

Příloha K.1: Podněty k veřejné dopravě od subjektů oslovených v rámci projednávacího řízení a jejich vypořádání

Subjekt	Zkratka	Odpověď	Datum	Počet	Zohledněno	Částečně zohledněno	Nezohledněno	Info	Poznámka
Obec Babice	BAB	ANO	22.04.2025	6	3	1	1	1	
Obec Březí	BRE	ANO	14.04.2025	6	2	1	3	0	
Obec Černé Voděradý	CEVO	-							
Obec Čestlice	CEST	ANO	10.04.2025	5	4	1	0	0	
Obec Dobřejovice	DOBR	-							
Obec Doubek	DOUB	-							
Obec Herink	HER	-							
Obec Hrusice	HRU	-							
Obec Jevany	JEV	-							
Obec Kaliště	KAL	-							
Obec Kamenice	KAM	-							
Obec Klokočná	KLOK	ANO	26.03.2025	2	2	0	0	0	
Obec Konojedy	KONJ	ANO	22.07.2025	1	0	0	0	1	
Město Kostelec nad Černými lesy	KOCL	-							
Obec Kostelec u Křížků	KOKR	-							
Obec Kozojedy	KOZJ	-							
Obec Křenice	KRE	ANO	14.04.2026	2	2	0	0	0	
Obec Křížkový Újezdec	KRUJ	-							
Obec Kunice	KUN	ANO	27.03.2025	2	2	0	0	0	
Obec Louňovice	LOUN	-							
Obec Mirošovice	MIRS	ANO	02.04.2025	1	0	0	0	1	
Město Mnichovice + veřejnost (dotazník)	MNCH	ANO	16.04.2025	30	10	10	10	0	Podněty získané formou elektronického dotazníku od veřejnosti, některé však nesouvisející s Mnichovicemi
Obec Modletice	MOD	-							
Obec Mukařov	MUK	-							
Obec Nučice	NUC	-							
Obec Nupaky	NUP	-							
Obec Oleška	OLES	-							
Obec Ondřejov	OND	ANO	15.04.2025	1	1	0	0	0	
Obec Oplany	OPL	-							
Obec Pětihosty	PTH	-							
Obec Petříkov	PETR	ANO	15.04.2025	5	1	2	1	1	
Obec Popovičky	POP	-							
Obec Prusice	PRU	-							
Obec Radějovice	RAD	-							
Město Říčany	RIC	ANO	13.04.2025	18	12	2	4	0	
Obec Senohraby	SEN	-							
Obec Sluštice	SLUS	-							
Obec Strančice	STRC	-							
Obec Struhařov	STRR	-							
Obec Stříbrná Skalice	STSK	-							
Obec Sulice	SUL	-							
Obec Světice	SVET	-							
Obec Svojetice	SVOJ	-							
Obec Štíhllice	STI	-							
Obec Tehov	TEH	-							
Obec Tehovec	TEHC	-							
Obec Velké Popovice	VPOP	ANO	14.04.2025	1	1	0	0	0	
Obec Vlkančice	VLK	-							
Obec Všetaty	VSES	-							
Obec Výžerky	VYZE	-							
Obec Vyžlovka	VYZL	ANO	16.04.2025	2	2	0	0	0	
Obec Zvánovice	ZVA	ANO	28.03.2025	1	0	1	0	0	
Integrovaná doprava Středočeského kraje, p. o.	IDSK	ANO	15.04.2025	5	1	3	0	1	
Regionální organizátor PID, p. o.	ROPID	ANO	14.04.2025	3	0	2	1	0	

