



Plán dopravní obslužnosti města Benešov pro léta 2021–2026

ČVUT v Praze Fakulta dopravní
Ústav dopravních systémů

k612.fd.cvut.cz

@dopravnisystemy



ČVUT
FD

ÚSTAV
DOPRAVNÍCH
SYSTÉMŮ

červenec 2021

Smluvní strany

Zadavatel: Město Benešov
Masarykovo náměstí 100, 256 01 Benešov

Zhotovitel: ČVUT v Praze Fakulta dopravní
Ústav dopravních systémů
Konviktská 20, 110 00 Praha 1

Zodpovědný řešitel: Ing. Martin Jacura, Ph.D.
Řešitelé: Ing. Tomáš Javořík, Ph.D.
Ing. Bc. Jan Kruntorád
Ing. Pavel Purkart
doc. Ing. Lukáš Týfa, Ph.D.
Ing. David Vodák

Obsah

1	Preambule	6
2	Geografické a demografické podmínky	7
2.1	Polohopis a struktura města	7
2.1.1	Strategie města	9
2.1.2	Územní plán	9
3	Komunikační sítě – současnost a výhled	11
3.1	Silniční síť	11
3.2	Železniční síť	13
4	Dopravní obslužnost – současnost a výhled	14
4.1	Veřejná linková doprava	14
4.1.1	Současnost	14
4.1.2	Výhled	17
4.2	Městská hromadná doprava	17
4.2.1	Současnost	17
4.2.2	Výhled	18
4.3	Veřejná drážní doprava	20
4.3.1	Železniční stanice a zastávky – současnost	20
4.3.2	Železniční linky – současnost	21
4.3.3	Železniční stanice a zastávky – výhled	22
4.3.4	Železniční linky – výhled	22
4.4	Integrovaný dopravní systém	23
4.4.1	Současnost	23
4.4.2	Výhled	23
5	Časový harmonogram a postup při uzavírání smluv o veřejných službách	24
5.1	Veřejná linková doprava	24
5.2	Městská hromadná doprava	24
5.3	Veřejná drážní doprava	25
6	Předpokládaný rozsah poskytované kompenzace	26
6.1	Veřejná linková doprava	26
6.2	Městská hromadná doprava	26
6.3	Veřejná drážní doprava	26
7	Maximální tarify ve veřejné dopravě	27
7.1	Tarif MHD	27
7.2	Tarif Pražské integrované dopravy (PID)	27
7.3	Tarif Středočeské integrované dopravy (SID)	28
8	Závěr	30

9	Použité zdroje	31
10	Seznam obrázků.....	33
11	Seznam tabulek	34

Seznam použitých zkratek

ČSAD	–	Československá státní automobilová doprava
EHS	–	Evropské hospodářské společenství
ES	–	Evropské společenství
IDS	–	integrovaný dopravní systém
IDSK	–	Integrovaná doprava Středočeského kraje, příspěvková organizace
k. ú.	–	katastrální území
LAU	–	Local Administrative Units / Místní samosprávné jednotky
MHD	–	městská hromadná doprava
MPSV	–	Ministerstvo práce a sociálních věcí
MŠMT	–	Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy
MÚK	–	mimoúrovňová křižovatka
MZ	–	Ministerstvo zdravotnictví
NUTS	–	Nomenclature des Unites Territoriales Statistiques / Nomenklatura územních statistických jednotek
PID	–	Pražská integrovaná doprava
SID	–	Středočeská integrovaná doprava
TEN-T	–	Trans-European Transport Network / Transevropské dopravní síť
TTP	–	tabulky traťových poměrů
ÚP	–	územní plán
VRT	–	vysokorychlostní trať
VVN	–	velmi vysoké napětí
ZÚJ	–	základní územní jednotka
ZÚR SK	–	Zásady územního rozvoje Středočeského kraje

1 Preambule

Plán dopravní obslužnosti města Benešov je zpracován na základě zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících ve znění pozdějších předpisů. Cílem plánu dopravní obslužnosti je formulace základních představ města o rozvoji veřejné osobní dopravy na jeho území. Plán dopravní obslužnosti zmiňuje důležité skutečnosti související s dopravní obslužností, jako je demografie, geografie, komunikační síť a problematika smluvních vztahů při zajištění veřejné hromadné dopravy jako veřejné služby. Hlavní důraz je kladen na dopravní obslužnost zajišťovanou objednávkou města, a to z pohledu kvality dopravy, organizace dopravy včetně výhledu ekonomického a tarifního. Praktické naplňování plánu je podmíněno stabilním ekonomickým prostředím.

Plán dopravní obslužnosti pro léta 2021–2026 obsahuje tato zásadní fakta pro dopravní obslužnost zajišťovanou městem Benešov:

- plánované veřejné služby v přepravě cestujících zajišťované městem,
- předpokládaný rozsah poskytované kompenzace,
- časový harmonogram uzavírání smluv o veřejných službách a postup při uzavírání těchto smluv,
- maximální tarify pro cestující.

2 Geografické a demografické podmínky

2.1 Polohopis a struktura města

Tab. 2.1 – Identifikace lokality města

typ sídla	město
název	Benešov
ZÚJ (kód obce)	529303
NUTS5	CZ0201529303
LAU 1 (NUTS 4)	CZ0201 – okres Benešov
NUTS3	CZ020 – Středočeský kraj
NUTS2	CZ02 – Střední Čechy
obec s rozšířenou působností	Benešov
katastrální plocha [ha]	4687
počet bydlících obyvatel k 31.12.2018	16 656
průměrná nadmořská výška [m n.m.]	360

Město Benešov leží necelých 40 km jihovýchodně od Prahy mezi řekou Sázavou a Vltavou ve stejnojmenném okrese v jižní části Středočeského kraje v nepříliš zvlněném terénu a protéká jím Konopištský a Benešovský potok. Nespornou výhodou Benešova je dobrá dopravní dostupnost Prahy, kam velká část obyvatel města dojíždí za prací. Město leží na silnici I/3, která se severně od Benešova v Mirošovicích připojuje na dálnici D1 a zároveň leží na železniční trati Praha – České Budějovice, která je součástí sítě národních tranzitních koridorů. Západně od centra města se nachází areál zámku Konopiště, který je důležitým turistickým cílem nadregionálního významu.

Město je tvořeno dvěma katastrálními územími a 15 místními částmi:

- k. ú. Benešov u Prahy, centrum a místní části:
 - Baba,
 - Bedrč,
 - Boušice,
 - Červený Dvůr,
 - Dlouhé Pole,
 - Chvojen,
 - Konopiště,
 - Mariánovice,
 - Okrouhlice,
 - Pomněnice,
 - Radíkovice,
- k. ú. Úročnice, místní části:
 - Úročnice,
 - Buková Lhota,
 - Vidláková Lhota.

V 80. letech 20. století byly součástí města i nyní samostatné obce Chlístov, Chrástany a Václavice.

Historické jádro je vymezeno farním kostelem sv. Mikuláše, ulicí Na Karlově, židovským hřbitovem a zástavbou v okolí Masarykova a Malého nám., což odpovídá zástavbě doložené mapou z roku 1840. Plochy historického centra jsou tvořené plochami veřejných prostranství (náměstí), občanské vybavenosti (zejména obchody) a smíšeného využití (převažuje kombinace bydlení s obchody).

Vnitřní město je ohraničeno železniční tratí Praha – České Budějovice a ulicemi Nová Pražská, Čechova, na východní straně Benešovským potokem a z jižní strany Tábořskou ulicí. Jedná se o plochy smíšeného využití s nízkou i vysokou zástavbou a občanskou vybaveností. V oblasti vnitřního města se nachází park Na Klášterce, který přímo navazuje na starý i nový židovský hřbitov. Zároveň se ve vnitřním městě nacházejí oblasti s vysokopodlažní zástavbou – sídliště Nová Pražská a Na Bezděkově.

Kompaktní město navazuje na vnitřní město a na západním okraji je jasně ohraničeno silnicí I/3, na východním okraji Benešovským potokem. Ze severní strany je rozvoj města stabilizovaný a do budoucna omezený vymezeným koridorem pro stavbu Václavické spojky (dálniční přivaděč mezi Benešovem a D3) a severní částí obchvatu města propojením právě plánované Václavické spojky a silnice I/110, v současné stopě vedení VVN. Z jižní strany kompaktního města volně navazují plochy sportovních a průmyslových areálů. Charakter kompaktního města je především nízká a vysoká obytná zástavba, ale také občanská vybavenost (areál nemocnice) a v okrajových částech průmyslové a komerční plochy. Dále jsou v kompaktním městě plochy s vysokou zástavbou (sídlíště Spořilov) a nízkou obytnou zástavbou (např. vilková čtvrť Červené Vršky).

Soustředěné obchodní příležitosti se nachází na severním okraji kompaktního města při silnici I/3. Městské sportovní areály pak nalezneme na jihovýchodě od centra města. V oblasti sportu nabízí Benešov fotbalový stadion, otevřený i krytý plavecký bazén, zimní a atletický stadion, minigolf, několik tenisových areálů, kuželkářské dráhy, bowling, fitcentra a venkovní písečné hřiště na beach volejbal. Nedaleko města se nachází i letiště Nesvačily u Bystřice.

Školská zařízení jsou zastoupena mateřskými, základními i středními školami včetně gymnázia a vyšší odbornou školou. Většina jich má přímou vazbu na širší centrum města.

