Plán dopravní obslužnosti

Pardubického kraje

pro období 2021 – 2026

Zpracovatel: Pardubický kraj, odbor dopravy a silničního hospodářství

CZECH Consult, spol. s r.o.

Datum zpracování: 31. 8. 2021

Datum schválení: 21. 9. 2021

Schváleno Zastupitelstvem Pardubického kraje č. usnesení Z/132/21

OBSAH

1 ÚVOD 11

2 LEGISLATIVNÍ A VĚCNÝ RÁMEC DOPRAVNÍHO PLÁNOVÁNÍ 13

2.1 Evropské právní normy týkající se veřejné dopravy 13

2.2 Vnitrostátní právo – zákony a vyhlášky týkající se přímo veřejné dopravy 13

2.3 Strategické dokumenty 14

2.4 Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050 14

2.5 Koncepce veřejné dopravy ČR (dále je „Koncepce“) 16

3 VYHODNOCENÍ PLÁNU DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI ZA OBDOBÍ 2016 -2021. 20

4 PARDUBICKÝ KRAJ - ZÁKLADNÍ POPIS 26

4.1 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA KRAJE 26

4.2 Obyvatelstvo 31

4.3 Školství 33

4.4 Zdravotnictví 35

4.5 Hospodářství kraje 37

4.6 Cestovní ruch 40

4.7 Doprava 42

4.7.1 Silniční infrastruktura 42

4.7.2 Železniční infrastruktura 44

4.7.3 Ostatní dopravní infrastruktura 45

4.7.4 Cyklodoprava 47

4.7.5 Elektromobilita 48

5 DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST PARDUBICKÉHO KRAJE 49

5.1 Rozsah dopravní obslužnosti 49

5.2 Standardy dopravní obslužnosti 51

6 VEŘEJNÁ LINKOVÁ OSOBNÍ DOPRAVA 53

6.1 Smlouvy s autobusovými dopravci 53
6.2 Komerční „dálková“ autobusová doprava 60
6.3 Zvláštní linková doprava 61
6.4 Doprava v režimu ostatní dopravní obslužnosti 61
6.5 Stanovení rozsahu základní dopravní obslužnosti pro autobusovou dopravu 61
6.6 Infrastruktura - přehled autobusových nádraží 62
6.7 Veřejná linková doprava - SWOT analýza 65
7 VEŘEJNÁ DRÁŽNÍ OSOBNÍ DOPRAVA 66
7.1 Nové smluvní zajištění 66
7.1.1 Železniční doprava 66
7.1.2 Trolejbusová doprava 67
7.2 Objednávka regionální dopravy na území jiných krajů 67
7.3 Návaznosti na vlaky dálkové dopravy 68
7.3.1 R14 Pardubice – Liberec – Ústí nad Labem 68
7.3.2 R18 Praha – Pardubice – Česká Třebová – Olomouc – Luhačovice 68
7.3.3 R19 Praha – Pardubice – Česká Třebová – Brno 68
7.4 SWOT analýza 69
7.5 Trolejbusová doprava 69
7.6 Železniční tratě v Pardubickém kraji 70
7.6.1 Trať 010 Kolín – Pardubice – Česká Třebová 70
7.6.2 Trať 015 Přelouč – Heřmanův Městec – Prachovice 72
7.6.3 Trať 016 Chrudim – Moravany – Holice – Borohrádek 73
7.6.4 Trať 017 Česká Třebová – Moravská Třebová – Dzbel/Velké Opatovice 75
7.6.5 Trať 018 Choceň – Vysoké Mýto – Litomyšl 76
7.6.6 Trať 021 Hradec Králové – Týniště nad Orlicí – Letohrad 77
7.6.7 Trať 024 Ústí nad Orlicí – Letohrad – Dolní Lipka – Moravský Karlov – Štíty 79
7.6.8 Trať 025 Dolní Lipka – Hanušovice 80
7.6.9 Trať 026 Choceň – Týniště nad Orlicí – Náchod 81
7.6.10 Trať 031 Pardubice – Hradec Králové – Jaroměř 83

7.6.11 Trať 236 Čáslav – Třemošnice 84
7.6.12 Trať 238 Pardubice – Chrudim – Hlinsko v Čechách – Havlíčkův Brod 85
7.6.13 Trať 260 Česká Třebová – Svitavy – Letovice – Brno 87
7.6.14 Trať 261 Svitavy – Polička – Žďárec u Skutče 88
7.6.15 Trať 270 Český Třebová – Zábřeh na Moravě – Přerov 90
7.6.16 Trať 270 Česká Třebová – Lanškroun 91

