s linkou 492 (ve špičkách PD je zde tak zajištěn cca 30minutový interval). Zároveň je ve špičkách PD linka navržena v přibližném prokladu s linkou 385.
- Je navrženo **prodloužení linky 823** od Úval a Doubravčic přes Štíhlce, Vyžlovku a Kozojedy (rozc.) **do Kostelce nad Černými lesy**, a to v rozsahu jednotlivých (školních) spojů (vyčlenění školních spojů Doubravčice – Kostelec nad Černými lesy z dnešní linky 660), v návrhovém stavu „Vize 2030“ v pravidelném intervalu v PD i o víkendech. Kromě přímého napojení Kostelce nad Černými lesy na Úvaly vzniká alternativní napojení na železniční dopravu směr Praha.





Na linkách **směr Praha,,Háje** je navrženo **realističtější nastavení jízdních dob** (s ohledem na zpoždování spojů z důvodu kongescí v pražské Uhříněvsi zejména ve špičkách PD).

### 3.3.15 Kostelec u Křížků

Na **lince 335** je navrženo **navýšení rozsahu provozu**, zejména pak v návrhovém stavu „Vize 2030“, kdy jsou spoje navrženy v intervalu 30/60/120 minut. V pracovní dny (ve špičkách PD, v návrhovém stavu „Vize 2030“ i v sedlech PD) je navrženo vedení poloviny spojů přes Sulice a Sulice, Nechánice a druhé poloviny spojů přes Radějovice a Křížkový Újezdec. O víkendech je u všech spojů navrženo zavlékání do všech těchto sídel. V Kamenici je navržena návaznost na linku 339 směr Týnec nad Sázavou, v Radějovicích je navržena návaznost na linku 435 směr Říčany – Český Brod (vzniká tak systematické spojení do Říčan a průmyslových zón Modletice a Zděbrady), ve špičkách PD je v Sulicích, Želivci navržena též návaznost na linku 765 směr Velké Popovice – Říčany – Praha,,Nádraží Klánovice. Na lince je dále navrženo **realističtější nastavení jízdních dob** (s ohledem na zpoždování spojů z důvodu kongescí v úseku Jesenice – Praha zejména ve špičkách PD).

### 3.3.16 Kozojedy

Nejzásadnějšími navrhovanými změnami pro obec Kozojedy jsou:

- U **linky 381** Praha,,Háje – Říčany – Kostelec nad Černými lesy – Zásmyky – Kutná Hora – Čáslav je navržena ve **špičkách PD mírná redukce rozsahu provozu** na 60minutový takt (s možností vedení jednotlivých dodatečných posilových spojů), neboť zkrácené spoje Praha,,Háje – Zásmyky jsou vyčleněny do samostatné linky 321 a prodlouženy do Uhlířských Janovic (dnešní špičkový 30minutový takt v úseku Praha,,Háje – Zásmyky tak není omezen).
- U **linky 387** je navrženo **odklonění**, kdy namísto Uhlířských Janovic pokračuje linka z Kostelce nad Černými lesy **přes Olešku do Kouřimi**.
- U **linky 660** je navrženo **prodloužení** z Kostelce nad Černými lesy přes Olešku, Brník, Olešku, Olešku, Krymlov, Horní Kruty a Skvrňov **do Uhlířských Janovic**. Do Uhlířských Janovic je linka navržena v přibližném prokladu s návrhovou linkou 321. V Českém Brodě jsou sledovány návaznosti na vlaky primárně směr Praha, sekundárně i směr Kolín. Stávající školní spoje Doubravčice – Kostelec nad Černými lesy jsou vyčleněny do prodloužené linky 823 Úvaly – Doubravčice – Kostelec nad Černými lesy.
- Je **navržena nová linka 321** Praha,,Háje – Říčany – Kostelec nad Černými lesy – Zásmyky – Uhlířské Janovice, která zajišťuje spojení v relaci Praha – Říčany – Kostelec nad Černými lesy – Uhlířské Janovice místo dnešní linky 387. Linka je vedená v prokladu s linkou 381, a je tedy zajištěn ve špičkách PD 30minutový interval v úseku Praha – Zásmyky.
- Návrhová **linka 385** (jedna ze 3 třech linek odvozených z dnešní linky 385) je **trasována z Prahy přes Kostelec nad Černými lesy do Konojed a zajíždí do centra Kozojed**, konkrétně je linka navržena v trase Praha,,Opatov – Průhonice – Čestlice – Nupaky – Říčany – Mukařov – Louňovice – Vyžlovka – Kozojedy – Kostelec nad Černými lesy – Nučice – Výžerky – Oplany – Konojedy. Linka je navržena mj. pro zajištění dnes neexistujícího spojení centra Kozojed s Mukařovem, Říčany (včetně zast. Říčany,,nádraží s návaznostmi na vlaky směr centrum Prahy – posílení role železniční dopravy pro spojení s Prahou) a Prahou (metrem C). V úseku Kostelec nad Černými lesy – Konojedy je linka navržena jen v pracovní dny.
- Je navrženo **prodloužení linky 823** od Úval a Doubravčic přes Štíhlce, Vyžlovku a Kozojedy (rozc.) **do Kostelce nad Černými lesy**, a to v rozsahu jednotlivých (školních) spojů (vyčlenění školních spojů Doubravčice – Kostelec nad Černými lesy z dnešní linky 660), v návrhovém stavu „Vize 2030“ v pravidelném intervalu v PD i o víkendech. Kromě přímého napojení Kozojed na



Úvaly vzniká též alternativní napojení na železniční dopravu směr Praha (ač jen ze zastávky Kozojedy,,rozc.).

Na linkách **směr Praha,,Háje** je navrženo **realističtější nastavení jízdních dob** (s ohledem na zpoždování spojů z důvodu kongescí v pražské Uhříněvsi zejména ve špičkách PD).

### 3.3.17 Křenice

Pro obec Křenice návrh přináší tyto změny:

- **Prodloužení linky 765** ze Sibřiny do Prahy **na Nádraží Klánovice** (s návaznostmi na vlaky směr centrum Prahy a směr Úvaly – Český Brod).
- **Přetrasování linky 765 z Říčan** namísto Jesenice **ve směru Světic – Velké Popovice – Kamenice**.
- **Zlepšení prokladu mezi linkami 765 a 686**, aby ve špičce bylo zajištěno spojení s centrem Říčan a říčanským nádražím (s návaznostmi na vlaky směr Praha) každých cca 30 minut.

V návrhovém stavu „Vize 2030“ se dále navrhuje:

- **Prodloužení linky 686** Úvaly – Říčany přes Dobřejovice **do Jesenice**.
- **Prodloužení cca poloviny spojů pražské městské linky 227** Praha,,Háje – Praha,,Uhříněves – Praha,,Kolovraty – Praha,,Nedvězí do Křenic, která zajistí přímé spojení na metro C, na němž leží z hlediska dojíždkových proudů významnější cíle dojíždky než na metru A a v okolí ul. Průmyslové (kam je dnes z Křenic vedena linka 366).
- **Zkrácení linky 366 od Prahy jen do Křenic** v souvislosti s prodloužením druhé cca poloviny spojů linky 227 z Nedvězí směr Březí – Babice.
- **Prodloužení linky 303 přes Prahu,,Nedvězí do Říčan**, čímž dochází k dalšímu posílení spojení Křenic s Říčany.

### 3.3.18 Křížkový Újezdec

Na **lince 335** je navržena **systematizace**, spoje přes Křížkový Újezdec jsou vedeny v základním intervalu 60/120/120 minut (špička PD / sedlo PD / víkend). V Kamenici je navržena návaznost na linku 339 směr Týnec nad Sázavou, v Radějovicích je navržena návaznost na linku 435 směr Říčany – Český Brod (vzniká tak systematické spojení do Říčan a průmyslových zón Modletice a Zděbrady). Zároveň je v návrhu ve špičkách PD sledováno i zřízení protisměrných přípojí na zast. Sulice,,Na Křížkách na linku 337 směr Praha tak, aby spojení směr Praha,,Budějovická existovalo ve špičkách PD cca každých 30 minut (jednou přímo, jednou s přestupem). Na lince je dále navrženo **realističtější nastavení jízdních dob** (s ohledem na zpoždování spojů z důvodu kongescí v úseku Jesenice – Praha zejména ve špičkách PD).



### 3.3.19 Kunice

Nejzásadnější navrhovanou změnou pro obec Kunice je **zkrácení většiny spojů linky 461 jen do Velkých Popovic**, a to v souvislosti se zřízením přímé linky Říčany – Velké Popovice – Kamenice (linka 765), která převezme většinu frekvence z Kamenice a Velkých Popovic do Říčan. V návrhovém stavu „Vize 2025“ je v úseku Velké Popovice – Kamenice navrženo vedení jen jednotlivých spojů v PD (zejména kvůli školní a pracovní dojíždce) a víkendových spojů. V návrhovém stavu „Vize 2030“ je pak mezi Velkými Popovicemi a Kamenicí v souvislosti s navrhovaným zavedením víkendového provozu na lince 765 navrženo na lince 461 vedení jen jednotlivých spojů v PD. V souvislosti s vedením linky 765 do Velkých Popovic a Kamenice je na lince 461 navržena též mírná redukce četnosti spojů ve špičkách PD (spoje vedené dnes nad rámec špičkového 30minutového intervalu). Navrženo je také **rozšíření počtu spojů** linky 461 zavlékajících **do místní části Dolní Lomnice** (v návrhovém stavu „Vize 2030“ každý druhý spoj), jelikož s ohledem na linku 765 nebudou těmito závleky (v takové míře) dotčení cestující do/z Velkých Popovic a Kamenice.

U **linky 462** je navrženo její **polookružní prodloužení přes strančické místní části** (od strančického nádraží přes Vsechromy, Kašovice, Předboř, Sklenku, Jažlovce, Otice, Vsechromy a Svošovice zpět do Strančic k nádraží, příp. v opačné orientaci), provozování menšího vozidla (minibusu) a **zavedení režimu „na zavolání“**. Dochází tím k efektivnějšímu propojení obslužnosti místních částí Strančic a kunické místní části Všešimy menším vozidlem, které umožní zvýšit četnost spojení všech dotčených sídel až na hodinový interval, avšak s vedením spojů pouze v případě existence poptávky. Stávající spoj na lince 462 jedoucí v ranních hodinách školních dnů od SŠŘ Všešimy do Mnichovic, zajišťující přepravu žáků na praktickou výuku, lze řešit např. zřízením posilového školního spoje linky 462 s přechodem vozidla (ve formě přímého vozu) na linku 492 či 490 směr Mnichovice (a dále ve své trase).

V návrhovém stavu „Vize 2030“ je navrženo **prodloužení linky 363** z Velkých Popovic dále přes Dolní Lomnici a Mirošovice **do Senohrab** k nádraží s přípoji k vlakům směr Benešov. Důvodem je zajištění síťovosti nabídky, konkrétně pak napojení Velkých Popovic a dalších obcí obsluhovaných linkou 363 na Benešov (a zde též na dálkovou železniční dopravu směr Tábor – České Budějovice/Velenice), ale též naopak napojení Benešova na pracovní cíle dojížděky v Kunicích (Vidovicích), Modleticích a Čestlicích. Pro kunickou místní část Dolní Lomnice tato změna přináší napojení na pražské Jižní Město a metro C (Opatov). Ačkoli toto napojení existovalo již v minulosti (před zkrácením linky 363 jen do Velkých Popovic), navrženo je v konkurenceschopnější podobě, kdy je trasa linky 363 mezi pražským Opatovem a Česticemi navržena po dálnici D1 (dochází tím ke zkrácení cestovních dob o cca 12 minut).

### 3.3.20 Louňovice

Nejzásadnější navrhovanou změnou pro obec Louňovice je **zřízení přímého spojení centra Louňovic s centrem Říčan**, vč. zast. Říčany, nádraží s návaznostmi na vlaky směr centrum Prahy. Relace Louňovice – Říčany patří v řešené oblasti k přepravně nejsilnějším, kde neexistuje přímé konkurenceschopné spojení center těchto sídel (dnes linky do Říčan obsluhují Louňovice jen na zastávkách I.hráz a II.hráz a v Říčanech tyto linky obsluhují centrum Radošovic – obsluha centra Říčan a vhodné napojení na železniční stanici není zajištěno). Uvedené spojení též posiluje roli železniční dopravy pro spojení směr Praha. V návrhu jej zajišťuje:

- návrhová **linka 385** (jedna ze 3 třech linek odvozených z dnešní linky 385), která je **trasována z Prahy, Opatova přes Průhonice, Čestlice, Nupaky, Říčany, Mukařov, Louňovice, Vyžlovku, Kozojedy do Kostelce nad Černými lesy** (provozovaná s pravidelným intervalem celodenně a celotýdenně), v pracovní dny pak je prodloužena dále **do Konojed**,



- návrhová **linka 421**, která je trasována **z Říčan** přes Mukařov, Louňovice, Vyžlovku, Jevany **do Kostelce nad Černými lesy**, navržena ve špičkách PD, v návrhovém stavu „Vize 2030“ pak je vedena celodenně v PD a se závlekem přes centrum obce Tehovec.

V souvislosti s linkami 385 a 421 je **navržena úprava linky 489**. Již v návrhovém stavu „Vize 2025“ je **přetrasována** – primárně je vedena **ze Strančic do Mukařova mimo Mnichovice**, a sice v trase Strančice – Všestary – Klokočná – Svojetice – Tehovec / Mukařov, Srbín – Mukařov. Dále přes zastávku Louňovice, I. hráz a Štíhlce do Doubravčic je navrženo vedení jednotlivých školních spojů a jejich účelem je zajištění spojení pro školní frekvenci ze Svojetic, Tehovce a Štíhlce do ZŠ LOŠBATES a opačně (stále se však předpokládá možnost posílení školního spojení i účelovou linkou 557). V návrhovém stavu „Vize 2030“ je linka 489 dále **prodloužena** z Doubravčic přes Vrátkov **do Českého Brodu**, v úseku Mukařov – Český Brod je systematizována (pravidelný interval celodenně v PD) a také je navržena systematizace trasy jižně od Mukařova (všechny spoje přes Tehovec, mimo Mukařov, Srbín). O víkendech je linka navržena jen mezi Strančicemi a Mukařovem.

U **linky 381** Praha, Háje – Říčany – Kostelec nad Černými lesy – Zásmyky – Kutná Hora – Čáslav je navržena ve **špičkách PD mírná redukce rozsahu provozu** na 60minutový takt (s možností vedení jednotlivých dodatečných posilových spojů), neboť zkrácené spoje Praha, Háje – Zásmyky jsou vyčleněny do samostatné linky 321 a prodlouženy do Uhlířských Janovic (dnešní špičkový 30minutový takt v úseku Praha, Háje – Zásmyky tak není omezen).

**Nová linka 321** je navržena v trase Praha, Háje – Říčany – Kostelec nad Černými lesy – Zásmyky – Uhlířské Janovice a zajišťuje spojení v relaci Praha – Říčany – Kostelec nad Černými lesy – Uhlířské Janovice místo dnešní linky 387. Linka je vedena v prokladu s linkou 381, a je tedy zajištěn ve špičkách PD 30minutový interval v trase Praha, Háje – Zásmyky.

V souvislosti se zavedením linky 421 je navržena ve **špičkách PD mírná redukce rozsahu provozu linky 382**, a to na hodinový takt.

U **linky 387** je navrženo **odklonění**, kdy namísto Uhlířských Janovic pokračuje linka **z Kostelce nad Černými lesy přes Olešku do Kouřimi**.

Na linkách **směr Praha, Háje** (321, 381, 382, 387) je navrženo **realističtější nastavení jízdních dob** (s ohledem na zpoždování spojů z důvodu kongescí v pražské Uhříněvsi zejména ve špičkách PD).

Provoz účelové nesystematické školní linky 557 není ve studii detailněji řešen – předpokládá se možnost její úpravy dle dalšího vývoje školní dojížděky v řešené oblasti.

### 3.3.21 Mirošovice

Obec Mirošovice ve stávajícím stavu neobsahuje žádná autobusová linka a tento stav je zachován i v návrhovém stavu „Vize 2025“.

