

Příloha K.2: Připomínky k této studii od subjektů oslovených v rámci projednávacího řízení a jejich vypořádání

Subjekt	Zkratka	Odpověď	Datum	Počet	Zohledněno	Částečně zohledněno	Nezohledněno	Info	Poznámka
Obec Babice	BAB	–							
Obec Břežl	BRE	–							
Obec Černé Voděrády	CEVO	–							
Obec Čestlice	CEST	ANO	06.10.2025	7	1	2	2	2	
Obec Dobřejovice	DOBR	–							
Obec Doubek	DOUB	–							
Obec Herink	HER	–							
Obec Hrusice	HRU	–							
Obec Jevany	JEV	–							
Obec Kaliště	KAL	–							
Obec Kamenice	KAM	ANO	06.10.2025	10	4	0	5	1	
Obec Klokočná	KLOK	ANO	07.10.2025	4	1	2	0	1	
Obec Konojedy	KONJ	–							
Město Kostelec nad Černými lesy	KOCL	–							
Obec Kostelec u Křížků	KOKR	–							
Obec Kozojedy	KOZJ	–							
Obec Křenice	KRE	–							
Obec Křížkový Újezdec	KRUJ	–							
Obec Kunice	KUN	ANO	10.09.2025	5	0	2	0	3	
Obec Louňovice	LOUN	–							
Obec Mirošovice	MIRS	ANO	29.09.2025	1	1	0	0	0	
Město Mnichovice	MNCH	ANO	10.06.2025	21	2	4	2	13	
Obec Modletice	MOD	–							
Obec Mukařov	MUK	–							
Obec Nučice	NUC	–							
Obec Nupaky	NUP	–							
Obec Oleška	OLES	–							
Obec Ondřejov	OND	–							
Obec Oplany	OPL	–							
Obec Pětihosty	PTH	–							
Obec Petřikov	PETR	ANO	06.10.2025	4	1	1	0	2	
Obec Popovičky	POP	–							
Obec Prusice	PRU	–							
Obec Radějovice	RAD	–							
Město Říčany	RIC	ANO	06.10.2025	1	1	0	0	0	
Obec Senohraby	SEN	–							
Obec Sluštice	SLUS	–							
Obec Strančice	STRC	–							
Obec Struhařov	STRR	–							
Obec Stříbrná Skalice	STSK	–							
Obec Sulice	SUL	–							
Obec Světlá	SVET	–							
Obec Svojetice	SVOJ	–							
Obec Stihlčice	STI	–							
Obec Tehov	TEH	–							
Obec Tehovec	TEHC	–							
Obec Velké Popovice	VPOP	ANO	07.10.2025	4	1	1	0	2	
Obec Vlkančice	VLK	–							
Obec Všestary	VSES	–							
Obec Výžerky	VYZE	–							
Obec Výžlovka	VYZL	–							
Obec Zvánovice	ZVA	–							
Integrovaná doprava Středočeského kraje, p. o. + Regionální organizátor PID, p. o.	PID	ANO	09.10.2025	31	3	9	18	1	

Podíl reakcí
Celkem

19%

88

17%

24%

31%

28%

Nositel	Kód	Zjednodušené sdělení/požadavek	Zohlednění	Komentář autorů
Čestlice	CEST-101	Souhlas s návrhovým řešením linek 328 a 363.	INFORMACE	
Čestlice	CEST-102	Souhlas s polookružním řešením linky 469.	INFORMACE	
Čestlice	CEST-103	Obsluha zastávky Čestlice,,aquapark pouze linkou 469 je nedostatečná. Doporučeny variantní trasy linek 363, 385 a 423 přes zastávku Čestlice,,aquapark / Čestlice,,V Oblouku dle poptávky.	ZOHLEDNĚNO	Přetrasování více linek přes zastávku Čestlice,,V Oblouku bylo provedeno na základě sčítání cestujících poskytnutých ze strany IDSK a na základě podnětu CEST-05 (příloha K.1). Vzhledem k tomu, že sčítání cestujících bylo pouze z jednoho období (pravděpodobně období běžné denní dojíždky, avšak nikoli zvýšené návštěvnosti Aquapalace, která je běžná o prázdninách a o víkendech), vnímáme připomínku jako relevantní. 1) V kapitolách 3.2.1.26 a 3.2.2.28 u linky 469 opraven víkendový interval v úseku Praha,,Opatov – Čestlice,,aquapark (v konceptu studie nezhledněno navržené ponechání víkendových expresních spojů v této relaci). 2) U linek 385 a 423 doplněna v kapitolách 3.2.1.16 a 3.2.1.21 možnost variantního trasování přes zastávku Čestlice,,aquapark na základě poptávky. 3) Upravena kapitola 3.3.4 ve smyslu výše uvedeného.
Čestlice	CEST-104	Linka 325 – trasa přes Benice zajišťuje základní obsluhu na území Prahy v částečném prokladu s linkou 228 (přes Nové Pitkovice by se jednalo o linku navíc). Přetrasování linky přes Benice požadováno MČ Praha-Benice.	ČÁSTEČNĚ ZOHLEDNĚNO	Linka 325 dosahuje poměrně nízkých přepravních výsledků. Trasování přes Nové Pitkovice je navrženo s cílem jejich alespoň mírného zlepšení, neboť pro spojení Čestlic s Nádražím Uhřetěves se jedná o trasu rychlejší a navíc jsou z Nových Pitkovic do Čestlic (dle SLDB 2021) větší dojížděkové vztahy než z Benic. V kapitole 3.2.1.3 je doplněno, že je v souvislosti s navrhovaným přetrasováním nutné prověřit případnou nutnost posílení MHD (linky 228) v úseku Praha,,Nádraží Uhřetěves – Praha,,Benice. S ohledem na celkové vytížení linky 325 i na obraty cestujících v Benicích lze však diskutovat, zda by ve špičkách nepostačovala mezi Benicemi a Nádražím Uhřetěves právě linka 228. Náhradu za linku 325 v Benicích by však bylo pravděpodobně nutné vyřešit v sedlech a o víkendech (hodinový interval obsluhy nelze vnímat jako dostatečný), kdy však toto posílení nemá vliv na celkový potřebný počet vozidel.
Čestlice	CEST-105	Zastávka Dobřejovice,,Košumberk je významnější než zast. Dobřejovice,,Jesenická (vzhledem k přilehlému typu zastavby) a měla by přes ni tedy být vedena zrychlená linka 363.	NEZOHLEDNĚNO	Zásadní rozdíl ve využití zastávky Dobřejovice,,Košumberk oproti zastávce Dobřejovice,,Jesenická nebyl při místním šetření pozorován. V kontextu pokračující výstavby u zast. Jesenická lze do budoucna očekávat nárůst významu této zastávky. V případě vedení 363 přes Košumberk by naopak musela být přes zast. Jesenická přetrasována linka 357 (aby tato zastávka zcela nepřišla o spojení s Prahou). Takové řešení by u obou linek generovalo prodloužení cestovních dob pro tranzitující cestující. V návrhovém stavu 2030 je dále navržena úprava trasy linky 397 přes Košumberk a „zveřejnění“ návozu vozidel pro zaměstnanecké spoje, které tak pojedou ve směru pražské špičky a kterými Košumberk získá směr Praha ještě atraktivnější spojení (s kratší cestovní dobou), byť jen ve špičkách. V kontextu výše uvedeného nevnímáme zpomalení linky 363 trasou přes Košumberk jako vhodné.
Čestlice	CEST-106	Modletickou průmyslovou zónu a Doubravice by neměla obsluhovat linka 357 – dlouhá cestovní doba do Prahy a musela by být posílena dálniční linka 397 (přesun cestujících z 328, která zaměstnance do/z průmyslové zóny aktuálně též přepravuje).	NEZOHLEDNĚNO	Cílem je segregovat zaměstnance dojíždějící do modletické průmyslové zóny. Dojíždějícím z Prahy je určena dálniční linka 397, zatímco návrhová linka 357 má sloužit zaměstnancům z obcí mezi Prahou a modletickou průmyslovou zónou, resp. pražských městským čtvrtím ležícím jihovýchodně od Opatova. Dle sčítání cestujících poskytnutých ze strany IDSK vykazovala linka 328 v modletické průmyslové zóně relevantní obsazenost pouze v časech, kdy spoje linky 397 nebyly vedeny. Od té doby byly některé tyto časy vykryty přidáním dalších spojů linky 397. Zároveň vlivem nasazení kloubových autobusů nedochází k přepřehňování spojů linky 397 (soudě dle sčítání cestujících od IDSK a dle místního šetření). Při existenci „rychlé“ linky z Prahy (397) tak neexistuje důvod v obdobných časech (na směny, tj. ve špičkách) provozovat navíc ještě linku „polorychlou“, když „pomalá“ linka (357) zajišťují přímou dostupnost modletické prům. zóny pro větší počet dojíždějících, aniž by tím byly z hlediska cestovní doby poškozeny obce obsluhované dnešní linkou 328. Při nedostatečné nabídce linky 397 lze preferovat její posílení před vedením vybraných spojů linky 357 v úseku Čestlice – Modletice v mimošpičkových obdobích. Co se týče obsluhy oblasti Doubravic, vzhledem k jejímu nízkému počtu obyvatel generuje nízké obraty cestujících, a při přetrasování zrychlené linky na Velké Popovice (návrhová linka 363) tak nelze opodstatnit vedení další zrychlené linky, která by byla vedena do Doubravic a průmyslové zóny Modletice. Jako ekonomicky efektivnější a rychlejší spojení Doubravic s Prahou ve špičkách se jeví zveřejnění stávajících manipulačních přejezdů pro spoje linky 397 (špička v prům. zóně se časově do značné míry kryje se špičkou pražskou) – tato možnost byla doplněna do kapitoly 3.2.1.18.
Čestlice	CEST-107	Za financování nárůstů rozsahu provozu ze strany obcí může být problematické. Stávající rozsah se jeví až naddimenzovaný bez racionálního využití některých spojů. V návrhu je např. linka 357 v úseku Čestlice – Modletice oproti současnému stavu vedena navíc.	ČÁSTEČNĚ ZOHLEDNĚNO	Nárůsty jsou ve studii navrženy zejména v „optimistickém“ návrhovém stavu Vize 2030. Návrhový stav Vize 2025 přináší oproti stávajícímu stavu jen mírný nárůst dopravních výkonů (v řádu jednotek procent), a to jen v některých oblastech. Konkrétně na linkách 328, 357 a 363 je v návrhovém stavu Vize 2025 dokonce mírný pokles dopravních výkonů způsobený omezením rozsahu krátkých spojů Praha,,Opatov – Čestlice a v zásadě nezvýšením rozsahu provozu na těchto linkách jižně od Čestlic. K tomu je vhodné upřesnit, jak je jižně od Čestlic zamýšlena koordinace linek 328+363 v odpolední špičce: během školní průhonnické časné odpolední špičky by docházelo ke střídání spojů linky 328 a 363 (souhrnně 2 spoje za hodinu), ze které by se přešlo do pražské (pozdější) odpolední špičky, kdy by linka 328 již končila v Čestlicích a jižně od Čestlic by byla provozována linka 363 (ve 30minutovém intervalu, tedy také 2 spoje za hodinu). Sice nelze vyloučit krátký překryv těchto špiček (kdy by byly na těchto linkách souhrnně vedeny 3 spoje za hodinu), avšak spoje linky 328 by za Čestlice byly prodlouženy jen ve školní dny. Pro porovnání je nutno uvést, že linky 328 a 363 jsou dnes provozovány po většinu špičky v rozsahu větším než 2 spoje za hodinu. Popis koordinace linek 328+363 byl doplněn do kapitoly 3.2.1.4 a 3.2.1.10. Je též nutno zmínit, že studie navrhuje jen základní model provozní koncepce. (Ne)vedení konkrétních spojů by bylo předmětem dalšího rozpracování jízdních řádů, pakliže budou návrhy této studie dále rozvíjeny ze strany organizátora regionální veřejné dopravy (IDSK). V případě nedostatečných přepravních výsledků linky 357 mezi Čestlicemi a Modleticemi je pochopitelné možné její rozsah (patrně zejména mimo špičky pracovních dnů) redukovat.