8 REKREAČNÍ A TURISTICKÁ DOPRAVA 93

8.1 Cyklobusy a skibusy 93
8.2 Víkendový turistický provoz železniční dopravy 93

9 INTEGROVANÝ DOPRAVNÍ SYSTÉM PARDUBICKÉHO KRAJE 95

9.1 Integrovaný dopravní systém IREDO 95
9.2 Východočeský integrovaný dopravní systém (VYDIS) 98

10 ROZVOJ VEŘEJNÉ DOPRAVY 100

10.1 Oblast autobusové dopravy 100
10.2 Oblast silniční infrastruktury 103
10.3 Oblast drážní dopravy 103
10.3.1 Provoz 104
10.3.2 Vozový park 106

11 STANDARDY KVALITY PŘEPRAVY 108

11.1 Veřejná linková doprava 108
11.2 Železniční doprava 109

12 PŘEDPOKLÁDANÝ ROZSAH KOMPENZACÍ VE VEŘEJNÉ DOPRAVĚ 113

12.1 Autobusová doprava 113
12.2 Drážní doprava 115

13 ČASOVÝ HARMONOGRAM UZAVÍRÁNÍ SMLUV O VEŘEJNÝCH SLUŽBÁCH A POSTUP PŘI UZAVÍRÁNÍ TĚCHTO SMLUV 116

13.1 Autobusová doprava 116

13.2 Drážní doprava 116
13.2.1 Trolejbusová doprava 116
13.2.2 Železniční doprava 116
14 HLAVNÍ CÍLE VEŘEJNÉ DOPRAVY DOPRAVNÍHO PLÁNU PARDUBICKÉHO KRAJE NA OBDOBÍ 2021 - 2026 117
15 SEZNAM ZKRATEK 119
16 PŘÍLOHY 120

Seznam obrázků

Obrázek 1 Pardubický kraj, základní vymezení území, Zdroj: autor 27
Obrázek 2 Obce s rozšířenou působností, vyznačení obcí a hranic orp, Zdroj: autor 27
Obrázek 3 Obce s pověřeným obecním úřadem, vyznačení měst a obcí, Zdroj: autor 27
Obrázek 4 hustota zalidnění, Pardubický kraj, Zdroj: autor 31
Obrázek 5 Mateřské, základní a střední školy, Pardubický kraj, Zdroj: autor 33
Obrázek 6 Zdravotnická zařízení Pardubický kraj, Zdroj: autor 35
Obrázek 7 Nejvýznamnější zaměstnavatelé Pardubického kraje, Zdroj: autor 38
Obrázek 8 Rekreační a turistické oblasti Pardubický kraj, Zdroj: autor 40
Obrázek 9 Silniční a dálniční síť Pardubický kraj, *ZDROJ: ŘSD* 42
Obrázek 10 Železniční síť Pardubického kraje, ZDROJ: Správa železnic, autor 2021 45
Obrázek 11 Výřez mapy železniční sítě se zobrazením území Pardubického kraje s informacemi o číslech tratí, počtů traťových kolejí a napájecích soustav, ZDROJ: Správa železnic 45
Obrázek 12 M*otorová loď Arnošt, ZDROJ: http://www.lod.cz/o-lodi* 46
Obrázek 13 L*etištní terminál, ZDROJ:EBA* 46
Obrázek 14 Tarifní mapa IREDO, ZDROJ: OREDO 96
Obrázek 15 Uspořádání zón VYDIS, ZDROJ: ČD, a.s. 98

Seznam tabulek

Tabulka 1 *Nejvýznamnější zaměstnavatelé v Pardubickém kraji ke konci roku 2019, ZDROJ: ČSÚ dle Registr ekonomických subjektů* 37

Tabulka 2 TOP 10 nejnavštěvovanějších turistických cílů za rok 2019 40

Tabulka 3 Počet přepravených cestujících (zdroj: výroční zpráva EBA, autor) 47

Tabulka 4 Přestupní zastávky autobusové linkové dopravy vybraných spojů na vlaky/od vlaků 49

Tabulka 5 Přestupní zastávky autobusové linkové dopravy vybraných spojů mezi autobusy 50

Tabulka 6 Přehled linek veřejné linkové osobní dopravy k 7. 3. 2021, jejichž objednatelem je Pardubický kraj: 54

Tabulka 7 Autobusové linky provozované v rámci MHD Pardubice, které částečně zajišťují dopravní obsluhu mimo město Pardubice 59

Tabulka 8 Přehled linek provozovaných dopravcem na území Pardubického kraje na své vlastní komerční riziko 60

Tabulka 9 Přehled autobusových nádraží v Pardubickém kraji 63

Tabulka 10 Veřejná linková doprava – SWOT analýza 65

Tabulka 11 Objednávka vlaků regionální dopravy na území sousedních krajů 67

Tabulka 12 Objednávka jiných krajů na území Pardubického kraje 68

Tabulka 13 SWOT analýza - železniční doprava 69

Tabulka 14 Trolejbusová linka, na které objednává Pardubický kraj dopravní výkon 70

Tabulka 15 Rozsah objednané dopravy na území Pardubického kraje na trati 010 (osobní a spěšné vlaky) 70