V návrhovém stavu „Vize 2030“ je navrženo **prodloužení linky 363** z Velkých Popovic dále přes Dolní Lomnici a Mirošovice **do Senohrab** k nádraží s přípoji k vlakům směr Benešov. Důvodem je zajištění síťovosti nabídky, konkrétně pak napojení Velkých Popovic a dalších obcí obsluhovaných linkou 363 na Benešov (a zde též na dálkovou železniční dopravu směr Tábor – České Budějovice), ale též naopak napojení Benešova na pracovní cíle dojížděky v Kunicích (Vidovicích), Modleticích a Čestlicích. Linka též přináší napojení na pražské Jižní Město a metro C (Opatov). Ačkoli toto napojení existovalo již minulosti (před zkrácením linky 363 jen do Velkých Popovic), navrženo je v konkurenceschopnější podobě, kdy je trasa linky 363 mezi pražským Opatovem a Česticemi navržena po dálnici D1 (dochází tím ke zkrácení cestovních dob o cca 12 minut). Na základě požadavku obce Mirošovice je vedení linky 363 navrženo



mimo centrum této obce, tedy do Senohrab po silnici I/3 – obec je tak v návrhu obsluhována pouze na západním okraji poblíž čerpací stanice (za předpokladu zřízení zastávky). V případě, že by obec v budoucnu projevila zájem o trasování do centra obce, časový prostor na lince existuje, a záměr do obce tak možný za předpokladu existence možnosti obrátu (např. u nádraží) je.

### 3.3.22 Mnichovice

Pro město Mnichovice jsou nejzásadnější změny související s **posílením role železniční dopravy** pro spojení přilehlé oblasti (města Mnichovice a obcí jihovýchodně od něj) s Prahou (a Říčky), a to (pokud to lze) návaznostmi autobusových linek na zrychlené vlaky (spěšné vlaky linky R49). Lze očekávat, že část cestujících se do těchto linek přesune ze stávajících autobusových linek, které navazují na pomalejší zastávkové vlaky (linky S9), jejichž role tak bude naopak oslabena. Na to je v návrhu reagováno relokací dopravních výkonů z těchto linek právě ve prospěch linek navazujících na zrychlené vlaky.

Jelikož je v návrhovém stavu „Vize 2025“ pro Stříbrnou Skalicí, Ondřejov a Hrusice zřízena autobusová linka 651 ke směru vlaků směr Praha na nádraží v Senohrabech, část cestujících se do této linky přesune z dnešní linky 490. Je proto navržena **redukce rozsahu provozu linky 490** ve špičkách PD mezi Mnichovicemi a Ondřejovem z dnešního 30minutového na 60minutový interval (s možností vedení jednotlivých dodatečných spojů, příp. jen v části trasy, pokud to bude z přepravních důvodů účelné – např. vzhledem ke školní dojíždě do/z Mnichovic). Mezi Ondřejovem a Stříbrnou Skalicí je pak ve špičkách PD navrženo vedení jen jednotlivých spojů doplňujících nabídku prodloužené linky 651. V návrhovém stavu „Vize 2030“ jsou v souvislosti s uvažovaným zavedením pásmového jízdního řádu na trati 221 Praha – Benešov u Prahy dále systematizovány návaznosti na zrychlené vlaky linky R49 (jejich zřízení celodenně a celotýdenně – linkou 651 pro Ondřejov a Stříbrnou Skalicí a linkou 423 pro Hrusice), proto je navržena další redukce rozsahu provozu linky 490 mezi Ondřejovem a Stříbrnou Skalicí, kde zůstávají jen jednotlivé spoje ve špičkách PD (doplňující nabídku linky 651).

Dále je navrženo de facto **propojení dnešních linek 685 a 492 do návrhové linky 492** vedené v trase Strančice – Všestary – Mnichovice – Ondřejov, Třebat – Zvánovice – Černé Voděradky – Jevany – Kostelec nad Černými lesy, čímž dochází k rozšíření přímých spojení (např. Mnichovice – Kostelec nad Černými lesy). Na lince je též navrženo zpravidelnění intervalu, systematizace návazností (ve Strančicích na vlaky směr Praha, v Jevanech na linku 382) a navýšení rozsahu provozu v PD i o víkendech (např. zavedení hodinového taktu mezi Strančicemi a Černými Voděradky i v odpolední špičce PD). Linka je trasována přes Všestary (a Všestary, Menčice), zajišťuje tak systematické spojení Všestary s Mnichovicemi v pravidelném intervalu (namísto dnešních jednotlivých spojů na lince 489).

**Linka 489** je v návrhu **přetrasována mimo Mnichovice**, napojení Mukařova, Svojetic a Struhařova na Mnichovice nově zajišťuje návrhová linka 423.

**Nově navržená linka 423** (jedna ze tří linek odvozených z dnešní linky 385) je v návrhovém stavu „Vize 2025“ vedena v trase Praha, Opatov – Průhonice – Čestlice – Nupaky – Říčky – Mukařov – Tehovec / Mukařov, Srbín – Svojetice – (Klokočná – Svojetice –) Struhařov – Mnichovice – Strančice, přičemž mezi Mukařovem a Struhařovem nahrazuje dnešní linku 385 a mezi Mukařovem a Strančicemi nahrazuje dnešní linku 489.

V návrhovém stavu „Vize 2030“ je v souvislosti s uvažovaným zavedením pásmového jízdního řádu na trati 221, který pro Mnichovice přináší zvýšení četnosti zrychlených vlaků linky R49 směr Praha (ve špičce každých 30 minut), navrženo posílení role železniční dopravy přímo v Mnichovicích, a to **zřízením návrhové linky 685** vedené k mnichovickému nádraží a fungující jako **MHD Mnichovice**. Linka zajišťuje návaznosti z/do Myšlína a centra Mnichovic na vlaky linky R49 do/z Prahy a Benešova u Prahy, a to ve 30minutovém intervalu ve špičkách PD, jinak v 60minutovém intervalu. Za tím účelem jsou navrženy





i nové zastávky, a sice: Božkov, žel. zast., U křížku (v ul. Husově) a Myšlín, náves (poslední dvě jmenované využívané též linkou 492).

V souvislosti s návrhovou linkou 685 pro Mnichovice klesá význam spojení se strančickým nádražím, jakožto přestupním bodem na vlaky směr Praha. Je proto navržena mírná redukce spojů mezi Mnichovicemi a Strančicemi, a to **přetrasováním linky 423** v návrhovém stavu „Vize 2030“ z Mnichovic přes Hrusice **do Senohrab** (tím dochází i k navýšení četnosti spojení mezi Mnichovicemi a Hrusicemi) a **redukcí rozsahu provozu linky 490** mezi Strančicemi a Mnichovicemi ve špičkách PD na 60minutový interval. Ve špičkách PD tak zůstává zachován mezi Strančicemi a Mnichovicemi 30minutový interval (linky 490 a 492), přesto je v ranní špičce PD zajištěn přípoj z centra Mnichovic ke každému vlaku do Prahy, resp. v odpolední špičce PD od každého vlaku z Prahy do centra Mnichovic (linkou 685 na nádraží Mnichovice či linkami 490 a 492 na nádraží Strančice).

### 3.3.23 Modletice

Nejzásadnější navrhovanou změnou pro obec Modletice je **urychlení linky 363** mezi Prahou, Opatovem a Čestlicemi trasou po dálnici D1, čímž na lince dochází k systémovému zkrácení cestovních dob do/z Prahy oproti dnešnímu stavu (o cca 12 minut). V návrhovém stavu „Vize 2030“ je pak navrženo **prodloužení linky do Senohrab**, a to pro zajištění síťovosti nabídky, konkrétně pro napojení Velkých Popovic a dalších obcí obsluhovaných linkou 363 na Benešov (a zde též na dálkovou železniční dopravu směr Tábor – České Budějovice/Velenice), ale též naopak napojení Benešova na cíle pracovní dojížděky v Kunicích (Vidovicích), Modleticích a Čestlicích.

V souvislosti s linkou 363 je **linka 328 zpomalena přetrasováním přes Kateřinky, Újezd u Průhonic a Průhonice** (kde přebírá úlohu dnešní linky 363) a namísto do Modletic, Doubravic je navržena dále přes Herink a Modletice **do Popoviček, Chomutovic**. U většiny spojů linky 328 je však navrženo ukončení v Čestlicích, do Popoviček, Chomutovic jsou prodlouženy jen vybrané (školní) spoje kvůli dojížděce do průhonické školy. V odpoledních hodinách je předpokládána koordinace těchto školních spojů s linkou 363 tak, že v polední a brzké odpolední školní (průhonické) špičce budou jižně od Čestlic střídavě vedeny spoje linek 328 a 363 (souhrnně 2 spoje za hodinu), zatímco v pozdější části odpolední špičky (v pražské špičce) již bude vedení prodloužených spojů linky 328 nahrazeno 30minutovým intervalem linky 363 (lze však připustit existenci určitého překryvu těchto dvou částí odpolední špičky, kdy tedy budou souhrnně na těchto dvou linkách vedeny 3 spoje za hodinu).

**Do průmyslové zóny Modletice** (a v návrhovém stavu „Vize 2030“ až **do Zděbrad**) je namísto dnešní linky 328 **prodloužena linka 357**, navrhovaná tedy v trase Praha, Opatov – Praha, Šeberov – Praha, Hrnčírský hřbitov – Průhonice – Čestlice – Dobřejovice – Modletice (– Zděbrady). Důvodem výběru právě linky 357 jsou mírně větší dojíždkové vztahy do uvedených průmyslových zón z Šeberova, Hrnčírů a průhonických částí Rozkoš a Hole než z Kateřinek a Újezdu u Průhonic.

Rychlé spojení modletické průmyslové zóny s pražským Opatovem nadále zajišťuje **linka 397**, k prověření je však zveřejnění manipulačních přejezdů pro zaměstnanecké spoje, které by tak byly provozovány ve směru pražské špičky (např. pro obyvatele Doubravic). V návrhovém stavu „Vize 2030“ je u linky 397 **navrženo trasování přes Dobřejovice**, aby mohla od Prahy do modletické průmyslové zóny přijet ze západu, a pokračovat tak dále **do průmyslového areálu Prologis Park Prague D1 East** (alternativně Prologis D1 West v případně zřízení vhodného obratiště), kam je navrženo prodloužení této linky.

**Spojení modletické průmyslové zóny s Říčany a Jesenicí** je v návrhovém stavu „Vize 2025“ řešeno v pracovní dny prodlouženou **linkou 435**, která v úseku Říčany – Jesenice nahrazuje linku dnešní 765 (linka 765 je přetrasována z Říčan směr Světlá – Velké Popovice – Kamenice). V návrhovém stavu „Vize



2030“ je pak obslužnost v relaci Říčany – Jesenice reorganizována, kdy je linka 435 mírně urychlena odstraněním závleku přes Dobřejovice, čímž mj. dochází k **přetrasování linky přímo přes centrum obce Modletice**, což vede k plnohodnotnému napojení obce Modletice na Říčany a Jesenici, a je na lince zaveden **víkendový provoz** i mezi Říčany a Jesenicí.

### 3.3.24 Mukařov

Nejzásadnějšími navrhovanými změnami pro Mukařov jsou:

- **Zkrácení linky 366 do Babic/Křenic**, tedy **opuštění obsluhy Mukařova touto linkou**, přičemž napojení Babic a Doubku na Mukařov zajišťuje návrhová linka 422.
- **Zřízení linky 422** Praha,,Háje – Praha,,Uhlířňoves – Praha,,Kolovraty – Říčany,,Masarykovo nám. – Říčany,,nádraží – Říčany,Strašín – Babice – Doubek – Mukařov, která přebírá úlohu zajištění napojení Babic a Doubku na Mukařov (namísto dnešní linky 366). Provoz linky je navržen ve špičkách PD, v návrhovém stavu „Vize 2030“ pak celodenně a celotýdenně.
- **Mírná redukce rozsahu provozu linky 381** Praha,,Háje – Říčany – Kostelec nad Černými lesy – Zásmyky – Kutná Hora – Čáslav ve **špičkách PD** na 60minutový takt (s možností vedení jednotlivých dodatečných posilových spojů), neboť zkrácené spoje Praha,,Háje – Zásmyky jsou vyčleněny do samostatné linky 321 a prodlouženy do Uhlířských Janovic (dnešní špičkový 30minutový takt v úseku Praha,,Háje – Zásmyky tak není omezen).
- **Zřízení nové linky 321** navržené v trase Praha,,Háje – Říčany – Kostelec nad Černými lesy – Zásmyky – Uhlířské Janovice, která tedy zajišťuje spojení v relaci Praha – Říčany – Kostelec nad Černými lesy – Uhlířské Janovice místo dnešní linky 387. Linka je vedená v prokladu s linkou 381, a je tedy zajištěn ve špičkách PD 30minutový interval v trase Praha,,Háje – Zásmyky.
- **Mírná redukce rozsahu provozu linky 382**, a to na hodinový takt, která je kompenzována zřízením nové linky 421.
- U **linky 387** je navrženo **odklonění**, kdy namísto Uhlířských Janovic pokračuje linka z Kostelce nad Černými lesy přes Olešku **do Kouřimi**.
- **Rozdělení linky 385 na návrhové linky 385, 423 a 469**, přičemž Mukařov v návrhu obsluhují první dvě zmíněné a jsou ve vzájemném prokladu – souhrnný návrhový interval v úseku Praha,,Opatov – Mukařov činí 30/60/60 minut (špička PD / sedlo PD / víkendy).
- U **navrhové linky 385** je navrženo **prodloužení do Kostelce nad Černými lesy** a v pracovní dny dále **do Konojed**, tedy v trase Praha,,Opatov – Průhonice – Čestlice – Nupaky – Říčany – Mukařov – Louňovice – Vyžlovka – Kozojedy – Kostelec nad Černými lesy – Konojedy. Linka zajišťuje napojení dotčených obcí na Kostelec nad Černými lesy, Mukařov, centrum Říčan (včetně zast. Říčany,,nádraží s návaznostmi na vlaky směr Praha) a alternativní napojení na pražské Jižní Město (a na metro C).
- **Návrhová linka 423** je v návrhovém stavu „Vize 2025“ navržena v trase Praha,,Opatov – Průhonice – Čestlice – Nupaky – Říčany – Mukařov – Tehovec / Mukařov,Srbín – Svojetice – (Klokočná – Svojetice –) Struhařov – Mnichovice – Strančice. Linka mezi Mukařovem a Strančicemi částečně nahrazuje stávající linku 489, mezi Mukařovem a Struhařovem pak stávající linku 385. Linka je ve špičkách PD (kdy obsluhu mukařovské místní části Srbín zajišťuje návrhová linka 489) vedena přes Tehovec, ve zbylých provozních obdobích je vedena přes Mukařov,Srbín. Závlek do Klokočné je navržen mimo špičky PD (ve špičkách PD je obsloužena linkou 489). Časově je vedena v přibližném prokladu s linkou 383. V návrhovém stavu „Vize 2030“ je navrženo přetrasování linky 423 z Mnichovic do Senohrab (namísto Strančic) a zároveň její systematizace, kdy jsou všechny spoje vedeny přes Mukařov,Srbín a mimo Klokočnou. Je tím systémově zajištěno dnes neexistující přímé **napojení mukařovské místní části Srbín na centrum Říčan** a říčanské nádraží s návaznostmi na vlaky směr Praha.



- **Zřízení linky 421** v trase Říčany – Mukařov – Louňovice – Vyžlovka – Jevany – Kostelec nad Černými lesy, jejíž provoz je návrhovém stavu „Vize 2025“ navržen jen ve špičkách PD. V návrhovém stavu „Vize 2030“ je pak linka navržena celodenně v pracovní dny a se závlekem do centra Tehovce (což umožňuje systémově vést linku 423 přes Mukařov, Srbín, a tím jej též napojit na centrum Říčan). Linka zajišťuje napojení dotčených obcí na Kostelec nad Černými lesy, Mukařov a centrum Říčan (včetně zast. Říčany, „nádraží s návaznostmi na vlaky směr Praha).
- **Prodloužení linky 491** v návrhovém stavu „Vize 2030“ **do Říčan** (centra). Je tím systémově zajištěno dnes neexistující přímé **napojení mukařovské místní části Žernovka na centrum Říčan** a říčanské nádraží s návaznostmi na vlaky směr Praha. Linka je navržena v prokladu s linkou 489 a v Českém Brodě jsou sledovány návaznosti na vlaky směr Praha i Kolín.
- **Přetrasování linky 489** z Mukařova přes Srbín/Tehovec, Klokočnou a Všestary (tedy mimo Struhařov a Mnichovice) do Strančic (s návaznostmi na vlaky linky S9 směr Praha). Na opačném konci je navrženo prodloužení linky z Mukařova dále přes zast. Louňovice, „I. hráz, Žernovku a Štíhlce **do Doubravčic**. Provoz linky je navržen jen ve špičkách PD (v úseku Mukařov – Doubravčice jen jednotlivé spoje pro školní dojíždku do ZŠ LOŠBATES v Louňovicích). V návrhovém stavu „Vize 2030“ pak dochází v pracovní dny k prodloužení linky až **do Českého Brodu**, k systematizaci trasy (všemi spoji přes Tehovec, mimo Mukařov, Srbín) a k navýšení rozsahu provozu na celodenní a celotýdenní, o víkendech je však navržen provoz jen v úseku Strančice – Všestary – Klokočná – Svojetice – Tehovec – Mukařov. Linka je navržena v prokladu s linkou 491 a v Českém Brodě jsou sledovány návaznosti na vlaky směr Praha i Kolín.