Kamenice	KAM-101	Linku 337 je zbytečné navazovat v Benešově na vlaky.	NEZOHLEDNĚNO	Návaznosti linky 337 na vlaky v Benešově (kde se kolem 30. minuty potkávají rychlíky linky R17 Praha – Tábor – České Budějovice / České Velenice) jsou navrženy s cílem podpoření síťového efektu veřejné dopravy. V zahraniční i české praxi se ukazuje, že právě síťovost, na které je založen tzv. integrální taktový jízdní řád (který spočívá v tom, že se periodicky ve vybraných místech sítě, tzv. taktových uzlech, na jeden čas sjedou linky ze všech směrů a následně se zase do všech směrů rozjedou, aby byl umožněn přestup mezi nimi), vede k vyšší atraktivitě veřejné dopravy jako celku s pozitivním vlivem na počet přepravovaných cestujících. Pokud se v Benešově budou výhodně koncentrovat i další autobusové přípoje na uvedené rychlíky linky R17, vzniknou tím přestupy z linky 337 i do dalších směrů. V neposlední řadě přípoje v Benešově na rychlíky linky R17 vedou u linky 337 ke vhodnému potkávání protisměrných spojů kolem 0. minuty u Nespek (kde je tak možné zřídít přípoje od/do Pyšel jak směr Kamenice – Praha, tak směr Benešov). Vzhledem k tomu, že uvedené přípoje nemají vliv na cestovní dobu Kamenice – Praha ani na proklad linky 337 s linkou 339, není důvod popsanych benefitů, které určité skupině lidí mohou pomoci, nevyužít.
Kamenice	KAM-102	Požadavek na posílení linek z Kamenice na metro Budějovická.	ZOHLEDNĚNO	Dílčí navýšení rozsahu provozu linek 337 a 339 bylo ve studii (již ve verzi k připomínkování) navrženo, a to již pro v návrhový stav „Vize 2025“ (další navýšení pak je i v návrhovém stavu „Vize 2030“). Studie dále připouští, resp. předpokládá vedení posilových spojů nad rámec navrženého základního systematického modelu jízdního řádu (typicky v období ranní špičky, která je svým charakterem specifická), viz kapitola 3.2.
Kamenice	KAM-103	Požadavek na zohlednění výhledové linky metra D a terminálu u stanice metra Depo Písnice.	NEZOHLEDNĚNO	Metro D s konečnou Depo Písnice a s návaznostmi autobusových linek v tomto terminálu není ve studii řešeno, jelikož se zprovoznění metra D se aktuálně předpokládá až po roce 2031, přičemž ve studii jsou na základě jejího zadání řešeny jen horizonty let 2025 (co lze udělat v brzké době) a 2030 (tedy bližší budoucnost, než je existence stanice metra D Depo Písnice).
Kamenice	KAM-104	Požadavek na realističtější nastavení jízdních dob na linkách jedoucích po II/603.	ZOHLEDNĚNO	Jak je uvedeno v kapitole 3.1.4 (a dále též v kapitolách 3.2.1.6 až 3.2.1.8), na základě analýzy zpoždování spojů byly ve studii (již ve verzi k připomínkování) jízdní doby na linkách 335, 337 a 339 realističtěji nastaveny, a to právě z důvodu kongescí na silnici II/603.
Kamenice	KAM-105	Požadavek na posílení a napřímení linky 461 Kamenice – Strančice pro alternativní spojení Kamenice s Prahou v době kongescí na II/603.	NEZOHLEDNĚNO	Těžiště linky 461 z hlediska počtu cestujících se nachází v úseku Velké Popovice – Kunice – Strančice. Dle sčítání cestujících poskytnutých ze strany IDSK i dle provedeného místního šetření je v Kamenici obsazenost spojů linky 461 směr Strančice v ranní špičce v řádu jednotek cestujících na spoj a část z nich ani nepřestupuje ve Strančicích na vlak (např. mají cíl již ve Velkých Popovicích). Na základě údajů o dojízdce ze SLDB 2021 lze předpokládat, že cestující, kteří z Kamenice linkou 461 dojedou až do Strančic, mohou mít svůj cíl cesty též v Říčanech. Jelikož i přes obvyklou výši zpoždění autobusů jedoucích po II/603 je i do centra Prahy (hlavní nádraží) kratší cestovní doba linkami 337+339 s přestupem na metro C (navíc je toto spojení atraktivnější vlivem větší četnosti), lze konstatovat, že je linka 461 cestujícími z Kamenice pro cesty do Prahy oproti linkám 337 a 339 využívána minoritně, a napřímení linky do Strančic (z minimální úsporou na cestovní době) za cenu zhoršení obsluhy v oblasti Velké Popovice – Kunice – Strančice nelze doporučit. Zároveň na základě zmíněných dat o počtech cestujících nelze opodstatnit zásadnější zkracování intervalu spojů mezi Kamenicí a Velkými Popovicemi.
Kamenice	KAM-106	Zachovat do Kamenice vedení linky 461, resp. ji v souvislosti s linkou 765 neomezovat kvůli nezhoršení dostupnosti vlaku směr Praha.	NEZOHLEDNĚNO	Vedení linky Říčany – Velké Popovice je navrženo na základě analýzy přepravních vztahů a požadavku Říčan a Velkých Popovic pro zřízení konkurenceschopného spojení těchto dvou sídel veřejnou dopravou, viz požadavky/podněty RIC-04 a VPOP-01 v příloze K.1. Požadavek RIC-04 města Říčan se mj. týkal i jeho spojení s Kamenicí. Vzhledem k minoritnímu využití linky 461 pro dojíždění z Kamenice do Prahy (viz vypořádání připomínky KAM-105) by linka vedená z Kamenice směrem na Velké Popovice měla zajistit zejména lokální vazby. Tímto směrem jsou dle SLDB 2021 největší dojízdčkové vztahy do Velkých Popovic, Říčan, Kunice a Strančic – při detailnějším rozboru je majoritním cílem dojízdky v Říčanech centrum města (a následně průmyslová zóna ve Zdobrušce), v Kunicích oblast Vidovic (Bonavita), ve Strančicích pak z naprosté většiny průmyslová zóna ve Všechněm. Z toho důvodu je z Velkých Popovic do Kamenice preferováno systematické prodloužení linky 765, na lince 461 je pak navrženo mezi Velkými Popovicemi a Kamenicí vedení pouze jednotlivých spojů (např. v návaznosti na směny v Bonavitě v Kunicích). Co se týče návazností na vlaky, v Říčanech (na rozdíl od Strančic) zastavují i spěšné vlaky, kdy je pak do centra Prahy dosaženo cestovní doby ještě mírně kratší než při návaznosti na vlak ve Strančicích (čehož je ve studii využito v návrhovém stavu Vize 2030). Zároveň lze na vlak navazovat i ve Světicích.
Kamenice	KAM-107	Zvážit přetrasování linky 335 či jiné stávající linky mezi Kamenicí a Jesenicí přes Radlůvka a dále na Smíchovské nádraží.	NEZOHLEDNĚNO	Linka 335 přímárně slouží k obsluze sídel mezi Kamenicí a Jesenicí (Kostelec u Křižků, Sulice vč. Nechánic, Křižkový Újezdec, Radějovice) a zajišťuje jejich napojení na Kamenici, Želivec, Jesenicu a Prahu, její přetrasování tak není vhodné. Ani přetrasování linek 337 a 339 (resp. části jejich spojů) přes Radlůvku nelze doporučit, neboť navrhovaná trasa nedosahuje relevantních časových úspor, aby se tím dalo opodstatnit zhoršení obslužnosti úseku mezi Kamenicí a Jesenicí. Dojízdka do oblasti Smíchova je oproti cílům poblíž metra C výrazně nižší (počet dojíždějících z Kamenice na Smíchov dle SLDB 2021 je 29, oproti tomu jen do oblasti Krče, Michle, Nustlí a Chodova je 339 dojíždějících z Kamenice) a do centra Prahy není časová úspora přes Smíchovské nádraží zásadní, přetrasování stávajících linek na Smíchovské nádraží namísto Budějovické tudíž také nelze považovat za žádoucí. Jako důležitější je nutné vnímat zachování četnosti spojení na Budějovickou a spojení na Smíchovské nádraží případně ponechat jako přestupní (na linku 334 v Jesenicí).
Kamenice	KAM-108	Koordinovat linky na zast. Petřkov., rozc. za účelem zajištění přestupu na linku 363 pro zřízení spojení Kamenice – Praha, Opatov.	ZOHLEDNĚNO	Zřízení systematických přestupů v oblasti Velkých Popovic bylo jedním z cílů studie (již ve verzi pro připomínkování), přestup od Kamenice na linku 363 směr Praha, Opatov nevyjímaje. Požadované přípoje je možné vidět v síťových grafících v přílohách E.1 a H.1 až H.3.