Výrobní plochy města jsou v prostoru mezi silnicí I/3, Konopištskou ulicí a železniční stanicí (s výjimkou malé plochy nízké zástavby kolem ulice U Stadionu) jako součást kompaktního města. Dále na jih se výrobní plochy přibližují až k Černoleskému rybníku a železniční trati Benešov – Trhový Štěpánov. Mezi ulicí Černoleská, silnicí I/3 a současnými výrobními plochami je území definované jako zastavitelné plochy pro výrobu a skladování. Další drobné výrobní plochy jsou situovány podél kapacitnějších komunikací – např. podél ulic Čechova, Červené Vršky a silnice I/3. Plánovaná průmyslová zóna je u plochy určenou pro výstavbu MÚK Červené Vršky mezi vymezenými koridory pro Václavickou spojku (dálniční přivaděč k D3) a severní část obchvatu města. K nejvýznamnějším podnikům dnes patří kovovýrobní firma Baest, Benešovský pivovar produkující pivo Ferdinand, mlékárna Danone, Alima, dříve Boneco – výroba majonéz, a reklamní společnost Quo.

Vnější sídelní prstenec obklopuje město Benešov, zahrnuje drobné celky stabilizovaných sídel s obytnou a zejména nocežnou funkcí. Tato sídla jsou doplněná o plochy zemědělské a drobné výroby. Jedná se o sídla, kde převažuje dojíždka do Benešova – Bedrč, Boušice, Buková Lhota, Červený Dvůr, Dlouhé Pole, Chvojen, Okrouhlice, Úročnice, Vidláková Lhota. Rozvojové předpoklady a dojíždku do Benešova v budoucnu výrazně ovlivní realizace dálnice D3 a Václavické spojky jako dálničního přivaděče.

Zámek Konopiště a zámecký park jsou specifickou částí města Benešov. Jedná se o areál s vysokým turistickým a kulturním potenciálem. Zámecký park a zámek samotný jsou od

města Benešov odděleny silnicí I/3, která prakticky eliminuje veškerá vzájemná propojení s městem. Jediná přístupová cesta od Benešova je silnice III/10614, která v současné době mimoúrovňově kříží I/3 podjezdem s nedostatečnou výškou podjezdu 3,6 m.

2.1.1 Strategie města

Strategický plán města Benešov na období 2020–2024 se dopravní otázkou zabývá v Prioritě č. 4 – Doprava a mobilita, a to Opatřením 4.1 – Prosazování zájmů města u staveb vyšších územních celků v následujících aktivitách:

- příprava a výstavba Severovýchodního obchvatu města,
- zahloubení silnice I/3 – bezpečný přechod do konopištského parku,
- okružní křižovatka I/3 u Topolu,
- okružní křižovatka I/3 na Červených vrškách,
- dálnice D3 a Václavická spojka,
- rozvoj železniční dopravy,
- rozvoj a zkvalitňování veřejné hromadné dopravy (integrace, MHD),
- podpora rozvoje cyklodopravy na území města.

A dále i Opatřením 4.2 – Koncepční řešení dopravní infrastruktury ve městě v následujících aktivitách:

- tvorba koncepčního řešení dopravní infrastruktury – generel dopravy,
- realizace opatření z generelu dopravy,
- dopravní terminál Benešov,
- parkovací dům u terminálu Benešov,
- okružní křižovatka U Sokolovny ulice Tyršova,
- okružní křižovatka II/112 a II/110 Vlašimská,
- parkoviště IV ulice Vlašimská, Bezručova,
- parkovací dům (Pražská a Pod Brankou),
- cyklostezky (Sladovka, Malá Magorka, Pomněnice),
- oprava a údržba místních komunikací v objemu 15 mil. Kč/rok.

2.1.2 Územní plán

Návrh územního plánu zakládá záměr na uspořádání základního komunikačního skeletu města ve tvaru modifikovaného roštového a radiálního komunikačního systému. V důsledku úpravy technického řešení křižovatky „U Topolu“ (proti dříve sledovanému návrhu) je původní jižní městská páteřová radiála (Křížíkova) přerušena a objezdem po roštovém komunikačním systému připojena k nadřazené silniční síti v křižovatce Mariánovice – západ. V modifikovaném roštovém a radiálním komunikačním systému jsou původní průjezdní úseky silnic II. třídy v poloze městských radiál, které dříve směřovaly až do centrální oblasti města, v souvislosti s postupnou realizací dílčích etap přeložek komunikací vymísťovány do polohy obchvatových silničních tras vedených důsledně po vnějším obvodu zastavěného území města.

Změnou č. 1 ÚP Benešov je nově vymezen koridor pro výhledové vedení zčásti tunelové trasy vysokorychlostní tratě v souladu se záměry schválenými v Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje (územní rezerva D / v ZÚR SK označena D204). V průběhu zastavěným územím města se v ploše původního koridoru ze schválených ZÚR SK zpřesňuje vymezení koridoru cca v šíři 200 metrů. Na základě rozpracované studie VRT Praha – Jihlava – Brno (SUDOP Praha) je v uvedeném koridoru zpřesněn zákres tratě Praha – České Budějovice. Současně je s ohledem na nezbytnou koordinaci záměrů vyznačena územní rezerva pro tuto VRT s navazujícími úseky propojovacích tratí.

Územní plán respektuje vedení základních cyklotras č. 0063, 0064, 0069 a 0073, které procházejí městem a zajišťují vazby na dálkovou mezinárodní cyklotrasu projektu

„Greenways – Zelené stezky“ Praha – Jindřichův Hradec – Znojmo – Vídeň, procházející západně od města.

Územní plán doplňuje současný systém pěších komunikací, jehož těžištěm je centrální zóna města, o nové trasy příčného propojení zastavěného území s jeho bezprostředním přírodním zázemím. Mezi trasami lze s využitím vedlejších propojení po stávající uliční síti vytvořit systém široké nabídky volby tras a variantních propojení, případně jejich etapového vedení, který pokrývá celé zastavěné území i zastavitelné plochy města.

Pro potřeby provozu, odstavování a údržby vozidel osobní hromadné i nákladní automobilové silniční dopravy slouží rozsáhlý areál při Křížkové ulici.

Pro potřeby pravidelné veřejné linkové autobusové dopravy slouží terminál, který je situován v přednádražním prostoru v přímé vazbě na výpravní budovu železniční stanice. Terminál je solidně dimenzován s dostatečným počtem výstupních, odstavných i odjezdových stání. Ve vazbě na výpravní budovu železniční stanice je vybaven také dobrým zázemím jak pro cestující veřejnost, tak pro dopravce. Pro návrhové období se považuje tento stav za stabilizovaný.

Další velice významnou složkou dopravní vybavenosti zajišťující v podstatě plošnou dostupnost širšího spádového území regionu je systém veřejné pravidelné linkové autobusové dopravy. Tento systém, spolu s železniční osobní dopravou, zajišťuje běžné denní přepravní potřeby a vazby obyvatel – bydlení, zaměstnání, školy, služby a další – v požadovaných vztazích a kvalitě.

Pro zlepšení dostupnosti města a potřeby krytí vnitroměstských přepravních vztahů slouží v pracovních dnech obyvatelům města také 4 linky městské hromadné dopravy. Celé řešené správní území města je pokryto autobusovými zastávkami pravidelné autobusové dopravy MHD s docházkovou vzdáleností pět až asi osm minut. Síť zastávek bude doplněna i v nově navrhovaných rozvojových lokalitách.

3 Komunikační síť – současnost a výhled

3.1 Silniční síť

Katastrálním územím města Benešov je vedeno celkem třináct silnic – jedna I. třídy, tři II. třídy a devět silnic III. třídy. Výčet silnic, jejich kategorií a tras je uveden v Tab. 3.1.

Tab. 3.1 – Silnice na území Benešova

silnice	třída	trasa
3	I.	křižovatka s D1 – Benešov – Olbramovice – silnice II/603, křižovatka s D3 – Tábor – Sezimovo Ústí – Planá nad Lužnicí – Soběslav – křižovatka s D3, křižovatka s D3 – Ševětín, Borek – České Budějovice – Velešín – Kaplice – Dolní Dvořiště – státní hranice CZ/A
106	II.	Štěchovice – Kamenný Přívoz – Týnec nad Sázavou – Benešov
110	II.	Benešov – Soběhrdy – Kozmice – Ostředek – Sázava
112	II.	Benešov – Vlašim – Pelhřimov – Horní Cerekev – Telč – Želetava
01101	III.	Benešov – Skalice
01103h	III.	křižovatka s II/110 – křižovatka s III/01101
01104	III.	Kozmice – křižovatka s II/112
01121	III.	Dlouhé Pole – Myslíč
10610	III.	křižovatka s II/106 – Buková Lhota
10611	III.	Chlístov – křižovatka s III/01057
10613	III.	křižovatka s I/3 – křižovatka s III/10614
10614	III.	Benešov – Soběšice
11457	III.	křižovatka s II/114 – křižovatka s I/3

Silnice I/3 křižovatka s D1 – Benešov – Olbramovice – silnice II/603, křižovatka s D3 – Tábor – Sezimovo Ústí – Planá nad Lužnicí – Soběslav – křižovatka s D3, křižovatka s D3 – Ševětín, Borek – České Budějovice – Velešín – Kaplice – Dolní Dvořiště – státní hranice CZ/A tvoří obchvat města. Jedná se o komunikaci mezinárodního významu E55 Helsingborg – Kalamata. Silnice je řešena jako dvoupruhá a má zásadní význam pro vedení tranzitní dopravy územím města Benešov.