Na linkách **směr Praha**, „Háje (321, 381, 382, 383, 387) je navrženo **realističtější nastavení jízdních dob** (s ohledem na zpoždování spojů z důvodu kongescí v pražské Uhříněvsi zejména ve špičkách PD).

Provoz účelové nesystematické školní linky 557 není ve studii detailněji řešen – předpokládá se možnost její úpravy dle dalšího vývoje školní dojíždky v řešené oblasti.

### 3.3.25 Nučice

V souvislosti s navrhovanou reorganizací provozu jižně od Kostelce nad Černými lesy bylo snahou omezit časové souběhy, které dnes částečně lze u linek 387 a 659 identifikovat, a to tak, aby z reorganizace z hlediska četnosti profitovaly největší obce v této oblasti, kterými jsou Konojedy a Nučice.

**Linka 659** nadále zajišťuje pro obec Nučice napojení na Kostelec nad Černými lesy a také na železniční dopravu v Českém Brodě, avšak oproti stávajícímu stavu ve větším rozsahu. Na lince je navržena **změna trasy** jižně od Kostelce nad Černými lesy, návrhová trasa v pracovní dny je: Český Brod – Přistoupim – Krupá – Kostelec nad Černými lesy – Prusice – Nučice – Konojedy – Oplany – Vlkančice – Stříbrná Skalice. O víkendech je pak trasa rozšířena i o obsluhu Výžerek (závlekem z obce Nučice). V Kostelci nad Černými lesy jsou sledovány návaznosti směr Praha, „Háje, v Českém Brodě návaznosti na vlaky primárně směr Praha, sekundárně též směr Kolín. Ve Stříbrné Skalici pak jsou sledovány návaznosti na linky 651 a 490 směr Senohraby/Strančice, na které dále navazují vlaky směr Praha (linka R49/S9). V návrhovém stavu „Vize 2030“ jsou návaznosti ve Stříbrné Skalici systematizovány na linku 651 směr Senohraby (jelikož linka 490 již není do Stříbrné Skalice systémově vedena) a na linku 382 směr Sázava.

Do oblasti jižně od Kostelce nad Černými lesy již není navrženo vedení **linky 387**, která je **odkloněna** z Kostelce nad Černými lesy **do Kouřimi**. Důvodem je, že jsou na lince nasazena kapacitní kloubová vozidla, jejichž kapacita je potřebná poblíž Prahy a Říčan, ale není adekvátně využita dále za Kostelcem nad Černými lesy. Jelikož jsou navíc z oblasti jižního Černokostelecka směr Uhlířské Janovice zanedbatelné dojíždkové vztahy (což potvrzují i přepravní průzkumy poskytnuté IDSK), je navrženo





obsahu relace Praha – Říčany – Kostelec nad Černými lesy – Uhlířské Janovice řešit přes Zásmyky, tj. mimo Nučice (a další obce jižního Černokostelecka).

Dále je do Nučic v pracovní dny navrženo **vedení linky 385** Praha,,Opatov – Průhonice – Čestlice – Nupaky – Říčany – Mukařov – Louňovice – Vyžlovka – Kostelec nad Černými lesy – Nučice – Výžerky – Oplany – Konojedy v přibližném časovém prokladu s linkou 659. Tato linka zajišťuje přímé spojení s Kostelcem nad Černými lesy, s pražským Jižním Městem (mj. napojení na metro C) a s centrem Říčan (vč. zastávky Říčany,,nádraží s návaznostmi na vlaky směr centrum Prahy).

### 3.3.26 Nupaky

Navrhovanou změnou pro obec Nupaky je rozdělení stávající **linky 385 na tři linky** s různou trasou:

- **linka 385** Praha,,Opatov – Průhonice – Čestlice – Nupaky – Říčany – Mukařov – Kostelec nad Černými lesy – Konojedy,
- **linka 423** Praha,,Opatov – Průhonice – Čestlice – Nupaky – Říčany – Mukařov – Mnichovice – Strančice/Senohraby,
- **linka 469** Praha,,Opatov – Průhonice – Čestlice – Nupaky.

Souhrnně tyto linky nadále v úseku Praha,,Opatov – Průhonice – Čestlice – Nupaky zajišťují interval 15/30/30 minut (špička PD / sedlo PD / víkend), avšak s mírnými odlišnostmi v trase po Čestlicích a Nupakách (linky 385+423 vs. 469). U linek 385 a 423 je navrženo urychlení vedením mezi zast. Čestlice a křižovatkou ul. Nupacká a Kruhová nejkratší trasou. Linka 469 (vzniklá z „krátkých“ spojů dnešní linky 385) je v Nupakách ve špičkách PD navržena jako polookružní (s rozdílnou orientací spojů v ranní a odpolední špičce), s cílem **napojit též nupackou průmyslovou zónu** (ráno z Prahy, odpoledne do Prahy) – u těchto spojů je navrženo využití již existujících zastávek v ul. Komerční (dnes využívaných patrně jen smluvní autobusovou dopravou).

### 3.3.27 Oleška

- U **linky 381** Praha,,Háje – Říčany – Kostelec nad Černými lesy – Zásmyky – Kutná Hora – Čáslav je navržena ve **špičkách PD mírná redukce rozsahu provozu** na 60minutový takt (s možností vedení jednotlivých dodatečných posilových spojů), neboť zkrácené spoje Praha,,Háje – Zásmyky jsou vyčleněny do samostatné linky 321 a prodlouženy do Uhlířských Janovic (dnešní špičkový 30minutový takt v úseku Praha,,Háje – Zásmyky tak není omezen).
- U **linky 387** je navrženo **odklonění**, kdy namísto Uhlířských Janovic pokračuje linka z Kostelce nad Černými lesy **přes Olešku do Kouřimi**. Nově tak zajišťuje (oproti dnešku) přímé a rychlejší spojení Kouřimi s Kostelcem nad Černými lesy a Prahou, kde existují nezanedbatelné dojížděkové vztahy. Dále přebírá úlohu zajištění napojení místních částí Králka a Bulánka na Kostelec nad Černými lesy a Olešku (místo dnešní linky 652) a napojuje je nově přímým spojením též na Říčany a Prahu.
- **Linka 652** v dnešní trase **je zrušena**. Obsluha místních částí Olešky a jejich přímé napojení na Kostelec nad Černými lesy (ale nově i další významná sídla – Praha a Říčany, resp. Český Brod) jsou **zajištěny přetrasovanou linkou 387 a prodlouženou linkou 660**.
- U **linky 660** Český Brod – Kostelec nad Černými lesy je navrženo **prodloužení** dále přes Olešku, Brník, Olešku, Olešku, Krymlov, Horní Kruty a Skvrňov **do Uhlířských Janovic**, a to v přibližném časovém prokladu s linkou 321. Linka 660 tak částečně přebírá úlohu dnešní linky 652.
- Je **navržena nová linka 321** Praha,,Háje – Říčany – Kostelec nad Černými lesy – Zásmyky – Uhlířské Janovice, která zajišťuje spojení v relaci Praha – Říčany – Kostelec nad Černými lesy –



Uhlířské Janovice místo dnešní linky 387. Linka je vedená v prokladu s linkou 381, a je tedy zajištěn ve špičkách PD 30minutový interval v úseku Praha,,Háje – Zásmyky.

Na linkách **směr Praha,,Háje** je navrženo **realističtější nastavení jízdních dob** (s ohledem na zpoždování spojů z důvodu kongescí v pražské Uhříněvsi zejména ve špičkách PD).

### 3.3.28 Ondřejov

Nejzásadnější navrženou změnou pro obec Ondřejov v návrhovém stavu „Vize 2025“ je **prodloužení linky 651** od Nespek, Pyšel a Senohrab **přes Hrusice a Ondřejov do Stříbrné Skalice** ve špičkách PD. Navrženo je přitom časové vedení linky v ranní špičce **do Senohrab ke spěšným vlakům linky R49 směr Praha** a v odpolední špičce opačně ze Senohrab od linky R49 z Prahy. Tím dochází ke zkrácení cestovních dob mezi Ondřejovem a centrem Prahy (na pražské hlavní nádraží) o cca 10 minut.

V té souvislosti je navržena **redukce četnosti linky 490** Strančice – Mnichovice – Ondřejov – Stříbrná Skalice **v úseku Mnichovice – Ondřejov** ve špičkách PD **na hodinový takt, v úseku Ondřejov – Stříbrná Skalice** na vedení **jednotlivých spojů**, jelikož bude její role pro spojení s Prahou oslabena. Přesto však ve Strančicích na vlaky směr Praha (linka S9) navazuje a spojení linkami 490+S9 je přibližně v prokladu se spojením linkami 651+R49.

V návrhovém stavu „Vize 2030“ je dále navrženo **přetrasování linky 651 mimo Hrusice**, což přináší další zkrácení cestovních dob pro Ondřejov a Stříbrnou Skalici do/z Prahy. Vzhledem k uvažovanému zavedení pásmového jízdního řádu na trati 221 jsou návaznosti na vlaky v Senohrabech směr Praha navíc navrženy **celodenně a celotýdenně** (na spěšné vlaky ve špičkách PD a o víkendech).

U **linky 653** je navrženo převedení do režimu **poptávkové dopravy**. To umožňuje zvýšit četnost spojení (až každou hodinu, avšak s tím, že spoje jedou jen v případě poptávky) z/do Kaliště s návaznostmi v Ondřejově na linky 383, 651, příp. 490 (směr Praha a Říčany). Vzhledem k tomu, že se předpokládá nasazení vozidla dodávkové konstrukce (s 8 místy k sezení), je navrženo prodloužení „linky“ z Kaliště, Poddubí podél řeky Sázavy do Chocerad (standardní autobus ani minibus by tudy patrně jet z prostorových důvodů nemohl).

Dále je navrženo **ukončení obsluhy místní části Třemblat dnešní linkou 385** ve prospěch posílení role linek 383 a 492. Důvodem je, že dle přepravních průzkumů (poskytnutých IDSK) je linka 385 v Třemblatu a Zvánovicích využita jen jednotkami cestujících za celý pracovní den.

Také je navrženo **propojení dnešních linek 685 a 492 do návrhové linky 492** vedené v trase Strančice – Všešary – Mnichovice – Ondřejov, Třemblat – Zvánovice – Černé Voděrady – Jevany – Kostelec nad Černými lesy, čímž dochází ke zřízení přímého napojení Třemblatu na Kostelec nad Černými lesy či oblast Bohumil v Jevanech. Na lince je též navrženo zpravidelnění intervalu, systematizace návazností (ve Strančicích na vlaky směr Praha, v Jevanech na linku 382) a navýšení rozsahu provozu v PD i o víkendech (např. zavedení hodinového taktu mezi Strančicemi a Černými Voděrady i v odpolední špičce PD). **Linky 383 a 492** bylo snahou v Třemblatu **koordinovat** tak, aby zde byly v přibližném časovém prokladu.

### 3.3.29 Oplany

Do Oplan je v pracovní dny navrženo **vedení návrhové linky 385** Praha,,Opatov – Průhonice – Čestlice – Nupaky – Říčany – Mukařov – Louňovice – Vyžlovka – Kostelec nad Černými lesy – Nučice – Výžerky – Oplany – Konojedy. Tato linka tedy zajišťuje přímé napojení Oplan na Kostelec nad Černými lesy, centrum Říčan (vč. zastávky Říčany,,nádraží s návaznostmi na vlaky směr centrum Prahy) a pražské Jižní Město (mj. napojení na metro C).



**Linka 659** nadále zajišťuje pro obec Oplany napojení na Kostelec nad Černými lesy a také na železniční dopravu v Českém Brodě. Na lince je navržena **změna trasy** jižně od Kostelce nad Černými lesy, návrhová trasa v pracovní dny je: Český Brod – Přistoupim – Krupá – Kostelec nad Černými lesy – Prusice – Nučice – Konojedy – Oplany – Vlkavčice – Stříbrná Skalice. O víkendech je pak trasa rozšířena i o obsluhu Výžerek (závlekem z obce Nučice). V Kostelci nad Černými lesy jsou sledovány návaznosti směr Praha, Háje, v Českém Brodě návaznosti na vlaky primárně směr Praha, sekundárně též směr Kolín. Ve Stříbrné Skalici pak jsou sledovány návaznosti na linky 651 a 490 směr Senohraby/Strančice, na které dále navazují vlaky směr Praha (linka R49/S9). V návrhovém stavu „Vize 2030“ jsou návaznosti ve Stříbrné Skalici systematizovány na linku 651 směr Senohraby (jelikož linka 490 již není do Stříbrné Skalice systémově vedena) a na linku 382 směr Sázava.

### 3.3.30 Pětihosty

Nejzásadnější navrhovaná změna pro Pětihosty v návrhovém stavu „Vize 2025“ je **prodloužení linky 651** ve špičkách PD přes Hrusice, Turkovice, Ondřejov, Kostelní Střimelice a Hradové Střimelice **do Stříbrné Skalice** (za účelem napojení těchto sídel na spěšné vlaky linky R49 do Prahy). Pro úsek Pyšely – Senohraby zůstávají dvě skupiny spojů – vedené přes Pětihosty a vedené přes Pyšely, Zaječice, přičemž spoje vedené přes Pětihosty jsou nadále navázány v Senohrabech směr Praha na zastávkovou linku S9. Je však ve špičkách PD navrženo navýšení rozsahu provozu, zejména se jedná o zajištění hodinového taktu pro obec Pětihosty i v odpolední špičce PD.

V návrhovém stavu „Vize 2030“ je v souvislosti s uvažovaným zavedením pásmového jízdního řádu na trati 221 Praha – Benešov u Prahy, kdy je zvýšena četnost spěšných vlaků linky R49 směr Praha (např. ve špičce každých 30 minut), navrženo **rozdělení linky 651 na dvě linky**:

- **linka 651** je vedena v trase Nespeky – Pyšely – Pětihosty – Senohraby – Turkovice – Ondřejov – Kostelní Střimelice – Hradové Střimelice – Stříbrná Skalice – Sázava,
- **linka 652** je vedena v trase Čerčany – Pyšely – Pyšely, Zaječice – Senohraby.

Tyto linky jsou navrženy v časovém prokladu mezi Pyšely a Senohraby, tedy souhrnně v intervalu 30/60/60 minut (špička PD / sedlo PD / víkend). Obci Pětihosty toto přináší další navýšení rozsahu provozu na interval 60/120/120 minut a zejména **návaznosti v Senohrabech na zrychlené vlaky směr Praha** (spěšné vlaky linky R49).

### 3.3.31 Petříkov

Nejzásadnější navrhovanou změnou pro obec Petříkov je **urychlení linky 363** mezi Prahou, Opatovem a Čestlicemi trasou po dálnici D1, čímž na lince dochází k systémovému zkrácení cestovních dob do/z Prahy oproti dnešnímu stavu (o cca 12 minut). Navrženo je též **navýšení rozsahu provozu** linky 363, v návrhovém stavu „Vize 2025“ se jedná o navýšení za účelem dosažení párovosti spojů v PD a o zavedení 240minutového intervalu o víkendech. V návrhovém stavu „Vize 2030“ je pak navržen celodenní interval 60 minut. Dále je navrženo **prodloužení linky 363 do Senohrab**, a to pro zajištění síťovosti nabídky, konkrétně pro napojení Velkých Popovic a dalších obcí obsluhovaných linkou 363 na Benešov (a zde též na dálkovou železniční dopravu směr Tábor – České Budějovice/Velenice), ale též naopak napojení Benešova na pracovní cíle dojíždky v Kunicích (Vidovicích), Modleticích a Čestlicích. Ve Velkých Popovicích jsou zřízeny návaznosti na linku 765 (směr Kamenice i Říčany), příp. i linku 461 směr Strančice.



### 3.3.32 Popovičky

Nejzásadnější navrhovanou změnou pro obec Popovičky je **urychlení linky 363** mezi Prahou, Opatovem a Čestlicemi trasou po dálnici D1, čímž na lince dochází k systémovému zkrácení cestovních dob do/z Prahy oproti dnešnímu stavu (o cca 12 minut). V návrhovém stavu „Vize 2030“ je pak navrženo **prodloužení do Senohrab**, a to pro zajištění síťovosti nabídky, konkrétně pro napojení Velkých Popovic a dalších obcí obsluhovaných linkou 363 na Benešov (a zde též na dálkovou železniční dopravu směr Tábor – České Budějovice/Velenice), ale též naopak napojení Benešova na pracovní cíle dojížděky v Kunicích (Vidovicích), Modleticích a Čestlicích.