Tabulka 16 Průměrný počet obousměrně přepravných cestujících v pracovní dny na trati 010 (os. a sp. vlaky) 71

Tabulka 17 Počet objednávaných párů vlaků na trati 010 na území Pardubického kraje (osobní a spěšné vlaky) 71

Tabulka 18 Tabulka přestupních bodů na železniční trati 010 71

Tabulka 19 Rozsah objednané dopravy na území Pardubického kraje na trati 015(osobní a spěšné vlaky)¨ 72

Tabulka 20 Průměrný počet obousměrně přepravených cestujících v pracovní dny na trati 015 (osobní a spěšné vlaky) 73

Tabulka 21 Počet objednávaných párů vlaků na trati 015 na území Pardubického kraje (osobní a spěšné vlaky) 73

Tabulka 22 Tabulka přestupních bodů na železniční trati 015 73

Tabulka 23 Rozsah objednané dopravy na území Pardubického kraje na trati 016 (osobní a spěšné vlaky) 74

Tabulka 24 Průměrný počet obousměrně přepravených cestujících v pracovní dny na trati 016 (osobní a spěšné vlaky) 74

Tabulka 25Počet objednávaných párů vlaků na trati 016 na území Pardubického kraje (osobní a spěšné vlaky) 74

Tabulka 26 Tabulka přestupních bodů na železniční trati 016 74

Tabulka 27 Rozsah objednané dopravy na území Pardubického kraje na trati 017 (osobní a spěšné vlaky) 75

Tabulka 28 Průměrný počet obousměrně přepravených cestujících v pracovních dny na trati 017 (osobní a spěšné vlaky) 75

Tabulka 29 Počet objednávaných párů vlaků na trati 017 na území Pardubického kraje (osobní a spěšné vlaky) 76

Tabulka 30 Tabulka přestupních bodů na železniční trati 017 76

Tabulka 31 Rozsah objednané dopravy na území Pardubického kraje na trati 018 (osobní a spěšné vlaky) 77

Tabulka 32 Průměrný počet obousměrně přepravených cestujících na trati 018 (osobní a spěšné vlaky) 77

Tabulka 33 Počet objednávaných párů vlaků na trati 018 na území Pardubického kraje (osobní a spěšné vlaky) 77

Tabulka 34 Tabulka přestupních bodů na železniční trati 018 77

Tabulka 35 Rozsah objednané dopravy na území Pardubického kraje na trati 021 (osobní a spěšné vlaky) 78

Tabulka 36 Průměrný počet obousměrně přepravených cestujících v pracovních dny na trati 021 (osobní a spěšné vlaky) 78

Tabulka 37 Počet objednávaných párů vlaků na trati 021 na území Pardubického kraje (osobní a spěšné vlaky) 78

Tabulka 38 Tabulka přestupních bodů na železniční trati 021 78

Tabulka 39 Rozsah objednané dopravy na území Pardubického kraje na trati 024 (osobní a spěšné vlaky) 79

Tabulka 40 Průměrný počet obousměrně přepravených cestujících v pracovních dny na trati 024 (osobní a spěšné vlaky) 79

Tabulka 41 Počet objednávaných párů vlaků na trati 024 na území Pardubického kraje (osobní a spěšné vlaky) 80

Tabulka 42 Tabulka přestupních bodů na železniční trati 024 80

Tabulka 43 Rozsah objednané dopravy na území Pardubického kraje na trati 025 (osobní a spěšné vlaky) 81

Tabulka 44 Průměrný počet obousměrně přepravených cestujících o víkendech a svátcích na trati 025 (osobní a spěšné vlaky) 81

Tabulka 45 Počet objednávaných párů vlaků na trati 025 na území Pardubického kraje (osobní a spěšné vlaky) 81

Tabulka 46 Tabulka přestupních bodů na železniční trati 025 81

Tabulka 47 Rozsah objednané dopravy na území Pardubického kraje na trati 026 (osobní a spěšné vlaky) 82

Tabulka 48 Průměrný počet obousměrně přepravených cestujících v pracovních dny na trati 026 (osobní a spěšné vlaky) 82

Tabulka 49 Počet objednávaných párů vlaků na trati 026 na území Pardubického kraje (osobní a spěšné vlaky) 82

Tabulka 50 Tabulka přestupních bodů na železniční trati 026 82

Tabulka 51 Rozsah objednané dopravy na území Pardubického kraje na trati 031 (osobní a spěšné vlaky) 83

Tabulka 52 Průměrný počet obousměrně přepravených cestujících v pracovních dny na trati 031 (osobní a spěšné vlaky) 83

Tabulka 53 Počet objednávaných párů vlaků na trati 031 na území Pardubického kraje (osobní a spěšné vlaky) 83