Silnice II/106 Štěchovice – Kamenný Přívoz – Týnec nad Sázavou – Benešov prochází územím Středočeského kraje. Silnice zajišťuje dopravní napojení místní části Chlístov, následně krátce prochází územím města a napojuje se na silnici II/112. Komunikace má dopravně-obslužnou funkci, a lze ji tak zařadit do funkční skupiny B – sběrná komunikace, a je řešena jako dvoupruhová. Silnice je významná jako spojnice měst Týnec nad Sázavou a Štěchovice s městem Benešov.

Silnice II/110 Benešov – Soběhrdy – Kozmice – Ostředek – Sázava prochází územím Středočeského kraje a je jedním ze základů komunikačního rastru města. Silnice je z velké části vedena po okraji centra města a má velký význam pro obsluhu dopravního terminálu u železniční stanice Benešov. Komunikace má dopravně-obslužnou funkci, a lze ji tak zařadit do funkční skupiny B – sběrná komunikace, a je řešena jako dvoupruhová. Silnice je významná jako spojnice města Sázava s městem Benešov.

Silnice II/112 Benešov – Vlašim – Pelhřimov – Horní Cerekev – Telč – Želetava prochází územím Středočeského kraje a Kraje Vysočina. V rámci města je vedena po okraji centra

města a částečně v péči se silnicí I/110. Komunikace je významná pro dopravní obsluhu Nemocnice Benešov. Silnice má dopravně-obslužnou funkci, a lze ji tak zařadit do funkční skupiny B – sběrná komunikace, a je řešena jako dvoupruhová. Silnice je významná jako spojnice měst Vlašim a Pelhřimov s městem Benešov.

Silnice III/01101 Benešov – Skalice začíná křižovatkou se silnicí II/110 a následně rychle opouští území města. Úseky vedené v intravilánu mají dopravně-obslužnou funkci, komunikaci tak lze zařadit do funkční skupiny B – sběrná komunikace, šířkové uspořádání komunikace je dvoupruhové. Silnice funguje jako spojnice obcí Skalice a Horní a Dolní Podhájí s městem Benešov.

Silnice III/01103h křižovatka s II/110 – křižovatka s III/01101 je krátkou spojnici silnic II/110 a III/01101, která částečně funguje i jako jihozápadní obchvat města. Silnice je významná pro dopravní obsluhu průmyslové zóny na jižním okraji města. Komunikace je vedena pouze v extravilánu.

Silnice III/01104 Kozmice – křižovatka s II/112 zajišťuje dopravní napojení místních částí Dlouhé pole a Okrouhlice na silnici II/112. Úseky vedené v intravilánu mají dopravně-obslužnou funkci, komunikaci tak lze zařadit do funkční skupiny B – sběrná komunikace, šířkové uspořádání komunikace je dvoupruhové.

Silnice III/01121 Dlouhé Pole – Myslíč zajišťuje dopravní napojení místní části Boušice a obce Myslíč na silnici II/112. Úseky vedené v intravilánu mají dopravně-obslužnou funkci, komunikaci tak lze zařadit do funkční skupiny B – sběrná komunikace, šířkové uspořádání komunikace je dvoupruhové.

Silnice III/10610 křižovatka s II/106 – Buková Lhota zajišťuje dopravní napojení místní části Buková Lhota na silnici II/106. Úseky vedené v intravilánu mají dopravně-obslužnou funkci, komunikaci tak lze zařadit do funkční skupiny B – sběrná komunikace, šířkové uspořádání komunikace je dvoupruhové.

Silnice III/10611 Chlístov – křižovatka s III/01057 zajišťuje dopravní napojení místní části Buková Lhota na silnici II/106. Úseky vedené v intravilánu mají dopravně-obslužnou funkci, komunikaci tak lze zařadit do funkční skupiny B – sběrná komunikace, šířkové uspořádání komunikace je dvoupruhové.

Silnice III/10613 křižovatka s I/3 – křižovatka s III/10614 zajišťuje dopravní obsluhu místní části Pomněnice. Úseky vedené v intravilánu mají dopravně-obslužnou funkci, komunikaci tak lze zařadit do funkční skupiny B – sběrná komunikace, šířkové uspořádání komunikace je dvoupruhové.

Silnice III/10614 Benešov – Soběšice zajišťuje dopravní obsluhu zámeckého areálu Konopiště. Úseky vedené v intravilánu mají dopravně-obslužnou funkci, komunikaci tak lze zařadit do funkční skupiny B – sběrná komunikace, šířkové uspořádání komunikace je dvoupruhové.

Silnice III/11457 křižovatka s II/114 – křižovatka s I/3 tvoří krátkou spojnici zmíněných silnic. Komunikace zajišťuje dopravní napojení Jarkovice. Úseky vedené v intravilánu mají dopravně-obslužnou funkci, komunikaci tak lze zařadit do funkční skupiny B – sběrná komunikace, šířkové uspořádání komunikace je dvoupruhové.

Ve výhledu je uvažováno s přestavbou obchvatu I/3 na třípruhové uspořádání (vystřídané 2+1), včetně zahloubení v okolí zámeckého parku a přestavby obou mimoúrovňových křižovatek. Aktuální předpoklad výstavby je na roky 2023 – 2025.

Další uvažovanou stavbou je výstavba severovýchodního obchvatu města, tj. přeložky silnic II/110 a II/112 mimo zastavěné území města a výstavba dálničního přivaděče k plánované dálnici D3 – tzv. Václavická spojka.

3.2 Železniční síť

Územím města Benešov prochází dvě železniční tratě s veřejným drážním provozem, jejichž společným bodem je přípojná stanice Benešov u Prahy. Jedná se o železniční trať České Budějovice – Benešov u Prahy – Praha-Hostivař a Trhový Štěpánov – Benešov u Prahy. Hlavní trať Č. Budějovice – Praha-Hostivař je z hlediska tabulek traťových poměrů právě ve stanici Benešov u Prahy rozdělena na dva úseky: Č. Budějovice – Benešov u Prahy (č. tratě dle TTP: 704) a Benešov u Prahy – Praha-Hostivař (č. tratě dle TTP: 519A). Přípojná trať Trhový Štěpánov – Benešov u Prahy nese v celém svém úseku dle TTP číslo 514A. Obě tratě jsou normálněrozchodné a jsou ve vlastnictví České republiky, tudíž právo s nimi hospodařit náleží Správě železnic, státní organizaci, která rovněž zajišťuje jejich provozování.

Železniční trať České Budějovice – Praha-Hostivař spadá podle ustanovení zákona o dráhách do kategorie celostátní dráha a je navíc zařazena do mezinárodní sítě TEN-T. Zároveň je součástí čtvrtého tranzitního železničního koridoru. Úsek trati procházející přes stanici Benešov u Prahy je dvoukolejný a elektrizovaný stejnosměrnou trakční soustavou o napětí 3 kV.

Železniční trať Trhový Štěpánov – Benešov u Prahy je v celé své délce jednokolejná a náleží do kategorie regionální dráha. Trať není vybavena pevnými trakčními zařízeními.

4 Dopravní obslužnost – současnost a výhled

4.1 Veřejná linková doprava

4.1.1 Současnost

Přes území Benešova je nyní vedeno přes tři desítky autobusových linek, z nichž většina je místně-obslužného charakteru, jelikož spojují obce bývalého benešovského okresu s městem Benešovem. Přímým autobusovým spojem se cestující dopraví také do Prahy, Sedlčan, Příbrami, do měst v Jihočeském kraji (Mladá Vožice, Tábor, České Budějovice, Jindřichův Hradec, Třeboň), a v Kraji Vysočina (Ledeč nad Sázavou, Pelhřimov, Humpolec, Počátky, Pacov). Přibližně polovina linek má vzhledem k Benešovu radiální charakter a je ukončena na centrálním terminálu, ostatní linky pak pokračují nejčastěji ve směru Votice a Vlašim.

Většinu linek provozuje ČSAD Benešov s.r.o., na lince PID 401 (licenční čísla 100401, 102401 a 103404) navíc částí výkonů přispívají dopravci STENBUS s.r.o., COMETT PLUS, spol. s r.o. a ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o. Stejným principem je rozdělena provozní zátěž mezi dopravce i na linkách PID 452 a 754, kde linka 201754 náleží společnosti ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s.r.o. a 203452 COMETT PLUS, spol. s r.o. Linky 160570 do Ledče nad Sázavou a 176101 do Pelhřimova zajišťuje ARRIVA CITY s.r.o., 350410 do Počátek ICOM transport a.s. a 390710 do Mladé Vožice COMETT PLUS, spol. s r.o.