Podíl reakcí

Celkem

31%

91

47%

25%

22%

5%

Nositel	Kód	Zjednodušené sdělení/požadavek	Zohlednění	Komentář autorů
Babice	BAB-01	Primární je rychlý dojezd centra Říčan, na PA Černokostelecká a na železnici směr Praha, Depo Hostivař je komplikované.	ZOHLEDNĚNO	Navrženo je posílení spojení do centra Říčan, kdy je navržena linka 422 Háje – Uhříněves – Kolovraty – Říčany – Babice – Doubek – Mukařov v časovém prokladu s linkou 435 (souhrnný špičkový interval 30 minut). Navíc je linkou 422 zřízeno přímé spojení na metro C, na němž leží z hlediska dojíždkových proudů významnější cíle dojíždky než na metru A. Pro spojení s PA Černokostelecká je zachována linka 364, avšak od Prahy je zkrácena jen do Babic.
Babice	BAB-02	Propojit linku 364 dále na Mukařov (ZŠ).	NEZOHLEDNĚNO	Do Mukařova je navržena linka 422, která mezi Babicemi, Doubkem a Mukařovem nahrazuje linku 366 (a 364).
Babice	BAB-03	Zachování přímého spojení na Depo Hostivař je spíše bonus, nikoliv požadavek.	INFORMACE	Linka 364 (zkrácená jen do Babic) je nadále vedena na Depo Hostivař. Linka 366 je také vedena na Depo Hostivař, avšak v návrhovém stavu „Vize 2030“ je zkrácena jen do Křenic. Do Babic je pak namísto ní prodloužena polovina spojů linky 227 Háje – Uhříněves – Kolovraty – Nedvězí – Břeží – Babice, čímž je posíleno přímé spojení na metro C, na němž leží z hlediska dojíždkových proudů významnější cíle dojíždky než na metru A.
Babice	BAB-04	Linka 366 – nevyhovující cestovní doba na Depo Hostivař, téměř zbytečná linka mimo napojení Mukařova.	ZOHLEDNĚNO	Linka 366 je v návrhovém stavu „Vize 2030“ zkrácena jen do Křenic. Namísto ní je kladen důraz na spojení na Háje, tedy na metro C, na němž leží z hlediska dojíždkových proudů významnější cíle dojíždky než na metru A. Spojení s Mukařovem je navrženo linkou 422.
Babice	BAB-05	Na lince 435 je dlouhý interval ve špičkách, nespolehlivost kvůli délce linky a průjezdu Říčany.	ČÁSTEČNĚ ZOHLEDNĚNO	Je navrženo časové proložení linky 435 linkou 422 Háje – Uhříněves – Kolovraty – Říčany – Babice – Doubek – Mukařov, čímž je dosaženo souhrnného 30minutového intervalu v úseku Říčany – Babice – Doubek. Spolehlivost linky není doporučeno řešit jejím zkrácením (což by omezilo přímá spojení, přičemž nutnost přestupu je cestujícími vnímána negativně), spíše stabilizací jízdních dob.
Babice	BAB-06	I výhledově ponechat spojení směr Doubek kvůli nové ZŠ.	ZOHLEDNĚNO	Spojení směr Doubek je v návrhu nadále zajištěno linkou 435 a dále nově navrženou linkou 422 (souhrnný špičkový interval 30 minut).
Břeží	BRE-01	Důraz na návaznosti autobusových linek v Říčanech na vlaky.	ZOHLEDNĚNO	Jak linka 765, tak linka 686 je navržena tak, aby navazovala na zast. Říčany,,nádraží na vlaky směr Praha.
Břeží	BRE-02	Zřídit přímé spojení s Českým Brodem, dnes výrazně chybí.	ČÁSTEČNĚ ZOHLEDNĚNO	Intenzita přepravních vztahů do/z Českého Brodu (a příp. s přestupem dále) neopodstatňují vedení přímé linky z Břeží. Je však navrženo přestupní spojení ve více trasách: 1) s přestupem na Nádraží Klánovice (mezi linkami 765 a S1), 2) s přestupem v Úvalech (mezi linkami 686 a S1), 3) s přestupem v Babicích (mezi linkami 364, resp. 366, resp. 227 a 435).
Břeží	BRE-03	Zajíždění linky 686 jen na zastávku Břeží,,u křižku není dostatečné.	NEZOHLEDNĚNO	Linku 686 je nutné vnímat jako páteřní síťotvornou linku, kde je stěžejní zajistit návaznosti na vlaky jak v Úvalech, tak v Říčanech a také neprodlužování cestovních dob pro vzdálenější obce. Již závlak přes Říčany,Pacov a zastávku Břeží,,u křižku jde částečně proti těmto principům, je však v návrhu zachován pro napojení obce Břeží na Úvaly (a na návaznou železniční dopravu). Zejména stávající infrastrukturní stav, kde je v Břeží ul. Jana Nepomuckého autobusy pojižděna jen jednosměrně a ve směru na Křenice dochází ke zdoluhavému projíždění autobusů obcí, je z tohoto pohledu nevhodný. Avšak vzhledem k tomu, že časové polohy vlaků závisí na konstrukci jízdního řádu ze strany Správy železnic, s.o., a dle disponibilní kapacity dráhy se mohou minutově lišit, nelze možnost závleku garantovat ani v případě zobousměrnění uvedené ulice a zastávek Břeží,,V Jezírku a Břeží,,Podskalí (přesto lze zobousměrnění doporučit pro linku 765). Pro plošnější obsluhu Břeží linkou 686 lze zvážit zřízení zastávky v ul. Za Silničkou např. poblíž křižovatky s ul. Spojovací.