Kamenice	KAM-109	Zarhnout do studie poptávkovou dopravu.	ZOHLEDNĚNO	Studie (již ve verzi pro připomínkování) se poptávkovou dopravou zabývá a v lokalitách, pro které je ze své podstaty vhodná pro základní dopravní obslužnost (řídce osídlené oblasti a malá sídla, které nejsou obsluhovány klasickou linkovou dopravou nebo je jejich obsluha klasickou linkovou dopravou neefektivní), ji navrhuje (viz kapitola 3.1.2 a dále linky 462, 653 a 761).
Kamenice	KAM-110	S ohledem na odbornost a složitost tohoto důležitého koncepčního dokumentu není korespondenční projednání vhodné.	INFORMACE	Případnou další formu projednání lze řešit s objednatelům studie (městem Říčany) a autoři se dalším jednáním v případě poptávky od Říčan nebrání.
Klokočná	KLOK-101	Zachovat školní linku 557 do Světic a posílit ji (zavedení dalšího spoje ze Světic odpoledne).	ČÁSTEČNĚ ZOHLEDNĚNO	Studie se zaměřuje na systémové linky (vedené s určitou pravidelností, alespoň ve většině trasy). Linka 557 je linkou nesystémovou – účelovou – školní, jejíž spoje jsou provozovány na míru začátkům/koncům školního vyučování. Proto (jak je uvedeno v úvodním textu kapitoly 3.2.) není tato linka ve studii detailněji řešena, studie však nenavrhuje její zrušení. V textu studie (v kapitole 3.2 a v příslušných podkapitolách kapitoly 3.3) byla tato skutečnost lépe popsána.
Klokočná	KLOK-102	Zachovat spojení Klokočné s Mukařovem (alespoň v ranních a odpoledních hodinách).	ZOHLEDNĚNO	Studie (již verze pro připomínkování) zachovává systematické spojení Klokočné s Mukařovem, jak je vidět v mapách linkového vedení v příloze D.1, resp. G.1 (viz linka 489, resp. v návrhovém stavu 2025 ještě též linka 423).
Klokočná	KLOK-103	Zachovat alespoň částečné spojení Klokočné s Mnichovicemi (v ranních a brzkých odpoledních hodinách).	ČÁSTEČNĚ ZOHLEDNĚNO	V důsledku žádoucího přetrasování linky 489 do Strančic rychlejší trasou (viz připomínka KLOK-104) dochází v návrhu k omezení přímé linky do Mnichovic. V návrhovém stavu Víze 2025 jej zajišťuje návrhová linka 423 (pouze v sedlech pracovních dnů a o víkendech), v návrhovém stavu Víze 2030 pak je linka 423 již trasována zcela mimo Klokočnou a přímá linka do Mnichovic tak není vedena. Důvodem je, že přepravní vztahy mezi Klokočnou a Mnichovicemi jsou v porovnání s přepravními vztahy do/z Prahy, Říčan či Světic nízké a vedení další systematické linky do Klokočné nelze při současné existenci linky 489 přepravně opodstatnit. Navržený jízdní řád však je koncipován tak, aby zde existovalo systematické spojení alespoň s přestupem ve Strančicích (mezi linkou 489 Mukařov – Strančice a linkou 490 Strančice – Mnichovice – Ondřejov). Při dalším rozpracování jízdních řádů (bude-li návrh z této studie dále rozvíjen) lze též uvažovat o takovém oběhovém řešení, aby byl alespoň v potřebných časech zřízen přímý spoj do/z Mnichovic přechodem vozidla ve Strančicích mezi uvedenými linkami 489 a 490. Konkrétní oběhové řešení je však již úlohou organizátora regionální autobusové dopravy (IDSK) a příslušných dopravců.
Klokočná	KLOK-104	Největší poptávka v Klokočné přetrvává po spojení na vlak do Strančic.	INFORMACE	Za tím účelem byla změněna trasa linky 489, která obcí Klokočná spojení do Strančic významně urychluje – je do Strančic trasována přímo přes Všešary, tedy mimo Struhařov a Mnichovice (v návrhovém stavu Víze 2025 je linka 489 vedena ve špičkách pracovních dnů, v návrhovém stavu Víze 2030 pak celodenně a celotýdenně).
Kunice	KUN-101	Kladně hodnoceno zahrnutí kapitoly s tematikou ITJŘ.	INFORMACE	
Kunice	KUN-102	Souhlas s návrhem úprav na lince 461.	INFORMACE	
Kunice	KUN-103	Zachovat ranní spoj od SŠŘ Všešimý do Mnichovic využívaný kvůli dojíždění žáků na praktickou výuku (linka 462).	ČÁSTEČNĚ ZOHLEDNĚNO	Studie (jak je uvedeno např. v Úvodu či na počátku kapitoly 3.2) je koncepčního charakteru, a řeší tedy zejména základní systémovou dopravní obslužnost s tím, že odchylky od tohoto systému (např. účelové dodatečné spoje či specifické časové polohy) by byly řešeny při případném navazujícím detailnějším rozpracování jízdních řádů. Ranní spoj od SŠŘ Všešimý do Mnichovic je příkladem takového odchylky – může být řešen např. zřízením „posilového“ spoje linky 462 provozovaného ve školní dny, který by ve formě přímého vozu pokračoval na lince 492 (příp. 490) směr Mnichovice (a dále ve své trase). V kapitolách 3.2.1.25 a 3.3.19 byla tato možnost doplněna.
Kunice	KUN-104	Souhlas s vedením linky 765 v trase Říčany – Velké Popovice (– Kamenice).	INFORMACE	
Kunice	KUN-105	Obavy z trasování linky 363 v úseku Dolní Lomnice (centrum) – Mirošovice kvůli malé šířce a směrovým poměrům pozemní komunikace, zejména pokud by zde mělo dojít k míjení protijedoucích autobusů.	ČÁSTEČNĚ ZOHLEDNĚNO	Vzhledem k tomu, že lze nalézt i méně příznivé komunikace, kde je autobusová doprava běžně provozována, a vzhledem k tomu, že zde historicky (do roku 2019) autobusová doprava provozována byla, je ve studii vedení linky v návrhovém stavu Víze 2030 ponecháno. Základní model návrhového jízdního řádu předpokládá, že k míjení protisměrných autobusů zde docházet nebude. Ve studii je však na základě této připomínky v kapitole 3.2.2.12 doplněna zmínka: 1) o vhodnosti dalšího posouzení/prověření záměru např. zkušebními jízdami a analýzou vjezdních křivek s ohledem na šíři a směrové poměry komunikace, 2) o případné nutnosti zřízení výjimky pro autobusy PID ze zákazu daného zákazovou značkou B17 (i dnes zde však přes tuto zákazovou značku v úseku mezi Bonavítou a Dolní Lomnicí provozovány spoje linky 461), 3) o historickém provozu autobusové linky v tomto úseku.
Mirošovice	MIRS-101	Nesouhlas s trasováním linky 363 přes silnici III/3352 a s jejím zavlékáním do centra obce Mirošovice v návrhovém stavu Víze 2030.	ZOHLEDNĚNO	Linka 363 byla v návrhu (návrhový stav Víze 2030) přetrasována po silnici I/3 mimo centrum Mirošovic. Autoři studie však uvádí, že mezi Velkými Popovicemi a Senohraby je časová rezerva – pokud by do budoucna vznikl zájem o závlak linky do centra obce Mirošovice (s využitím stavebně stále existujících zastávek v ul. Hlavní), je to za předpokladu vhodného obratu (např. u nádraží) možné.
Mnichovice	MNCH-101	Město Mnichovice podporuje posílení role železniční dopravy, zejména linky R49, a návazné autobusové dopravy.	INFORMACE	
Mnichovice	MNCH-102	Město Mnichovice podporuje zřízení MHD Mnichovice (návrhová linka 685).	INFORMACE	
Mnichovice	MNCH-103	Město Mnichovice podporuje sloučení stávajících linek 685 a 492 vedoucí ke zřízení nových přímých spojení, zejména s Kostelcem nad Černými lesy, a zavedení pravidelného taktu celodenně a celotýdenně.	INFORMACE	
Mnichovice	MNCH-104	Město Mnichovice podporuje systematizaci návazností ve Strančicích na vlaky a v Jevanech na linku 382.	INFORMACE	
Mnichovice	MNCH-105	Město Mnichovice podporuje zlepšení spojení Hrusic a okolních obcí s Mnichovicemi prostřednictvím návrhové linky 423.	INFORMACE	