Tab. 4.1 – Regionální linky obsluhující Benešov (údaje ke dni 1. 7. 2021)

číslo linky	trasa
100337	Praha,Budějovická – Benešov,Terminál
100401 101401 102401 103401	Praha,Roztyly – Jindřichův Hradec,aut.nádr./Třeboň,aut.nádr.
160570	Praha – Čechtice – Ledeč nad Sázavou
176101	Praha – Benešov – Vlašim – Pelhřimov
200009	(E09) Vlašim – Takonín – Benešov
200011	(E11) Benešov – Chotýšany – Vlašim
200013	(E13) Vlašim – Divišov – Benešov
200015	(E15) Snět – Dolní Kralovice – Vlašim – Praha
200016	(E16) Čechtice – Benešov – Praha
200018	(E18) Benešov – Vlašim – Čechtice – Humpolec
200020	(E20) Vlašim – Benešov – Praha
200058	(E58) Benešov – Postupice
200063	(E63) Benešov – Chocerady – Sázava
200064	(E64) Benešov – Sázava

číslo linky	trasa
200066	(E66) Benešov – Přestavky – Čerčany – Pyšely
200067	(E67) Benešov – Chocerady – Ostředek, Mžížovice
200068	(E68) Benešov – Čakov – Sázava
200091	(E91) Český Šternberk – Benešov
200438	Benešov – Netvořice – Štěchovice
200452 203452	Benešov – Mladá Vožice
200553	Benešov – Jankov, Odlochovice
200554	Benešov – Votice
200752	Benešov – Týnec nad Sázavou – Jílové u Prahy
200753	Benešov – Týnec nad Sázavou – Netvořice – Neveklov
200754 201754	Benešov – Sedlčany – Příbram
200755	Benešov – Neveklov – Rabyně, Měřín
200759	Benešov – Maršovice – Křečovice, Strážovice – Neveklov
350410	Počátky – Pelhřimov – Vlašim – Praha
350920	(E17) Pacov – Lukavec – Vlašim – Praha
390710	Mladá Vožice – Louňovice p. Blánkem – Postupice – Benešov – Praha

Nad rámec regionálních linek uvedených v Tab. 4.1 existuje v Benešově také segment linek dálkového charakteru, které zastavují v zastávce Benešov, odb. situované na silnici I/3. Jedná se o linky mířící do Jihočeského kraje:

- 132101 Praha – Jistebnice / Tábor – Bechyně – Týn nad Vltavou,
- 320001 České Budějovice – Týn nad Vltavou – Tábor – Votice – Praha,
- 650200 Pardubice – Hradec Králové – Praha – České Budějovice – Lipno nad Vltavou.

V centrální části města a uvnitř hustě obydlených oblastí je docházková vzdálenost k zastávce veřejné dopravy do 400 metrů. Na území Benešova jsou k datu vydání tohoto plánu dopravní obslužnosti cestujícím k dispozici zastávky (včetně zastávek pouze pro MHD):

- Benešov, Antušková,
- Benešov, Beneš,
- Benešov, Benica,
- Benešov, Čechova,
- Benešov, Čerčanská,
- Benešov, Černoletská,
- Benešov, Černý les,
- Benešov, Dukelská,
- Benešov, Galerie Červené Vršky,

- Benešov,,Hráského,
- Benešov,,Jana Nohy,
- Benešov,,Jiráskova,
- Benešov,,Jiřího Franka,
- Benešov,,K Tužince,
- Benešov,,Kaufland,
- Benešov,,Ke Stadionu,
- Benešov,,Konopištská,
- Benešov,,Křížíkova,
- Benešov,,Lidl,
- Benešov,,Masarykovo náměstí,
- Benešov,,MŠ Úsměv,
- Benešov,,Mydlářka,
- Benešov,,Na Bezděkově,
- Benešov,,Na Chmelnici,
- Benešov,,Nemocnice Rudolfa a Stefanie,
- Benešov,,Neumannova,
- Benešov,,Nezvalova,
- Benešov,,Nová Pražská,
- Benešov,,odb.,
- Benešov,,Pennymarket,
- Benešov,,Pinko,
- Benešov,,Pivovar Ferdinand,
- Benešov,,Plavecký stadion,
- Benešov,,Pražská,
- Benešov,,Purkyňova,
- Benešov,,Rubešova,
- Benešov,,Technické služby,
- Benešov,,Terminál,
- Benešov,,Tylova,
- Benešov,,Vlašimská dopravní hřiště,
- Benešov,,Zapova,
- Benešov,,Baba,
- Benešov,,Bedrč,
- Benešov,,Boušice,
- Benešov,,Buková Lhota,
- Benešov,,Buková Lhota,rozc.,
- Benešov,,Červený Dvůr,
- Benešov,,Dlouhé Pole,
- Benešov,,Dlouhé Pole,rozc.,
- Benešov,,Konopiště,
- Benešov,,Konopiště,informační centrum,
- Benešov,,Konopiště,sádky,
- Benešov,,Konopiště,sv.Anna,
- Benešov,,Konopiště,Šiberna,
- Benešov,,Mariánovice,
- Benešov,,Mariánovice,rozc.,
- Benešov,,Okrouhlice,
- Benešov,,Okrouhlice,lom,
- Benešov,,Pomněnice,
- Benešov,,Pomněnice,zahrádky,
- Benešov,,Úročnice,
- Benešov,,Úročnice,rozc.Hrusice,

- Benešov, Vidláková Lhota,
- Benešov, Vidláková Lhota, rozc.

4.1.2 Výhled

Ze strategických dokumentů města nevyplývají žádné stavby, které by se významně zasadily o změnu v oblasti regionální autobusové dopravy.

Změny v linkovém vedení nebo v časových polohách spojů nastanou v souvislosti s pokračující integrací veřejné dopravy ve Středočeském kraji. Stávající linky budou zrušeny a nahrazeny novými. Bližší informace k nejbližší fázi integrace jsou obsaženy v kapitole 4.4.2.

Impulzem ke změnám spojů regionální dopravy se stane změna taktového uzlu v železniční stanici Benešov u Prahy v návaznosti na zprovoznění nového úseku IV. koridoru Votice – Sudoměřice.

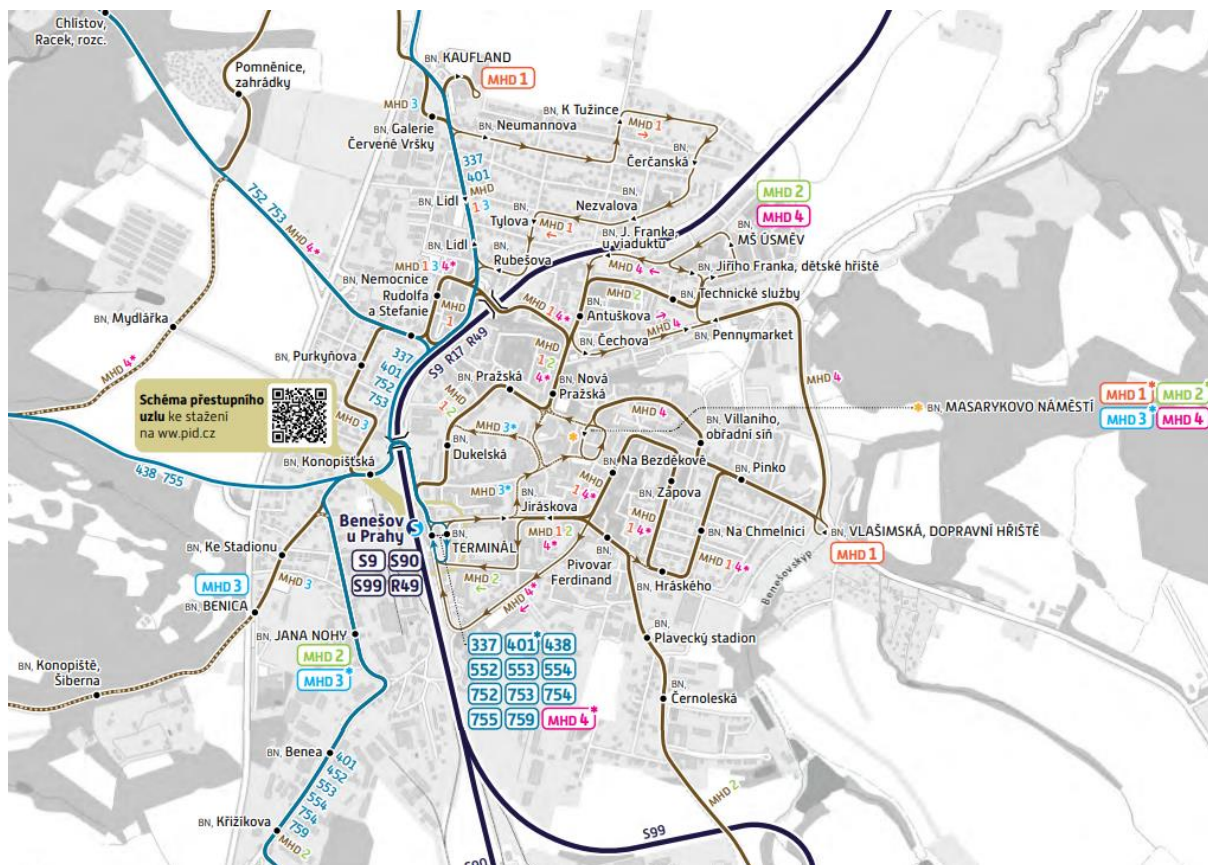
4.2 Městská hromadná doprava

4.2.1 Současnost

Městskou hromadnou dopravu v Benešově zajišťují v současném stavu 4 linky (1, 2, 3 a 4), z toho linka 4 funguje jako doplňková pouze v dopoledních hodinách. Na linkách 1, 2 a 3 je v období špiček zaveden hodinový interval, který respektuje v zastávce Terminál možnost přestupu mezi linkami MHD a také návaznost na železniční dopravu. V dopoledních hodinách jsou spoje vloženy dle provozních potřeb (čerpání přestávek řidičů) a v průběhu celého dne jsou vkládány spoje přejíždějící mezi více linkami. Provoz začíná v pracovní dny okolo 5. hodiny ráno a je ukončen kolem 18. hodiny, o víkendech a svátcích není městská doprava zavedena.

Tab. 4.2 – Linky MHD Benešov (údaje ke dni 1. 7. 2021)

linka MHD	licenční číslo	trasa linky
1	205761	Kaufland – Nezvalova – Terminál – Vlašimská dopravní hřiště
2	205762	MŠ Úsměv – Terminál – Mariánovice – Jana Nohy
3	205763	Buková Lhota – Purkyňova – Terminál – Konopiště, sádky
4	205764	MŠ Úsměv – Masarykovo náměstí – Konopiště – Konopiště, informační centrum



Obr. 4.1 – Schéma vedení linek PID a MHD v Benešově
(výřez, zdroj: https://pid.cz/wp-content/uploads/mapy/mesta-region/Benesov_mapa_A3.pdf).