Břeží	BRE-04	Zavést linku v relaci Břeží – Říčany – Světlce.	ZOHLEDNĚNO	Navrženo je přetrasování linky 765, která je z Říčan namísto Jesenice trasována přes Světlce, Všechromy a Velké Popovice do Kamenice.
Břeží	BRE-05	Doplnění posilového spoje linky 765 v ranní špičce.	NEZOHLEDNĚNO	Vzhledem ke koncepčnímu charakteru studie nejsou specifické časové polohy jednotlivých spojů (např. pro školní dojíždku) ani jednotlivé posilové spoje nad rámec základního periodického modelu jízdního řádu v návrhu řešeny (viz technická zpráva – úvodní text kapitoly 3.2). Lze řešit v dalších krocích případné implementace navržené provozní koncepce.
Břeží	BRE-06	Zřízení městské linky z Říčan do obce Břeží.	NEZOHLEDNĚNO	Prodloužení linek MHD Říčany (např. z Pacova či Strašína) lze doporučit (pro četnější napojení centra obce Břeží na Říčany, aniž by bylo nutno zavlékat regionální linky), návrh řešení však není předmětem této studie (linky MHD Říčany byly do návrhových stavů zaneseny dle zadání studie). Případné prodloužení MHD Říčany až do Břeží je nutno řešit s městem Říčany.
Čestlice	CEST-01	Spojení s Říčany linkou 385 dostatečné (až velkorysé), problémem jsou zpoždění spojů z Říčan.	ZOHLEDNĚNO	Jízdní doby stávající linky 385 byly analyzovány a pro návrhové stavy u nich byla navržena stabilizace (mj. i úpravou trasy návrhových linek 385 a 423).
Čestlice	CEST-02	Linka 325 je nevyužívaná, avšak plán je ponechat ji v provozu kvůli možnému prodloužení směr Průhonice – Jesenice.	ZOHLEDNĚNO	Navrženo je přetrasování linky 325 přes Nové Pitkovice (z důvodu mírně větších dojíždkových vztahů do Čestlic než z Benic). V návrhovém stavu „Vize 2030“ je reflektován i plán na prodloužení linky směr Průhonice – Jesenice.
Čestlice	CEST-03	Chybějící koordinace spojů z Opatova neřešená ROPIDem – příliš mnoho spojů, negativní konsekvence ukončování spojů v Čestlicích bez přínosu pro obec, vzájemně neproložitelné segmenty.	ČÁSTEČNĚ ZOHLEDNĚNO	Nadále jsou mezi Opatovem a Čestlicemi zachovány 3 vrstvy obsluhy – pomalá trasa (přes Kateřinky, Újezd u Průhonic a Průhonice, resp. přes Šeberov, Hrnčířský hřbitov a Průhonice), středně rychlá (po dálnici D1 přes Průhonice) a rychlá (po dálnici D1 mimo Průhonice). Mírně byla redukována četnost spojů vedených přes Kateřinky, Újezd u Průhonic a Průhonice. Ve špičkách je snahou redukovat počet spojů končících v Čestlicích (prodloužení linky 357 do Modletic, resp. Zděbrad pro zaměstnance v průmyslové zóně, prodloužení vybraných spojů linky 328 do Popoviček, Chomutovic zejména pro školáky do/z Průhonic), v sedlech a o víkendech je snahou linky jedoucí mezi Opatovem, Průhonicemi a Čestlicemi proložit na interval 10–20 minut.
Čestlice	CEST-04	Nežádoucí stav, kdy páteřní dlouhá linka 363 jede do Prahy zastávkově a pomalu.	ZOHLEDNĚNO	V rámci zkrácení cestovních dob pro úsek (Čestlice –) Modletice – Velké Popovice do Prahy byla linka 363 mezi Opatovem a Čestlicemi přetrasována po dálnici D1. Zastávkovou obsluhu přes Kateřinky, Újezd u Průhonic a Průhonice přebírá v návrhu linka 328.
Čestlice	CEST-05	Příliš mnoho spojů přes zastávku Čestlice,,aquapark místo Čestlice,,V Oblouku.	ZOHLEDNĚNO	Vzhledem k většímu využití zastávky Čestlice,,V Oblouku oproti zastávce Čestlice,,aquapark (dle přepravních průzkumů poskytnutých IDSK) je navrženo trasování většiny linek směr Praha přes zastávku Čestlice,,V Oblouku (která je z hlediska docházkové vzdálenosti vhodná i pro obsluhu Aquapalace). Přes zastávku Čestlice,,aquapark je ve směru Praha navrženo jen vedení linky 469 (vzniklá z „krátkých“ spojů dnešní linky 385).