V souvislosti s linkou 363 je **linka 328 zpomalena přetrasováním přes Kateřinky, Újezd u Průhonice a Průhonice** (kde přebírá úlohu dnešní linky 363) a namísto do Modletic, Doubravic je navržena dále přes Herink a Modletice **do Popoviček, Chomutovic**. U většiny spojů linky 328 je však navrženo ukončení v Čestlicích, do Popoviček, Chomutovic jsou prodlouženy jen vybrané (školní) spoje kvůli dojížděce do průhonické školy. V odpoledních hodinách je předpokládána koordinace těchto školních spojů s linkou 363 tak, že v polední a brzké odpolední školní (průhonické) špičce budou jižně od Čestlic střídavě vedeny spoje linek 328 a 363 (souhrnně 2 spoje za hodinu), zatímco v pozdější části odpolední špičky (v pražské špičce) již bude vedení prodloužených spojů linky 328 nahrazeno 30minutovým intervalem linky 363 (lze však připustit existenci určitého překryvu těchto dvou částí odpolední špičky, kdy tedy budou souhrnně na těchto dvou linkách vedeny 3 spoje za hodinu).

### 3.3.33 Prusice

**Linka 659** nadále zajišťuje pro obec Prusice napojení na Kostelec nad Černými lesy a také na železniční dopravu v Českém Brodě. Na lince je navržena **změna trasy** jižně od Kostelce nad Černými lesy, návrhová trasa v pracovní dny je: Český Brod – Přistoupim – Krupá – Kostelec nad Černými lesy – Prusice – Nučice – Konojedy – Oplany – Vlkančice – Stříbrná Skalice. O víkendech je pak trasa rozšířena i o obsluhu Výžerek (závlakem z obce Nučice). V Kostelci nad Černými lesy jsou sledovány návaznosti směr Praha, Háje, v Českém Brodě návaznosti na vlaky primárně směr Praha, sekundárně též směr Kolín. Ve Stříbrné Skalici pak jsou sledovány návaznosti na linky 651 a 490 směr Senohraby/Strančice, na které dále navazují vlaky směr Praha (linka R49/S9). V návrhovém stavu „Vize 2030“ jsou návaznosti ve Stříbrné Skalici systematizovány na linku 651 směr Senohraby (jelikož linka 490 již není do Stříbrné Skalice systémově vedena) a na linku 382 směr Sázava.

Do oblasti jižně od Kostelce nad Černými lesy již není navrženo vedení **linky 387**, která je **odkloněna** z Kostelce nad Černými lesy **do Kouřimi**. Důvodem je, že jsou na lince nasazena kapacitní kloubová vozidla, jejichž kapacita je potřebná poblíž Prahy a Říčan, ale není adekvátně využita dále za Kostelcem nad Černými lesy. Jelikož jsou navíc z oblasti jižního Černokostecka směr Uhlířské Janovice zanedbatelné dojížděkové vztahy (což potvrzují i přepravní průzkumy poskytnuté IDSK), je navrženo obsluhu relace Praha – Říčany – Kostelec nad Černými lesy – Uhlířské Janovice řešit přes Zásmyky, tj. mimo Prusice (a další obce jižního Černokostecka).

Dále je do Prusic (avšak jen přes zastávku Prusice, rozc.) v pracovní dny navrženo **vedení návrhové linky 385** Praha, Opatov – Průhonice – Čestlice – Nupaky – Říčany – Mukařov – Louňovice – Vyžlovka – Kostelec nad Černými lesy – Nučice – Výžerky – Oplany – Konojedy v přibližném časovém prokladu s linkou 659. Tato linka zajišťuje přímé spojení s Kostelcem nad Černými lesy, s pražským Jižním Městem (mj. napojení na metro C) a s centrem Říčan (vč. zastávky Říčany, nádraží s návaznostmi na vlaky směr centrum Prahy).



### 3.3.34 Radějovice

Na **lince 335** je navržena **systematizace**, spoje přes Radějovice jsou vedeny v základním intervalu 60/120/120 minut (špička PD / sedlo PD / víkend). V Kamenici je navržena návaznost na linku 339 směr Týnec nad Sázavou. Na lince je dále navrženo **realističtější nastavení jízdních dob** (s ohledem na zpoždování spojů z důvodu kongescí v úseku Jesenice – Praha zejména ve špičkách PD).

**Spojení Radějovic s Říčany** je v návrhovém stavu „Vize 2025“ řešeno prodlouženou **linkou 435**, která v úseku Říčany – Jesenice nahrazuje linku dnešní 765 (linka 765 je přetrasována z Říčan směr Světice – Velké Popovice – Kamenice).

V návrhovém stavu „Vize 2030“ je pak obslužnost v relaci Říčany – Jesenice reorganizována, kdy je linka **435 mírně urychlena odstraněním závleku přes Dobřejovice**, čímž dochází i ke zkrácení cestovních dob z Radějovic do Říčan. Zároveň je na této lince i v úseku Říčany – Jesenice navržen víkendový provoz.

### 3.3.35 Říčany

Návrh přináší pro město Říčany v návrhovém stavu „Vize 2025“ např. tyto změny:

- **Urychlení linky 364** do/z Babic jejím vedením **mimo Strašín** a jednodušším vedením přes obec Březí.
- **Mírná redukce rozsahu provozu linky 381 ve špičkách PD** na 60minutový takt (s možností vedení jednotlivých dodatečných posilových spojů), neboť zkrácené spoje Praha,,Háje – Zásmyky jsou vyčleněny do samostatné linky 321 a prodlouženy do Uhlířských Janovic (dnešní špičkový 30minutový takt v úseku Praha,,Háje – Zásmyky tak není omezen).
- **Zavedení nové linky 321**, která je navržena v trase Praha,,Háje – Říčany – Kostelec nad Černými lesy – Zásmyky – Uhlířské Janovice. Linka nahrazuje spojení v relaci Praha – Říčany – Kostelec nad Černými lesy – Uhlířské Janovice místo dnešní linky 387 a je vedená v prokladu s linkou 381, čímž je tedy nadále zajištěn ve špičkách PD 30minutový interval v trase Praha,,Háje – Zásmyky.
- **Mírná redukce rozsahu provozu linky 382 ve špičkách PD** na 60minutový takt, která je kompenzována zavedením nové linky 421.
- **Zřízení linky 421** v trase Říčany – Mukařov – Louňovice – Vyžlovka – Jevany – Kostelec nad Černými lesy ve špičkách PD. Linka zajišťuje napojení dotčených obcí na Kostelec nad Černými lesy, Mukařov a centrum Říčan, včetně zast. Říčany,,nádraží s návaznostmi na vlaky směr Praha, čímž posiluje roli železniční dopravy pro spojení těchto obcí s Prahou.
- **Rozdělení linky 385 na návrhové linky 385, 423 a 469**, přičemž Říčany v návrhu obsluhují první dvě zmíněné a jsou ve vzájemném prokladu – souhrnný návrhový interval v úseku Praha,,Opatov – Mukařov činí 30/60/60 minut (špička PD / sedlo PD / víkendy).
- **U návrhové linky 385** je navrženo **prodloužení do Kotelce nad Černými lesy** a v pracovní dny dále **do Konojed**, tedy v trase Praha,,Opatov – Průhonice – Čestlice – Nupaky – Říčany – Mukařov – Louňovice – Vyžlovka – Kozojedy – Kostelec nad Černými lesy – Nučice – Výžerky – Oplany – Konojedy. Linka zajišťuje napojení dotčených obcí na Kostelec nad Černými lesy, Mukařov, centrum Říčan (včetně zast. Říčany,,nádraží s návaznostmi na vlaky směr Praha) a alternativní napojení na pražské Jižní Město (a na metro C). V Kozojedech a Louňovicích je linka navíc trasována přes centra obcí, přičemž relace Louňovice – Říčany patří v řešené oblasti k přepravně nejsilnějším, kde neexistuje přímé konkurenceschopné spojení center těchto sídel (dnes linky do Říčan obsluhují Louňovice jen na zastávkách I.hráz a II.hráz a v Říčanech tyto linky obsluhují centrum Radošovic – obsluha centra Říčan a vhodné napojení na železniční stanici není zajištěno).





- **Návrhová linka 423** je navržena v trase Praha,,Opatov – Průhonice – Čestlice – Nupaky – Říčany – Mukařov – Tehovec / Mukařov,Srbín – Svojetice – (Klokočná – Svojetice –) Struhařov – Mnichovice – Strančice. Linka zajišťuje zachování spojení pro centrum Tehovce, pro Svojetice a Struhařov s centrem Říčan (včetně zast. Říčany,,nádraží s návaznostmi na vlaky směr Praha) a alternativního napojení na pražské Jižní Město (a na metro C), a toto je systematizováno na celodenní a celotýdenní. Závlek přes Klokočnou a trasa přes Mukařov,Srbín jsou navrženy pouze mimo špičky PD (kdy není v provozu linka 489).
- U **linky 387** je navrženo **odklonění**, kdy namísto Uhlířských Janovic pokračuje linka z Kostelce nad Černými lesy přes Olešku **do Kouřimi**, zajišťuje tak (oproti dnešku) přímé a rychlejší spojení Kouřimi s Říčaný a Prahou a dochází k racionalizaci využití kapacity vozidla.
- **Diametralizace linky 435** jejím **prodloužením** z centra Říčan dále přes Voděrádky, Jažlovice, průmyslovou oblast Zděbrady, modletickou průmyslovou zónu, Dobřejovice, Herink, Radějovice, Hlubočinku a Horní Jirčany **do Jesenice** (namísto dnešní linky 765).
- **Zřízení linky 422** Praha,,Háje – Praha,,Uhřetěves – Praha,,Kolovraty – Říčany,,Masarykovo nám. – Říčany,,nádraží – Říčany,Strašín – Babice – Doubek – Mukařov ve špičkách PD. Její vedení je navrženo v časovém prokladu s linkou 435, souhrnně je tak navrženo spojení centra Říčan (včetně říčanského nádraží s návaznostmi na vlaky směr Praha) se Strašínem, Babicemi a Doubkem ve špičce každých 30 minut. Zároveň linka zajišťuje napojení Strašína, Babic a Doubku na metro C (na Hájích) a požadované autobusové napojení Kolovrat na Říčany.
- **Zrušení linky 469 ve stávající trase**, kdy obslužnost úseku Říčany – Světlá je řešena železniční dopravou (linkou S9) a návrhovými linkami 582 a 765, obslužnost místních částí Strančic pak linkou 462.
- **Zrušení linky 494 ve stávající trase**, kdy je navrženo sjednocení trasy spojení mezi Říčaný a Strančicemi, přičemž linka 494 je dle přepravních průzkumů (poskytnutých IDSK) méně využívána než linka 582.
- **Posílení role linky 582** zajišťující napojení Tehova a Všestaru na Říčany – zavedení **pravidelného intervalu celodenně a celotýdenně**. U linky jsou sledovány **návaznosti** od Všestaru a Tehova na **vlaky** (linky S9) **směr Praha**, a to za účelem zkrácení cestovních dob již **ve Světlé** (pro návrhový stav „Vize 2030“ je navrženo i zřízení zastávky blíže železniční zastávce). Přípoje na vlaky linky S9 směr Praha jsou však navrženy též **ve Strančicích**. Z toho důvodu není jako nutnost uvažováno napojení Tehova na nádraží v Říčanech, trasa po městě Říčany je tak uzpůsobena ostatním hlavním cílům cest ve městě. Jelikož u linky není navrženo diametrální vedení přes Říčany, zajišťuje linka za centrem Říčan plošnější obsluhu města (Olivovna, PA Černokostelecká).
- **Zlepšení prokladu mezi linkami 686 a 765**, pro zajištění souhrnného přibližného 30minutového špičkového intervalu pro dotčené obce.
- **Prodloužení linky 765** ze Sibiřiny do Prahy **na Nádraží Klánovice** (s návaznostmi na vlaky směr centrum Prahy a směr Úvaly – Český Brod) a její **přetrasování** namísto Jesenice z Říčan **ve směru Světlé – Velké Popovice – Kamenice**, čímž dochází k vytvoření přímého spojení Říčan s Velkými Popovicemi a Kamenicí. Relace Velké Popovice – Říčany patří v řešené oblasti k přepravně nejsilnějším, kde dnes neexistuje přímé konkurenceschopné spojení (spojení je ve stávajícím stavu řešeno přestupem na vlak ve Strančicích).

Na linkách **směr Praha,,Háje** (321, 381, 382, 383, 387) je navrženo **realističtější nastavení jízdních dob** (s ohledem na zpoždování spojů z důvodu kongescí v pražské Uhřetěvsi zejména ve špičkách PD).



Návrhový stav „Vize 2030“ pak pro město Říčany přináší např. tyto další změny:

- **Navýšení rozsahu provozu linky 421** na **celodenní provoz v pracovní dny** a zřízení závleku přes **centrum Tehovce**, což umožní linku 423 systémově přetrasovat přes mukašovskou místní část Srbín.
- **Systematizace trasování linky 423 přes Mukařov, Srbín a bez závleku do Klokočné** (souvisí s rozšířením provozu linky 489) a její **přetrasování** z Mnichovic **do Senohrab** namísto Strančic. Dochází tím k systémovému napojení Srbína na Říčany (mj. na centrum a nádraží, vč. návazností na vlaky směr Praha).
- Celodenně a celotýdenně **prodloužení linky 686** Úvaly – Říčany dále přes Dobřejovice **do Jesenice** (pro zajištění rychlejšího spojení Říčan s Jesenicí) a v té souvislosti **urychlení linky 435** odstraněním závleku přes Dobřejovice a jejím vedením přes osídlenou část Modletic (která tak získá přímé spojení s Říčany).
- **Navýšení rozsahu provozu linky 422** na celodenní a celotýdenní, což přinese zkrácení intervalu v relaci Říčany – Babice – Doubek a autobusové napojení Kolovrat na Říčany i mimo špičky PD.
- Zavedení **víkendového provozu** na **lince 435** v úseku **Říčany – Jesenice** a na **lince 765** v celé trase.
- **Prodloužení linky 491** Český Brod – Mukařov **do Říčan** pro zvýšení četnosti spojení v relaci Říčany – Český Brod a pro přímé napojení nácestných sídel (Mrzky, Doubravčice, Štíhlce) na Říčany (mj. na centrum a nádraží s návaznostmi na železniční dopravu).
- **Prodloužení** cca poloviny spojů pražské městské **linky 227** Praha, „Háje – Praha, „Nedvězí přes **Pacov** a Březí **do Babic**, což dotčeným sídlům zajistí napojení na metro C.
- **Prodloužení linky 303** Praha, „Černý Most – Křenice **přes Nedvězí do Říčan** pro odstranění vnitřních hranic a pomyslné bariéry na hranicích Prahy a Středočeského kraje (napojení Nedvězí na geograficky sousedící Říčany), napojení Říčan na další části Prahy a další posílení spojení v relaci Křenice – Říčany.
- **Prodloužení** pražské městské **linky 228** Praha, „Poliklinika Malešice – Praha, „Benice přes Prahu, „Lipany do Říčan pro odstranění vnitřních hranic a pomyslné bariéry na hranicích Prahy a Středočeského kraje (napojení Benic a Lipan na geograficky blízké Říčany).
- **Prodloužení linky 357 do průmyslové zóny ve Zděbradech** (Prologis Park Prague D1) pro její napojení na Dobřejovice, Čestlice a Prahu.
- **Přetrasování linky 397 přes Dobřejovice a její prodloužení do průmyslové zóny Prologis Park Prague D1** (v návrhu konkrétně East, v případě vybudování vhodného obratiště lze však jako vhodnější označit trasování do Prologis Park Prague D1 West), a to pro zajištění rychlého napojení těchto průmyslových areálů na metro C na Opatově.

### 3.3.36 Senohraby

Nejzásadnější navrhovaná změna pro Senohraby v návrhovém stavu „Vize 2025“ je **prodloužení linky 651** ve špičkách PD přes Hrusice, Turkovice, Ondřejov, Kostelní Střimelice a Hradové Střimelice **do Stříbrné Skalice**, přičemž tyto spoje jsou ve špičkovém směru (ráno do Prahy a odpoledne z Prahy) **navázány** v Senohrabech na **spěšné vlaky linky R49 směr Praha**. Návaznosti v Senohrabech na **spěšné vlaky** směr Praha jsou navrženy též pro spoje od/do Pyšel vedené přes Zaječice. Tím dochází ke zkrácení cestovních dob pro dotčené obce do/z centra Prahy (na pražské hlavní nádraží) o cca 10 minut. Zároveň je na lince 651 navrženo mezi Senohraby a Pyšely navýšení rozsahu provozu ve špičkách PD, aby byly v hodinovém taktu (i v odpolední špičce) vedeny spoje přes Zaječice i přes Pětihosty. Vzhledem k tomu, že linka R49 je ve špičkách PD provozována jen v hodinovém taktu (ve špičkovém směru), spoje přes Pětihosty jsou vedeny k lince S9, spoje přes Pětihosty a přes Zaječice tak nejsou v Senohrabech navrženy



ve 30minutových rozestupech, nýbrž v rozestupech 15–45 minut (příjezdy a odjezdy příslušných návazných/přípojných vlaků v Praze však jsou ve 30minutových rozestupech).