4.2.2 Výhled

V případech, kdy jsou systémy městských a regionálních linek odděleny, dochází k neefektivitám z hlediska ekonomického i energetického. Je proto cílem tyto systémy propojit, přičemž synergie obou systémů přináší:

- jednotnou službu pro cestující:
 - jednotný tarifní systém a přepravní podmínky,
 - jednotné informace pro cestující, sdílený marketing,
 - jednotné standardy kvality,
- možnost vzájemného prokladu regionálních a městských linek:
 - při vedení regionálních a městských linek v téže trase a podobném čase lze jejich provoz proložit, tedy spoji městské linky „zahustit“ interval regionální linky na území města, a tím vytvořit kratší a atraktivnější interval pro cestující,
 - pro cesty po městě pak cestující nemusí řešit, zda využije spoj městské či regionální linky,
- možnost zajištění některých (typicky okrajových) vnitroměstských vztahů čistě regionálními linkami:
 - městské linky následně nemusí obsluhovat okrajové části, jejichž funkci zcela přebírají regionální linky využitelné také pro vnitroměstské vazby,
- propojenost regionálního (autobusového i vlakového) a městského cestování:
 - výhody integrace regionální i městské dopravy pocítí jak každodenně dojíždějící, tak příležitostní cestující, například turisté.

Dlouhodobým cílem města je podpora systému MHD a navýšení modal-split ve prospěch veřejné dopravy. Tento strategický záměr je možné naplnit konkrétními kroky:

- zjednodušením a zpřehledněním linkového vedení,
- vytvoření atraktivní páteřní nabídky v klíčových radiálních osách (mezi Červenými Vrškami, Spořilovem, Vlašimskou ul. a Černoleskou ul. s terminálem),
- zlepšení dopravní obsluhy v oblasti centra města.

Základní linky z podstaty spojení nejvýznamnějších bodů ve městě nemohou pokrýt území celého města. Obsluhu okrajových částí je obecně možné řešit:

- úpravou vybraných spojů páteřních linek,
 - při návrhu nutno dbát na zachování atraktivity rychlých a přímých linek,
 - vhodné pro krátký doplňkový úsek, jehož obsluha nenaruší plánovaný provozní koncept příslušné linky,
- zavedením nové linky,
 - zaváděním dalších linek se systém linek stává méně přehledný, avšak je přehlednější mít více linek s jednotnou trasou než méně linek s roztříštěným trasováním,
 - s rostoucím počtem linek při zachování obdobného rozsahu provozu klesá počet spojů na lince, tedy narůstá interval mezi spoji,
- prostřednictvím regionálních linek, a to jak autobusových, tak železničních,
 - předpokládá se tarifní provázanost městských a příměstských linek,
 - je zefektivněn provoz příměstských linek a jsou uspořeny dopravní výkony na městských linkách.

S ohledem na místní poměry a s přihlédnutím k možným přínosům jednotlivých variant řešení je navrženo řešení obsluhy okrajových částí:

- Baba – vzhledem ke vzdálenosti od kompaktně zastavěného území obsluha regionálními linkami,
- Bedrč – vzhledem ke vzdálenosti od kompaktně zastavěného území obsluha regionálními linkami,
- Boušice – vzhledem ke vzdálenosti od kompaktně zastavěného území obsluha regionálními linkami, případně doplňkově městskou linkou,
- Buková Lhota – obsluha městskou, nebo regionální linkou,
- Červený Dvůr – vzhledem k nízkému zalidnění bez obsluhy, nejbližší zastávka Benešov, Červený Dvůr (nenachází se na území části Červený Dvůr) je vzdálena cca 600 m,
- Dlouhé Pole – vzhledem ke vzdálenosti od kompaktně zastavěného území obsluha regionálními linkami, případně doplňkově městskou linkou,
- Chvojen – prověření prodloužení městské linky, případně vzhledem k nízkému zalidnění ponechání bez obsluhy, nejbližší zastávka Bystřice, Tvoršovice, rozc.I je vzdálena cca 1,5 km,
- Konopiště – obsluha primárně regionální linkou, doplňkově také městskou linkou,
- Mariánovice – obsluha městskou linkou,
- Okrouhlice – vzhledem ke vzdálenosti od kompaktně zastavěného území obsluha regionálními linkami, případně doplňkově městskou linkou,
- Pomněnice – obsluha městskou linkou,
- Radíkovice – obsluha zajištěna ze zastávky Černý les vzdálené cca 550 m vzdušnou čarou, tato zastávka bude obsluhována městskou linkou a doplňkově linkou regionální,
- Úročnice – vzhledem ke vzdálenosti od kompaktně zastavěného území obsluha regionálními linkami,
- Vidláková Lhota – obsluha městskou, nebo regionální linkou,

Výsledná podoba zajištění obslužnosti okrajových částí závisí na trasách linek a časových poloh spojů regionálních linek, jež spadají do gesce středočeského koordinátora systému PID – organizace IDSK.

Pro území centrální části Benešova se v době platnosti plánu dopravní obslužnosti zvažuje:

- úprava linkového vedení za účelem zvýšení přehlednosti systému MHD a doplnění chybějících vazeb,
- prodloužení provozu do večerních hodin (ideálně ke 23. hodině pro zajištění odvozu zaměstnanců odpoledních směn) a zavedení víkendového provozu,
- úprava režimu obsluhy Mariánovic – dle regulačního plánu bude na ul. Černoleské v blízkosti mimoúrovňového křížení s železniční tratí zřízena okružní křižovatka s větví do Mariánovic, které tak budou obsluhovány v průjezdem oproti nynějšímu závleku ze zastávky Mariánovice,rozc.,
- dle připravovaného generelu volnočasového areálu Sladovka se předpokládá zrušení současného obratiště Vlašimská dopravní hřiště, což vyvolává nutnost řešení nového místa ukončení linek.

Impulzem ke změnám spojů městské dopravy se stane změna taktového uzlu v železniční stanici Benešov u Prahy v návaznosti na zprovoznění nového úseku IV. koridoru Votice – Sudoměřice.

4.3 Veřejná drážní doprava

4.3.1 Železniční stanice a zastávky – současnost

Na území města Benešov se nachází jediné místo určené pro nástup a výstup cestujících do a z vlaků železniční dopravy, kterým je stanice Benešov u Prahy.

Přípojná železniční stanice Benešov u Prahy je z hlediska povahy přepravní práce stanicí smíšenou (tedy určenou pro osobní i nákladní přepravu). Pro nástup a výstup cestujících je vybavena třemi nástupišti, jejichž všechny nástupní hrany se nachází ve výšce 550 mm nad temenem přilehlé kolejnice, tudíž umožňují do bezbariérových žel. vozidel bezbariérový nástup a výstup z nich.

Nástupiště č. 1 je vnější, je umístěno u na sebe navazujících kolejí č. 8 a 8b (oddělených cestovými návěstidly) a délka jeho nástupní hrany dosahuje 200 m. Přístup na něj je možný přes vestibul uprostřed výpravní budovy a přístupovými cestami podél severní a jižní strany výpravní budovy; zároveň je z tohoto nástupiště možný vstup do podchodu. Nástupiště č. 2 a 3 jsou obě ostrovní oboustranná a přístup na ně pro cestující je možný pouze podchodem. Nástupiště č. 2 je umístěno mezi staničními kolejemi č. 2 a 6 a délka obou jeho nástupních hran dosahuje shodně 300 m. Nástupiště č. 3 je umístěno mezi staničními kolejemi č. 1 a 5/5c (na sebe navazující koleje oddělené cestovými návěstidly) a délka obou jeho nástupních hran dosahuje shodně 320 m. Směrem od Prahy a od Českých Budějovic mohou vlaky přijet k jakékoli nástupní hraně ve stanici, při jízdě od Trhového Štěpánova pouze k nástupišti č. 1 (koleje č. 8/8b) a k jedné z nástupních hran nástupiště č. 2 (kolej č. 6).

Podchod pro cestující ve stanici Benešov u Prahy zajišťuje mimoúrovňové propojení všech tří nástupišť, Nádražní ulice (vstup vedle výpravní budovy na jižní straně) a prostoru blízkého autobusového nádraží. Přístup do podchodu ze všech nástupišť i z obou ostatních vstupů je umožněn schodišti a výtahy – je tedy bezbariérový.

Stanice Benešov u Prahy je situována v jihozápadní části širšího centra města, a zajišťuje tak jeho přímou pěší dostupnost (vlastní centrum města – Masarykovo náměstí – je

dosažitelné po ujití cca 800 m). Současně umožňuje snadný přestup na autobusy městské i regionální linkové dopravy a je zajištěno v jeho těsné blízkosti parkování osobních automobilů.

Moderní autobusové nádraží se nachází jednak přímo v ulici Nádražní nedaleko výpravní budovy žel. stanice, a jednak v prostoru mezi ulicemi Nádražní, Žižkova a Jiráskova. Jeho jednotlivá podélná a šikmá stání jsou využívána pro linky jak MHD, tak regionální autobusové dopravy. Všechna stání v autobusovém nádraží nesou název „Benešov, Terminál“. Z prostoru autobusového nádraží je zajištěn přístup do podchodu pokračujícího až na jednotlivá nástupiště žel. stanice.