Mnichovice	MNCH-106	Redukce linky 490 z intervalu 30 minut na 60 minut ve špičkách pracovních dnů negativně ovlivní dojíždějící zejména ze/do Hrusic a je pro město Mnichovice nepřijatelná. Náhrada v podobě linky 651 vedené ze Senohrab není alternativou.	ČÁSTEČNĚ ZOHLEDNĚNO	<p>Dle sčítání cestujících poskytnutých ze strany IDSK se relevantní dojíždka z Hrusic (a Ondřejova) do Mnichovic odehrává ranním školním spojem (v cca 7:30 v centru Mnichovic), v ostatních spojích v ranních hodinách jsou počty cestujících vystupujících v Mnichovicích velmi nízké (až nulové). V opačném směru odpoledne se pak významná dojíždka z Mnichovic do Hrusic (a Ondřejova) odehrává do cca 15:00 (zejména spoje v cca 13:45 a 14:45 z Mnichovic). Aktuálně však teprve po 15. hodině 30minutový interval na lince 490 začíná, kdy je ovšem již počet nastupujících cestujících v Mnichovicích směr Hrusice – Ondřejov oproti době do 15:00 velmi nízký. Stávající 30minutový interval na lince 490 tak je zaměřen spíše na dojíždku do/z Prahy, pro kterou je spojení v dostatečné míře zajištěno i v návrhu (pro Mnichovice ze Strančic, příp. MHD od mnichovického nádraží, pro Hrusice a Ondřejov v prokladu ze Strančic/Senohrab).</p> <p>I přes výše uvedené je nutno uvést, že studie připouští vedení posilových spojů nad rámec navrženého základního systematického modelu jízdního řádu, viz úvodní text kapitoly 3.2. Lze tak vybrané spoje (do Ondřejova, příp. jen Hrusic) na lince 490 doplnit, což byto pro zdůraznění doplněno též do kapitoly 3.2.1.28, 3.3.8 a 3.3.22.</p> <p>Navíc v návrhovém stavu Vize 2030 je navrženo vedení linky 423 přes Hrusice do Senohrab, přičemž ve špičkách pracovních dnů je mezi Mnichovicemi a Hrusicemi vedena v přibližném 30minutovém prokladu s linkou 490.</p>
Mnichovice	MNCH-107	Při přechodu na MHD Mnichovice je nutné zajistit dostatečný počet spojů Mnichovice – Strančice zejména ve špičkách.	ZOHLEDNĚNO	I v návrhovém stavu Vize 2030, kdy je předpokládán provoz MHD Mnichovice (návrhové linky 685), je ve studii (již ve verzi pro připomínkování) ve špičkách navržen souhrnný 30minutový interval mezi Mnichovicemi a Strančicemi (linkami 490 a 492).
Mnichovice	MNCH-108	Změna linkového vedení vyžaduje informační kampaň a dostatečnou dobu na adaptaci.	INFORMACE	Informační kampaň ani detailní harmonogram zavedení změn není předmětem této studie. V případě implementace návrhu je třeba řešit s kompetentními subjekty (IDSK).
Mnichovice	MNCH-109	Požadavek na garanci bezbariérovosti vozidel na nových linkách i nových zastávek.	INFORMACE	Kvalitativní parametry vozidel (vyjma návrhu jejich potřebné velikosti/kapacity) ani infrastrukturní parametry (bezbariérovost zastávek) nejsou předmětem této studie. V případě implementace návrhu je třeba řešit s kompetentními subjekty (IDSK).
Mnichovice	MNCH-110	Navržený 240minutový interval na lince 423 o víkendech je dlouhý a činí linku prakticky neufunkční.	ČÁSTEČNĚ ZOHLEDNĚNO	<p>Navržený víkendový rozsah provozu na lince 423 v návrhovém stavu Vize 2025 v úseku Říčany – Mukařov – Mnichovice – Strančice je navržen vzhledem k zadání studie, které pro tento horizont připouští v celé řešené oblasti oproti stávajícímu stavu jen mírný nárůst dopravních výkonů, a vychází ze stávajícího víkendového rozsahu provozu linky 489 (Louňovice – Mukařov – Mnichovice – Strančice).</p> <p>Reálně se však jedná o 6 párů, proto je ve studii (již ve verzi k připomínkování) v kapitole 3.2.1.21 věnované lince 423 uveden interval 120–240 minut. V případě dohody s objednatel (IDSK) a v případě zajištění financování (ze strany Středočeského kraje a obcí) lze víkendový rozsah linky doplnit na plnohodnotný (celodenní) 120minutový interval, což je do kapitoly 3.2.1.21 textově doplněno. Plnohodnotný 120minutový interval je pak navržen v návrhovém stavu Vize 2030.</p>
Mnichovice	MNCH-111	Požadavek na zachování minimálně 30minutového intervalu ve špičkách na linkách 490 a 492 mezi Mnichovicemi a Strančicemi/Ondřejovem, dokud nebude plně zprovozněna linka 685 a nebude prokázán přesun cestujících na železnici.	ČÁSTEČNĚ ZOHLEDNĚNO	<p>K relaci Mnichovice – Strančice: Ve studii (již ve verzi k připomínkování) je v návrhovém stavu Vize 2025 (před zavedením MHD Mnichovice – linky 685) v úseku Mnichovice – Strančice navržen špičkový interval 15–30 minut (zajištěný návrhovými linkami 423, 490 a 492), který odpovídá stávajícímu stavu.</p> <p>K relaci Mnichovice – Hrusice: viz připomínka MNCH-106 a její vypořádání.</p> <p>K relaci Mnichovice – Ondřejov: principálně platí totéž co pro relaci Mnichovice – Hrusice (viz též připomínka MNCH-106 a komentář k ní), avšak s tím rozdílem, že dojíždkové vztahy z/do Ondřejova jsou v porovnání s Hrusicemi nezanedbatelně nižší.</p>
Mnichovice	MNCH-112	Požadavek na předložení detailního harmonogramu a koordinaci zavedení linky 685 tak, aby byla zajištěna návaznost na všechny vlaky linky R49 a aby byla dostupná pro všechny části města.	INFORMACE	Detailní harmonogram není předmětem této studie. Pokud bude návrh z této studie dále rozvíjen, je třeba jej spolu s návazným rozpracováním jízdních řádů vycházejících z této studie řešit s kompetentními subjekty (IDSK).
Mnichovice	MNCH-113	Požadavek na garanci, že nová linka 492 bude zastavovat v centru Mnichovic v časech vhodných pro dojíždějící do škol a zaměstnání.	NEZOHLEDNĚNO	Studie (jak je uvedeno např. v Úvodu či na počátku kapitoly 3.2) je koncepčního charakteru, a řeší tedy zejména základní systémovou dopravní obslužnost s tím, že odchylky od tohoto systému (např. účelové dodatečné spoje či specifické časové polohy, což je i případ tohoto požadavku) by byly řešeny při případném navazujícím detailnějším rozpracování jízdních řádů s objednatel regionální autobusové dopravy (IDSK).
Mnichovice	MNCH-114	Návrh na zpracování komunikační strategie pro včasné informování o změnách.	INFORMACE	Viz připomínka MNCH-108 a komentář k ní.
Mnichovice	MNCH-115	Požadavek na zohlednění potřeb seniorů, dětí a osob se sníženou schopností pohybu, zejména u linky 685 a nových přestupních vazeb.	INFORMACE	Viz připomínka MNCH-109 a komentář k ní.
Mnichovice	MNCH-116	Město podporuje integraci jízdního tak, aby byl přestup mezi autobusy a vlaky cenově i technicky jednoduchý.	INFORMACE	Tarif ani způsob odbavení nejsou předmětem této studie. V případě implementace návrhu je třeba řešit s kompetentními subjekty (IDSK). Tarif PID však je tarifem integrujícím vlaky i autobusy (a další dopravní systémy) a lze jimi tak cestovat na jeden jízdní doklad.
Mnichovice	MNCH-117	Zavedení linky 685 a umístění nových zastávek musí být řešeno v souvislosti s plánovanou rekonstrukcí ul. Nádražní.	INFORMACE	Autoři studie se s tímto doporučením ztotožňují, konkrétní harmonogram zavedení linky 685 ani umístění nových zastávek není předmětem této studie, je třeba řešit s kompetentními subjekty.
Mnichovice	MNCH-118	Doporučení zřít novou zastávku v Myšlíně u budoucí návsí.	ZOHLEDNĚNO	Uvažovaná zastávka Mnichovice, Myšlín, náves byla doplněna k lince 685 a 492 v návrhovém stavu Vize 2030 (viz kapitoly 3.2.2.32 a 3.2.2.39).
Mnichovice	MNCH-119	Návrh na přejmenování zastávky Mnichovice,,požární dům na Mnichovice,,Jánské náměstí.	NEZOHLEDNĚNO	Návrh na přejmenování zastávek není předmětem této studie. Pro snazší porovnatelnost se stávajícím stavem jsou ve studii ponechány stávající názvy zastávek. Možnost přejmenování zastávek tím však není vyloučena.
Mnichovice	MNCH-120	Doporučení vyhodnotit nezbytnost zajištění na Jánské náměstí kvůli zvýšeným nákladům a dopravní zátěži centra.	ČÁSTEČNĚ ZOHLEDNĚNO	V návrhu jsou spoje výchozí/končící na zastávce Mnichovice,,požární dům navrženy pouze na lince 490 (část jejich spojů) v návrhovém stavu Vize 2025 ve špičkách pracovních dnů. Nelze však také vyloučit zajištění některých spojů linky 423 kvůli přepravě žáků na zdejší ZŠ. Pro přepravu žáků je doporučeno toto zajištění zachovat z důvodu kratší docházkové vzdálenosti oproti zastávce Mnichovice,,nám. Zajištění ostatními spoji (linky 490) není nezbytné za předpokladu, že bude umožněn obrát autobusů na Masarykově náměstí – tato možnost byla doplněna do kapitoly 3.2.1.28.
Mnichovice	MNCH-121	Zastávku Mnichovice,,žel.zast. je nutné koordinovat s přípravou rekonstrukce ul. Nádražní.	INFORMACE	Viz připomínka MNCH-117 a komentář k ní.