Tabulka 54 Tabulka přestupních bodů na železniční trati 031 84

Tabulka 55 Rozsah objednané dopravy na území Pardubického kraje na trati 236 (osobní a spěšné vlaky) 84

Tabulka 56 Průměrný počet obousměrně přepravených cestujících v pracovních dny na trati 236 (osobní a spěšné vlaky) 84

Tabulka 57 Počet objednávaných párů vlaků na trati 236 na území Pardubického kraje (osobní a spěšné vlaky) 85

Tabulka 58 Tabulka přestupních bodů na železniční trati 236 85

Tabulka 59 Rozsah objednané dopravy na území Pardubického kraje na trati 238 (osobní a spěšné vlaky) 85

Tabulka 60 Průměrný počet obousměrně přepravených cestujících v pracovních dny na trati 238 (osobní a spěšné vlaky) 86

Tabulka 61 Počet objednávaných párů vlaků na trati 238 na území Pardubického kraje (osobní a spěšné vlaky) 86

Tabulka 62 Tabulka přestupních bodů na železniční trati 238..... 86

Tabulka 63 Průměrný počet obousměrně přepravený cestujících v pracovních dny na trati 260 (osobní a spěšné vlaky) 87

Tabulka 64 Průměrný počet obousměrně přepravených cestujících na trati 260 (osobní a spěšné vlaky) 87

Tabulka 65 Počet objednávaných párů vlaků na trati 260 na území Pardubického kraje (osobní a spěšné vlaky) 88

Tabulka 66 Tabulka přestupních bodů na železniční trati 260..... 88

Tabulka 67 Rozsah objednané dopravy na trati 261 na území Pardubického kraje (osobní a spěšné vlaky) 88

Tabulka 68 Průměrný počet obousměrně přepravených cestujících na trati 261 v pracovních dny (osobní a spěšné vlaky) 89

Tabulka 69 Počet objednávaných párů vlaků na trati 261 na území Pardubického kraje (osobní a spěšné vlaky) 89

Tabulka 70 Tabulka přestupních bodů na železniční trati 261..... 89

Tabulka 71 Rozsah objednané dopravy na trati 270 na území Pardubického kraje (osobní a spěšné vlaky) 90

Tabulka 72 Průměrný počet obousměrně přepravených cestujících na trati 270 V pracovních dny (osobní a spěšné vlaky) 90

Tabulka 73 Počet objednávaných párů vlaků na trati 270 na území Pardubického kraje (osobní a spěšné vlaky) 90

Tabulka 74 Tabulka přestupních bodů na železniční trati 270..... 91

Tabulka 75 Rozsah objednané dopravy na trati 270 na území Pardubického kraje (osobní a spěšné vlaky) 91

Tabulka 76 Průměrný počet obousměrně přepravených cestujících na trati 270 V pracovních dny (osobní a spěšné vlaky) 91

Tabulka 77 Počet objednávaných párů vlaků na trati 270 na území Pardubického kraje (osobní a spěšné vlaky) 92

Tabulka 78 Tabulka přestupních bodů na železniční trati 270..... 92

Tabulka 79 V Pardubickém kraji jsou provozovány následující cyklobusy, případně skibusy: 93

Tabulka 80 Samostatné víkendové spoje na tratích v úsecích..... 94

Tabulka 81 Přehled měst s provozem MHD a zapojením do IDS IREDO..... 96

1 ÚVOD

Plán dopravní obslužnosti území Pardubického kraje (dále jen „PDOPk“) je zpracován na základě a v souladu se zákonem č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“).

Ustanovení § 4a zákona upravuje dopravní plánování, když říká, že: „Dopravní plánování se provádí prostřednictvím koncepce veřejné dopravy a plánů dopravní obslužnosti území. Cílem dopravního plánování je vytvářet podmínky pro hospodárné, efektivní a účelné zajišťování dopravní obslužnosti a vzájemnou spolupráci státu, krajů a obcí při této činnosti. Plány dopravní obslužnosti území musí být v souladu s koncepcí veřejné dopravy; do souladu s koncepcí veřejné dopravy musí být uvedeny vždy nejpozději do 1 roku ode dne jejího schválení“.

Koncepci veřejné dopravy (§ 4b zákona) pořizuje na dobu nejméně 5 let Ministerstvo dopravy pro celé území státu a schvaluje ji vláda. Ministerstvo dopravy koncepci veřejné dopravy zveřejní způsobem umožňujícím dálkový přístup.

Koncepce veřejné dopravy obsahuje:

a) hlavní cíle a priority státu v oblasti veřejných služeb v přepravě cestujících pro zajištění udržitelného rozvoje území, ochrany životního prostředí a životních potřeb obyvatel se zvláštním přihlédnutím k jejich věku, zdravotnímu stavu a sociální situaci,
b) hlavní páteřní osy poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících a rozmístění hlavních přestupních uzlů na celostátní úrovni,
c) základní rámec pro spolupráci státu, krajů a obcí při zajišťování dopravní obslužnosti a
d) nástroje pro její realizaci.