Parkování osobních automobilů je možné blízko výpravní budovy stanice Benešov u Prahy jednak v parkovacím domě a jednak v kolmých stáních na volné ploše (původně volná skládka) u manipulačních kolejí č. 10 a 12. Lokalita stanice Benešov u Prahy spolu s autobusovým nádražím, parkovacím domem a parkovištěm tak společně tvoří multimodální terminál osobní dopravy, propojující hromadnou i individuální osobní dopravu.

4.3.2 Železniční linky – současnost

Přes žel. stanici Benešov u Prahy jsou vedeny téměř všechny kategorie vlaků osobní dopravy vyskytující se na území ČR – jsou to: EuroCity, InterCity, expres, rychlík, spěšný vlak a osobní vlak. Dopravcem všech pravidelných vlaků osobní dopravy trasovaných přes žst. Benešov u Prahy je společnost České dráhy, a. s., a všechny tyto vlaky jsou provozovány v závazku veřejné služby. Tyto vlaky lze zařadit jednak do linek dálkové dopravy, objednávaných Ministerstvem dopravy v rámci zajištění dopravní obslužnosti státu, a jednak do linek regionální dopravy, objednávaných Středočeským krajem a Hlavním městem Prahou v rámci zajištění dopravní obslužnosti jimi spravovaných regionů. Město Benešov nepřispívá na objednávku žádných vlaků osobní dopravy.

Z vlakových linek dálkové dopravy projíždějí přes Benešov linky Ex7 a R17. Expresní linka Ex7 (vlaky kategorie EuroCity, InterCity a expres) náleží do tzv. prvního přepravního segmentu a je vedena v relaci Praha – České Budějovice – Linz / Český Krumlov. Vlaky této linky v žst. Benešov u Prahy nezastavují s výjimkou dvou spojů ve směru do Prahy (po jednom ráno a večer). Hlavním cílem linky Ex7 je totiž spojení pražské metropole s oblastmi Českobudějovicka a Táborska a mezinárodní spojení České republiky s hornorakouským městem Linz. Vlaky této linky nesou jméno „Jižní expres“.

Rychlíková linka R17 (vlaky kategorie rychlík) je zařazena do tzv. druhého přepravního segmentu a je vedena v relaci Praha – Benešov u Prahy – Tábor – České Budějovice / České Velenice. Všechny vlaky této linky v žst. Benešov u Prahy zastavují pro nástup a výstup cestujících. Hlavním cílem linky R17 je umožnit spojení jednotlivých nácestných stanic ve významných sídlech na trati Praha – České Budějovice nadregionální dopravou. Základní interval vlaků této linky je stanoven na jednu hodinu během celého tzv. občanského dne s výjimečným prodloužením na dvě hodiny v době přepravního sedla ve vybrané dny v týdnu. Vlaky této linky nesou jméno buď „Lužnice“ (při výchozí/konečné zastávce v Českých Velenicích, příp. v Táboře), nebo „Vltava“ (při výchozí/konečné zastávce v Českých Budějovicích).

Na nejvyšší úrovni regionální železniční dopravy obsluhují Benešov spěšné vlaky, které jsou zahrnuty pod linku PID R49. V čase přepravní špičky v pracovní dny zajišťují vlaky této linky rychlejší spojení Prahy a Benešova než vlaky kategorie osobní vlak a zastavují jen ve významných tarifních bodech z hlediska frekvence cestujících. Vybrané spoje pokračují při jízdě ve směru z Prahy do Benešova až do Tábora, v opačném směru jsou dva spoje výchozí ze stanice Tábor, resp. Olbramovice. Všechny spěšné vlaky linky R49 nesou název „Sázava“.

V rámci zastávkových vlaků kategorie osobní vlak je žst. Benešov u Prahy výchozí, resp. koncovou pro tři linky Pražské integrované dopravy:

- S9 Benešov u Prahy – Strančice – Praha (– Lysá nad Labem),
- S90 Benešov u Prahy – Olbramovice – Tábor,
- S99 Benešov u Prahy – Vlašim – Trhový Štěpánov.

Linka S9 je v rámci obsluhy Benešova provozována v základním půlhodinovém intervalu, který se na hodinový prodlužuje v dopoledních a večerních přepravních sedlech pracovních dnů, ve večerních hodinách v sobotu a v ranních a večerních hodinách v neděli a ve svátek. Dále je interval na lince S9 ještě kratší v pracovní dny v úsecích nezahrnujících obsluhu Benešova (pásmový provoz).

Linka S90 je provozována celotýdenně v nepřesném dvouhodinovém intervalu se spoji přidány v době přepravní špičky.

Na lince S99 je zaveden přesný interval mezi spoji v délce 120 min, který je v období přepravní špičky pracovních dnů zkrácen na 60 min. Některé posilové spoje jsou výchozí, resp. ukončené v žst. Vlašim. Pro všechny vlaky linky S99 platí, že nejsou obsazeny vlakovým doprovodem, a je v nich tedy zaveden samoobslužný způsob odbavování cestujících. Přestupní vazba je právě v žst. Benešov u Prahy zajištěna obousměrně mezi linkami S99, S9 a R17.

Všechny vlaky osobní dopravy, které ve stanici Benešov u Prahy podle jízdního řádu zastavují pro nástup a výstup cestujících, jsou tarifně zařazeny do IDS PID, tedy včetně vlaků kategorie rychlík, expres a EuroCity; stanice Benešov u Prahy náleží do pátého pásma PID. Tarifní zóny PID pokrývají vlaky linek R49, S9 a S99 v celé jejich trase, u linky Ex7/R17 v úseku z Benešova do Prahy a u linky S90 v úseku Mezno – Benešov u Prahy.

4.3.3 Železniční stanice a zastávky – výhled

S vybudováním nových železničních stanic nebo zastávek na území města ani s jejich významnou úpravou se v době platnosti tohoto plánu dopravní obslužnosti neuvažuje.

Nicméně je vhodné se zaměřit na prověření zřízení nových železničních zastávek:

- v severní části města (na trati Benešov u Prahy – Praha-Hostivař (č. 519A dle TTP) v úseku mezi žst. Benešov u Prahy a žst. Čerčany), která by zajistila především obsluhu zástavby mezi ulicemi Červené Vršky, Nová pražská a Čechova,
- v jihovýchodní části města (na trati Trhový Štěpánov – Benešov u Prahy (č. 514A dle TTP) v úseku mezi žst. Benešov u Prahy a zast. Myslíč), která by zajistila především obsluhu průmyslové zóny a obytné zástavby podél ulice Černoleská.

Do konce roku 2021 by mělo být vybudované prodloužení podchodu v žst. Benešov u Prahy na opačné straně kolejí, než se nachází výpravní budova, tedy jihozápadním směrem. Na tento nový vstup do podchodu by mělo navázat komfortní propojení s ulicí Jana Nohy. Takto upravený podchod tak umožní lepší propojení západních předměstí (včetně parku se zámek Konopiště) s východní částí města. Podchod bude ukončen schodištěm a výtahem.

4.3.4 Železniční linky – výhled

V důsledku modernizace žel. trati č. 704 (dle TTP) v úseku Votice – Veselí nad Lužnicí (zejm. dokončením úseku Sudoměřice – Votice v roce 2022) by mělo dojít ke zkrácení cestovních dob na dálkové lince R17, a tudíž změně taktového uzlu linky R17 v Benešově u Prahy. Linka S90 by pak mohla být vedena také po trati č. 514B (dle TTP), tudíž by mohla být trasována v relaci Sedlčany – Olbramovice – Benešov u Prahy. Časová poloha vlaků linky S99 by se také mohla přizpůsobit novému taktovému uzlu v Benešově u Prahy.

Pokud to kapacita trati v úseku Benešov u Prahy – Praha hl. n. dovolí, je vhodné dále rozšiřovat počty spojů linky R49, tvořené spěšnými vlaky, v hodinovém intervalu na celé období tzv. občanského pracovního dne.

4.4 Integrovaný dopravní systém

4.4.1 Současnost

Regionální linky z pohledu příslušnosti k integrovanému dopravnímu systému (IDS):

- náleží k systému Pražské integrované dopravy (PID) – linky PID 337, 401, 438, 452, 553, 554, 752, 753, 754, 755, 759,
- náleží k systému Středočeské integrované dopravy (SID) – všechny linky s označením (E..) v trase linky + linky 160570 a 176101,
- nenáleží k žádnému IDS – linky 132101, 320001, 350410, 390710 a 650200.

Městská hromadná doprava není zahrnuta do žádného integrovaného systému, ačkoliv vykazuje jistá specifika. Data o poloze spojů linek městské hromadné dopravy jsou sdílána se systémem PID, díky čemuž lze sledovat zpoždění v reálném čase pomocí mobilní aplikace PID Lítačka nebo na online mapě všech spojů v systému PID (www.mapa.pid.cz). Nejedná se však o plnohodnotné začlenění do IDS PID.

Pro bližší informace k tarifům jednotlivých IDS a městských linek viz kap. 7.

4.4.2 Výhled

Na regionálních linkách je cílovým stavem integrace všech linek do systému PID. S integrací do PID zároveň zanikne na území Benešova provoz linek v systému SID.

V integrační etapě od 1. srpna 2021 dochází k integraci trasy Benešov – Ostředek (linka PID 770). V této souvislosti dojde ke zrušení linky 200064 a ke změnám na linkách 200063, 200066, 200067 a 200068.

Další etapy integrace autobusových regionálních linek se předpokládají ve 2. pololetí 2021, a to v oblastech dosud neintegrovaných (Sázavsko, Vlašimsko).