Petřikov	PETR-101	Kladně hodnoceno zavedení spojení Říčany – Petřikov přes Velké Popovice.	INFORMACE	
Petřikov	PETR-102	Kladně hodnoceno urychlení linky 363 jejím vedením mezi Česticemi a Opatovem po dálnici.	INFORMACE	
Petřikov	PETR-103	Požadavek na prodloužení vybraných spojů z Chomutovic již v návrhovém stavu „Vize 2025“, zejména ve večerních hodinách.	ČÁSTEČNĚ ZOHLEDNĚNO	Navržený rozsah provozu vychází ze zadání studie, které pro návrhový stav Vize 2025 připouští v celé řešené oblasti oproti stávajícímu stavu jen mírný nárůst dopravních výkonů. Jelikož je však dnes na lince 363 v Petřikově nepárový počet spojů, přípustný mírný nárůst je zde navržen za účelem dosažení párovosti spojů, která může vést při nalezení vhodného oběhového řešení (při dalším rozpracování jízdních řádů vycházejících z návrhů této studie) právě k zavedení dalších (2) večerních spojů z Prahy. Zavedení těchto spojů není v rozporu se textem studie, avšak je nutno jej při dalším rozpracování jízdních řádů řešit přímo s objednatелеm regionální autobusové dopravy (IDSK) stejně jako jejich financování (i případných dalších spojů).
Petřikov	PETR-104	Požadavek na navýšení rozsahu víkendového provozu linky 363 v Petřikově již v návrhovém stavu „Vize 2025“ (na alespoň 4 páry spojů).	ZOHLEDNĚNO	Do návrhového stavu Vize 2025 byly doplněny 2 páry spojů mezi Popovickými a Velkými Popovicemi – v kapitole 3.2.1.10 byl upraven víkendový interval linky 363 na 240 minut. Na celkovém objemu dopravních výkonů v řešené oblasti má toto navýšení nepatrný podíl. Je však třeba dojednat financování těchto spojů (se Středočeským krajem a dotčenými obcemi).
Říčany	RIC-101	V návrhovém stavu Vize 2030 je spojení Říčany – Tehovec řešeno linkami 383 a 385, které jsou však ve špičkách v časovém souběhu. Preferováno je řešení, kdy bude spojení dvěma linkami v prokladu.	ZOHLEDNĚNO	Závlek do Tehovce je namísto linky 385 navržen na lince 421, která je z/do Říčan na rozdíl od linky 385 vedena ve špičkách přibližně v prokladu s linkou 383.
Velké Popovice	VPOP-101	Souhlas s podobou návrhové linky 765.	INFORMACE	
Velké Popovice	VPOP-102	Požadavek, aby více závků do Dolní Lomnice na lince 461 bylo zavedeno jen v případě časového vykrytí linkou 765.	ZOHLEDNĚNO	Ve špičkách byly v návrhu změněny spoje linky 461 zavlékající do Dolní Lomnice tak, aby byly v časovém souběhu s linkou 765 a aby naopak spoje linky 461 jedoucí v prokladu s linkou 765 do Dolní Lomnice nezavlékaly.
Velké Popovice	VPOP-103	Převedení linky 761 na poptávkovou dopravu – požadavek na místní šetření, zda je menším vozidlem skutečně možné obsloužit další místní části.	ČÁSTEČNĚ ZOHLEDNĚNO	Realizace místního šetření v podobě zkušební jízdy dodávkovým vozidlem není předmětem této studie. Do kapitoly 3.2.1.37 je však doplněna potřebnost provedení takových zkušebních jízd před realizací záměru.
Velké Popovice	VPOP-104	Souhlas s urychlením linky 363 jejím vedením mezi Česticemi a Opatovem po dálnici.	INFORMACE	
IDSK + ROPID	PID-101	Linka 321 – trasa Kostelec nad Černými lesy – Uhlířské Janovice přes Zásmyky není vhodná (odpor obcí, nepřesvědčivá obsazenost).	NEZOHLEDNĚNO	Navržené řešení linky 321 využívá ve špičkách pracovních dnů existujících spojů Praha,,Háje – Zásmyky,,nám., přičemž délka dodatečné trasy Zásmyky – Uhlířské Janovice je menší než délka řidce osídleného úseku Výžerky – Uhlířské Janovice na stávající lince 387, kde je navíc u řady nácestných sídel nevhodná poloha zastávek na silnici II/335 (dlouhá docházková vzdálenost). Právě nízká hustota osídlení a umístění zastávek vůči sídlům je příčinou velmi nízkých obrátů cestujících na zastávkách mezi Výžerkami a Uhlířskými Janovicemi (dle poskytnutých sčítání cestujících) . Zároveň obraty cestujících na zastávkách mezi Kostelcem nad Černými lesy a Výžerkami směr Uhlířské Janovice jsou téměř nulové. Navržená trasa linky 321 tak nabízí větší přepravní potenciál s předpokladem dosažení alespoň mírně lepších přepravních výsledků. Spojení pro obce Výžerky, Nučice a Prusice (a navíc též Konojedy a Oplany) směr Říčany a Praha je řešeno návrhovou linkou 385, která oproti stávající lince 387 tyto obce napojuje na centrum Říčan a vhodněji též na nádraží Říčany s přípoji na vlaky směr Praha, čímž je oproti SQ dosaženo kratších cestovních dob do centra Prahy.
IDSK + ROPID	PID-102	Není řešen dnešní úsek linky 387 Výžerky – Uhlířské Janovice a okolí při přetrasování linky (v návrhu 321) přes Zásmyky.	ČÁSTEČNĚ ZOHLEDNĚNO	Jak je nastíněno ve studii (již ve verzi k připomínkování) v kapitole 3.2.1.2, pro úsek Výžerky (mimo) – Uhlířské Janovice lze jako adekvátní považovat přestupní spojení přes Žďánice (např. pro úzické místní části Benátky a Mělník), přes Sázacu či Uhlířské Janovice (sídlá na lince 770). Alternativně lze s ohledem na velikost a umístění sídel uvažovat o zavedení poptávkové dopravy.
IDSK + ROPID	PID-103	Linka 321 je vedena v poloze posilových spojů linky 381, některé však jedou už z Kutné Hory – jakým způsobem toto bude sanováno?	ČÁSTEČNĚ ZOHLEDNĚNO	Jak je uvedeno ve studii (již ve verzi k připomínkování) v kapitole 3.2.1.13, 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 (dle sčítání cestujících) 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,,nádraží (viz návrhové linky 385 a 421).
IDSK + ROPID	PID-104	Linka 387 – přímé spojení Praha – Kouřim omezí význam taktového uzlu Žďánice. Jaká je představa budoucnosti tohoto uzlu?	NEZOHLEDNĚNO	Autoři studie připouští, že vedením linky 387 dojde k určitému omezení významu uzlu Žďánice. Návrh ve studii však nevyžaduje úpravu linek do tohoto uzlu zapojených – stále může doplněkově sloužit pro spojení Kouřim – Kostelec nad Černými lesy – Říčany – Praha, zejména však stále řeší napojení dalších sídel na Kostelec nad Černými lesy, Říčany a Prahu, resp. též na Zásmyky, Kutnou Horu a Uhlířské Janovice. Obecně lze však doporučovat primární zřizování taktových uzlů v přirozených přestupních místech (významných cílech dojíždě, kde je předpoklad vyšší koncentrace linek), zatímco uzel Žďánice je spíše uzlem vyplývajícím z konfigurace silniční infrastruktury a ze systémové jízdní doby z Kutné Hory. Je třeba též zmínit, že v budoucnu budou některé návaznosti na lince 381 pravděpodobně neudržitelné z důvodu změny časových poloh vlakové linky R9 na nádraží v Kutné Hoře hl.n. (vliv dokončených investičních akcí na železnici). Autoři studie se domnívají, že by právě návaznosti v Kutné Hoře na rychlíky linky R9 měly být zachovány, což však výhledově povede k rozpadu uzlu Žďánice. Návrh ve studii tak již pro tento stav (v rámci zhruba stávající úrovně dopravních výkonů) předpřiravuje řešení, neboť lze předpokládat, že přímá linka Praha – Kouřim umožní řešit některé zaniklé návaznosti v uzlu Žďánice. Cestující v ose Kouřim – Praha tak zároveň dostanou delší dobu na adaptaci, než k případnému rozpadu uzlu Žďánice dojde.