V návrhovém stavu „Vize 2030“ je v souvislosti s uvažovaným zavedením pásmového jízdního řádu na trati 221 Praha – Benešov u Prahy, kdy je zvýšena četnost spěšných vlaků linky R49 směr Praha (např. ve špičce každých 30 minut), navrženo **rozdělení linky 651 na dvě linky**:

- **linka 651** je vedena v trase Nespeky – Pyšely – Pětihosty – Senohraby – Turkovice – Ondřejov – Kostelní Střimelice – Hradové Střimelice – Stříbrná Skalice – Sázava,
- **linka 652** je vedena v trase Čerčany – Pyšely – Pyšely, Zaječice – Senohraby.

Tyto linky jsou navrženy v časovém prokladu mezi Pyšely a Senohraby, tedy souhrnně v intervalu 30/60/60 minut (špička PD / sedlo PD / víkend). Z důvodu odstranění závleku linky 651 přes Hrusice dochází k dalšímu zkrácení cestovních pro Turkovice, Ondřejov, Kostelní Střimelice, Hradové Střimelice a Stříbrnou Skalici do/z centra Prahy (o dalších cca 5 minut).

Pro napojení Hrusic na spěšné vlaky linky R49 směr Praha je v návrhovém stavu „Vize 2030“ navrženo **přetrasování návrhové linky 423 z Mnichovic do Senohrab** (namísto Strančic). Dochází tím i k napojení Senohrab na centrum Mnichovic.

V návrhovém stavu „Vize 2030“ je také navrženo **prodloužení linky 363** z Velkých Popovic dále přes Dolní Lomnici a Mirošovice **do Senohrab** k nádraží s přípoji k vlakům směr Benešov. Důvodem je zajištění síťovosti nabídky, konkrétně pak napojení Velkých Popovic a dalších obcí obsluhovaných linkou 363 na Benešov (a zde též na dálkovou železniční dopravu směr Tábor – České Budějovice/Velenice), ale též naopak napojení Benešova na pracovní cíle dojížděky v Kunicích (Vidovicích), Modleticích a Čestlicích.

### 3.3.37 Sluštice

Pro obec Sluštice návrh přináší tyto změny:

- **Prodloužení linky 765** ze Sibřiny do Prahy **na Nádraží Klánovice** (s návaznostmi na vlaky směr centrum Prahy a směr Úvaly – Český Brod).
- **Přetrasování linky 765 z Říčan** namísto Jesenice **ve směru Světlce – Velké Popovice – Kamenice**.
- **Zlepšení prokladu mezi linkami 765 a 686**, aby ve špičce bylo zajištěno spojení s centrem Říčan a říčanským nádražím (s návaznostmi na vlaky směr Praha) každých cca 30 minut.
- **Prodloužení linky 329** Praha, „Skalka – Škvorec v pracovní dny **do Úval** v prokladu s linkou 686, aby bylo ve špičce zajištěno spojení s Úvaly každých cca 30 minut.

V návrhovém stavu „Vize 2030“ se dále navrhuje:

- **Prodloužení linky 686** Úvaly – Říčany přes Dobřejovice **do Jesenice**.
- Zavedení **víkendového provozu na lince 765**.
- **Systematizace linky 329** (zpravidelnění intervalu celodenně a celotýdenně).

### 3.3.38 Strančice

Pro obec Strančice je jednou z navrhovaných změn **přetrasování linky 765** do trasy Praha, „Nádraží Klánovice – Říčany – Světlce – Strančice, Vsechromy – Velké Popovice – Kamenice. Dochází tím mj. pro **Vsechromy** (které jsou po samotných Strančicích z hlediska počtu obyvatel největší místní částí) a **strančickou průmyslovou zónu** k zavedení systémového **přímého spojení s Říčan** y, a to v pracovní dny, v návrhovém stavu „Vize 2030“ pak je provoz této linky navržen i o víkendech.





V souvislosti s linkou 765, která převezme většinu frekvence z Kamenice a Velkých Popovic do Říčan, je navrženo **zkrácení většiny spojů linky 461** jen ze Strančic **do Velkých Popovic**. V návrhovém stavu „Vize 2025“ je v úseku Velké Popovice – Kamenice navrženo vedení jen jednotlivých spojů v PD (zejména kvůli školní a pracovní dojížděce) a víkendových spojů. V návrhovém stavu „Vize 2030“ je pak mezi Velkými Popovicemi a Kamenicí v souvislosti s navrhovaným zavedením víkendového provozu na lince 765 navrženo na lince 461 vedení jen jednotlivých spojů v PD. V souvislosti s vedením linky 765 do Velkých Popovic a Kamenice je na lince 461 navržena též mírná redukce četnosti spojů ve špičkách PD (spoje vedené dnes nad rámec špičkového 30minutového intervalu). Navrženo je také **rozšíření počtu spojů** linky 461 zavlékajících **do** kunické místní části **Dolní Lomnice** (v návrhovém stavu „Vize 2030“ každý druhý spoj), jelikož s ohledem na linku 765 nebudou těmito závleky (v takové míře) dotčeni cestující do/z Velkých Popovic a Kamenice.

U **linky 462** je navrženo její **polookružní prodloužení přes strančické místní části** (od strančického nádraží přes Všechnomy, Kašovice, Předboř, Sklenku, Jažlovice, Otice, Všechnomy a Svojšovice zpět do Strančic k nádraží, příp. v opačné orientaci), provozování menšího vozidla (minibusu) a **zavedení režimu „na zavolání“**. Dochází tím k efektivnějšímu propojení obslužnosti místních částí Strančic a kunické místní části Všešimy menším vozidlem, které umožní zvýšit četnost spojení všech dotčených sídel až na hodinový interval, avšak s vedením spojů pouze v případě existence poptávky. **Linka 469** v dnešní trase je tím navržena **ke zrušení**. Napojení strančických místních částí na Říčany a Světicce je navrženo s přestupem na vlaky linky S9 ve Strančicích či s přestupem na linku 765 ve Všechnomech či Svojšovicích. Toto přestupní spojení se na základě přepravních průzkumů (poskytnutých IDSK) jeví jako plně postačující (nástupy/výstupy v urbanisticky oddělených místních částech Strančic ve/ze směru Říčany jsou v počtu jednotek cestujících za celý pracovní den – naopak jim tímto způsobem bude nabídnuto spojení četnější).

Dále je navrženo sjednocení trasy spojení s Říčany přes Všestary, Tehov a Světicce. Navrženo je proto **zrušení linky 494**, která je dle přepravních průzkumů (poskytnutých IDSK) méně využívaná než linka 582.

Na **lince 582** je naopak navrženo posílení její role – zavedení **pravidelného intervalu celodenně a celotýdenně**. U linky jsou sledovány **návaznosti na vlaky** (linky S9) **směr Praha**, a to za účelem zkrácení cestovních dob již **ve Světicích** (pro návrhový stav „Vize 2030“ je navrženo i zřízení zastávky blíže železniční zastávce). Přípoje na vlaky linky S9 směr Praha jsou však navrženy též **ve Strančicích**. Z toho důvodu není jako nutnost uvažováno napojení Tehova a Všestar na nádraží v Říčanech, trasa po městě Říčany je tak uzpůsobena ostatním hlavním cílům cest. Jelikož u linky není navrženo diametrální vedení přes Říčany, zajišťuje linka za centrem Říčan plošnější obsluhu města (Olivovna, PA Černokostecká).

Jelikož je v návrhovém stavu „Vize 2025“ pro Stříbrnou Skalici, Ondřejov a Hrusice zřízena autobusová linka 651 ke spěšným vlakům směr Praha na nádraží v Senohrabech, část cestujících se do této linky přesune z dnešní linky 490. Je proto navržena **redukce rozsahu provozu linky 490** ve špičkách PD **mezi Mnichovicemi a Ondřejovem** z dnešního 30minutového na 60minutový interval, mezi Ondřejovem a **Stříbrnou Skalicí** je pak ve špičkách PD navrženo vedení jen jednotlivých spojů doplňujících nabídku prodloužené linky 651. V návrhovém stavu „Vize 2030“ jsou v souvislosti s uvažovaným zavedením pásmového jízdního řádu na trati 221 Praha – Benešov u Prahy dále systematizovány návaznosti na zrychlené vlaky linky R49 (jejich zřízení celodenně a celotýdenně – linkou 651 pro Ondřejov a Stříbrnou Skalici a linkou 423 pro Hrusice). Proto je navržena další redukce rozsahu provozu linky 490 mezi Ondřejovem a Stříbrnou Skalicí, a sice o víkendové spoje – zůstávají zde tak jen jednotlivé spoje ve špičkách PD (doplňující nabídku linky 651)



Dále je navrženo de facto **propojení dnešních linek 685 a 492 do návrhové linky 492** vedené **přes Všestary** (a Všestary, Menčice) v trase Strančice – Všestary – Mnichovice – Ondřejov, Třemblat – Zvánovice – Černé Voděrady – Jevany – Kostelec nad Černými lesy, čímž dochází k rozšíření přímých spojení (např. Strančice – Kostelec nad Černými lesy).

U **linky 489** je navrženo **přetrasování mimo Struhařov a Mnichovice** přímo **přes Všestary do Strančic** (s návaznostmi na vlaky linky S9 směr Praha). Na opačném konci je linka 489 prodloužena z Mukařova dále přes zast. Louňovice, I. hráz, Žernovku a Štíhlce **do Doubravčic**, v návrhovém stavu „Vize 2030“ pak dochází v pracovní dny k systémovému linky prodloužení až **do Českého Brodu**. Provoz linky je navržen ve špičkách PD (v úseku Mukařov – Doubravčice jen jednotlivé spoje pro školní dojížděku), v návrhovém stavu „Vize 2030“ pak celodenně a celotýdenně, avšak o víkendech je provoz linky navržen jen v úseku Strančice – Všestary – Klokočná – Svojetice – Tehovec – Mukařov.

V trase Mukařov – Svojetice – (Klokočná – Svojetice –) Struhařov – Mnichovice – Strančice nahrazuje v návrhovém stavu „Vize 2025“ **dnešní linku 489 návrhová linka 423**. V návrhovém stavu „Vize 2030“ je však v souvislosti se zavedením MHD Mnichovice (návrhová linka 685), která má v kontextu uvažovaného zavedení pásmového jízdního řádu na trati 221 s navýšením počtu zrychlených spojů (linky R49) směr Praha za cíl posílit roli železniční dopravy v Mnichovicích samotných (zřízením přípoju na nádraží v Mnichovicích), navrženo **přetrasování linky 423 z Mnichovic do Senohrab**. Ze stejného důvodu je navržena **redukce linky 490 ve špičkách PD na 60minutový takt** i mezi Strančicemi a Mnichovicemi. V této relaci je tedy navrženo ponechání pouze návrhových linek 490 a 492, obě v intervalu 60/120/120 minut (špička PD / sedlo PD / víkend), tedy souhrnný interval ve špičkách PD je 30 minut.

### 3.3.39 Struhařov

Nejzásadnější navrhovanou změnou pro obec Struhařov je **přetrasování linky 489 od Mukařova mimo Struhařov a Mnichovice** přímo přes Klokočnou a Všestary **do Strančic** (s návaznostmi na vlaky linky S9 směr Praha). Důvodem je zejména zkrácení cestovních dob z Klokočné na strančické nádraží. Linka 489 tak obec Struhařov v návrhu již neobsluhuje.

V trase **Mukařov – Svojetice – Struhařov – Mnichovice** nahrazuje linku 489 **návrhová linka 423** (jedna ze tří linek odvozených z dnešní linky 385), jejíž trasa je v návrhovém stavu „Vize 2025“ navržena takto: Praha, Opatov – Průhonice – Čestlice – Nupaky – Říčany – Mukařov – Tehovec / Mukařov, Srbín – Svojetice – (Klokočná – Svojetice –) Struhařov – Mnichovice – Strančice. Linka je ve špičkách PD (kdy obsluhu mukařovské místní části Srbín zajišťuje návrhová linka 489) vedena přes Tehovec, ve zbylých provozních obdobích je vedena přes Mukařov, Srbín. Závlek do Klokočné je navržen jen mimo špičky PD (ve špičkách PD je obsloužena linkou 489). Časově je vedena v přibližném prokladu s linkou 383. Linka 423 zajišťuje napojení Struhařova na Mnichovice, Mukařov, Říčany (včetně centra a nádraží s návaznostmi na vlaky směr Praha) a na pražské Jižní Město (a na metro C na Opatově).

V návrhovém stavu „Vize 2030“ je pak navrženo **přetrasování linky 423 z Mnichovic do Senohrab** (namísto Strančic) a zároveň její **systematizace**, kdy jsou **všechny spoje vedeny přes Mukařov, Srbín a mimo Klokočnou**. Dochází tím ke zkrácení cestovních dob z Prahy, Říčan a Mukařova do Struhařova.

Linkou 423 je mezi Prahou, Říčany, Mukařovem a Struhařovem nahrazena i stávající linka 385. Vedení náhradní **linky směr Ondřejov, Třemblat a Zvánovice není navrženo**. Důvodem je, že dle přepravních průzkumů (poskytnutých IDSK) je stávající linka 385 v Třemblatu a Zvánovicích využita jen jednotkami cestujících za celý pracovní den. Spojení tímto směrem je nadále zajištěno linkou 383.



### 3.3.40 Stříbrná Skalice

Nejzásadnější navrženou změnou pro obec Stříbrná Skalice v návrhovém stavu „Vize 2025“ je **prodloužení linky 651** od Nespek, Pyšel a Senohrab **přes Hrusice, Ondřejov, Kostelní Střimelice a Hradové Střimelice do Stříbrné Skalice** ve špičkách PD. Navrženo je přitom časové vedení linky v ranní špičce **do Senohrab ke spěšným vlakům linky R49 směr Praha** a v odpolední špičce opačně ze Senohrab od linky R49 z Prahy. Tím dochází ke zkrácení cestovních dob mezi Stříbrnou Skalicí a centrem Prahy (na pražské hlavní nádraží) o cca 10 minut.

V té souvislosti je navržena **redukce četnosti linky 490** Strančice – Mnichovice – Ondřejov – Stříbrná Skalice v úseku Mnichovice – Ondřejov **ve špičkách PD** na hodinový takt, **v úseku Ondřejov – Stříbrná Skalice** na vedení **jednotlivých spojů**, jelikož bude její role pro spojení s Prahou oslabena vlivem návazností linky 651 na spěšné vlaky v Senohrabech.

V návrhovém stavu „Vize 2030“ je dále navrženo **přetrasování linky 651 mimo Hrusice**, což přináší další zkrácení cestovních dob pro Ondřejov a Stříbrnou Skalici do/z Prahy. Vzhledem k uvažovanému zavedení pásmového jízdního řádu na trati 221 jsou návaznosti na vlaky v Senohrabech směr Praha navíc navrženy **celodenně a celotýdenně** (na spěšné vlaky ve špičkách PD a o víkendech). Zároveň je navrženo prodloužení linky 651 do Sázavy v prokladu s linkou 382 (ve špičkách souhrnný cca 30minutový interval).

Vzhledem k posílení role železniční dopravy pro spojení Stříbrné Skalice s Prahou přes Senohraby a vzhledem k nízkým obrátům cestujících na zastávkách v severní části obce Stříbrná Skalice (mezi Jevany a centrem Stříbrné Skalice, jak vyplývá z přepravních průzkumů poskytnutých IDSK) je navržena **mírná redukce linky 382 ve špičkách PD**, a to na hodinový takt.

**Linka 659** nadále zajišťuje pro obec Stříbrná Skalice napojení na Kostelec nad Černými lesy a také na železniční dopravu v Českém Brodě. Na lince je navržena **změna trasy** jižně od Kostelce nad Černými lesy, návrhová trasa v pracovní dny je: Český Brod – Přistoupim – Krupá – Kostelec nad Černými lesy – Prusice – Nučice – Konojedy – Oplany – Vlkančice – Stříbrná Skalice. O víkendech je pak trasa rozšířena i o obsluhu Výžerek (závlakem z obce Nučice). V Kostelci nad Černými lesy jsou sledovány návaznosti směr Praha, „Háje, v Českém Brodě návaznosti na vlaky primárně směr Praha, sekundárně též směr Kolín. Ve Stříbrné Skalici pak jsou sledovány návaznosti na linky 651 a 490 směr Senohraby/Strančice, na které dále navazují vlaky směr Praha (linka R49/S9). V návrhovém stavu „Vize 2030“ jsou návaznosti ve Stříbrné Skalici systematizovány na linku 651 směr Senohraby (jelikož linka 490 již není do Stříbrné Skalice systémově vedena) a na linku 382 směr Sázava.