Nositel	Kód	Zjednodušené sdělení/požadavek	Zohlednění	Komentář autorů
Klokočná	KLOK-01	Zavést linku do Strančic k nádraží přímou trasou.	ZOHLEDNĚNO	Linka 489 je v návrhu přetrasována z Mukařova přes Klokočnou mimo Struhařov a Mnichovice přímo přes Všestary do Strančic k nádraží (v návrhovém stavu „Vize 2025“ vedena pouze ve špičkách pracovních dnů, v návrhovém stavu „Vize 2030“ vedena celodenně a celotýdenně). Obsluha v trase Mukařov – Svojetice – (Klokočná –) Struhařov – Mnichovice nově zajišťuje linka 423 (do Klokočné zajiždí pouze v návrhovém stavu „Vize 2025“ v sedlech a o víkendech).
Klokočná	KLOK-02	Zbytečné množství spojů zajiždějící do obce jen na obrát.	ZOHLEDNĚNO	Zajiždění spojů do Klokočné pouze na obrát je v návrhových stavech redukováno – v návrhovém stavu „Vize 2025“ pouze linka 423 v sedlech pracovních dnů a o víkendech, v návrhovém stavu „Vize 2030“ bez systémových spojů obracejících v Klokočné.
Konojedy	KONJ-01	Logicky malá frekvence spojů, důsledkem je IAD na vlak směr Praha a metro.	INFORMACE	U linek vedených jižně od Kostelce nad Černými lesy byla navržena reorganizace omezující časové souběhy (rozprostření spojů v čase, ze kterého z hlediska četnosti profitují zejména větší z obcí v této oblasti – Nučice, Konojedy).
Křenice	KRE-01	Požadováno častější spojení do Říčan.	ZOHLEDNĚNO	Navrženo je zlepšení prokladu linek 686 a 765 (proklad těchto linek je ve stávajícím stavu jen částečný, resp. není ideální), čímž fakticky dochází ke zvýšení četnosti. V návrhovém stavu „Vize 2030“ je do Říčan navíc prodloužena linka 303.
Křenice	KRE-02	Prodloužit linku 227 pro spojení do Kolovrat a na metro Háje.	ZOHLEDNĚNO	V návrhovém stavu „Vize 2030“ je navrženo prodloužení cca poloviny spojů linky 227 do/z Křenice (u druhé přibližně poloviny spojů je navrženo prodloužení do/z Babic).
Kunice	KUN-01	Rozšířit obsluhu místní části Dolní Lomnice.	ZOHLEDNĚNO	Vzhledem k zavedení přímého spojení Říčany – Velké Popovice – Kamenice (linka 765) je navrženo rozšíření počtu spojů linky 461 zavlékajících do Dolní Lomnice, zejména v návrhovém stavu „Vize 2030“. Zároveň je v tomto horizontu navrženo prodloužení linky 363 z Velkých Popovic dále přes Dolní Lomnici a Mirošovice do Senohrab, čímž dojde též k napojení Dolní Lomnice na pražské Jižní Město a metro C.
Kunice	KUN-02	Rozšířit obsluhu místní části Všešimy.	ZOHLEDNĚNO	Navrženo je efektivní propojení obslužnosti místních částí Strančic a kunické místní části Všešimy linkou 462 ve formě spojů na zavalání s návaznostmi ve Strančicích na nádraží na vlaky směr Praha. To umožňuje zvýšit četnost spojení všech dotčených sídel.
Mirošovice	MIRS-01	Stávající stav je považován za vyhovující.	INFORMACE	V návrhovém stavu „Vize 2025“ není žádná autobusová linka do Mirošovic zavedena. V návrhovém stavu „Vize 2030“ je však navrženo prodloužení linky 363 z Velkých Popovic přes Mirošovice do Senohrab k nádraží (s přestupem na vlaky směr Benešov u Prahy). Důvodem je zřízení napojení Dolní Lomnice, Velkopopovicka a obcí severně od Velkých Popovic na Benešov. Určitým benefitem pro Mirošovice je i zavedení (resp. obnovení) přímého spojení na pražské Jižní Město a metro C, které je však oproti dosavadnímu stavu zrychlené tím, že mezi Opatovem a Čestlicemi je linka 363 vedena po dálnici D1.
Mnichovice (+ veřejnost)	MNCH-01	Malá četnost spojů linky 685. Nadbytečná velikost autobusů na lince 685.	ČÁSTEČNĚ ZOHLEDNĚNO	U linky 685 (v návrhu linka 492) byla navržena systematizace a navýšení četnosti. Nadto je v návrhovém stavu „Vize 2030“ navrženo zřízení MHD Mnichovice s menším autobusem (midibusem), aby byla posílena role železniční dopravy v Mnichovicích samotných a byly v Mnichovicích zajištěny přípoje do/z centra Mnichovic a Myšlína na vlaky směr Praha. Vzhledem k obsazenosti nejlpnějších spojů i na dnešní lince 685 (v návrhu linka 492) by autobus o menší kapacitě mohl být nedostatečný. Provoz standardního autobusu, který by mimo špičky nebyl provozován, a naopak provoz menšího vozidla, které by nebylo provozováno ve špičkách, je neekonomický (větší fixní náklady) – efektivnější je zajistit provoz vozidla po celý den.
Mnichovice (+ veřejnost)	MNCH-02	Požadavek na konkrétní časové polohy linky 490 pro přestup ve Strančicích v ranních hodinách.	NEZOHLEDNĚNO	Vzhledem ke koncepčnímu charakteru studie nejsou v návrhu řešeny specifické časové polohy jednotlivých spojů lišící se od základního periodického modelu jízdního řádu (specificky v ranní špičce) ani konkrétní rozsah provozu v okrajových částech dne. Lze řešit v dalších krocích případné implementace navržené provozní koncepce.
Mnichovice (+ veřejnost)	MNCH-03	Odstranit čekání linky 489 v Mukařově na zpožděné přípoje z Prahy posunutím odjezdu z Mukařova a odstraněním nadbytečného pobytu v Klokočné.	ČÁSTEČNĚ ZOHLEDNĚNO	Linka 489 je v návrhu mezi Mukařovem a Mnichovicemi nahrazena linkou 423 (jedoucí až z/do Prahy,,Opatova). Obslužnost Klokočné je pak ve špičkách pracovních dnů a v návrhovém stavu „Vize 2030“ celodenně a celotýdenně řešena přetrasovanou linkou 489 (bez nadbytečných pobytů v Klokočné). Čekací doba linek 423 i 489 v Mukařově je navržena nadále, je však zkrácena vzhledem ke stabilizaci jízdních dob linek z Prahy,,Hájů tak, aby linky 423 i 489 stíhaly návazné vlakové spoje ve Strančicích (příp. Senohrabech).
Mnichovice (+ veřejnost)	MNCH-04	Požadavek na větší četnost spojení mezi Myšlínem a Strančicemi s návaznostmi na vlaky směr Praha. Požadavek na prověření většího zapojení menších vozidel do veřejné linkové dopravy v okolí Mnichovic.	ČÁSTEČNĚ ZOHLEDNĚNO	U linky 685 (v návrhu linka 492), propojující Strančice s Myšlínem, byla navržena systematizace a navýšení četnosti (i v odpolední špičce na hodinový takt). Nadto je v návrhovém stavu „Vize 2030“ navrženo zřízení MHD Mnichovice s menším autobusem (midibusem), aby byla posílena role železniční dopravy v Mnichovicích samotných a byly v Mnichovicích zajištěny přípoje do/z centra Mnichovic a Myšlína na vlaky směr Praha. Vzhledem k obsazenosti nejlpnějších spojů i na dnešních linkách v Mnichovicích by autobusy o menší kapacitě mohly být nedostatečné. Provoz standardního autobusu, který by mimo špičky nebyl provozován, a naopak provoz menšího vozidla, které by nebylo provozováno ve špičkách, je neekonomický (větší fixní náklady) – efektivnější je zajistit provoz vozidla po celý den.
Mnichovice (+ veřejnost)	MNCH-05	Stížnost k nastavení přestupních dob vzhledem k přesnosti provozu u linek 469 a 685, resp. S9 ve Strančicích v ranní špičce.	NEZOHLEDNĚNO	Vzhledem ke koncepčnímu charakteru studie nejsou v návrhu řešeny specifické časové polohy jednotlivých spojů lišící se od základního periodického modelu jízdního řádu (specificky v ranní špičce pro školní frekvenci). Lze řešit v dalších krocích případné implementace navržené provozní koncepce.
Mnichovice (+ veřejnost)	MNCH-06	Požadavek na přidání spoje na lince 685 ve večerním období.	ČÁSTEČNĚ ZOHLEDNĚNO	U linky 685 (v návrhu linka 492) byla navržena systematizace a navýšení četnosti. Vzhledem ke koncepčnímu charakteru studie však není v návrhu řešen konkrétní rozsah provozu (konkrétní časové polohy) v okrajových částech dne. Lze řešit v dalších krocích případné implementace navržené provozní koncepce.
Mnichovice (+ veřejnost)	MNCH-07	Nedostatečná frekvence obsluhy na relaci Babice – Říčany.	ZOHLEDNĚNO	Navrženo je posílení spojení v relaci Říčany – Babice, konkrétně je navržena linka 422 Háje – Uhřetěves – Kolovraty – Říčany – Babice – Doubek – Mukařov v časovém prokladu s linkou 435, čímž by byl zajištěn mezi Říčany a Babicemi souhrnný špičkový interval 30 minut.