Ustanovení §5 zákona dále stanoví, že, plán dopravní obslužnosti území pořizuje stát, kraj obec, která zajišťuje nebo hodlá zajišťovat dopravní obslužnost, (dále jen „objednatel“). Více objednatelů může pořídit společný plán dopravní obslužnosti území. Plán dopravní obslužnosti území se pořizuje na dobu nejméně 5 let a obsahuje zejména:

a) popis zajišťovaných veřejných služeb v přepravě cestujících,
b) předpokládaný rozsah poskytované kompenzace,
c) časový harmonogram uzavírání smluv o veřejných službách a postup při uzavírání těchto smluv,
d) harmonogram a způsob integrace, pokud se objednatelé podílejí na organizaci integrovaných veřejných služeb v přepravě cestujících,
e) maximální tarify pro cestující, mají-li být stanoveny objednatelem,
f) další údaje vztahující se k financování a nákladově efektivnímu zajišťování veřejných služeb v přepravě cestujících stanovené přímo použitelným předpisem Evropské unie·

Návrh plánu dopravní obslužnosti území pořizovatel projedná s

a) kraji, je-li pořizovatelem stát,
b) Ministerstvem dopravy a sousedními kraji, je-li pořizovatelem kraj,

c) krajem, v jehož územním obvodu se nachází, je-li pořizovatelem obec, a
d) provozovatelem dráhy celostátní nebo regionální, na které má být provozována veřejná drážní osobní doprava k zajištění dopravní obslužnosti.

Plán dopravní obslužnosti území pořizovatel zveřejní způsobem umožňujícím dálkový přístup.

Plány dopravní obslužnosti území musí být uvedeny do souladu s Koncepcí veřejné dopravy nejpozději do 1 roku ode dne jejího schválení. Vedle toho by plány dopravní obslužnosti měly obsahovat střednědobý a dlouhodobý výhled dopravní obslužnosti jako podklad pro koncepce rozvoje dopravní infrastruktury.

Plán dopravní obslužnosti Pardubického kraje je návazným koncepčním dokumentem na plán Dopravní obslužnosti Pardubického kraje uzavřeným na období 2016 - 2021. Součástí tohoto PDOPk je i vyhodnocení předcházejícího plánu a to směrem k cílům, které byly stanoveny dokumentem Ministerstva dopravy DOPRAVNÍ POLITIKA ČR PRO OBDOBÍ 2014 – 2020 S VÝHLEDEM DO ROKU 2050.

Plán dopravní obslužnosti Pardubického kraje je zpracován na období pěti let. Zpracování harmonogramu pro uzavírání smluv, které je dle zákona povinné bude zpracováno v návazném plánu dopravní obslužnosti nebo jeho aktualizaci. Z hlediska dopravního plánování je vhodnější zpracování plánu na delší období než pět let, ale v současnosti není pro delší, například desetileté, období dostatek potřebných informací, proto je dalších pět let uvedeno maximálně ve formě výhledu.

2 LEGISLATIVNÍ A VĚCNÝ RÁMEC DOPRAVNÍHO PLÁNOVÁNÍ

Základními dokumenty pro zajištění veřejné dopravy v závazku veřejné služby jsou „Nařízení Evropského parlamentu a rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70“ a „Zákon 194/2010 Sb. ze dne 20. května 2010 o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů“. Soupis dalších norem a zákonů týkající se přímo, případně i mající vliv na fungování veřejné dopravy, je uveden níže.

2.1 Evropské právní normy týkající se veřejné dopravy

- NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) č. 181/2011 ze dne 16. února 2011 o právech cestujících v autobusové a autokarové dopravě a o změně nařízení (ES) č. 2006/2004,
- NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 1071/2009 ze dne 21. října 2009, kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě a zrušuje směrnice Rady 96/26/ES,
- NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 1371/2007 ze dne 23. října 2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě,
- SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2009/33/ES ze dne 23. dubna 2009 o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1161 ze dne 20.června 2019, kterou se mění směrnice 2009/33/ES o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel.

2.2 Vnitrostátní právo – zákony a vyhlášky týkající se přímo veřejné dopravy

- Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě,
- Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách,
- Vyhláška č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu,
- Nařízení vlády č. 295/2010, o stanovení požadavků a postupů pro zajištění propojitelnosti elektronických systémů plateb a odbavení cestujících,
- Nařízení vlády 63/2011 Sb., o stanovení minimálních hodnot a ukazatelů standardů kvality a bezpečnosti a o způsobu jejich prokazování v souvislosti s poskytováním veřejných služeb v přepravě cestujících,
- Vyhláška 122/2014 Sb., o jízdních řádech veřejné linkové dopravy,
- Vyhláška 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě.
- ČSN EN 13816 (269389) Doprava – Logistika a služby – Veřejná přeprava osob – Definice jakosti služby, cíle a měření.