### 3.3.41 Sulice

Pro obec Sulice je navrženo **navýšení rozsahu provozu radiálních linek 337 a 339** na souhrnný interval 15/30/30 minut (špička PD / sedlo PD / víkend) mezi Prahou (Budějovickou) a Kamenicí (kult.domem).

Dále se navrhuje **navýšení rozsahu provozu lince 335**, zejména pak v návrhovém stavu „Vize 2030“, kdy jsou spoje navrženy v intervalu 30/60/120 minut. V pracovní dny (ve špičkách PD, v návrhovém stavu „Vize 2030“ i v sedlech PD) je navrženo vedení poloviny spojů přes Sulice a Sulice, Nechánice a druhé poloviny spojů přes Radějovice a Křížkový Újezdec. O víkendech je u všech spojů navrženo zavlékání do všech těchto sídel. V návrhu je ve špičkách PD sledováno zřízení protisměrných přípojí od Nechánic a Sulic na zast. Sulice, „Na Křížkách na linku 337 směr Praha tak, aby spojení směr Praha, „Budějovická existovalo ve špičkách PD cca každých 30 minut (jednou přímo linkou 335, jednou s přestupem mezi linkami 335 a 337).



Na linkách směr Praha (335, 337 a 339) je navrženo **realističtější nastavení jízdních dob** (s ohledem na zpoždování spojů z důvodu kongescí v úseku Jesenice – Praha zejména ve špičkách PD).

**Spojení Hlubočinky s Říčany** je v návrhovém stavu „Vize 2025“ řešeno prodlouženou **linkou 435**, která v úseku Říčany – Jesenice nahrazuje dnešní linku 765 (linka 765 je přetrasována z Říčan směr Světice – Velké Popovice – Kamenice).

V návrhovém stavu „Vize 2030“ je pak obslužnost v relaci Říčany – Jesenice reorganizována, kdy je linka **435 mírně urychlena odstraněním závleku přes Dobřejovice**, čímž dochází i ke zkrácení cestovních dob z Hlubočinky do Říčan. Zároveň je na této lince navržen víkendový provoz.

U **linky 765** je navrženo **přetrasování** do trasy Praha, „Nádraží Klánovice – Říčany – Světice – Velké Popovice – Sulice, Želivec – Kamenice, a to v pracovní dny, v návrhovém stavu „Vize 2030“ pak je provoz této linky navržen i o víkendech. Dochází tím k vytvoření přímého spojení Želivce s městem Říčany a s železniční tratí 011 (Praha – Kolín).

V souvislosti s linkou 765 je v příslušných denních obdobích navrženo **zkrácení většiny spojů linky 461** jen do trasy **Strančice – Kunice – Velké Popovice** (přes Sulice, Želivec do Kamenice navrženy jen jednotlivé spoje, resp. v návrhovém stavu „Vize 2025“ ještě spoje o víkendech).

### 3.3.42 Světice

Nejzásadnější navrhovanou změnou pro obec Světice je **přetrasování linky 765** do trasy Praha, „Nádraží Klánovice – Říčany – Světice – Velké Popovice – Kamenice, a to v pracovní dny. V návrhovém stavu „Vize 2030“ pak je provoz této linky navržen i o víkendech. Dochází tím k vytvoření poptávaného přímého spojení Říčany – Velké Popovice, dále též ke spojení na železniční trať 011 (Praha – Kolín).

Dále je navrhováno sjednocení trasy spojení s Říčany a Strančicemi. Navrženo je proto **zrušení linky 494**, která je dle přepravních průzkumů (poskytnutých IDSK) méně využívaná než linka 582.

Na **lince 582** je naopak navrženo posílení její role – zavedení **pravidelného intervalu celodenně a celotýdenně**. U linky jsou sledovány **návaznosti na vlaky** (linky S9) **směr Praha**, a to za účelem zkrácení cestovních dob pro Tehov a Všestary již **ve Světicích** (pro návrhový stav „Vize 2030“ je navrženo i zřízení zastávky blíže železniční zastávce). Přípoje na vlaky linky S9 směr Praha jsou však navrženy též **ve Strančicích**. Z toho důvodu není jako nutnost uvažováno napojení Světic na nádraží v Říčanech, trasa po městě Říčany je tak uzpůsobena ostatním hlavním cílům cest. Jelikož u linky není navrženo diametrální vedení přes Říčany, zajišťuje linka za centrem Říčan plošnější obsluhu města (Olivovna, PA Černokostecká).

**Linka 469** v dnešní trase je navržena **ke zrušení**. Obslužnost strančických místních v návrhu zajišťuje linka 462 (navržená v režimu „na zavolání“). Jejich napojení na Říčany a Světice je pak navrženo s přestupem na vlaky linky S9 ve Strančicích či s přestupem na linku 765 ve Všechromech či Svojšovicích. Toto přestupní spojení se na základě přepravních průzkumů (poskytnutých IDSK) jeví jako plně postačující (nástupy/výstupy v urbanisticky oddělených místních částech Strančic ve/ze směru Světice a Říčany jsou v počtu jednotek cestujících za celý pracovní den – naopak jim tímto způsobem bude nabídnuto spojení čtenější).

Provoz účelové nesystematické školní linky 557 není ve studii detailněji řešen – předpokládá se možnost její úpravy dle dalšího vývoje školní dopravy v řešené oblasti.



### 3.3.43 Svojetice

Nejzásadnější navrhovanou změnou pro obec Svojetice je **přetrasování linky 489 mimo Struhařov a Mnichovice** přímo přes Klokočnou a Všestary **do Strančic** (s návaznostmi na vlaky linky S9 směr Praha). Dojde tím ke zkrácení cestovních dob mezi Svojeticemi a Strančicemi, a tím i dále do/z Říčan, Světic a Prahy. Na opačném konci je linka 489 prodloužena z Mukařova dále přes zast. Louňovice,,I. hráz, Žernovka a Štíhlce **do Doubravčic**, kde je návrhovém stavu „Vize 2025“ navrženo vedení jednotlivých školních spojů a jejich účelem je zajištění spojení pro školní frekvenci ze Svojetic, Tehovce a Štíhlce do ZŠ LOŠBATES a opačně (stále se však předpokládá možnost posílení školního spojení i účelovou linkou 557). V návrhovém stavu „Vize 2030“ pak je linka 489 systémově **prodloužena** z Doubravčic přes Vrátkov **do Českého Brodu**, je v úseku Mukařov – Český Brod systematizována (pravidelný interval celodenně v PD) a také je navržena systematizace trasy jižně od Mukařova (všechny spoje přes Tehovec, mimo Mukařov, Srbsín). O víkendech je linka navržena jen mezi Strančicemi a Mukařovem.

V trase **Mukařov – Svojetice – Struhařov – Mnichovice** nahrazuje linku 489 **návrhová linka 423** (jedna ze tří linek odvozených z dnešní linky 385), jejíž trasa je v návrhovém stavu „Vize 2025“ navržena takto: Praha,,Opatov – Průhonice – Čestlice – Nupaky – Říčany – Mukařov – Tehovec / Mukařov, Srbsín – Svojetice – (Klokočná – Svojetice –) Struhařov – Mnichovice – Strančice. Linka je ve špičkách PD (kdy obsluhu mukařovské místní části Srbsín zajišťuje návrhová linka 489) vedena přes Tehovec, ve zbylých provozních obdobích je vedena přes Mukařov, Srbsín. Závlek do Klokočny je navržen jen mimo špičky PD (ve špičkách PD je obsluhována linkou 489). Časově je vedena v přibližném prokladu s linkou 383. Linka 423 zajišťuje napojení Svojetic na Mnichovice, Mukařov, Říčany (včetně centra a nádraží s návaznostmi na vlaky směr Praha) a na pražské Jižní Město (a na metro C na Opatově).

V návrhovém stavu „Vize 2030“ je pak navrženo **přetrasování linky 423 z Mnichovic do Senohrab** (namísto Strančic) a zároveň její **systematizace**, kdy jsou **všechny spoje vedeny přes Mukařov, Srbsín a mimo Klokočnou**.

Linkou 423 je mezi Prahou, Říčan, Mukařovem a Struhařovem nahrazena i stávající linka 385. Vedení náhradní **linky směr Ondřejov, Třeblat a Zvánovice není navrženo**. Důvodem je, že dle přepravních průzkumů (poskytnutých IDSK) je stávající linka 385 v Třeblatu a Zvánovicích využita jen jednotkami cestujících za celý pracovní den. Spojení tímto směrem je nadále zajištěno linkou 383, což lze označit za postačující.

Provoz účelové nesystematické školní linky 557 není ve studii detailněji řešen – předpokládá se možnost její úpravy dle dalšího vývoje školní dopravy v řešené oblasti.

### 3.3.44 Štíhlce

Nejzásadnější navrhovanou změnou pro obec Štíhlce je **přetrasování a prodloužení linky 489** do trasy Strančice – Všestary – Klokočná – Mukařov, Srbsín / Tehovec – Mukařov – Louňovice,,I. hráz – Mukařov, Žernovka – Štíhlce – **Doubravčice**. Provoz linky je navržen jen ve špičkách PD, v úseku Mukařov – Doubravčice však jen jednotlivé spoje pro školní dojíždku do ZŠ LOŠBATES v Louňovicích (což je hlavní smysl linky pro obec Štíhlce). V návrhovém stavu „Vize 2030“ pak dochází v pracovní dny k prodloužení linky až **do Českého Brodu**, k systematizaci trasy (všemi spoji přes Tehovec, mimo Mukařov, Srbsín) a k navýšení rozsahu provozu na celodenní a celotýdenní, o víkendech je však navržen provoz jen v úseku Strančice – Všestary – Klokočná – Svojetice – Tehovec – Mukařov. Linka je navržena v prokladu s linkou 491 a v Českém Brodě jsou sledovány návaznosti na vlaky směr Praha i Kolín.

U **linky 491** je v návrhovém stavu „Vize 2030“ navrženo prodloužení **do Říčan** (centra). Je tím systémově zajištěno dnes neexistující přímé **napojení Štíhlce na centrum Říčan** a říčanské nádraží s návaznostmi





na vlaky směr Praha. Linka je navržena v prokladu s linkou 489 a v Českém Brodě jsou sledovány návaznosti na vlaky směr Praha i Kolín.

U linky 660 je navrženo vyčlenění školních spojů Doubravčice – Kostelec nad Černými lesy do prodloužené linky 823, **linka 660 tak Štíhlíce v návrhu již neobsluhuje.**

**Prodloužení linky 823** od Úval a Doubravčic je navrženo přes Štíhlíce, Vyžlovku a Kozojedy (rozc.) **do Kostelce nad Černými lesy**, a to v rozsahu jednotlivých (školních) spojů (vyčlenění školních spojů Doubravčice – Kostelec nad Černými lesy z dnešní linky 660), v návrhovém stavu „Vize 2030“ pak v pravidelném intervalu v PD i o víkendech. Kromě přímého napojení Štíhlíc na Úvaly tím vzniká alternativní napojení na železniční dopravu směr Praha.

### 3.3.45 Tehov

Nejzásadnější navrhovanou změnou pro obec Tehov je sjednocení trasy spojení s Říčany a Strančicemi. Navrženo je proto **zrušení linky 494**, která je dle přepravních průzkumů (poskytnutých IDSK) méně využívaná než linka 582. Dochází tak k ukončení obsluhy zastávky Tehov, Lada, která však vykazuje velmi nízké obraty cestujících – pro případnou náhradu její obsluhy lze uvažovat o zřízení poptávkové dopravy.

Na **lince 582** je naopak navrženo posílení její role – zavedení **pravidelného intervalu celodenně a celotýdenně**. U linky jsou sledovány **návaznosti na vlaky** (linky S9) **směr Praha**, a to za účelem zkrácení cestovních dob již **ve Světicích** (pro návrhový stav „Vize 2030“ je navrženo i zřízení zastávky blíže železniční zastávce). Přípoje na vlaky linky S9 směr Praha jsou však navrženy též **ve Strančicích**. Z toho důvodu není jako nutnost uvažováno napojení Tehova na nádraží v Říčanech, trasa po městě Říčany je tak uzpůsobena ostatním hlavním cílům cest. Jelikož u linky není navrženo diametrální vedení přes Říčany, zajišťuje linka za centrem Říčan plošnější obsluhu města (Olivovna, PA Černokostecká).

### 3.3.46 Tehovec

Nejzásadnějšími navrhovanými změnami pro Tehovec jsou:

- **Mírná redukce rozsahu provozu linky 381** Praha,,Háje – Říčany – Kostelec nad Černými lesy – Zásmyky – Kutná Hora – Čáslav ve **špičkách PD** na 60minutový takt (s možností vedení jednotlivých dodatečných posilových spojů), neboť zkrácené spoje Praha,,Háje – Zásmyky jsou vyčleněny do samostatné linky 321 a prodlouženy do Uhlířských Janovic (dnešní špičkový 30minutový takt v úseku Praha,,Háje – Zásmyky tak není omezen).
- **Zřízení nové linky 321** navrhované v trase Praha,,Háje – Říčany – Kostelec nad Černými lesy – Zásmyky – Uhlířské Janovice, která nahrazuje spojení v relaci Praha – Říčany – Kostelec nad Černými lesy – Uhlířské Janovice místo dnešní linky 387. Linka je vedená mezi v prokladu s linkou 381, a je tedy zajištěn ve špičkách PD 30minutový interval v trase Praha,,Háje – Zásmyky.
- **Mírná redukce rozsahu provozu linky 382**, a to na hodinový takt, která je kompenzována zřízením nové linky 421.
- U **linky 387** je navrženo **odklonění**, kdy namísto Uhlířských Janovic pokračuje linka z Kostelce nad Černými lesy přes Olešku **do Kouřimi**.
- **Rozdělení linky 385 na návrhové linky 385, 423 a 469**, přičemž Tehovec v návrhu obsluhují první dvě zmíněné a jsou ve vzájemném prokladu – souhrnný návrhový interval v úseku Praha,,Opatov – Mukařov činí 30/60/60–120 minut (špička PD / sedlo PD / víkendy).
- U **navrhové linky 385** je navrženo **prodloužení do Kostelce nad Černými lesy** a v pracovní dny dále **do Konojed**, tedy v trase Praha,,Opatov – Průhonice – Čestlice – Nupaky – Říčany – Tehovec,Vojkov – Mukařov – Louňovice – Vyžlovka – Kozojedy – Kostelec nad Černými lesy – Konojedy. Linka zajišťuje napojení dotčených obcí na Kostelec nad Černými lesy, centrum Říčan



(včetně zast. Říčany,,nádraží s návaznostmi na vlaky směr Praha) a alternativní napojení na pražské Jižní Město (a na metro C). Linka je vedena jen přes Vojkov.

- **Návrhová linka 423** je v návrhovém stavu „Vize 2025“ navržena v trase Praha,,Opatov – Průhonice – Čestlice – Nupaky – Říčany – Tehovec,Vojkov – Mukařov – Tehovec / Mukařov,Srbín – Svojetice – (Klokočná – Svojetice –) Struhařov – Mnichovice – Strančice. Linka mezi Mukařovem a Strančicemi částečně nahrazuje stávající linku 489, mezi Mukařovem a Struhařovem pak stávající linku 385. Linka je ve špičkách PD (kdy obsluhu mukařovské místní části Srbín zajišťuje návrhová linka 489) vedena přes Tehovec, ve zbylých provozních obdobích je vedena přes Mukařov,Srbín. Závlek do Klokočny je navržen mimo špičky PD (ve špičkách PD je obsloužena linkou 489). Časově je vedena v přibližném prokladu s linkou 383. V návrhovém stavu „Vize 2030“ je navrženo přetrasování linky 423 z Mnichovic do Senohrab (namísto Strančic) a zároveň její systematizace, kdy jsou všechny spoje vedeny přes Mukařov,Srbín (tedy mimo centrum Tehovce) a mimo Klokočnou.
- **Zřízení linky 421** v trase Říčany – Tehovec,Vojkov – Mukařov – Louňovice – Vyžlovka – Jevany – Kostelec nad Černými lesy, jejíž provoz je v návrhovém stavu „Vize 2025“ navržen jen ve špičkách PD. V návrhovém stavu „Vize 2030“ je pak linka navržena celodenně v pracovní dny a se závlekem do centra Tehovce (což umožňuje systémově vést linku 423 přes Mukařov,Srbín, a tím její též napojit na centrum Říčan).
- **Prodloužení linky 491** v návrhovém stavu „Vize 2030“ přes Tehovec,Vojkov **do Říčan** (centra). Je tím zajištěno přímé spojení Vojkova s Českým Brodem. Linka je navržena v prokladu s linkou 489 a v Českém Brodě jsou sledovány návaznosti na vlaky směr Praha i Kolín.
- **Přetrasování linky 489** z Mukařova přes Srbín/Tehovec, Klokočnou a Všešary (tedy mimo Struhařov a Mnichovice) do Strančic (s návaznostmi na vlaky linky S9 směr Praha). Na opačném konci je navrženo prodloužení linky z Mukařova dále přes zast. Louňovice,,I. hráz, Žernovku a Štíhlce **do Doubravčic**. Provoz linky je navržen jen ve špičkách PD (v úseku Mukařov – Doubravčice jen jednotlivé spoje pro školní dojížděku do ZŠ LOŠBATES v Louňovicích, stále se však předpokládá též možnost posílení školního spojení i účelovou linkou 557). V návrhovém stavu „Vize 2030“ pak dochází v pracovní dny k prodloužení linky 489 až **do Českého Brodu**, k systematizaci trasy (všemi spoji přes Tehovec, mimo Mukařov,Srbín) a k navýšení rozsahu provozu na celodenní a celotýdenní, o víkendech je však navržen provoz jen v úseku Strančice – Všešary – Klokočná – Svojetice – Tehovec – Mukařov. Linka je navržena v prokladu s linkou 491 a v Českém Brodě jsou sledovány návaznosti na vlaky směr Praha i Kolín.