Nositel	Kód	Zjednodušené sdělení/požadavek	Zohlednění	Komentář autorů
Mnichovice (+ veřejnost)	MNCH-08	Větší zapojení minibusů poptávkové dopravy v Říčanech, např. Babice.	NEZOHLEDNĚNO	Relace Říčany – Babice není svým charakterem (hustotou osídlení) vhodná pro poptávkovou dopravu. Je v této relaci však navrženo navýšení četnosti, konkrétně je navržena linka 422 Háje – Uhříněves – Kolovraty – Říčany – Babice – Doubek – Mukařov v časovém prokladu s linkou 435, čímž by byl zajištěn mezi Říčany a Babicemi souhrnný špičkový interval 30 minut.
Mnichovice (+ veřejnost)	MNCH-09	Říčany - Babice viz MNCH-07	ZOHLEDNĚNO	Viz MNCH-07
Mnichovice (+ veřejnost)	MNCH-10	Říčany - Babice viz MNCH-07	ZOHLEDNĚNO	Viz MNCH-07
Mnichovice (+ veřejnost)	MNCH-11	Požadavek na interval 30 min u linky 435 a konkrétní úpravy časových poloh v ranní špičce.	ČÁSTEČNĚ ZOHLEDNĚNO	Navrženo je posílení spojení v relaci Říčany – Babice, konkrétně je navržena linka 422 Háje – Uhříněves – Kolovraty – Říčany – Babice – Doubek – Mukařov v časovém prokladu s linkou 435, čímž by byl zajištěn mezi Říčany a Babicemi souhrnný špičkový interval 30 minut. Vzhledem ke koncepčnímu charakteru studie nejsou v návrhu řešeny specifické časové polohy jednotlivých spojů lišící se od základního periodického modelu jízdního řádu (specificky v ranní špičce). Lze řešit v dalších krocích případné implementace navržené provozní koncepce.
Mnichovice (+ veřejnost)	MNCH-12	Prodloužení linky 685 ze Strančic do Světic, popř. Říčan.	NEZOHLEDNĚNO	Systémové prodloužení linky 685 (v návrhu linka 492) do Světic (příp. i Říčan) není navrženo, jelikož se nejeví z přepravního hlediska dle dojížďkových vztahů jako nezbytné. Je však navržena návaznost na linku 582 a na vlaky linky S9.
Mnichovice (+ veřejnost)	MNCH-13	Na lince 685 nedostatečná frekvence spojů a požadavek na konkrétní časovou polohu v odpolední špičce pro školní dojížďku.	ČÁSTEČNĚ ZOHLEDNĚNO	Vzhledem ke koncepčnímu charakteru studie sice nejsou v návrhu řešeny specifické časové polohy jednotlivých spojů lišící se od základního periodického modelu jízdního řádu. Systematizace a navýšení četnosti u linky 685 (v návrhu linka 492) však byla navržena (i v odpoledních hodinách hodinový takt).
Mnichovice (+ veřejnost)	MNCH-14	Chybějící přímé spojení Babice – Mukařov.	ZOHLEDNĚNO	I ve stávajícím stavu existuje přímé spojení mezi Babicemi a Mukařovem, a sice linkou 366, avšak jen ve špičkách pracovních dnů. Toto spojení v návrhu zajišťuje místo linky 366 linka 422 – v návrhovém stavu „Vize 2025“ taktěž jen ve špičkách PD, v návrhovém stavu „Vize 2030“ pak celodenně a celotýdenně.
Mnichovice (+ veřejnost)	MNCH-15	Konkrétní připomínka k návaznostem linky 685 na vlak S9 ve Strančicích.	NEZOHLEDNĚNO	Vzhledem ke koncepčnímu charakteru studie nejsou v návrhu řešeny specifické časové polohy jednotlivých spojů lišící se od základního periodického modelu jízdního řádu (specificky v ranní špičce pro školní frekvenci). Lze řešit v dalších krocích případné implementace navržené provozní koncepce.
Mnichovice (+ veřejnost)	MNCH-16	Požadavek na zvýšení frekvence spojů linky 490.	NEZOHLEDNĚNO	U linky 490 je naopak navržena redukce četnosti ve špičkách pracovních dnů, a to z důvodu oslabení její role pro spojení Prahy s Hrusicemi, Ondřejovem a Stříbrnou Skalici (je navrženo zřízení návazností v Senohrabech mezi spěšnými vlaky linky R49 a prodlouženou linkou 651 směr Ondřejov – Stříbrná Skalice, které přináší kratší cestovní doby mezi uvedenými obcemi a Prahou). V návrhovém stavu „Vize 2030“ je však navrženo zřízení MHD Mnichovice s menším autobusem (midibusem), aby byla posílena role železniční dopravy v Mnichovicích samotných a byly v Mnichovicích zajištěny přípoje do/z centra Mnichovic (a Myšlína) na zrychlené vlaky ze/ve směru Praha.
Mnichovice (+ veřejnost)	MNCH-17	Chybějící přímé autobusové spojení Říčany – Mnichovice.	ZOHLEDNĚNO	Je navržena linka 423 Opatov – Průhonice – Říčany – Mukařov – (Klokočná –) Struhařov – Mnichovice – Strančice/Senohraby, která požadované přímé autobusové spojení mezi Říčany a Mnichovicemi nabízí.
Mnichovice (+ veřejnost)	MNCH-18	Stížnost na proběhlý posun systémových časových poloh linky 435.	NEZOHLEDNĚNO	Systémové časové polohy jsou navrženy s ohledem na systémové návaznosti mezi linkami vzhledem k principům integrálního taktového jízdního řádu (viz kapitola 3.1.3 technické zprávy).
Mnichovice (+ veřejnost)	MNCH-19	Příliš nepravidelné intervaly na lince 685.	ZOHLEDNĚNO	U linky 685 (v návrhu linka 492) byla navržena systematizace a navýšení četnosti.
Mnichovice (+ veřejnost)	MNCH-20	Zavedení přímého spojení Babice s Prahou přes Říčany.	ZOHLEDNĚNO	Je navržena linka 422 Háje – Uhříněves – Kolovraty – Říčany – Babice – Doubek – Mukařov, v návrhovém stavu „Vize 2025“ jen ve špičkách pracovních dnů, v návrhovém stavu „Vize 2030“ pak celodenně a celotýdenně.
Mnichovice (+ veřejnost)	MNCH-21	Respondent musí dojíždět na P+R z Mnichovic do ostatních stanic (např. Strančice, Říčany). Málo autobusových přípojí ve Strančicích (linka 490), preferováno od každého vlaku.	NEZOHLEDNĚNO	U linky 490 je naopak navržena redukce četnosti ve špičkách pracovních dnů, a to z důvodu oslabení její role pro spojení Prahy s Hrusicemi, Ondřejovem a Stříbrnou Skalici (je navrženo zřízení návazností v Senohrabech mezi spěšnými vlaky linky R49 a prodlouženou linkou 651 směr Ondřejov – Stříbrná Skalice, které přináší kratší cestovní doby mezi uvedenými obcemi a Prahou). V návrhovém stavu „Vize 2030“ je však navrženo zřízení MHD Mnichovice s menším autobusem (midibusem), aby byla posílena role železniční dopravy v Mnichovicích samotných a byly v Mnichovicích zajištěny přípoje do/z centra Mnichovic (a Myšlína) na zrychlené vlaky ze/ve směru Praha.
Mnichovice (+ veřejnost)	MNCH-22	Málo autobusových přípojí ve Strančicích v období sedla (linky 489, 490, 685).	NEZOHLEDNĚNO	Zásadní posílení přípojí ve Strančicích není navrženo. V návrhovém stavu „Vize 2025“ dochází k mírnému navýšení počtu přípojí – v období sedla pracovních dnů jsou přípoje navrženy v rozestupu 30–30–60 minut (tedy ke 3/4 vlaků). V návrhovém stavu „Vize 2030“ je naopak navržena redukce autobusových spojů z Mnichovic do Strančic. Důvodem je, že je navrženo část přípojí na vlaky realizovat již v Mnichovicích samotných, aby zde byla posílena role železniční dopravy. Je tak navrženo zřízení MHD Mnichovice s menším autobusem (midibusem) se zajištěním přípojí do/z centra Mnichovic a Myšlína na zrychlené vlaky ze/ve směru Praha.