IDSK + ROPID	PID-105	Linka 387 – je přímé spojení Praha – Kouřim potřebné, když existuje atraktivní napojení Kouřimi na Prahu s přestupem na vlak v Českém Brodě?	NEZOHLEDNĚNO	Dojíždkové vztahy dle SLDB 2021 dávají k důvod k přímému a časově kratšímu spojení Kouřimi s Prahou (srovnání s jinými obcemi s menšími dojíždkovými vztahy, mj. i s celou oblastí jižního Černokostelecka) i přes existenci železniční alternativy přes Český Brod. Oproti spojení s přestupem na vlak v Českém Brodě zajišťuje návrhová linka 387 spojení do jiných lokalit v Praze. Je třeba zejména zmínit, že oproti železničnímu spojení přes Říčany je např. do atraktivní oblasti Prahy 4 nutno při cestě vlakem přes Český Brod cestovat přes centrum Prahy (s přestupem navíc), což právě přímá linka na Háje v kombinaci s metrem linky C vhodně doplňuje. Navíc návrhová linka 387 řeší i přímé spojení Kouřim – Kostelec n. Č. L. (kdy přestup na takto krátké relaci značně neatraktivňuje VD) a efektivní způsob zatraktivnění obsluhy místních částí Olešky.
IDSK + ROPID	PID-106	Linky 489 a 491 jsou v úseku Mukařov – Doubravčice v nevhodném souběhu.	NEZOHLEDNĚNO	Je nutno poznamenat, že navržený prostorový souběh není v základním navrženém systematickém modelu jízdního řádu zároveň souběhem časovým. V návrhovém stavu Vize 2025 jsou v úseku Mukařov – Doubravčice navrženy na lince 489 jen jednotlivé (školní) spoje (spojení z obce Štíhlce do ZŠ LOŠBATES), a to primárně v časovém prokladu s linkou 491. V návrhovém stavu Vize 2030 je pak cílem zajistit: 1) přímé spojení Říčany – Mukařov – Český Brod (mj. pro přímé napojení Doubravčic, Štíhlce a Žernovky na Říčany) v prokladu s linkou 435 v intervalu 60/120/120 minut (špička PD / sedlo PD / víkend), 2) souhrnný interval Mukařov – Český Brod 30/60/120 minut (špička PD / sedlo PD / víkend), 3) racionalizaci obsluhy Vrátkova (aniž by do něj v PD musela zavlékat linka 435) a obsluhu Lesovny Vrátkov na silnici III/1139 (což je jako požadavek MěÚ Český Brod uvedeno též v příloze č. 1 zadávací dokumentace k proběhlému výběrovému řízení na dopravce provozního souboru C9 – Českokobrodsko). Vzhledem k výše uvedenému je navrženo provozní propojení spojů, které by byly výchozí/končí v Mukařově diametrálně přes Mukařov (linka 489), čímž jsou kromě snížení turnusové potřeby vozidel zajištěny i určité přepravní benefity (prohloubení síťovosti zřízením přímého spojení do/z Českého Brodu s návaznostmi na vlaky směr Kolín pro další obce v oblasti a pro přístupní uzel Strančice).
IDSK + ROPID	PID-107	Příliš vysoký počet linek v Babicích směr Praha (364, 366, 422), vhodnější řešit četnějším spojením k ŽST Říčany linkou 435.	ČÁSTEČNĚ ZOHLEDNĚNO	Studie zohledňuje, že spojení na metro Depo Hostivař (A) je oproti spojení na vlak či na metro Háje (C) méně atraktivní (což částečně potvrzuje i požadavek BAB-01 v příloze K.1), proto je též navržena postupná redukce linky 366 (v návrhovém stavu Vize 2025 zkrácení o úsek Mukařov – Babice, v návrhovém stavu Vize 2030 další zkrácení o úsek Křenice – Babice) a mírné snížení rozsahu provozu na linkách 364 a 366 ve špičkách. Naopak je zavedena linka 422, jejímž primárním cílem je: 1) zahuštění linky 435 mezi (Doubkem –) Babicemi a centrem Říčan (vč. nádraží s návaznostmi na vlaky směr Praha), 2) zajištění přímého autobusového spojení Kolovraty – Říčany (požadováno MČ Kolovraty). Vzniklé spojení Babice s metrem C lze vnímat jen jako bonus vzniklý diametrálním propojením přes Říčany. Více konkurenceschopné napojení Babice na metro C (Háje) je řešeno až v návrhovém stavu Vize 2030 linkou 227. Zachování linky 364 je pak navrženo s ohledem na odlišnou funkci oproti spojení na Háje a na vlak do Říčan – zajišťuje spojení do prům. areálu Černokostelecká v Říčanech, v Praze pak do oblasti Průmyslové a ponechává spojení na metro A (spojení do Strašnic, na Vinohrady a Žižkov).
IDSK + ROPID	PID-108	Linky 364 a 366 – Depo Hostivař obecně není vhodný terminál pro příměstské linky kvůli zpoždění v uicích Kutnohorská a Přátelství a pásmovému provozu metra linky A. Doporučeno preferovat vlak (Říčany, Kolovraty, Uhřetěves) nebo terminál Háje.	NEZOHLEDNĚNO	Na základě analýzy provozu (zpoždování spojů) je nutno uvést, že největší zpoždění vlivem kongescí (v ranní špičce) vznikají již právě v ul. Přátelství a na příjezdu do Uhřetěvesi od Říčan, čímž jsou dotčeny i linky jedoucí na terminál Háje a k Nádraží Uhřetěves. Nejhorší situace je pro linky přijíždějící od Říčan (38x a 364), mírnější vliv těchto kongescí pak je u linek přijíždějících do Uhřetěvesi z jiných směrů (366, 227). Naopak v ul. Kutnohorské již zpoždění obvykle navyšováno není (resp. v nižší míře).
IDSK + ROPID	PID-109	Linka 765 – prodloužení do Klánovic vhodné, avšak je nutné řešit neexistující zastávky na Praze 21. Navrženo přetrasování přes Květnici.	ČÁSTEČNĚ ZOHLEDNĚNO	Doplnění zastávek v Újezdu nad Lesy doplněno do kapitol 3.2.1.38 a 3.2.2.42. Trasování linky 765 přes obec Květnice nelze doporučit s ohledem na prodloužení cestovních dob ze Sibiřny a obcí jižně od ní na Nádraží Klánovice (a tím i do centra Prahy). Napojení Květnice na Nádraží Klánovice je vhodně řešeno linkou 391.
IDSK + ROPID	PID-110	Linka 329 – chybná představa o Dobročovicích.	ČÁSTEČNĚ ZOHLEDNĚNO	Studie připouští odchylky (dodatečné spoje, odchylky z taktu) oproti navrženému základnímu systematickému modelu jízdního řádu, viz úvodní text kapitoly 3.2. Vedení školních spojů na lince 329 do Květnice a Dobročovic je typickou ukázkou takové odchylky. Ve studii je zmínka o zavlékání školních spojů linky 329 doplněna v kapitole 3.2.1.5 a 3.2.2.7. Také je úsek Sibiřna – Dobročovice zanesen do map linkového vedení a map taktových uzlů v přílohách D.1 až D.4 a G.1 až G.4.
IDSK + ROPID	PID-111	Průhonicko, Jesenicko – do Prahy studie navrhuje paralelní spojení po železniční ose a autobusové ose. Nepovede to ke zneefektivnění systému? Nebo řešení nabízí změnu modal-splitu?	NEZOHLEDNĚNO	Obecně je snahou zvýšení atraktivity veřejné dopravy s respektem k provozně-ekonomické stránce. Role železniční dopravy je ve studii obecně posílena (zejména v návrhovém stavu Vize 2030, kde je dle zadání studie uvažován na trati 221 pásmový jízdní řád s pásmováním v Senohrabech se špičkovým 30minutovým intervalem spěšných vlaků). Není to však důvodem pro to, aby paralelně nebyla zatraktivněna i autobusová spojení udržováním řešení s dlouhými cestovními dobami (viz např. připomínka PID-112) či cíleným nevytvářením přímých spojení (viz např. připomínka PID-115), a to obzvláště v situacích, kdy navržená opatření přináší i další provozně-ekonomické výhody (což je např. případ diametrálizace linek přes Říčany). Je třeba uvést, že ne všechny obce na v návrhu zatraktivněných autobusových linkách mají (i vzhledem ke konkrétnímu cíli v Praze) možnost konkurenceschopné dopravy po železnici a cestující v těchto obcích nelze jen z důvodu existující železniční tratě poškozovat. Probíhá-li zatraktivnění veřejné dopravy po železniční i autobusové ose současně, je cílem nikoli pouze převést cestující z jednoho dopravního systému do druhého, ale posílení veřejné dopravy jako celku s pozitivním vlivem na její modal split.