Na linkách **směr Praha,,Háje** (321, 381, 382, 387) je navrženo **realističtější nastavení jízdních dob** (s ohledem na zpoždování spojů z důvodu kongescí v pražské Uhříněvsi zejména ve špičkách PD).

Provoz účelové nesystematické školní linky 557 není ve studii detailněji řešen – předpokládá se možnost její úpravy dle dalšího vývoje školní dojížděky v řešené oblasti.

### 3.3.47 Velké Popovice

Nejzásadnější navrhovanou změnou pro obec Velké Popovice je **přetrasování linky 765** do trasy Praha,,Nádraží Klánovice – Říčany – Světlá – Velké Popovice – Kamenice, a tedy zavedení **přímého spojení s Říčan**y, a to v pracovní dny, v návrhovém stavu „Vize 2030“ pak je provoz této linky navržen i o víkendech. Dochází tím k vytvoření poptávaného přímého spojení s městem Říčan, dále též s železniční tratí 011 (Praha – Kolín). Relace Velké Popovice – Říčany patří v řešené oblasti k přepravně nejsilnějším, kde dnes přímé konkurenceschopné spojení neexistuje (spojení je ve stávajícím stavu řešeno přestupem na vlak ve Strančicích).



V souvislosti s linkou 765 je navrženo **zkrácení většiny spojů linky 461** jen do trasy **Strančice – Velké Popovice**. V návrhovém stavu „Vize 2025“ je v úseku Velké Popovice – Kamenice navrženo vedení jen jednotlivých spojů v PD (zejména kvůli školní a pracovní dojíždě) a víkendových spojů. V návrhovém stavu „Vize 2030“ je pak mezi Velkými Popovicemi a Kamenicí v souvislosti s navrhovaným zavedením víkendového provozu na lince 765 navrženo na lince 461 vedení jen jednotlivých spojů v PD. Jelikož je obsluha místní části Lojovice systémově řešena poptávkovou linkou 761, je navrženo zajištění linky 461 do Lojovic jen jednotlivými spoji (v časech, kde by kapacita linky 761 byla nedostatečná – např. školní spoje). V souvislosti s vedením linky 765 do Velkých Popovic a Kamenice je na lince 461 navržena též mírná redukce četnosti spojů ve špičkách PD (spoje vedené dnes nad rámec špičkového 30minutového intervalu). Navrženo je dále **rozšíření počtu spojů** linky 461 zavlékajících do kunické místní části **Dolní Lomnice** (v návrhovém stavu „Vize 2030“ každý druhý spoj), jelikož s ohledem na linku 765 nebudou těmito závleky (v takové míře) dotčeni cestující do/z Velkých Popovic a Kamenice. Ve špičkách PD jsou spoje zavlékající do Dolní Lomnice vedeny v časovém souběhu s linkou 765, aby rychlejší (nezavlékající) spoje byly s touto linkou naopak v prokladu.

U **linky 363** je navrženo **urychlení** přetrasováním mezi Prahou, Opatovem a Čestlicemi trasou po dálnici D1, čímž na lince dochází k systémovému zkrácení cestovních dob do/z Prahy oproti dnešnímu stavu (o cca 12 minut). Navrženo je též **navýšení rozsahu provozu** linky 363, v návrhovém stavu „Vize 2025“ se jedná o navýšení za účelem dosažení párovosti spojů v PD a o zavedení 240minutového intervalu o víkendech. V návrhovém stavu „Vize 2030“ je pak navržen celodenní interval 60 minut (směr Praha). Dále je navrženo její **prodloužení do Senohrab**, a to pro zajištění síťovosti nabídky, konkrétně pro napojení Velkých Popovic a dalších obcí obsluhovaných linkou 363 na Benešov (a zde též na dálkovou železniční dopravu směr Tábor – České Budějovice/Velenice), ale též naopak napojení Benešova na pracovní cíle dojíždě v Kunicích (Vidovicích), Modleticích a Čestlicích. Ve Velkých Popovicích jsou zřízeny návaznosti na linku 765 (směr Kamenice i Říčany), příp. i linku 461 směr Strančice.

U dnešní **linky 761** je navrženo převedení na režim **poptávkové dopravy**, navazující v centru Velkých Popovic na linky 363, 765 (směr Praha, Říčany a Kamenice), příp. 461 (směr Strančice). Režim poptávkové dopravy umožňuje zvýšit četnost spojení (avšak s tím, že spoje jedou jen v případě poptávky). Předpokládá se nasazení vozidel dodávkové konstrukce (s 8 místy k sezení), díky čemuž může být rozšířena oblast, kterou stávající minibusy na lince 761 nemohou z prostorových důvodů obsloužit (šíře komunikací, možnosti obratu) – zajišťuje tak napojení místních částí Mokřany, Řepčice, Brtnice, Krámský, Lojovice, Křivá Ves, Klenové, Dubiny.

### 3.3.48 Vlkančice

**Linka 659** nadále zajišťuje pro obec Vlkančice napojení na Stříbrnou Skalici, Kostelec nad Černými lesy a také na železniční dopravu v Českém Brodě. Na lince je navržena **změna trasy** jižně od Kostelce nad Černými lesy, návrhová trasa v pracovní dny je: Český Brod – Přistoupim – Krupá – Kostelec nad Černými lesy – Prusice – Nučice – Konojedy – Oplany – Vlkančice – Stříbrná Skalice. O víkendech je pak trasa rozšířena i o obsluhu Výžerek (závlekem z obce Nučice). V Kostelci nad Černými lesy jsou sledovány návaznosti směr Praha, Háje, v Českém Brodě návaznosti na vlaky primárně směr Praha, sekundárně též směr Kolín. Ve Stříbrné Skalici pak jsou sledovány návaznosti na linky 651 a 490 směr Senohraby/Strančice, na které dále navazují vlaky směr Praha (linka R49/S9). Je tím vytvořeno alternativní napojení Vlkančic na Prahu přes trať 221 (Praha – Benešov u Prahy), a to ve špičkách pracovních dnů spěšnými vlaky linky R49. V návrhovém stavu „Vize 2030“ jsou návaznosti ve Stříbrné Skalici systematizovány na linku 382 směr Sázava a na linku 651 směr Senohraby (jelikož linka 490 již není do Stříbrné Skalice systémově vedena) k vlakům směr Praha (primárně linka R49, v sedlech PD linka S9).





Z pohledu místní části Pyskočely lze dále uvést následující navrhované změny:

- **mírná redukce rozsahu provozu linky 382 ve špičkách PD**, a to na hodinový takt, což souvisí s nízkou hustotou osídlení mezi Jevany a střediskovou částí Stříbrné Skalice a se zavedením linky 421 Říčany – Mukařov – Jevany – Kostelec nad Černými lesy,
- v návrhovém stavu „Vize 2030“ **prodloužení linky 651 do Sázavy** (do trasy Nespeky – Pyšely – Senohraby – Ondřejov – Stříbrná Skalice – Vlkančice, Pyskočely – Sázava).

### 3.3.49 Všestary

V relaci Říčany – Strančice je navrženo sjednocení trasy linek jedoucích přes Všestary, Tehov a Světic. Navrženo je proto **zrušení linky 494**, která dle přepravních průzkumů (poskytnutých IDSK) je méně využívaná než linka 582.

Na **lince 582** je naopak navrženo posílení její role – zavedení **pravidelného intervalu celodenně a celotýdenně**. U linky jsou sledovány **návaznosti na vlaky** (linky S9) **směr Praha**, a to za účelem zkrácení cestovních dob již **ve Světicích** (pro návrhový stav „Vize 2030“ je navrženo i zřízení zastávky blíže železniční zastávce). Přípoje na vlaky linky S9 směr Praha jsou však navrženy též **ve Strančicích**. Z toho důvodu není jako nutnost uvažováno napojení Všestar na nádraží v Říčanech, trasa po městě Říčany je tak uzpůsobena ostatním hlavním cílům cest. Jelikož u linky není navrženo diametrální vedení přes Říčany, zajišťuje linka za centrem Říčan plošnější obsluhu města (Olivovna, PA Černokostelecká).

Dále je navrženo de facto **propojení dnešních linek 685 a 492 do návrhové linky 492** vedené **přes Všestary (a Všestary, Menčice)** v trase Strančice – Všestary – Mnichovice – Ondřejov, Třemblat – Zvánovice – Černé Voděradky – Jevany – Kostelec nad Černými lesy, čímž dochází k rozšíření přímých spojení a k zajištění systematického spojení Všestar s Mnichovicemi v pravidelném intervalu (namísto dnešních jednotlivých spojů na lince 489).

U **linky 489** je navrženo **přetrasování mimo Struhařov a Mnichovice přímo přes Všestary do Strančic** (s návaznostmi na vlaky linky S9 směr Praha). Na opačném konci je linka 489 prodloužena z Mukařova dále přes zast. Louňovice, I. hráz, Žernovku a Štíhlce **do Doubravčic**, v návrhovém stavu „Vize 2030“ pak dochází v pracovní dny k systémovému linky prodloužení až **do Českého Brodu**. Provoz linky je navržen ve špičkách PD (v úseku Mukařov – Doubravčice jen jednotlivé spoje pro školní dojíždku), v návrhovém stavu „Vize 2030“ pak celodenně a celotýdenně, avšak o víkendech je provoz linky navržen jen v úseku Strančice – Všestary – Klokočná – Svojetice – Tehovec – Mukařov.

Provoz účelové nesystematické školní linky 557 není ve studii detailněji řešen – předpokládá se možnost její úpravy dle dalšího vývoje školní dojíždky v řešené oblasti.

**Obsluhu zastávky Všestary, Vávrov** zajišťuje v návrhovém stavu „Vize 2025“ **linka 490** (Strančice – Mnichovice – Hrusice – Ondřejov – Stříbrná Skalice) **a 423** (Praha, Opatov – Průhonice – Čestlice – Nupaky – Říčany – Mukařov – Struhařov – Mnichovice – Strančice). V návrhovém stavu „Vize 2030“ je v souvislosti s uvažovaným zavedením pásmového jízdního řádu na trati 221 navrženo posílení role železniční dopravy přímo v Mnichovicích, mj. zřízením MHD Mnichovice k mnichovickému nádraží. V té souvislosti klesá význam spojení Mnichovic se strančickým nádražím, jakožto přestupním bodem na vlaky směr Praha. Je proto navržena redukce spojů mezi Mnichovicemi a Strančicemi, a to **přetrasováním linky 423 z Mnichovic přes Hrusice do Senohrab a redukcí rozsahu provozu linky 490** mezi Strančicemi a Mnichovicemi ve špičkách PD na 60minutový interval, což se týká i obslužnosti Vávrova. Tomu je tak v návrhovém stavu „Vize 2030“ ponechána obsluha v intervalu 60/120/120 minut (což se však na základě dat z přepravních průzkumů poskytnutých ze strany IDSK jeví jako dostatečné).



### 3.3.50 Výžerky

Do oblasti jižně od Kostelce nad Černými lesy již není navrženo vedení **linky 387**, která je **odkloněna** z Kostelce nad Černými lesy **do Kouřimi**. Důvodem je, že jsou na lince nasazena kapacitní kloubová vozidla, jejichž kapacita je potřebná poblíž Prahy a Říčan, ale není adekvátně využita dále za Kostelcem nad Černými lesy. Jelikož jsou navíc z oblasti jižního Černokostecka směr Uhlířské Janovice zanedbatelné dojížděkové vztahy (což potvrzují i přepravní průzkumy poskytnuté IDSK), je navrženo obsluhu relace Praha – Říčany – Kostelec nad Černými lesy – Uhlířské Janovice řešit přes Zásmyky, tj. mimo Výžerky (a další obce jižního Černokostecka).

Do Výžerek je v pracovní dny navrženo **vedení návrhové linky 385** Praha,,Opatov – Průhonice – Čestlice – Nupaky – Říčany – Mukařov – Louňovice – Vyžlovka – Kostelec nad Černými lesy – Nučice – Výžerky – Oplany – Konojedy. Tato linka tedy zajišťuje přímé napojení Výžerek na Kostelec nad Černými lesy, centrum Říčan (vč. zastávky Říčany,,nádraží s návaznostmi na vlaky směr centrum Prahy) a pražské Jižní Město (mj. napojení na metro C).

U **linky 659** je navržena **obsluha Výžerek jen o víkendech**, kdy je linka 385 vedena jen mezi Prahou a Kostelcem nad Černými lesy. Návrhová víkendová trasa linky 659 je: Český Brod – Přistoupim – Krupá – Kostelec nad Černými lesy – Prusice – Nučice – Výžerky – Nučice – Konojedy – Oplany – Vlkančice – Stříbrná Skalice. V Kostelci nad Černými lesy jsou sledovány návaznosti směr Praha,,Háje, v Českém Brodě návaznosti na vlaky primárně směr Praha, sekundárně též směr Kolín. Ve Stříbrné Skalici pak jsou sledovány návaznosti na linku 490 směr Strančice, na které dále navazují vlaky linky S9 směr Praha. V návrhovém stavu „Vize 2030“ jsou návaznosti ve Stříbrné Skalici zřízeny na linku 651 směr Senohraby (kde navazují spěšné vlaky linky R49 směr Praha) namísto linky 490 (která již není do Stříbrné Skalice systémově vedena), dále pak jsou systematizovány návaznosti na linku 382 směr Sázava.

### 3.3.51 Vyžlovka

Nejzásadnější navrhovanou změnou pro obec Vyžlovka je **zřízení přímého spojení s centrem Říčan** (nejen Radošovic), vč. zast. Říčany,,nádraží s návaznostmi na vlaky směr centrum Prahy, čímž dochází k posílení role železniční dopravy pro spojení s Prahou. V návrhu toto spojení zajišťuje:

- návrhová **linka 385** (jedna ze 3 třech linek odvozených z dnešní linky 385), která je **trasována z Prahy,,Opatova přes** Průhonice, Čestlice, Nupaky, Říčany, Mukařov, Louňovice, Vyžlovku, Kozojedy **do Kostelce nad Černými lesy** (provozovaná s pravidelným intervalem celodenně a celotýdenně), v pracovní dny pak prodloužena dále **do Konojed**,
- návrhová **linka 421**, která je trasována **z Říčan** přes Mukařov, Louňovice, Vyžlovku, Jevany **do Kostelce nad Černými lesy**, navržená ve špičkách PD, v návrhovém stavu „Vize 2030“ pak celodenně v PD a se závlekem přes centrum obce Tehovec.

U **linky 381** Praha,,Háje – Říčany – Kostelec nad Černými lesy – Zásmyky – Kutná Hora – Čáslav je navržena ve **špičkách PD mírná redukce rozsahu provozu** na 60minutový takt (s možností vedení jednotlivých dodatečných posilových spojů), neboť zkrácené spoje Praha,,Háje – Zásmyky jsou vyčleněny do samostatné linky 321 a prodlouženy do Uhlířských Janovic (dnešní špičkový 30minutový takt v úseku Praha,,Háje – Zásmyky tak není omezen).

**Nová linka 321** je navržena v trase Praha,,Háje – Říčany – Kostelec nad Černými lesy – Zásmyky – Uhlířské Janovice, která zajišťuje spojení v relaci Praha – Říčany – Kostelec nad Černými lesy – Uhlířské Janovice místo dnešní linky 387. Linka je vedena v prokladu s linkou 381, a je tedy zajištěn ve špičkách PD 30minutový interval v trase Praha,,Háje – Zásmyky.



V souvislosti se zavedením linky 421 je navržena ve **špičkách PD mírná redukce rozsahu provozu linky 382**, a to na hodinový takt.

U **linky 387** je navrženo **odklonění**, kdy namísto Uhlířských Janovic pokračuje linka **z Kostelce nad Černými lesy** přes Olešku **do Kouřimi**.

U linky 660 je navrženo vyčlenění školních spojů Doubravčice – Kostelec nad Černými lesy do prodloužené linky 823, **linka 660** tak **Vyžlovku** v návrhu **již neobsluhuje**.