Nositel	Kód	Zjednodušené sdělení/požadavek	Zohlednění	Komentář autorů
Mnichovice (+ veřejnost)	MNCH-23	Propojit linky 765 a 686 v Říčanech diametrálně do trasy Úvaly - Říčany - Jesenice a upravit vedení v rámci Říčan.	ČÁSTEČNĚ ZOHLEDNĚNO	Diametrální vedení linek 765 a 686 přes Říčany. U linky 765 je navrženo přetrasování a prodloužení do trasy Nádraží Klánovice – Sibřina – Křenice – Březí – Říčany – Svěstice – Velké Popovice – Kamenice. U linky 686 je v návrhovém stavu „Vize 2030“ navrženo prodloužení do Jesenice v trase Úvaly – Škvorec – Sluštice – Křenice – Březí – Říčany – Dobřejovice – Jesenice. Plošnější obsluha Říčan linkami 765 a 686 není navržena, došlo by tím k prodloužení cestovních dob pro tranzitující cestující, a tím ke snížení konkurenceschopnosti regionální autobusové dopravy. MHD Říčany jezdí ve většině případů častěji než regionální autobusová doprava (navíc zdarma) a pro přepravu na „poslední míli“ je plně postačující. Atraktivní a efektivní systém veřejné dopravy je založen na jeho vhodné segmentaci – je tak třeba odlišit roli regionálních autobusových linek a linek MHD. V přepravně silných relacích je vhodné provozovat oba segmenty s jasným odlišením jejich funkce (regionální linky by v takovém případě měly obsluhovat v Říčanech jen nejvýznamnější cíle po jejich trase s cílem rychlejšího průjezdu městem a neprodlužování cestovních dob pro tranzitující cestující, plošnější obslužnost by měla zajišťovat MHD), naopak v přepravně slabších relacích je vhodné segmenty sloučit (plošnější obsluha regionálními linkami). S ohledem na poptávku však většina směrů z Říčan opodstatňuje vedení obou segmentů, čemuž by měla být přizpůsobena trasa regionálních linek.
Mnichovice (+ veřejnost)	MNCH-24	Provozovat linku 765 alespoň v úseku Jesenice - Březí i o víkendu, zajiždět všemi spoji na Olivovnu. Případně propojit s linkou 686.	ČÁSTEČNĚ ZOHLEDNĚNO	V návrhovém stavu „Vize 2030“ je navržen jak víkendový provoz na lince 765 (která je však již v návrhovém stavu „Vize 2025“ přetrasována do trasy Nádraží Klánovice – Sibřina – Křenice – Březí – Říčany – Svěstice – Velké Popovice – Kamenice), tak prodloužení linky 686 z Říčan přes Dobřejovice do Jesenice. K úpravě trasy linek 765 a 686 – viz vypořádání podnětu MNCH-23.
Mnichovice (+ veřejnost)	MNCH-25	Vést některou z autobusových linek do Mirošovic – přestupní doby v Mnichovicích mezi vlaky a autobusy do/z okolí jsou nedostatečné, zřízenou linku by šlo využít jako doplnění vlaku v obdobích, kdy má linka S9 interval 60 min.	ZOHLEDNĚNO	V návrhovém stavu „Vize 2030“ je navrženo prodloužení linky 363 z Velkých Popovic přes Mirošovice do Senohrab (s návaznostmi na vlaky směr Benešov). Zároveň tento návrhový stav dle zadání studie uvažuje na trati 221 s provozní koncepcí, kde je mezi Prahou a Senohraby veden i v sedlech 30minutový interval linky S9. V Senohrabech a Strančicích jsou navrženy další návaznosti do/z obcí v okolí, příp. lze přestupovat i v Mnichovicích (přestupní doby jsou delší).
Mnichovice (+ veřejnost)	MNCH-26	Nedostatečné spojení v relaci Říčany – Babice v mimošpičkových obdobích včetně víkendu.	ZOHLEDNĚNO	Navrženo je posílení spojení v relaci Říčany – Babice, konkrétně je navržena linka 422 Háje – Uhříněves – Kolovraty – Říčany – Babice – Doubek – Mukařov v časovém prokladu s linkou 435, čímž by byl zajištěn mezi Říčany a Babicemi souhrnný špičkový interval 30 minut. V návrhovém stavu „Vize 2030“ je linka 422 navržena i v sedlech a o víkendech, kdy je tedy spojení Říčany – Babice souhrnně s linkou 435 zajištěno každých cca 60 minut.
Mnichovice (+ veřejnost)	MNCH-27	Požadavek na přidání spoje linky 490 v ranní špičce.	NEZOHLEDNĚNO	Vzhledem ke koncepčnímu charakteru studie nejsou specifické časové polohy jednotlivých spojů (specificky v ranní špičce) ani jednotlivé posilové spoje nad rámec základního periodického modelu jízdního řádu v návrhu řešeny (viz technická zpráva – úvodní text kapitoly 3.2). Lze řešit v dalších krocích případné implementace navržené provozní koncepce.
Mnichovice (+ veřejnost)	MNCH-28	Zřídit novou zastávku Zahrady Myšlín.	ZOHLEDNĚNO	Ač se studie primárně věnuje návrhu provozní koncepce (jízdních řádů) autobusové dopravy, proveření zřízení zastávky u Zahrad Myšlín je ve studii uvedeno u infrastrukturních úprav linky 492.
Mnichovice (+ veřejnost)	MNCH-29	Zvýšit frekvenci spojů linky 685 a zajistit přesnější provoz, přizpůsobit školnímu vyučování.	ČÁSTEČNĚ ZOHLEDNĚNO	Vzhledem ke koncepčnímu charakteru studie sice nejsou v návrhu řešeny specifické časové polohy jednotlivých spojů lišící se od základního periodického modelu jízdního řádu. Systematizace a navýšení četnosti u linky 685 (v návrhu linka 492) však byla navržena (i v odpoledních špičkách hodinový takt, pravidelnější interval i mimo špičky PD).
Mnichovice (+ veřejnost)	MNCH-30	Propojit linky 686 a 765 a upravit trasu v Říčanech dle MNCH-23. Vést linku 489 systémově přes zast. Mnichovice,požární dům a Mukařov,,škola, prodloužit ji z Louňovic do Kostelce nad Černými lesy a zlepšit přípoje v Mukařově na linku 491.	ČÁSTEČNĚ ZOHLEDNĚNO	K propojení linek 686 a 765 a úpravě jejich tras – viz vypořádání podnětu MNCH-23. V návrhovém stavu „Vize 2030“ je návrhová linka 489 (která však jede mimo Mnichovice v trase Strančice – Všestary – Klokočná – Mukařov – Český Brod) vedena v pracovní dny až do/z Českého Brodu. V trase Mukařov – Svojetice – Struhařov – Mnichovice nahrazuje dnešní linku 489 linka 423, na kterou je v Mukařově navržen přípoj na linku 489 (v pracovní dny), resp. 491 (o víkendech) směr Český Brod. Návrhová linka 423 je v návrhovém stavu „Vize 2030“ prodloužena z Mnichovic do Senohrab, tudíž jede přes zast. Mnichovice,,požární dům. Návrhová linka 489 však zast. Mukařov,,škola není navržena, vzhledem ke školní frekvenci do ZŠ LOŠBATES je navržena přes zast. Louňovice,,I.hráz. Linku 423 ani 489 není navrženo prodloužit směr Kostelec nad Černými lesy, v Mukařově však je tímto směrem navržen přípoj. Z Mnichovic do Kostelce nad Černými lesy navíc je navržena přímá linka 492.
Ondřejov	OND-01	Neefektivní a neekonomický souběh linek 383 a 385 v úseku Zvánovice - Říčany,Radošovice,sokolovna v ranní špičce a na začátku odpolední špičky.	ZOHLEDNĚNO	U předmětných linek (resp. nově linky 383 a 423) je navrženo vedení ve vzájemném časovém prokladu. U linky 423 je však navrženo (na rozdíl od stávající linky 385) odklonění ze Struhařova do Mnichovic jako náhrada linky 489. Důvodem je, že dle přepravních průzkumů (poskytnutých IDSK) lze stávající obslužnost Třemblatu a Zvánovic označit za příliš velkorysou a jako postačující se jeví jejich obslužení linkou Háje – Říčany – Ondřejov – Chocerady (linka 383) a linkou navazující ve Strančicích na vlaky směr Praha (stávající linka 685, nově 492), jejichž role pro tuto oblast je v návrhu posílena (zejména zpravidelnění intervalu na hodinový takt ve špičce).
Petřikov	PETR-01	Nedostatečná frekvence na lince 363 zvláště o víkendu, zpoždění ve špičkách.	ZOHLEDNĚNO	V návrhovém stavu „Vize 2030“ je navrženo navýšení rozsahu provozu linky 363 v Petřikově na interval 60 minut (zejména o víkendech lze však tento rozsah považovat za maximalistický). Jízdní doby na lince 363 v návrhovém stavu byly stanoveny na základě analýzy provozu (viz kapitola 3.1.4 textové části studie). Zároveň je navrženo přetrasování linky mezi Opatovem a Čestlicemi po dálnici D1, čímž dochází ke zkrácení cestovních dob Opatov – Petřikov na necelých 35 minut.
Petřikov	PETR-02	Nevyhovující poloha a přístup k zastávce Petřikov,,rozc.	INFORMACE	Pro většinu zástavby Petřikova je v kratší docházkové vzdálenosti zastávka Petřikov. Pro lepší pěší dostupnost autobusové dopravy z jižní části obce lze zvážit zřízení další zastávky v intravilánu obce (např. u mateřské školy). Vzhledem k urychlení linky 363 by pak zastávka Petřikov,,rozc. pro obslužnost obce téměř ztratila význam (nebylo by nutné řešit kvalitu přístupu), avšak ze síťového hlediska může zastávka hrát roli pro realizaci přestupů od Petřikova na Kamenici a opačně.