2.3 Strategické dokumenty

Součástí legislativy jsou i strategické dokumenty, které určují podobu veřejné dopravy v krátkodobém až dlouhodobém horizontu. Mezi základní dokumenty týkající se rozvoje veřejné dopravy v Pardubickém kraji patří:

- DOPRAVNÍ POLITIKA ČR PRO OBDOBÍ 2014 – 2020 S VÝHLEDEM DO ROKU 2050 (zpracovatel Ministerstvo dopravy),
- *Bílá kniha – Koncepce veřejné dopravy* pro období 2015 – 2020 s výhledem do roku 2030 (zpracovatel Ministerstvo dopravy),
- Plán dopravní obslužnosti Pardubického kraje na období 2016-2020, a dodatek č. 1 a č. 2 tohoto plánu,
- Plány dopravní obslužnosti Královéhradeckého, Středočeského, Olomouckého, Jihomoravského kraje a Kraje Vysočina,
- Strategie rozvoje Pardubického kraje 2021–2027,
- Koncepce rozvoje veřejné dopravy ČR (zpracovatel Ministerstvo dopravy),
- Plány dopravní obsluhy měst s provozem MHD.

2.4 Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050

Důležitým dokumentem státu v oblasti dopravního plánování byla pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050 Dopravní politika ČR, která stanovila priority, specifické cíle a konkrétní opatření k jejich dosažení v uvedeném horizontu. V dopravním plánu Pardubického kraje je zmíněna především z důvodu porovnání cílů této politiky s realitou veřejné dopravy v roce 2021. Dále v dopravním plánu bude provedeno zhodnocení těchto cílů a v případě jejich nesplnění budou tyto cíle převzaty do následujícího období.

Výše uvedený dokument (byl již nahrazen Koncepcí veřejné dopravy) je vztažen především k cílům dopravní politiky. Tyto cíle byly rozděleny do následujících oblastí:

- modernizace, rozvoj a oživení železniční a vodní dopravy,
- zlepšení kvality silniční dopravy,
- omezení vlivů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví,
- rozvoj transevropské dopravní sítě,
- zvýšení bezpečnosti dopravy,
- práva a povinnosti uživatelů dopravních služeb,
- podpora multimodálních přepravních systémů,
- rozvoj městské, příměstské a regionální hromadné dopravy v rámci IDS,
- zaměření výzkumu na bezpečnou, provozně spolehlivou a environmentálně šetrnou dopravu,
- využití nejmodernějších dostupných technologií a globálních navigačních družicových systémů (GNSS),

- snižování energetické náročnosti sektoru doprava a zejména její závislosti na uhlovodíkových palivech.

Hlavním cílem Dopravní politiky bylo **vytvořit podmínky pro rozvoj kvalitní dopravní soustavy postavené na využití technicko-ekonomicko-technologických vlastností jednotlivých druhů dopravy, na principech hospodářské soutěže s ohledem na její ekonomické a sociální vlivy a dopady na životní prostředí a veřejné zdraví.**

Z dopravní politiky ve vztahu k veřejné dopravě a infrastruktuře jsou vybrány následující cíle, které budou vyhodnoceny v následné části dopravního plánu:

a) zajistit podle ekonomických možností jednotlivých krajů a státu integraci veřejné dopravy na celém území krajů. Integrace musí zahrnovat propojení jízdních řádů všech segmentů veřejné dopravy na bázi páteřního a rozvozového systému, integraci tarifní a informační,
b) zajistit propojení veřejných služeb v přepravě cestujících s dopravou nemotorovou a individuální (obsluha rozptýleného osídlení) a vytvářet podmínky pro větší využívání nemotorové dopravy v systému dopravní obslužnosti,
c) zajistit prolínání obslužnosti jednotlivých krajů - horizontální (občané mají významné přepravní potřeby i do sousedních krajů), jakož i vertikální (provázanost celostátní, krajské a obecní objednávky),
d) zajistit prostřednictvím objednatelů veřejných služeb v přepravě cestujících a prostřednictvím plánů dopravní obslužnosti, aby obsluha na páteřních linkách byla v odpovídajícím intervalu celodenní a celotýdenní,
e) veřejné služby v přepravě cestujících zadávat postupně na základě jasného harmonogramu v souladu s principy Bílé knihy EU, tj. zejména prostřednictvím otevřených nabídkových řízení,
f) zajistit funkční systém osobní dopravy, který spočívá zejména v integrace dopravní obslužnosti v krajích a zajištění kompatibility na hranicích krajů. Důležité je, aby mezi dopravci provozujícími veřejnou dopravu vznikly smlouvy o uznávání tarifů a byl podporování Systém jednotného tarifu (SJT). Objednávku regionální dopravy řešit rovněž s ohledem na potřeby občanů dojíždět přes hranice kraje,
g) výstavba terminálů, které budou zajišťovat propojení železniční, autobusové, nemotorové i individuální dopravy jsou klíčové pro další rozvoj IDS,
h) při sjednávání smluv o veřejných službách, zejména v oblasti železniční dopravy, usilovat o tarifní soudržnost, která maximálně usnadní cestování mezi dvěma místy na české železniční síti na jeden přepravní doklad,
i) na úrovni MD ČR ve spolupráci s krajskými objednateli dále usilovat o integraci mezi dálkovou železniční dopravou a regionálním integrovanými dopravními systémy (v případě integrace tarifní v závislosti na ekonomických a technických možnostech),
j) nastavit standardy služeb ve veřejné dopravě pro jednotlivé části veřejné dopravy příslušným objednatelem,
k) při výběru dopravce na provozování osobní dopravy ve veřejném zájmu zohlednit schopnost dopravce poskytovat služby ve stanovené kvalitě z pohledu uživatele a investovat v potřebné míře do vozidlového parku,