IDSK + ROPID	PID-112	Linky 328+363 – nepovede urychlení linky 363 ke zneefektivnění systému (oslabení linek z Velkých Popovic k vlaku do Strančic/Řičan)?	NEZOHLEDNĚNO	<p>Cílem urychlení linky 363, kterou je již dnes vzhledem k intervalům nutno vnímat jako páteřní, trasou po dálnici D1 mezi Prahou,,Opatovem a Čestlicemi je kromě zlepšení dostupnosti pražského Jižního Města a metra C pro obec Velké Popovice zejména zkrácení cestovních dob do Prahy pro obce Petřkov a Popovičky. Řešení je podpořeno i podnětem obce Čestlice (viz podnět ČEST-04 v příloze K.1) a souhlasnou reakcí obcí Petřkov a Velké Popovice (viz připomínky PETR-102 a VPOP-104).</p> <p>Cestovní doba z Velkých Popovic do centra Prahy zůstává nadále kratší kombinací linek 461+S9 (přes Strančice) a zejména pak kombinací linek 765+R49 (přes Řičany) v návrhovém stavu Víze 2030. I když lze předpokládat, že mohou dojíždějící do určitých částí Prahy nově více využívat urychlenou linku 363, v kontextu zvýšení atraktivit spojení též pro Petřkov a Popovičky a v kontextu paralelního urychlení železničního spojení (Vize 2030) tento soubor opatření jednoznačně povede k žádoucímu zvýšení modal splitu veřejné dopravy.</p>
IDSK + ROPID	PID-113	Linky 328+363 – není řešeno přímé spojení z Velkých Popovic a dalších obcí do Průhonic (školní dojízdka).	NEZOHLEDNĚNO	<p>Na trase linky 363 je relevantní školní dojízdka do Průhonic z obcí Dobřejovice, Herink, Modletice a Popovičky. Právě pro tyto účely jsou prodlouženy vybrané (školní) spoje na návrhové lince 328 do/z Popoviček,Chomutovic.Z Velkých Popovic a Petřkova nebyla identifikována školní dojízdka do Průhonic, přičemž tyto obce urychlení linky 363 vítají, viz připomínky/vyjádření PETR-102 a VPOP-104.</p>
IDSK + ROPID	PID-114	Linky 385+423+469 – není proklad linky 469 s linkami 385+423 příslušnou omezující podmínkou, aby mohla účelově sloužit provozům v prům. zóně Nupaky?	NEZOHLEDNĚNO	<p>Při špičkovém 30minutovém taktu linky 469 je již poměrně vysoká pravděpodobnost, že časové polohy budou pro provozy v prům. zóně Nupaky vyhovující. Studie navíc připouští odchylky (dodatečné spoje, odchylky z taktu) oproti navrženému základnímu systematickému modelu jízdního řádu, viz úvodní text kapitoly 3.2. Jelikož je špička v průmyslových zónách v protisměru ke špičce pražské, lze tak (ve skutečné odůvodněných případech) narušit proklad s linkami 385 a 423 při jeho zachování ve směru pražské špičky (podobná protišpičková řešení lze nalézt i v některých jiných radiálních směrech z Prahy).</p>
IDSK + ROPID	PID-115	Linky 385+423 – za Řičany podobná trasa s linkami 38x z Hájų – má být Opatov pro dojíždění do Prahy alternativou, když existuje návaznost na vlaky?	NEZOHLEDNĚNO	<p>Linky 385 a 423 primárně zajišťují pro obce východně a jihovýchodně od Řičan napojení na železniční dopravu na zastávce Řičany,,nádraží (odkud je oproti zastávce Řičany,Radošovice,Haškova na linkách 38x nádraží výrazně lépe dostupné – kratší docházková vzdálenost, menší převýšení). Propojení směr Praha,,Opatov přes Čestlice vychází ze snah o diametrizaci linek přes Řičany (diametrizace obecně přináší zlepšení, které samo o sobě negeneruje navýšení dopravních výkonů, naopak provoz obvykle zefektivňuje) a zajišťuje benefity, jako je přímé spojení do oblasti Čestlic (kamž lze z řešené oblasti identifikovat nezanedbatelné dojízdkové vztahy). Spojení na Opatov lze vnímat jako doplňkový benefit – ač je cestovní doba obvykle delší než linkami přes Háje, ve špičkách vykazuje (na základě analýzy provozu – zpoždování autobusů) vyšší spolehlivost a v některých případech (zejména v ranní špičce) je tak dosaženo reálné cestovní doby kratší.</p>
IDSK + ROPID	PID-116	Linky 435+765 – nesouhlas s prodloužením linky 435 o úsek Řičany – Jesenice a přetrasováním linky 765 do Kamenice. Úseky Český Brod – Řičany a Řičany – Jesenice jsou na poptávku velmi rozdílné. Linka 435 má důležité návaznosti (Český Brod, Řičany) – podaří se udržet stabilitu linek?	NEZOHLEDNĚNO	<p>Diametrální propojení vychází ze snahy o vytvoření tangenciálního spojení v relacích Jesenice – Český Brod (435) a Jesenice – Úvaly (v návrhovém stavu Víze 2030 linka 686). Zároveň jsou dojízdkové vztahy dle SLDB 2021 z úseku Řičany – Český Brod do oblastí prům. zón Zdebrady a Modletice a do Jesenice větší než z úseku Řičany – Sibiřna.</p> <p>Argument rozdílné poptávky nelze považovat za relevantní v okamžiku, kdy jsou v SQ na obou linkách provozována stejně velká vozidla (standardní autobusy) a ve špičkách jsou obě linky v základu provozovány v cca hodinovém intervalu.</p> <p>Dostatečné stability linek lze dosáhnout za předpokladu nastavení stabilních jízdních dob (viz kapitola 3.1.4) a racionálně dlouhých čekacích dob (viz kapitola 3.1.6). Návaznosti na vlaky v Českém Brodě a Řičanech jsou ve schematickém jízdním řádu ve studii řešeny.</p> <p>Navržené diametrální propojení též řeší požadavek obce Březí na zřízení přímého spojení se Světicemi (viz podnět BRE-04 v příloze K.1), zároveň tím dojde k diametrálnímu prodloužení další linky přes Řičany, což mj. umožní řešit problém s kapacitou odstavů v Řičanech (jež byla požadována řešit ze strany ROPID i IDSK, viz požadavky IDSK-02 a ROPID-02 v příloze K.1).</p>
IDSK + ROPID	PID-117	Linka 325 – stávající trasa přes Benice vyžadována MČ Benice pro spojení do Čestlic, původně linka přes Pitkovice jezdila.	NEZOHLEDNĚNO	<p>Linka 325 dosahuje poměrně nízkých přepravních výsledků. Trasování přes Nové Pitkovice je navrženo s cílem jejich alespoň mírného zlepšení, neboť pro spojení Čestlic s Nádražím Uhřetěves se jedná o trasu rychlejší a navíc jsou z Nových Pitkovic do Čestlic (dle SLDB 2021) větší dojízdkové vztahy než z Benic.</p>

IDSK + ROPID	PID-118	Linky 335+337+339 – velikost úprav při návaznostech linky 337 na vlaky v Benešově je rozsáhlá (území Prahy, proklady s linkou 332 v úseku Jesenice – Praha,,Budějovická). Chybí porovnání výhod této úpravy s možnými riziky vyplývajícími ze změny časových poloh.	ČÁSTEČNĚ ZOHLEDNĚNO	Návaznosti linky 337 na vlaky v Benešově (kde se kolem 30. minuty potkávají rychlíky linky R17 Praha – Tábor – České Budějovice / České Velenice) jsou navrženy s cílem podpoření síťového efektu veřejné dopravy. V zahraniční i české praxi se ukazuje, že právě síťovost, na které je založen tzv. integrální taktový jízdní řád (který spočívá v tom, že se periodicky ve vybraných místech sítě, tzv. taktových uzlech, na jeden čas sjedou linky ze všech směrů a následně se zase do všech směrů rozjedou, aby byl umožněn přestup mezi nimi), vede k vyšší atraktivitě veřejné dopravy jako celku s pozitivním vlivem na počet přepravovaných cestujících. Návaznosti v uzlu X:30 v Benešově na lince 337 navíc vedou k: 1) potkávání spojů v X:00 u Nespek, kde tak lze výhodně symetricky navazovat linku od Pyšel – jak směr Praha, tak směr Benešov, 2) vytvoření taktového uzlu v Kamenici v minutách 15/45, kde lze využívat návaznosti směr Velké Popovice a Jilové u Prahy. Ač jsou dnes linky 332, 335, 337 a 339 částečně protoženy, v ranní špičce se spoje oproti jízdnímu řádu vlivem krátkých intervalů a různě velkých zpoždění reálně sjíždí. V odpolední špičce je pak v SQ dosaženo obvykle střídavého intervalu 5–10 minut. I když lze ve špičkách s ohledem na krátký interval linku 332 a svazek linek 337+339 vnímat i odděleně, navržené úpravy lze z pohledu linky 332 vnímat též jako příležitost pro organizátory dopravy pro její symetrizaci (s pozitivním vlivem na konstruovatelnost shodně kvalitních návazností v obou směrech) a pro obdobnou stabilizaci jízdních dob, jaká byla ve studii navržena právě na linkách 335, 337 a 339. Obdobné neduhy, jaké byly identifikovány v rámci řešené oblasti, lze totiž nalézt i v jiných oblastech (viz právě např. linka 332) a měly by být v rámci žádoucích pravidelných revizí dopravních řešení (být etapovitě) odstraňovány. Ve výše uvedeném smyslu byly doplněny kapitoly k příslušným linkám (335, 337, 339)
IDSK + ROPID	PID-119	Linka 462 – kvitujeme možnost využití poptávkové dopravy. Je však nutné řešit přepravu žáků do SŠ Kunice, kde je kapacita dodávky nedostatečná.	ZOHLEDNĚNO	Studie (již ve verzi k připomínkovaní) uvádí u linky 462 s ohledem na návaznosti spíše formu spojů na zavolání (bez dynamické tvorby tras na základě poptávky) a zároveň s větším vozidlem než dodávkovým (Md), a to právě z důvodu přepravy žáků (nejen ke SŠŘ Všešimý, ale též k ZŠ Strančice ze strančických místních částí).
IDSK + ROPID	PID-120	Linka 489 (Vize 2025) – zavést celodenní provoz a sjednotit všechny spoje do trasy přes Srbin než zavlékat linku 423 přes Klokočnou.	NEZOHLEDNĚNO	Celodenní a celotýdenní provoz linky 489 je navržen až v návrhovém stavu Vize 2030. Sedlové a vikendové řešení na linkách 423 a 489 v návrhovém stavu Vize 2025 je navrženo vzhledem k zadání studie, které pro tento horizont připouští v celé řešené oblasti oproti stávajícímu stavu jen mírný nárůst dopravních výkonů. Zároveň je důvodem systémová jízdní doba mezi Řičany a Strančicemi na lince 423, kdy by bez závleku linky 423 do Klokočné byly návaznosti ve Strančicích příliš dlouhé (mimo špičky je na lince S9 provozován pouze 30minutový takt). V případě nalezení vhodného technologického řešení a zajištění financování lze pochopitelně celodenní (příp. i celotýdenní) provoz linky 489 zavést dříve. Ač je v tomto horizontu primární trasování linky 489 přes Srbin, zatímco linka 423 je tudy trasována jen mimo špičky (kdy není v návrhu linka 489 v provozu), kvůli školákům z Tehovce jsou připuštěny variantní trasy. Cílový stav (Vize 2030) naopak předpokládá zřízení systematického přímého spojení Srbin – Řičany linkou 423, kdy pak linka 489 bude všemi spoji vedena přes Tehovec.
IDSK + ROPID	PID-121	Linka 423 – vedení v úseku Mukařov – Praha nadbytečné (zřídí přímé spoje na linku 385 pro spojení do centra Řičan a do Čestlic). V úseku Mukařov – Strančice nezavlékat do Klokočné (nahradit celodenním provozem linky 489).	NEZOHLEDNĚNO	Návrhová linka 423 je (spolu s návrhovými linkami 385 a 469) jedna z linek vzniklých z dnešní linky 385: 1) Krátké spoje Praha – Nupaky jsou vyčleněny do návrhové linky 469. 2) Spoje Praha – Zvánovice jsou přetrasovány do Mnichovic (a dále) a označeny v návrhu jako linka 423. 3) Spoje Praha – Řičany jsou prodlouženy směr Kostelec nad Černými lesy a označeny v návrhu jako linka 385. Vedení linky 423 v úseku Řičany – Praha tak není svým rozsahem navíc oproti dnešní lince 385. Vedení přímé linky (423) nabízí oproti systematickému vedení přímých spojů (na linku 385) větší přehlednost pro cestující (přičemž toto řešení není náročnější na celkový počet vedených linek). K závlekům linky 423 do Klokočné – viz připomínka PID-120 a její vypořádání.
IDSK + ROPID	PID-122	Linky 490+651 – pro funkčnost změny konceptu těchto linek je nutné zajistit spolehlivost serpentiny v Senohrabech.	ČÁSTEČNĚ ZOHLEDNĚNO	Prostorové poměry v některých místech serpentiny v Senohrabech zřejmě umožňují mírné rozšíření komunikace, které by její spolehlivost zvýšilo. Ačkoli jsou zde dnes běžně provozovány standardní autobusy, lze též případně uvažovat o nasazení menších vozidel na linku 651 (např. 9,5m či 10,5m autobusy). V uvedeném smyslu byly doplněny kapitoly 3.2.1.32, 3.2.2.23 a 3.2.2.34.
IDSK + ROPID	PID-123	Linky 582+461 – zvážit propojení linek pro zajištění efektivnějšího přímého spojení Řičany – Velké Popovice (linka 765 navržena v trase s méně osídleným územím) a pro vyřešení problému s odstaví u ŽST Strančice.	NEZOHLEDNĚNO	Ačkoli je oběhové propojení linek 461 a 582 v některých provozních obdobích možné, vzhledem k tomu, že se v návrhu ve Strančicích tyto linky v obou směrech v těchto obdobích potkávají kolem 0. minuty (kvůli návaznostem na vlaky), nedojde tímto propojením k poklesu počtu vozidel, které se zde budou současně vyskytovat. Zároveň by se oproti návrhové lince 765 nejednalo o konkurenceschopné spojení Velkých Popovic a Řičan vzhledem k příliš dlouhé cestovní době. Vedení linky 765 je navrženo právě s cílem vytvoření konkurenceschopného spojení uvedených sídel, mezi nimiž jsou dle SLDB 2021 i dle geolokačních dat mobilních operátorů relevantní přepravní vztahy opodstatňující vznik takového spojení. Stávající spojení je řešeno přestupem z linky 461 na vlaky linky S9 ve Strančicích, dosahuje cestovní doby ve srovnání s IAD výrazně delší (cca 30 minut oproti cca 15 minutám v IAD), přičemž nezajišťuje plošnější obsluhu Řičan (kde je mnoho relevantních cílů dostupných buďto s delší docházkovou vzdáleností, nebo je nutno uskutečnit další přestup na MHD či jiné autobusové linky). Uvedené problémy návrhová linka 765 do značné míry řeší, a lze tak předpokládat zásadní zvýšení atraktivity veřejné dopravy v této relaci. Atraktivní spojení Řičany – Velké Popovice bylo požadováno i ze strany města Řičany a obce Velké Popovice (viz podněty RIC-04 a VPOP-01 v příloze K.1) a v reakci na tuto studii jsou na něj pozitivní ohlasy (viz výše připomínky/vyjádření VPOP-101, KUN-104 a částečně též PETR-101).
IDSK + ROPID	PID-124	Zvážit posílení obslužnosti obce Tehov	ZOHLEDNĚNO	Ve studii (již ve verzi k připomínkovaní) je navrženo posílení linky 582 na cílový (Vize 2030) interval 60/120/120 minut (s možností dalších dodatečných spojů nad rámec navrženého základního systematického modelu).