Nositel	Kód	Zjednodušené sdělení/požadavek	Zohlednění	Komentář autorů
Petřikov	PETR-03	Prodloužit zkrácené spoje linky 363 z Chomutovic do Petřikova.	ČÁSTEČNĚ ZOHLEDNĚNO	V návrhovém stavu „Vize 2030“ je navrženo vedení všech víkendových spojů linky 363 alespoň do Velkých Popovic. Ve špičkách pracovních dnů jsou nadále navrženy zkrácené spoje do Chomutovic (zkracující interval mezi Opatovem a Chomutovicemi na 30 minut) a jejich systémové vedení do Petřikova se dle přepravních průzkumů (poskytnutých IDSK) neukazuje momentálně jako nezbytné a efektivní. V případě růstu poptávky (např. v důsledku zkrácení cestovních dob linky 363 vlivem jejího trasování mezi Opatovem a Čestlicemi po dálnici D1 či vlivem růstu obce) však lze o systémovém prodloužení těchto posilových spojů uvažovat, vyžaduje však zřízení vhodného místa pro obrat vozidel a případnou úpravu časových poloh (alespoň těchto posilových spojů), aby toto prodloužení nevyžadovalo o vozidlo navíc.
Petřikov	PETR-04	Zřízení závleku linky 461 do obce místo rozcestí.	NEZOHLEDNĚNO	Linka 461 je v návrhu z většinové části mezi Velkými Popovicemi a Kamenicí nahrazena linkou 765 (Nádraží Klánovice –) Říčany – Světlce – Velké Popovice – Kamenice (v návrhovém stavu „Vize 2025“ v pracovní dny, v návrhovém stavu „Vize 2030“ i o víkendech). Linka 461 tak je vedena převážně jen v trase Strančice – Velké Popovice. Vzhledem k urychlení linky 363 (trasou mezi Opatovem a Čestlicemi po dálnici D1) nepřináší spojení do/z Prahy přes Strančice zásadní zlepšení. Vybrané spoje linky 461 lze z Velkých Popovic do Petřikova prodloužit, s ohledem na předpoklad pokračování jednotlivých spojů též do/z Kamenice a do/z Lojovic (zejména školní spoje) však toto prodloužení nelze garantovat systémově.
Petřikov	PETR-05	Zřízení přímého spojení do Říčan.	ČÁSTEČNĚ ZOHLEDNĚNO	Je navrženo přetrasování stávající linky 765 z Říčan přes Světlce, Všechromy a Velké Popovice do Kamenice (namísto jejího stávajícího trasování do Jesenice). Ve Velkých Popovicích je navržen přestup mezi linkami 363 a 765, čímž dochází k vytvoření systémového spojení v relaci Petřikov – Říčany s jedním přestupem. Přímé spojení Petřikov – Říčany však navrženo není, je upřednostněno přímé spojení Kamenice – Říčany, kde jsou větší dojíždkové vztahy.
Říčany	RIC-01	Časté zpoždování spojů, např. kvůli kolonám či nerealisticky nastaveným jízdním dobám.	ZOHLEDNĚNO	Na základě analýzy provozu (zpoždování spojů) byla na vybraných linkách provedena úprava (stabilizace) jízdních dob. Toto se týká i radiálních linek na Háje a linky 385 (resp. v návrhu linek 385 a 423).
Říčany	RIC-02	Neatraktivní spojení na metro C z centrálních částí města kvůli dlouhé cestovní době linkou 385.	ZOHLEDNĚNO	Návrhové linky 385 a 423 byly oproti stávající lince 385 mírně urychleny úpravou trasování v Nupakách a Čestlicích.
Říčany	RIC-03	Nemožnost proložení linek 765 a MHD 3.	NEZOHLEDNĚNO	Regionální a městské linky je vhodné koordinovat časově i prostorově. S ohledem na návaznosti regionálních linek i mimo Říčany by však primárně měly být časově přizpůsobeny linky MHD dle regionálních linek. Úprava linek MHD Říčany nicméně není předmětem této studie (linky MHD Říčany byly do návrhových provozních koncepcí zaneseny dle zadání studie) a měla by být případně dále řešena, např. v návaznosti na výstupy této studie.
Říčany	RIC-04	Výrazně neatraktivní spojení z Říčan do Velkých Popovic a Kamenice.	ZOHLEDNĚNO	Navrženo je přetrasování linky 765, která je z Říčan namísto Jesenice trasována přes Světlce, Všechromy a Velké Popovice do Kamenice. V návrhovém stavu „Vize 2030“ se navrhuje interval 60 minut v pracovní dny a 120 minut o víkendech.
Říčany	RIC-05	Neexistující přímé spojení na terminál Praha-Klánovice, možnost prodloužení linky 765 do Prahy-Klánovic, možnost prodloužení linky 303 do Říčan.	ZOHLEDNĚNO	V návrhovém stavu „Vize 2025“ je navrženo prodloužení linky 765 ze Sibřiny dále na Nádraží Klánovice. V návrhovém stavu „Vize 2030“ je navrženo též prodloužení linky 303 z Křenic přes Nedvězí do Říčan.
Říčany	RIC-06	Častá neexistence čekacích dob u možných přestupů.	ZOHLEDNĚNO	Součástí návrhu je v souladu se zadáním studie i návrh čekacích dob u relevantních návazností mezi linkami.
Říčany	RIC-07	Zajiždění linky 364 do centra obce Břeží prodlužuje cestovní doby.	ČÁSTEČNĚ ZOHLEDNĚNO	Trasa linky 364 je urychlena, avšak kromě napřímění trasy v obci Břeží (nově jen přes zastávky Břeží,, u křížku, Břeží,,V Jezírku a Břeží) je navrženo též trasování mimo Říčany, Strašín (kde existuje MHD i regionální linky do Říčan s přestupem směr Praha a kde je také navržena linka 422 Háje – Uhříněves – Kolovraty – Říčany – Babice – Doubek – Mukařov).
Říčany	RIC-08	Velmi pomalé spojení Říčany – Jesenice linkou 765.	ZOHLEDNĚNO	V návrhovém stavu „Vize 2030“ je navrženo prodloužení linky 686 z Říčan do Jesenice, a to rychlejší trasou po silnici II/101 (pouze se zajiždkou do Dobřejovic).
Říčany	RIC-09	Zřízení přímého spojení do Prahy na metro i pro zbývající místní části (Voděrádky, Jažlovice) např. prodloužením linky 328 (či jejich vybraných spojů)	NEZOHLEDNĚNO	Do průmyslové zóny Modletice (resp. i Zděbrady) je navržena nově linka 357, která jede mezi Opatovem a Čestlicemi pomalou trasou přes Šeberov a Průhonice. Linka 328 je nově též pomalá (jede přes Kateřinky, Újezd u Průhonic a Průhonice) a je přetrasována do Popoviček, Chomutovic (vybrané spoje). Prodloužení linky 357 by nebylo konkurenceschopným napojením Jažlovic a Voděrádek na metro C. Atraktivnější možností by bylo prodloužení linky 397, kde je však předpokládán problematický průjezd kloubových autobusů Jažlovicemi (bylo by nutno prostorově prověřit), proto ani tato možnost nebyla do návrhu zahrnuta.
Říčany	RIC-10	Přizpůsobení dopravy i rekreačním potřebám obyvatel (sezónně či o víkendech) – např. přímé spojení z říčanských sídlišť ke kolovratskému koupališti	ZOHLEDNĚNO	Spojení Říčan s kolovratským koupalištěm je zajištěno návrhovou linkou 422, o víkendech je však navržena až návrhovém stavu „Vize 2030“.
Říčany	RIC-11	Zavedení integrálního taktového jízdního řádu na regionálních linkách pro zajištění přehledné nabídky pro cestující a vytvoření přestupních možností mezi linkami	ZOHLEDNĚNO	Návrhová provozní koncepce je (mj. dle zadání studie) primárně založená na bázi integrálního taktového JŘ.
Říčany	RIC-12	Posílení relace Babice – Říčany na špičkový interval 30 minut.	ZOHLEDNĚNO	Je navržena linka 422 Háje – Uhříněves – Kolovraty – Říčany – Babice – Doubek – Mukařov, která je mezi Říčany a Doubkem vedena v prokladu s linkou 435 (obě hodinový takt), čímž je dosaženo požadovaného špičkového intervalu.
Říčany	RIC-13	Prodloužení linky 686 do Jesenice a dále na Dolní Břežany a Prahu.	ČÁSTEČNĚ ZOHLEDNĚNO	Prodloužení linky 686 z Říčan do Jesnice (po silnici II/101, pouze se zajižděním do Dobřejovic) je navrženo v návrhovém stavu „Vize 2030“. Prodloužení dále směr Dolní Břežany – Praha (Zbraslav) již není předmětem této studie (mimo zájmovou oblast).
Říčany	RIC-14	Prodloužení linky 491 do Říčan pro existenci rychlejšího spojení s Českým Brodem a zavedení přímého spojení s obcemi po trase.	ZOHLEDNĚNO	V návrhovém stavu „Vize 2030“ je u linky 491 navrženo prodloužení z Mukařova do centra Říčan.
Říčany	RIC-15	Zvážení zavedení přímého spojení s Nedvězí u Říčan.	ZOHLEDNĚNO	V návrhovém stavu „Vize 2030“ je navrženo prodloužení linky 303 z Křenic přes Nedvězí do Říčan, čímž je zajištěno přímé spojení Nedvězí – Říčany.
Říčany	RIC-16	Propojení radiálních linek do diametrálních pro odstranění souběhů po městě a zlepšení spojení z jednotlivých lokalit.	ZOHLEDNĚNO	Diametralizace vybraných vybraných linek přes Říčany je navržena.