l) vytvářet podmínky pro zpřístupnění všech druhů veřejné přepravy osobám s omezenou schopností pohybu nebo orientace,
m) obsluhu malých obcí autobusovou dopravou řešit dopravními prostředky s odpovídající kapacitou a se zajištěním podpory obnovy autobusů, které slouží pro závazek veřejné služby, a to s ekologickým pohonem a dostupností pro osoby se sníženou mobilitou. Budovat systémy parkovišť P+R, B+R a K+R, a to zejména u železničních stanic s intervalovou dopravou na předměstích měst (nejen až u systémů MHD na okrajích měst),
n) optimalizovat rozsah veřejné dopravy a vytvářet podmínky pro její stabilizaci prostřednictvím systémových organizačních, právních, technických a finančních opatření; v zájmu dosažení vyšší finanční efektivnosti preferovat komerční veřejnou dopravu v těch případech, kdy vytváří ucelenou a stabilní nabídku služeb (rozsah provozu linky v průběhu dne a týdne, dostatečná nabízená kapacita v přepravních špičkách, ohled na kapacitu železniční infrastruktury pro ostatní linky osobní dopravy a pro nákladní dopravu ap.),
o) modernizace tratí na hlavní síti TEN-T pro osobní a nákladní dopravu a tratí zařazených do nákladních železničních koridorů dle Nařízení (EU) č. 913/2010 do roku 2030. Elektrizace nových úseků bude prováděna s ohledem na potřebné vedení linek veřejné dopravy a s ohledem na plnění cílů v oblasti přechodu na udržitelné formy energií (dle harmonogramu stanoveném v dokumentu Dopravní sektorové strategie),
p) redukovat železniční síť o tratě, které nejsou využitelné pro pravidelnou dopravní obslužnost (bude posouzeno na základě plánů dopravní obslužnosti státu a krajů),
q) výstavba rychlostních komunikací obchvatů, modernizací komunikací,
r) snižování dopadu na veřejné zdraví a životní prostředí např. minimalizací negativních vlivů hluku a imisí z dopravy, které mají svůj původ v dopravě, a to vhodnými opatřeními na dopravní infrastruktuře.

Vyhodnocení cílů je provedeno v části 3. PDOPk.

2.5 Koncepce veřejné dopravy ČR (dále je „Koncepce“)

Dne 1. ledna 2020 vstoupil v účinnost zákon č. 367/2019 Sb., kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony, obsahující nejen rozsáhlou novelizaci Zákona o dráhách, ale i podstatné změny Zákona o veřejných službách v přepravě cestujících. V rámci této novely bylo uloženo Ministerstvu dopravy, aby v termínu do 30. září 2020 zpracovalo a předložilo vládě ke schválení první Koncepci veřejné dopravy. Tato koncepce navazuje na již zmíněný dokument *Dopravní politika České republiky pro léta 2014-2020* výhledem do roku 2050. Dne 15. června 2015 přijala vláda České republiky usnesení, kterým schválila dokument *Bílá kniha – Koncepce veřejné dopravy* pro období 2015 – 2020 s výhledem do roku 2030.

Jednou z částí Koncepce je vymezení hlavních cílů a priorit státu pro zajištění udržitelného rozvoje území, ochrany životního prostředí a životních potřeb obyvatel se zvláštním přihlédnutím k jejich věku, zdravotnímu stavu a sociální situaci. V této souvislosti byl zvolen tzv. švýcarský model spolufinancování veřejných služeb v železniční regionální dopravě.