IDSK + ROPID	PID-125	Linka 461 – zvážít zkrácení intervalu v úseku Strančice – Velké Popovice a jiné možnosti obsluhy Dolní Lomnice a Lojovic.	ČÁSTEČNĚ ZOHLEDNĚNO	V kontextu linky 765 se systémové zkrácení intervalu linky 461 nejeví jako nezbytné, naopak je z tohoto důvodu navržena mírná redukce rozsahu jejího provozu v ranní špičce (zachování pouze 30minutového intervalu). Obsluha Lojovic je v návrhu primárně zajištěna linkou 761 (poptávková doprava), v potřebných školních časech je však do/z Lojovic navrženo prodloužení spojů linky 461 pro zajištění potřebné kapacity (Lojovice generují ve školních časech dle sčítání cestujících obraty, pro než by dodávka poptávkové dopravy nebyla dostatečná). Obsluha Dolní Lomnice poptávkovou dopravou není navržena, neboť její hlavní lokální spádovost je do Kunic. Zahnutí do linky 761 (poptávková doprava pro místní části Velkých Popovic) tak není přepravně vhodné. Zahnutí do linky 462 (linka spojů na zavolání) by sice bylo přepravně smysluplnější, avšak vyžadovalo by nárůst počtu vozidel na této lince. Závleky na lince 461 jsou tak patrně řešením neefektivnějším. Lze nicméně uvažovat o tom, že by závleky byly realizovány pouze na zavolání/poptávku (tato možnost je doplněna do kapitoly 3.2.1.24).
IDSK + ROPID	PID-126	Linka 761 – kvitováno využití poptávkové dopravy.	INFORMACE	
IDSK + ROPID	PID-127	Příliš linek do Křenice v návrhovém stavu Vize 2030 – zvážít zrušení linky 366 a její nahrazení linkou 227.	NEZOHLEDNĚNO	Počet linek vychází z SQ s tím, že na žádost obce Křenice je navrženo prodloužení linky 227 pro napojení na metro C (Háje). Je nutno upozornit, že každá z linek plní jinou funkci. Vzhledem k tomu, že redukcí linky 366 obec nepožadovala, v kontextu dojížďkových vztahů do oblasti ul. Průmyslové a do oblasti Strašnic, Vinohrad a Žižkova není linku 366 doporučeno rušit. Nutno je též zmínit, že linka není tolik sužována kongescemi v Uhřetíně jako linka 364 a linky 38x). Zrušení linky 366 by se navíc vytvořilo pomyslnou bariéru mezi Prahou a Křenicemi v oblasti Královic (což je v rozporu se záměrem prohloubení síťovosti).
IDSK + ROPID	PID-128	Linka 325 v návrhovém stavu Vize 2030 – je potřebné její prodloužení do Jesenice?	NEZOHLEDNĚNO	Linka 325 byla v návrhovém stavu Vize 2030 prodloužena do Jesenice na základě vyjádření obce Čestlice, dle kterého o tomto tangenciálním propojení uvažuje obec Průhonice, a na základě dojížďkových vztahů v ose Jesenice – Průhonice – Čestlice. Jelikož linka 325 aktuálně dosahuje poměrně nízkých přepravních výsledků, může tento záměr být přidánou hodnotou pro tuto linku zvyšující její význam.
IDSK + ROPID	PID-129	Linka 385 v návrhovém stavu Vize 2030 – v Tehovci je vedena po standardním autobusem nesjízdné komunikaci.	ZOHLEDNĚNO	Jednalo se o chybné zakreslení trasy linky v mapě linkového vedení a mapách taktových uzlů. Textová část studie správně uvádí, že se má jednat o závlek od Mukařova (s předpokladem obratu před tehoveckou hasičskou zbrojnicí). Ve finální verzi studie je však tento závlek do Tehovce navržen na lince 421 namísto linky 385, aby spojení Říčany – Tehovec bylo ve špičkách v časovém prokladu (383 a 421). Mapy linkového vedení a taktových uzlů v přílohách G.1 až G.4 byly opraveny/upraveny.
IDSK + ROPID	PID-130	Linka 363 v návrhovém stavu Vize 2030 – silnice Dolní Lomnice – Mirošovice je nesjízdná pro BUS. Spojení Mirošovice – Senohraby dostatečně zajišťuje vlak.	NEZOHLEDNĚNO	Vzhledem k tomu, že lze nalézt i méně příznivé komunikace, kde je autobusová doprava běžně provozována, a vzhledem k tomu, že v úseku Dolní Lomnice – Mirošovice historicky (do roku 2019) autobusová doprava provozována byla, je ve studii prodloužení linky v návrhovém stavu Vize 2030 ponecháno. Cílem tohoto prodloužení není zajistit spojení v ose Velké Popovice – Dolní Lomnice – Mirošovice – Senohraby, nýbrž (jak je uvedeno v kapitole 3.2.2.12) zajistit síťovost návaznostmi této linky na vlaky v Senohrabech za účelem napojení Čestlicka a Velkopopovicka na Benešov, a tím i na dálkovou dopravu (rychlíky linky R17 směr Tábor – Veselí nad Lužnicí – České Budějovice / České Velenice).
IDSK + ROPID	PID-131	Linka 652 v návrhovém stavu Vize 2030 – v úseku Pyšely – Čerčany je v prostorovém souběhu s linkou 796, spojení touto linkou dnes funguje spolehlivě.	ČÁSTEČNĚ ZOHLEDNĚNO	Studie (již verze k připomínkování) připouští propojení linky 652 s linkou 796 (viz kapitola 3.2.2.25). Jižní část linky 652 však primárně řeší konkurenceschopné spojení Pyšely – Benešov, zatímco na lince 796 jsou časové polohy přizpůsobeny zejména spojení do/z Prahy ze/do sídel mezi Benešovem a Čerčany. V Čerčanech by tudíž bylo nutné vytvořit pobyt, během nějž by se realizovaly všechny přestupy na vlaky a z vlaků. Došlo by tím sice k prodloužení cestovní doby na stávající lince 796 do/z Pyšely, obce Soběhrdy, Vranov a Přestavky u Čerčan však mají přepravní vztahy s městem Pyšely zanedbatelné.