Nositel	Kód	Zjednodušené sdělení/požadavek	Zohlednění	Komentář autorů
Říčany	RIC-17	Po dostavbě D0 zavedení expresní dálniční linky z Říčan na metro C (např. Roztyly).	NEZOHLEDNĚNO	Vzhledem k velmi dobrému napojení Říčan páteřně na Prahu již ve stávajícím stavu, realistické alokaci finančních prostředků pro realizaci zvláště „Vize 2030“ a míry obsluhy jiných důležitých relací v rámci ORP lze provoz takové linky stěží obhájit v režimu spolufinancování z krajského rozpočtu, tj. v rámci předmětu studie.
Říčany	RIC-18	Možné prověření tangenciální linky po D0 z letiště Václava Havla Praha na Černá Most se zajižděním do Jesenice, Říčan apod.	NEZOHLEDNĚNO	Prověření potenciálu linky překračuje rámec studie, z koncepčně-prioritního hlediska lze dále uplatnit přístup uvedený ve vypořádání podnětu RIC-17.
Velké Popovice	VPOP-01	Zřízení přímého spojení do Říčan alespoň ve špičkách.	ZOHLEDNĚNO	Relace Velké Popovice – Říčany patří v řešené oblasti k přepravně nejsilnějším, kde neexistuje přímé konkurenceschopné spojení. Je proto navrženo přetrasování stávající linky 765 z Říčan přes Světlce, Všechnomy a Velké Popovice do Kamenice (namísto jejího stávajícího trasování do Jesenice). Mezi Říčany a Kamenicí je její vedení navrženo celodenně v pracovní dny, v návrhovém stavu „Vize 2030“ i o víkendech.
Vyžlovka	VYZL-01	Stávající hlavní trasu hromadné dopravy není vhodné měnit (napojení na Prahu, Říčany, Kostelec nad Černými lesy).	ZOHLEDNĚNO	Hlavní trasa linek ve Vyžlovce zůstává v návrhovém stavu zachována (Praha – Říčany – Kostelec n.Č.l.), je však kladen větší důraz na napojení na centrum Říčan a na vlakové nádraží s návaznostmi na železniční dopravu směr centrum Prahy.
Vyžlovka	VYZL-02	Neexistující komfortní návaznost na vlak v Říčanech.	ZOHLEDNĚNO	Je navrženo přetrasování linky 385 z Prahy a Říčan do Kostelce nad Černými lesy (a dále do Konojed) a zavedení linky 421 Říčany – Vyžlovka – Jevany – Kostelec nad Černými lesy. Tyto linky jsou trasovány v Říčanech přes zast. Říčany,,nádraží s návaznostmi na železniční dopravu směr Praha.
Zvánovice	ZVA-01	Stávající stav je považován za vyhovující, jakékoliv změny jsou pro obec nežádoucí.	ČÁSTEČNĚ ZOHLEDNĚNO	Je navrženo ponechání obsluhy Zvánovic směr Říčany a Praha,,Háje (linkou 383), stejně jako napojení Zvánovic na nádraží Strančice s návaznostmi na vlaky směr Praha (stávající linka 685, v návrhu linka 492). Linka Strančice – Mnichovice – Zvánovice – Černé Voděřady je v návrhu propojena s linkou Černé Voděřady – Kostelec nad Černými lesy pro rozšíření přímých spojení. Zároveň je navrženo zpravidelnění intervalu této linky zejména ve špičkách pracovních dnů (zajištění 60minutového taktu). Dle přepravních průzkumů (poskytnutých IDSK) lze však stávající obslužnost Zvánovic označit za příliš velkorysou, není proto navrženo ponechání vedení linky 385 do Zvánovic (linka je ve Zvánovicích využita jednotkami cestujících za celý pracovní den) ve prospěch posílení role linek 383 a 492.
IDSK	IDSK-01	V dnešním stavu obtížná koordinace svazku linek směr Praha severně od Říčan, souběhy.	ZOHLEDNĚNO	Linky 765 a 686 a linky 329 a 686 jsou navrženy v časovém prokladu.
IDSK	IDSK-02	Nevyhovující odstavy a jejich kapacita v rámci Říčan, chybí obřištiště v jižní části města.	ČÁSTEČNĚ ZOHLEDNĚNO	Studie nedává doporučení ke zřízení dalších odstavů a obřištišť v Říčanech, nedostatečná kapacita odstavů a obřištišť je řešena diametralizací vybraných linek přes Říčany. Ta se jeví jako vhodnější jak z hlediska infrastrukturního (nižší nároky na obřištiště a odstavy vozidel), tak přepravního (rozvoj přímých spojení), tak provozně-ekonomického (oproti nepropojeným radiálním linkám dochází k odstranění společných úseků linek přes Říčany a úspoře dopravních výkonů i vozidel).
IDSK	IDSK-03	Stávající zastávky v Říčanech neumožňují komfortní přestupy bus-vlak a bus-bus a vyčkávání na zpožděné přípoje.	INFORMACE	Možnost setkání více autobusů a vyčkávání na zpožděné přípoje by mělo řešit plánované vybudování malého terminálu v poloze dnešní zastávky Říčany,,nádraží (ke zkrácení přestupů vlak-bus tím však nedojde).
IDSK	IDSK-04	Lepší koordinace linek MHD a regionálních linek.	ČÁSTEČNĚ ZOHLEDNĚNO	Ztotožňujeme se s potřebou časové i prostorové koordinace linek MHD Říčany a regionálních linek. Při návrhu trasování regionálních linek v Říčanech byly reflektovány plánované trasy MHD Říčany, aby byla odlišena funkce obou segmentů. Časová koordinace by měla být provedena zejména na straně MHD Říčany, jakožto nižšího přepravního segmentu, úprava provozní koncepce linek MHD Říčany však není předmětem této studie (linky MHD Říčany byly do návrhových provozních koncepcí zaneseny dle zadání studie) a měla by být případně dále řešena, např. v návaznosti na výstupy této studie.
IDSK	IDSK-05	Změna trasování linek skrz Říčany, díky čemuž propojí zájmová místa pro dojíždku i pro ostatní obce.	ČÁSTEČNĚ ZOHLEDNĚNO	Z hlediska trasování regionálních linek v Říčanech je navržena diametralizace vybraných radiálních linek, což rozšíří přímá spojení pro regionální cestující. Je-li však myšlena plošnější obsluha města Říčany regionálními linkami, atraktivní a efektivní systém veřejné dopravy je založen na jeho vhodné segmentaci – je tak třeba odlišit roli regionálních autobusových linek a linek MHD. V přepravně silných relacích je vhodné provozovat oba segmenty s jasným odlišením jejich funkce (regionální linky by v takovém případě měly obsluhovat v Říčanech jen nejvýznamnější cíle po jejich trase, plošnější obslužnost by měla zajišťovat MHD), naopak v přepravně slabších relacích je vhodné segmenty sloučit (plošnější obsluha regionálními linkami). S ohledem na poptávku však většina směrů z Říčan opodstatňuje vedení obou segmentů, čemuž by měla být přizpůsobena trasa regionálních linek.
ROPID	ROPID-01	Snaha o vymístění trasy linek 469 a 582 z ulic Na Obci a Jizerská.	ČÁSTEČNĚ ZOHLEDNĚNO	Návrhový stav „Vize 2030“ předpokládá v souladu s platným „Plánem dopravní obslužnosti města Říčany“ plánované zřízení zastávek Říčany,,Masarykovo nám. na silnici II/107 (mezi ul. 17. listopadu a Široká), kudy jsou přetrasovány návrhové linky 582 a 765.
ROPID	ROPID-02	Nedostatečná kapacita odstavů v lokalitách Říčany,,Olivovna a Říčany,,Wolkerova. Chybějící odpovídající zázemí pro řidiče.	ČÁSTEČNĚ ZOHLEDNĚNO	Studie nedává doporučení ke zřízení dalších odstavů a obřištišť v Říčanech, nedostatečná kapacita odstavů a obřištišť je řešena diametralizací vybraných linek přes Říčany. Ta se jeví jako vhodnější jak z hlediska infrastrukturního (nižší nároky na obřištiště a odstavy vozidel), tak přepravního (rozvoj přímých spojení), tak provozně-ekonomického (oproti nepropojeným radiálním linkám dochází k odstranění společných úseků linek přes Říčany a úspoře dopravních výkonů i vozidel). S doplněním odpovídajícího zázemí pro řidiče na odstavních místech se ztotožňujeme, není však předmětem této studie.
ROPID	ROPID-03	Není nutné dopravní obslužnost v oblasti reorganizovat, dopravní obslužnost obci je výsledkem shody shody a požadavků obci, neevidovány požadavky na úpravu od obci.	NEZOHLEDNĚNO	Jak analýza poptávky po přepravě, tak požadavky obci, které byly osloveny (přes 80 podnětů od téměř třetiny obci SO ORP Říčany), poukazují na některé relevantní skutečnosti, pro které je vhodné se úpravou dopravní obslužnosti v oblasti zabývat.