**Prodloužení linky 823** od Úval a Doubravčic je navrženo přes Štíhlce, Vyžlovku a Kozojedy (rozc.) **do Kostelce nad Černými lesy**, a to v rozsahu jednotlivých (školních) spojů (vyčlenění školních spojů Doubravčice – Kostelec nad Černými lesy z dnešní linky 660), v návrhovém stavu „Vize 2030“ pak v pravidelném intervalu v PD i o víkendech. Kromě přímého napojení Vyžlovky na Úvaly tím vzniká alternativní napojení na železniční dopravu směr Praha.

Na linkách **směr Praha,,Háje** (321, 381, 382, 387) je navrženo **realističtější nastavení jízdních dob** (s ohledem na zpoždování spojů z důvodu kongescí v pražské Uhříněvsi zejména ve špičkách PD).

### 3.3.52 Zvánovice

Nejzásadnějšími navrhovanými změnami pro obec Zvánovice je:

- **Propojení dnešních linek 685 a 492 do návrhové linky 492** vedené v trase Strančice – Všestary – Mnichovice – Ondřejov, Třebat – Zvánovice – Černé Voděrady – Jevany – Kostelec nad Černými lesy, čímž dochází ke zřízení přímého napojení Zvánovic na Kostelec nad Černými lesy či oblast Bohumil v Jevanech. Na lince je též navrženo zpravidelnění intervalu, systematizace návazností (ve Strančicích na vlaky směr Praha, v Jevanech na linku 382) a navýšení rozsahu provozu v PD i o víkendech (např. zavedení hodinového taktu mezi Strančicemi a Černými Voděrady i v odpolední špičce PD).
- **Ukončení obsluhy Zvánovic linkou 385** ve prospěch posílení role linek 383 a 492. Důvodem je, že dle přepravních průzkumů (poskytnutých IDSK) lze stávající obslužnost Zvánovic označit za příliš velkorysou – linka 385 je ve Zvánovicích využita jen jednotkami cestujících za celý pracovní den.

**Linky 383 a 492** je snahou v návrhu ve Zvánovicích **koordinovat** tak, aby zde byly v přibližném prokladu (v pracovní dny, v návrhovém stavu „Vize 2030“ pak celotýdenně).



## 3.4 Souhrn provozně-ekonomických ukazatelů

### 3.4.1 Dopravní výkony

Tabulka 2 poskytuje přehled orientačního ročního objemu dopravních výkonů stávajícího stavu, návrhového stavu „Vize 2025“ a návrhového stavu „Vize 2030“. Je nutné zmínit, že ač je u většiny relevantních linek v návrhových stavech počítáno s rezervou na případné posilové (např. školní) spoje, výsledný objem dopravní výkonů bude závislý až na konkrétní podobě jízdních řádů. Uvedený objem dopravních výkonů je tak nutno brát skutečně jen jako orientační – může se při případném návazném detailnějším rozpracování jízdních řádů, oběhů vozidel a turnusů řidičů změnit (snížit i navýšit). Zejména návrhový stav „Vize 2030“ je uveden v rozsahu spíše optimistickém.

V případě spojů na zavolání a poptávkové dopravy není uvedena v tabulce konkrétní hodnota dopravních výkonů, neboť ujeté dopravní výkony závisí na tom, kolik spojů a v jaké trase reálně vyjede.

*Tabulka 2: Přehled orientačního ročního objemu dopravních výkonů – stávající stav, návrhový stav „Vize 2025“ a návrhový stav „Vize 2030“.*

Linka	SQ	Vize 2025	Vize 2030
227	293 tis. km	(293 tis. km)	369 tis. km
228	344 tis. km	(344 tis. km)	449 tis. km
303	396 tis. km	396 tis. km	499 tis. km
321	–	455 tis. km	493 tis. km
325	84 tis. km	47 tis. km	219 tis. km
328	223 tis. km	210 tis. km	210 tis. km
329	145 tis. km	173 tis. km	269 tis. km
335	303 tis. km	347 tis. km	456 tis. km
337	442 tis. km	568 tis. km	670 tis. km
339	508 tis. km	419 tis. km	547 tis. km
357	133 tis. km	181 tis. km	211 tis. km
363	330 tis. km	270 tis. km	444 tis. km
364	222 tis. km	169 tis. km	167 tis. km
366	200 tis. km	182 tis. km	144 tis. km
381	969 tis. km	825 tis. km	856 tis. km
382	499 tis. km	436 tis. km	436 tis. km
383	360 tis. km	370 tis. km	372 tis. km
385	568 tis. km	336 tis. km	399 tis. km
387	439 tis. km	178 tis. km	222 tis. km
397	83 tis. km	83 tis. km	119 tis. km
421	–	58 tis. km	164 tis. km
422	–	108 tis. km	250 tis. km
423	–	313 tis. km	380 tis. km
435	314 tis. km	438 tis. km	532 tis. km
444	179 tis. km	184 tis. km	192 tis. km
461	185 tis. km	146 tis. km	156 tis. km
462	20 tis. km	Dle poptávky	Dle poptávky
469	77 tis. km	188 tis. km	265 tis. km
489	168 tis. km	74 tis. km	212 tis. km
490	193 tis. km	128 tis. km	127 tis. km
491	138 tis. km	141 tis. km	239 tis. km
492	68 tis. km	164 tis. km	234 tis. km
494	44 tis. km	–	–
582	46 tis. km	108 tis. km	147 tis. km
651	96 tis. km	164 tis. km	288 tis. km
652	49 tis. km	–	112 tis. km
653	19 tis. km	Dle poptávky	Dle poptávky
659	315 tis. km	321 tis. km	382 tis. km
660	160 tis. km	315 tis. km	444 tis. km



Linka	SQ	Vize 2025	Vize 2030
685	70 tis. km	–	82 tis. km
686	197 tis. km	197 tis. km	310 tis. km
761	47 tis. km	Dle poptávky	Dle poptávky
765	226 tis. km	210 tis. km	361 tis. km
823 <sup>14</sup>	147 tis. km	133 tis. km	261 tis. km
<b>SOUČET:</b>	<b>9 299 tis. km</b>	<b>9 672 tis. km</b>	<b>12 689 tis. km</b>

### 3.4.2 Počty vozidel

Tabulka 3 poskytuje přehled předpokládaných sumárních počtů vozidel jednotlivých typů (dle kapacity) na linkách řešených v této studii. Uveden je pouze turnusový počet vozidel, tedy bez provozní zálohy. Je nutné zmínit, že případné posilové (např. školní) spoje či odchylky z taktu, které vyplynou při případném následném detailním rozpracování jízdních řádů, mohou nároky na počet turnusových vozidel ještě změnit. Ač je u většiny relevantních linek v návrhových stavech s rezervou na tyto posilové spoje a odchylky z taktu kalkulováno, výsledný počet vozidel bude závislý až na konkrétní podobě jízdních řádů a oběhovém řešení, je tak nutno brát v potaz možnou odchylku od uvedených počtů vozidel.

Počty vozidel v případě SQ byly zjištěny ze zadávací dokumentace pro výběrová řízení na dopravce, kteří linky provozují od prosince 2024 (se zohledněním, která z oběhů/pořadí se vyskytují na linkách řešených v této studii), případně odvozením z jízdních řádů linek.

Z důvodu porovnatelnosti zahrnují v tabulce uvedené počty vozidel u SQ a u návrhového stavu „Vize 2025“ i vozidla na těch linkách, které jsou oproti SQ měněny až v návrhovém stavu „Vize 2030“ (např. linky 227, 228 apod.).

*Tabulka 3: Přehled předpokládaných turnusových počtů vozidel na řešených linkách dle typu vozidla (z hlediska jejich kapacity) – stávající stav, návrhový stav „Vize 2025“ a návrhový stav „Vize 2030“.*

Typ vozidla	SQ	Vize 2025	Vize 2030
Kb	31	31	33
Sd	101	101	109
Md	4	4	5
Mn	1	1	2
Mikrobus (dodávkové vozidlo)	0	3	3

<sup>14</sup> Nejsou započítány úseky spojů „MHD Úvaly“, jedoucích o víkendech polookružně k OC Pražská



## 4 Srovnání přepravních parametrů spojení

Pro přepravně nejvýznamnější relace (resp. nejvýznamnější obce vyjížďky/dojížďky jednotlivých obcí SO ORP Říčany) jsou porovnány přepravní charakteristiky spojení pro:

- stávající stav (vychází z JŘ platných v květnu 2025<sup>15</sup>),
- návrhový stav „Vize 2025“,
- návrhový stav „Vize 2030“.

Srovnání přepravních parametrů spojení se nachází v příloze J.

Porovnávanými parametry jsou:

- cestovní doba (v případě malých rozdílů uvedena typická/průměrná hodnota, v případě větších rozdílů je uvedena cestovní doba ve formě rozpětí),
- interval spojení (typický či průměrný rozestup mezi spojeními; je-li uvedeno „N“, jedná se o výrazně nepravidelnou nabídku; jsou-li uvedeny dvě či více hodnot oddělených pomlčkou, jedná se buďto o běžné rozpětí intervalů/rozestupů spojení, nebo o vyjádření střídavého intervalu<sup>16</sup>; je-li uvedeno „pp“ u hodnoty intervalu, je spojení či jeho část realizována poptávkovou dopravou či spoji na zavolání – spojení je tak realizováno jen v případě poptávky),
- počet přestupů.

Parametry jsou porovnány zvlášť pro špičku PD, sedlo PD a víkendy (hodnoty jsou odděleny lomítkem).

U linek, u kterých došlo v návrhových stavech k realističtějšímu nastavení jízdních dob, je při interpretaci porovnání toto třeba vzít v potaz. U stávajícího stavu jsou totiž do srovnání použity cestovní doby dle jízdního řádu (tedy bez ohledu na to, jakých reálných cestovních dob je vlivem zpoždování reálně dosahováno), u návrhových stavů pak cestovní doby odpovídající jízdním dobám po stabilizaci. Vyšší hodnota cestovních dob u příslušných relací tak nemusí být z důvodu zhoršení spojení v dané relaci, může se jednat pouze o důsledek zohlednění běžné provozní situace.

---

<sup>15</sup> V případě platnosti výlukového JŘ byly vzaty v potaz nejbližší předchozí verze bezvýlukových JŘ.

<sup>16</sup> Např. 10–20 dle kontextu může znamenat buďto interval spojení v rozpětí 10 až 20 minut, či střídání intervalu 10 minut a 20 minut.



## 5 Projednávací řízení

Smluvně sjednanou součástí díla bylo i projednávací řízení se subjekty (obcemi a organizátory dopravy), které se na území SO ORP Říčany podílí na financování veřejné dopravy, a to ve dvou fázích:

- sběr požadavků na veřejnou dopravu, jakožto podkladů pro tvorbu této studie,
- připomínkování této studie.

Interpretované požadavky oslovených subjektů, které jsou relevantní ve vztahu k této studii, (včetně jejich vypořádání) se nachází v příloze K.1. V případě města Mnichovice se jedná o požadavky/podněty obdržené od veřejnosti prostřednictvím elektronického dotazníku. Vzhledem k tomu, že k dotazníku neměli přístup pouze mnichovičtí občané, některé obdržené odpovědi se netýkají pouze veřejné dopravy ve městě Mnichovice a blízkém okolí, ale též v jiné části řešené oblasti (i tyto podněty, pokud jsou relevantní ve vztahu k této studii, byly do zmíněné přílohy zahrnuty). Jakožto irelevantní nebyly do přílohy K.1 zahrnuty např. podněty na infrastrukturu bezprostředně nesouvisející s dopravní obslužností (požadavky na zřízení vyhrazeného pruhu na D1, na revizi zpomalovacích prahů apod.) a tyto nebyly ve studii dále zohledněny a řešeny.

Interpretované připomínky k této studii obdržené od oslovených subjektů (včetně jejich vypořádání) se nachází v příloze K.2.





## Seznam obrázků

Obrázek 1: Schématické zobrazení principu časů příjezdů a odjezdů linek symetrických podle minuty 00 v případě taktového uzlu v minutě 00. Barva čáry šipek odlišuje jednotlivé linky (resp. jednotlivé přepravní směry linky) v taktovém uzlu..... 36

Obrázek 2: Znázornění přestupních vazeb (šipkami) ve vedlejším taktovém uzlu v minutách 15 a 45 při provozu linek v hodinovém taktu s jejich proložením směr „vlevo“ na souhrnný 30minutový takt – vznik přestupních vazeb „za roh“ v relaci „shora dolů a opačně“. Hrany znázorňují jednotlivé linky, číselné popisky udávají minutové údaje, vpravo od čáry pro daný směr jízdy – časy příjezdu uvedeny blíže uzlu, časy odjezdu dále od uzlu. .... 36



## Seznam tabulek

Tabulka 1: Nejvýznamnější dojíždka do Říčan dle SLDB 2021 (celková dojíždka o intenzitě 35 a více dojíždějících).....	25
Tabulka 2: Přehled orientačního ročního objemu dopravních výkonů – stávající stav, návrhový stav „Vize 2025“ a návrhový stav „Vize 2030“. ....	176
Tabulka 3: Přehled předpokládaných turnusových počtů vozidel na řešených linkách dle typu vozidla (z hlediska jejich kapacity) – stávající stav, návrhový stav „Vize 2025“ a návrhový stav „Vize 2030“. ....	177



## Seznam příloh

- A Matice dojížděkových vztahů mezi obcemi analyzované oblasti ze SLDB 2021
  - A.1 Celková meziobecní dojíždka do škol a zaměstnání (bez rozlišení četnosti) dle Sčítání lidu, domů a bytů 2021
  - A.2 Celková meziobecní dojíždka do zaměstnání (bez rozlišení četnosti) dle Sčítání lidu, domů a bytů 2021
  - A.3 Celková meziobecní dojíždka do škol (bez rozlišení četnosti) dle Sčítání lidu, domů a bytů 2021
  - A.4 Denní meziobecní dojíždka do škol a zaměstnání dle Sčítání lidu, domů a bytů 2021
- B Matice dojížděkových vztahů mezi obcemi analyzované oblasti z geolokačních dat mobilních operátorů
  - B.1 Meziobecní denní dojíždka dle Portálu geolokačních dat (jaro 2022)
  - B.2 Meziobecní intenzivní dojíždka dle Portálu geolokačních dat (jaro 2022)
  - B.3 Meziobecní občasná dojíždka dle Portálu geolokačních dat (jaro 2022)
- C Stávající linky regionální autobusové dopravy na území SO ORP Říčany
  - C.1 Přehledová tabulka stávajících linek regionální autobusové dopravy na území SO ORP Říčany
  - C.2 PID – schéma příměstských linek
- D Mapové znázornění návrhového stavu „Vize 2025“
  - D.1 Mapa linkového vedení návrhového stavu „Vize 2025“
  - D.2 Mapa taktových uzlů návrhového stavu „Vize 2025“ – špičky pracovních dnů
  - D.3 Mapa taktových uzlů návrhového stavu „Vize 2025“ – sedlo pracovních dnů
  - D.4 Mapa taktových uzlů návrhového stavu „Vize 2025“ – víkendy
- E Síťové grafiky návrhového stavu „Vize 2025“
  - E.1 Návrhová provozní koncepce „Vize 2025“ – pracovní dny, špička
  - E.2 Návrhová provozní koncepce „Vize 2025“ – pracovní dny, sedlo
  - E.3 Návrhová provozní koncepce „Vize 2025“ – víkend
- F Návrh čekacích dob pro návrhovou provozní koncepci „Vize 2025“
- G Mapové znázornění návrhového stavu „Vize 2030“
  - G.1 Mapa linkového vedení návrhového stavu „Vize 2030“
  - G.2 Mapa taktových uzlů návrhového stavu „Vize 2030“ – špičky pracovních dnů
  - G.3 Mapa taktových uzlů návrhového stavu „Vize 2030“ – sedlo pracovních dnů
  - G.4 Mapa taktových uzlů návrhového stavu „Vize 2030“ – víkendy
- H Síťové grafiky návrhového stavu „Vize 2030“
  - H.1 Návrhová provozní koncepce „Vize 2030“ – pracovní dny, špička
  - H.2 Návrhová provozní koncepce „Vize 2030“ – pracovní dny, sedlo
  - H.3 Návrhová provozní koncepce „Vize 2030“ – víkend
- I Návrh čekacích dob pro návrhovou provozní koncepci „Vize 2030“
- J Porovnání přepravních parametrů spojení – SQ, návrhový stav „Vize 2025“, návrhový stav „Vize 2030“
- K Projednávací řízení
  - K.1 Podněty k veřejné dopravě od subjektů oslovených v rámci projednávacího řízení a jejich vypořádání
  - K.2 Přípomínky k této studii od subjektů oslovených v rámci projednávacího řízení a jejich vypořádání