Vzhledem k tomu, že regionální linky bude možné využít i pro cesty napříč Benešovem, bude prověřena možnost tarifní integrace městské dopravy do systému PID a následné dopravní optimalizace. Ta spočívá v odstranění duplicitně vedených spojů městské a regionální dopravy ve stejné trase a stejném čase, přičemž ušetřený dopravní výkon je možné využít ke zkvalitnění nabídky (kratší interval, rozšíření provozu do večerních hodin apod.).

5 Časový harmonogram a postup při uzavírání smluv o veřejných službách

Pro uzavírání smluv o veřejných službách v přepravě cestujících jsou klíčové následující právní dokumenty a předpisy:

- nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007, o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70,
- zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Těmito dokumenty a jimi stanovenými postupy je město povinné se řídit při zadávání smluv o veřejných službách v přepravě cestujících.

5.1 Veřejná linková doprava

Na území města je zajišťována veřejná linková doprava v objednavce Středočeského kraje. K 1. 7. 2021 se jedná o spoje následujících dopravců, se kterými má smlouvy uzavřeny Středočeský kraj, případně může zajišťovat tyto výkony po smluvní dohodě s některým ze sousedních krajů:

- ARRIVA CITY s.r.o.,
- ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s.r.o.,
- COMETT PLUS, spol. s r.o.,
- ČSAD Benešov s.r.o.,
- STENBUS s.r.o.

Významně dominující je dopravce ČSAD Benešov s.r.o., který zajišťuje provoz na drtivé většině linek veřejné linkové dopravy v oblasti.

Tyto spoje v závazku veřejné služby veřejné linkové dopravy jsou zajišťovány objednávkou územně příslušného Středočeského kraje.

5.2 Městská hromadná doprava

V současné době město Benešov zajišťuje městskou autobusovou dopravu pomocí Smlouvy o veřejných službách, kterou má uzavřenou s dopravcem ČSAD Benešov s.r.o.

Smlouva je platná od 1. 7. 2020 do 2. 11. 2029 a na základě ní je zajištěna doprava na linkách MHD, které jsou licencovány pod čísly 205 761, 205 762, 205 763 a 205 764. Smlouva je uzavřena jako přímé zadání danému dopravci s ohledem na roční rozsah do 300 tis. buskm, což umožňuje evropské právo. Smlouva dále stanovuje i valorizační mechanismy včetně úprav ceny nafty, hodnotu váhy pohonných hmot, změny DPH apod., valorizace tedy není řešena pouze všeobecnou inflací.

Smlouva dále stanovuje rozličné povinnosti pro dopravce, například:

- dopravce je povinen provozovat dopravu dle platných jízdních řádů,
- dopravce je povinen na MHD nasadit dva minibusy o kapacitě alespoň 20 míst k sezení v režimu vozidel low entry a zajistit v každém spoji kapacitu alespoň pro jeden invalidní vozík a kočárek,
- v případě nasazení náhradního vozidla na nezbytně nutnou dobu i toto vozidlo musí být low entry.

V období platnosti plánu dopravní obslužnosti město nepředpokládá účinnost další jiné smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících, pokud k tomu nebude donuceno vlivy, které aktuálně nejsou známy a které nelze momentálně předvídat, jelikož předpokládá, že veškeré výkony v městské hromadné dopravě budou zajišťovány v gesci zde uvedené smlouvy uzavřené s dopravcem ČSAD Benešov s.r.o.

5.3 Veřejná drážní doprava

Město Benešov neobjednává drážní spoje v závazku veřejné služby. Spoje regionální železniční a dálkové dopravy, které město obsluhují, objednává v závazku veřejné služby Středočeský kraj. Všechny tyto vlaky zajišťuje dopravce České dráhy, a.s. (k datu schválení dokumentu).

Pravidelné spoje na železnici vedené na komerční riziko dopravců nejsou k datu schválení tohoto dokumentu přes město Benešov provozovány.

6 Předpokládaný rozsah poskytované kompenzace

6.1 Veřejná linková doprava

Město Benešov platí Středočeskému kraji příspěvek na zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou. Pro rok 2021 byl tento příspěvek vyčíslen na 4,106 mil. Kč.

Středočeský kraj plánuje po roce 2021 změnit režim spolufinancování veřejné dopravy ze strany obcí, a to na základě nových standardů dopravní obslužnosti Středočeského kraje. V době pořízení tohoto plánu dopravní obslužnosti města Benešov nebyly známy konkrétní ekonomické dopady na město Benešov při zavedení standardů dopravní obslužnosti Středočeského kraje.

6.2 Městská hromadná doprava

Základní rozsah je dle Smlouvy o veřejných službách pro rok 2021 zhruba 140 tis. buskm a kompenzaci dopravci ČSAD Benešov s.r.o. předpokládá město Benešov nepřesahující 7 mil. Kč ročně vč. rezervy (dle rozpočtu města Benešov, ve smlouvě uveden předpoklad roku 2021 cca 6,2 mil. Kč)

Město předpokládá v řešeném období setrvalý rozsah dopravních výkonů bez jeho výraznějších změn, avšak nevylučuje změnu dopravní koncepce dle posouzení. Může tak docházet k jeho drobným úpravám na základě poptávky po cestování v MHD, zejména s ohledem na záměry sítí spojů MHD zkvalitnit k jeho mírnému navyšování. V aktuální smlouvě činí cena dopravního výkonu 45,281 Kč/buskm, přičemž příjmy z prodeje jízdenek a předprodeje použije dopravce ke snížení kompenzace hrazené objednatelem.

S ohledem na indexaci vstupních položek do nákladového modelu dopravce (zejm. pohonné hmoty a oleje, přímý materiál a energie, opravy a údržba vozidel, mzdové náklady, sociální a zdravotní pojištění) předpokládá město po dobu platnosti tohoto plánu dopravní obslužnosti roční výdaje na zajištění městské autobusové dopravy ve výši 7,5 až 9,0 mil. Kč ročně (uvažována kumulovaná inflace do 5 % ročně).

6.3 Veřejná drážní doprava

Město Benešov se přímo nepodílí na kompenzaci služeb zajištěných drážními spoji v závazku veřejné služby. Spoje regionální železniční dopravy, které město obsluhují, objednává v závazku veřejné služby Středočeský kraj. Spoje dálkové železniční dopravy objednává Ministerstvo dopravy České republiky.

7 Maximální tarify ve veřejné dopravě

7.1 Tarif MHD

V době pořízení tohoto plánu dopravní obslužnosti města Benešov je všem skupinám cestujících městská hromadná doprava zdarma.

Během platnosti tohoto plánu dopravní obslužnosti může dojít k zavedení jízdného, a to především z důvodu inflace nebo kompenzace ztráty na ujetý kilometr. Zároveň bude prověřována možnost tarifního zahrnutí městské hromadné dopravy v Benešově do systému PID.

7.2 Tarif Pražské integrované dopravy (PID)

Tarif PID je smluvně zajištěn mezi hlavním městem Prahou, Středočeským krajem a obcemi zapojenými do systému PID. K tomuto tarifu přistupují všichni dopravci zapojení do systému PID na základě Tarifní smlouvy a smluv mezi objednateli a dopravcem. Případné změny jízdného nebo kategorií slev nenáleží do gesce Benešova.

Tarif PID je pásmový a časový. V případě jednotlivého jízdného a časových předplatních jízdenek se jedná o přestupní jízdenky. Nejnižší tarifní sazba jednotlivého jízdného je pro dvě pásma s redukovanou časovou platností (15 min.), která umožňuje za nejnižší cenu jízdenky přejetí hranice pásma. Jednopásmová jízdenka by totiž neumožňovala přejetí hranice pásma mezi dvěma sousedními obcemi ležícími v rozdílných tarifních pásmech a standardní dvoupásmová jízdenka by byla pro cestující vzhledem k ujeté vzdálenosti neúměrně drahá.

Přestupní jízdenky umožňují libovolný počet přestupů v systému PID v rámci své časové a pásmové platnosti. Doby čekání mezi spoji a přesuny mezi spoji se započítávají do doby platnosti jízdenky. Předplatní jízdenky umožňují libovolný počet přestupů v systému PID v rámci své časové a pásmové platnosti.

Podrobné informace o tarifu Pražské integrované dopravy jsou dostupné na příslušných webových stránkách (www.pid.cz) v sekci Jízdné a tarif.

Území města Benešov je zařazeno do 5. tarifního pásma PID. Tab. 7.1 a Tab. 7.2 shrnuje výši jízdného při využití linek zapojených do systému PID pro cestu po městě Benešov.

Tab. 7.1 – Ceny jízdného v 1 pásmu PID v Kč včetně snížené sazby DPH, platné do 31. 7. 2021

druh jízdného	jednotlivé jízdné (2 pásma)	předplatní časové jízdné		
	15 min	měsíční	čtvrtletní	roční
plnocenné	12,00*	300,00	760,00	3 010,00
celostátní ve výši 25 % plnocenného (děti a junioři 6–18 let, studenti 18–26 let, senioři 65–70 let)	3,00*	75,00	190,00	752,00

zvláštní zlevněné jízdné ve výši 50 % plnocenného (návštěva dětí v zařízeních MŠMT, MZ a MPSV)	6,00*	-	-	-
--	-------	---	---	---

Pozn.: * Jednotlivou jízdenku pro 2 pásma a časovou platnost 15 minut nelze použít ve vlacích.

Od 1. 8. 2021 dochází k úpravě tarifu PID. Ceny jízdného, jež lze využít při cestování po Benešově, uvádí Tab. 7.2.

Tab. 7.2 – Ceny jízdného v 1 pásmu PID v Kč včetně snížené sazby DPH, platné od 1. 8. 2021

druh jízdného	jednotlivé jízdné (2 pásma)	předplatní časové jízdné		
	15 min	měsíční	čtvrtletní	roční
plnocenné	14,00*	375,00	950,00	3 563,00
celostátní ve výši 25 % plnocenného (děti a junioři 6–18 let, studenti 18–26 let, senioři 65–70 let)	3,00*	93,00	237,00	890,00
zvláštní zlevněné jízdné ve výši 50 % plnocenného (návštěva dětí v zařízeních MŠMT, MZ a MPSV)	7,00*	-	-	-

Pozn.: * Jednotlivou jízdenku pro 2 pásma a časovou platnost 15 minut nelze použít ve vlacích.

7.3 Tarif Středočeské integrované dopravy (SID)

Pro jízdu mezi zastávkami označenými číslem zóny jsou tarif a smluvní přepravní podmínky vyhlášené dopravci shodné s tarifem a přepravními podmínkami SID dopravy. Příslušné dokumenty a další informace jsou k dispozici na stránkách Krajského úřadu Středočeského kraje. Případné změny jízdného nebo kategorií slev stanovuje Středočeský kraj.

Tarif SID je vyhlášen v souladu s následujícími dokumenty:

- Výměr Ministerstva financí, kterým se vydává seznam zboží s regulovanými cenami,
- Nařízení Středočeského kraje ze dne 20. 8. 2018, kterým se stanovují maximální ceny jízdného v rámci integrovaných veřejných služeb v přepravě cestujících na území Středočeského kraje.

Použití tarifu SID je zapsáno v licenčních podmínkách příslušných linek zařazených do systému SID. Informace o platnosti tarifu SID je uvedena rovněž na jízdních řádech. Ceník obsahuje tarifní sazby jízdného pro jednotlivé jízdy, slevy na bezhotovostní platby a předplatné pro všechny tarifní kategorie.

Tarif SID je koncipován jako zónový. Město Benešov náleží k tarifní zóně SID 67. Tab. 7.3 shrnuje výši jízdného při využití linek zapojených do systému SID pro cestu po Benešově.

Tab. 7.3 – Ceny jízdného v 1 zóně SID v Kč včetně snížené sazby DPH

druh jízdného	jednotlivé jízdné		časové jízdné		
	čipovou kartou	hotově	30denní	90denní	365denní
plné (obyčejné) jízdné	10,00	12,00	310,00	790,00	3 128,00
zlevněné jízdné (sleva 75 %)	2,50	3,00	77,00	197,00	782,00
zavazadlo	5,00	6,00	-	-	-

Tarif SID stanovuje Středočeský kraj. Případné změny jízdného nebo kategorií slev nenáleží do gesce města Benešov.

Vzhledem k postupující integraci veřejné dopravy do jednotného dopravního systému Hl. m. Prahy a Středočeského kraje (PID) se během platnosti tohoto Plánu dopravní obslužnosti předpokládá zánik systému vč. tarifu SID.

8 Závěr

Plán dopravní obslužnosti města Benešov na období let 2021–2026 zahrnuje představy a záměry města především na toto uvedené období, ve své základní koncepci však přesahuje i za uvedený časový výhled. Základním cílem je stabilní systém zabezpečování dopravní obslužnosti území města, kdy městskou hromadnou dopravu doplňují regionální linky integrovaného dopravního systému PID a SID. V uvedeném období je zvažována úprava systému MHD Benešov, kterou plán dopravní obslužnosti zohledňuje a doporučuje.

Tab. 8.1 – Schválení a projednání dokumentu

odevzdání pracovní verze dokumentu	27. 7. 2021
projednání na úrovni Města Benešov	4. 8. 2021
projednání na úrovni Středočeského kraje	11. 8. 2021
odevzdání verze se zapracovanými připomínkami	12. 8. 2021

za zhotovitele

za zadavatele

9 Použité zdroje

Použité zdroje jsou uvedeny v abecedním pořadí. Nejedná se o citační záznamy.

- BARTOŠOVSKÁ, Hana. Benešov – koncepce rozvoje dopravy: diplomová práce. 2018. ČVUT v Praze Fakulta stavební.
- Benešov. Územní plán, úplné znění po změnách č. 1 a č. 3. 2019. Dostupné z: <https://www.benesov-city.cz/uzemni%2Dplan%2Dmesta%2Dbenesov/ds-1100/p1=39549>
- HLUBUČKOVÁ, Kristýna. Principy a návrhy dopravních řešení dle konceptu Smart City ve městě Benešov: diplomová práce = Transport solution principles according to the Smart City concept in Benešov. 2019. ČVUT v Praze Fakulta dopravní.
- Integrovaná doprava Středočeského kraje. Návrh standardů dopravní obslužnosti Středočeského kraje po roce 2021: podklad k jednání se starosty měst a obcí. Dostupné z: https://www.kr-stredocesky.cz/web/urad/navrhy-materialu-pro-jednani-zastupitelstva;jsessionid=736FB157BB02B7943828FA60DB2865FA.liferay__s1?p__p__id=usnesenipred__WAR__GordicUSNportlet&p__p__lifecycle=2&p__p__state=normal&p__p__mode=view&p__p__resource__id=downloadFile&p__p__cacheability=cacheLevelPage&p__p__col__id=column-2&p__p__col__pos=2&p__p__col__count=3&id=189120&typJednani=1&export=0.
- Mapy.cz. 2021. Dostupné z: <https://mapy.cz/>
- Místopisy.cz – místopisný průvodce po České republice. 2021. Dostupné z: <https://www.mistopisy.cz/>
- Plán dopravní obsluhy území vlaky celostátní dopravy, zásady objednávky dálkové dopravy pro období 2017–2021. Ministerstvo dopravy ČR.
- Plán dopravní obslužnosti Středočeského kraje pro období 2021 – 2025. Dostupné z: <https://www.kr-stredocesky.cz/documents/14450/5033701/Dopravn%C3%AD%20pl%C3%A1n+S%C5%99edo%C4%8Desk%C3%A9ho+kraje+2021-2025/d9aebdc6-67da-4168-bcc1-8f49949c0756>
- Plánky stanic. Dostupné z: <http://www.iwan.eu07.pl/jw/2019/data/planky/planky.html>
- Pražská integrovaná doprava. Jízdní řády podle linek - Vlaky. Dostupné z: <https://pid.cz/jizdni-rady-podle-linek/zeleznice/>
- Pražská integrovaná doprava. Orientační plán – schéma linek PID – Benešov. Dostupné z: https://pid.cz/wp-content/uploads/mapy/mesta-region/Benesov__mapa__A3.pdf.
- Pražská integrovaná doprava. Tarif Pražské integrované dopravy platný od 1. 8. 2018. Dostupné z: https://pid.cz/wp-content/uploads/system/tarif__spp__historie/tarif_PID_2018-08-01__d1__d2__d3__d4__d5__d6__d7__d8__d9__d10__d11__d12__d13__d14__d15__komplet.pdf
- Pražská integrovaná doprava. Tarif Pražské integrované dopravy platný od 1. 8. 2021. Dostupné z: https://pid.cz/wp-content/uploads/system/tarif__spp__historie/tarif_PID_2021-08-01__komplet.pdf
- Regionální informační servis. Ministerstvo pro místní rozvoj ČR. 2021. Dostupné z: <https://www.risy.cz/>
- Rozpočet města Benešov pro rok 2021. Dostupné z: https://www.benesov-city.cz/assets/File.ashx?id__org=219&id__dokumenty=93458

- Smlouva o veřejných službách ve veřejné linkové dopravě k zajištění dopravní obslužnosti území města Benešov. Uzavřená 29. 6. 2020 mezi Městem Benešov a ČSAD Benešov s.r.o. Dostupné z: <https://smlouvy.gov.cz/smlouva/soubor/17357744/2010944.pdf?backlink=7ksc4>
- Správa železnic, státní organizace – Správa železnic prodlouží podchod v Benešově (tisková zpráva, 09.03.2021). Dostupné z: <https://www.spravazeleznic.cz/-/sprava-zeleznic-prodlouzi-podchod-v-benesove>
- Správa železnic, státní organizace – traťové jízdní řády pro JŘ 2021, mapy železniční sítě, plánky stanic. Dostupné z: <https://provoz.spravazeleznic.cz/>
- Strategický plán města Benešov na období 2020 – 2024. Dostupné z: <https://www.benesov-city.cz/strategicky%2Dplan%2Drozvoje%2Dmesta/d-5462/p1=39548>
- Zeměměřický úřad – geoprohlížeč. 2020. Dostupné z: <https://ags.cuzk.cz/geoprohlizec/>

10 Seznam obrázků

Obr. 4.1 – Schéma vedení linek PID a MHD v Benešově (výřez, zdroj: https://pid.cz/wp-content/uploads/mapy/mesta-region/Benesov_mapa_A3.pdf). 18

11 Seznam tabulek

Tab. 2.1 – Identifikace lokality města.....	7
Tab. 3.1 – Silnice na území Benešova.....	11
Tab. 4.1 – Regionální linky obsluhující Benešov (údaje ke dni 1. 7. 2021).....	14
Tab. 4.2 – Linky MHD Benešov (údaje ke dni 1. 7. 2021).....	17
Tab. 7.1 – Ceny jízdného v 1 pásmu PID v Kč včetně snížené sazby DPH, platné do 31. 7. 2021.....	27
Tab. 7.2 – Ceny jízdného v 1 pásmu PID v Kč včetně snížené sazby DPH, platné od 1. 8. 2021.....	28
Tab. 7.3 – Ceny jízdného v 1 zóně SID v Kč včetně snížené sazby DPH.....	29
Tab. 8.1 – Schválení a projednání dokumentu.....	30