Na základě švýcarského modelu je současné rozdělení kompetencí obvykle následující:

- nadregionální a mezinárodní dopravu na železničních dráhách (zejména expresní a rychlíkovou vrstvu) objednává Ministerstvo dopravy, stanovuje kvalitativní a kvantitativní podmínky provozu vlaků (přičemž zejména na relaci Praha – Ostrava a částečně Praha – Břeclav je provoz pouze komerční, bez smluv o veřejných službách). Financování a objednávání veřejné dopravy je zde sjednoceno na shodnou úroveň,
- nadregionální a mezinárodní dopravu veřejnou linkovou dopravou (dálkové autobusy) neobjednává podle současného nastavení právních předpisů žádný subjekt veřejné správy. Dopravní služby jsou provozovány pouze komerčně. Důvodem je skutečnost, že nákladovost autobusové dopravy je obecně nižší než je běžné u železnice a dopravní politika pro páteřní nadregionální dopravu logicky preferuje použití železnice, mj. také proto, aby se proudy veřejné dopravy nedostávaly neefektivně na stejnou infrastrukturu, která je přetížena individuální automobilovou dopravou.
- regionální železniční dopravu (zejména vrstvu spěšných a osobních vlaků) objednávají kraje, ale plně tyto vlaky nefinancují. Na základě smlouvy uzavřené mezi státem a kraji asi 30 % hradí stát a 70 % kraje, nesmíme však zapomínat na další prostředky ze státního rozpočtu, zejména úhradu slev a část prostředků na údržbu a modernizaci infrastruktury sloužící této veřejné dopravě, které způsobují, že úhrada státu převyšuje 50 % veřejných prostředků, které se do veřejné regionální železniční dopravy vkládají,
- regionální autobusová doprava (tj. spoje veřejné linkové dopravy s výjimkou městské autobusové dopravy) je objednávána a financována převážně kraji v samostatné působnosti. Zde je v souladu úroveň financování i objednávky a proto spíše není na místě, aby tato oblast byla redefinována. Regionální autobusy mají více regionální úroveň než drážní doprava. Je ale zásadní, že v rámci IDS došlo k propojení drážní a linkové dopravy a toto propojení je třeba zachovat.

Jak už vyplývá z dosavadních koncepčních dokumentů, s ohledem na svou povahu, výkonnost a velikost přepravních prostředků, je důležité, **aby páteří veřejné dopravy byla drážní doprava, vhodně doplněná páteřními spoji veřejné linkové dopravy tam, kde je to důvodné**. Naopak zásadní službu v plošné obsluze území představuje veřejná silniční linková doprava. Integrovaný jízdní řád se ukázal jako vhodný nástroj na provazování jednotlivých dopravních služeb veřejné dopravy a je důležité v jeho rozvoji pokračovat s cílem zlepšení přestupních vazeb, zejména s využitím principu skupinových příjezdů a odjezdů, zvýšení stability a minimalizace přestupních časů v uzlech.

V rámci dopravního plánování je nutné vzít na zřetel soulad dopravního plánu s koncepcí veřejné dopravy v následujících bodech:

a) v regionálním měřítku jsou to tarify integrovaných dopravních systémů. Tyto tarify jsou pro budoucí vývoj veřejné dopravy velmi důležité, protože v řadě přepravních případů tvoří základ tarifní nabídky. Jejich používání je nejvíce v souladu s koncepcí dopravní politiky, požadující prostupnou veřejnou dopravu, použitelnou bez ohledu na zvoleného dopravce,
b) oprávnění pro orgány samosprávy stanovit maximální ceny jízdného v případě integrovaných veřejných služeb,

c) vytvoření dokonalého propojení tarifů veřejné dopravy na regionální a obecní úrovni se systémem jednotného tarifu, který bude vnořen do regionů systémem první a poslední míle, tyto IDS by měly být vnořeny do dálkové železniční dopravy zapojením druhého přepravního segmentu dálkové dopravy – rychlíků. V budoucím období by v optimálním případě měly odpovídat územní působnosti oblastních organizátorů IDS a pokrývat v takto ideálním případě celé území České republiky,

d) cílem Koncepce veřejné dopravy v oblasti tarifů a jejich regulace je zjednodušení a zpřehlednění cenové regulace. Regulace základní ceny jízdného i státem nařízených slev by měla být zjednodušena a v případě základního jízdného i zrušena, pokud se v navrženém přechodném období neprokáží závažné důvody pro zachování regulace. Důležitou alternativu pro cestující ve veřejné dopravě nabízí projekt SJT, který vstoupil do plného provozu v prosinci 2020, a zajistil cestujícím možnost cestovat po železnici bez rozlišení použitého dopravce. Druhým důležitým tarifním prvkem české veřejné dopravy jsou i do budoucna systémy IDS v jednotlivých územních oblastech České republiky, které by měly systém SJT doplňovat v regionálním a místním měřítku. U režijního jízdného na železnici bude posouzena potřebnost reformy a je třeba v období plnění této koncepce posoudit varianty budoucího nastavení (např. převod na poskytování „režijních jízdenek“ formou zaměstnaneckých výhod, podobně jako jsou nabízeny jiné výhody v jiných odvětvích hospodářství),

e) rovné podmínky a příležitosti k dostupnosti ve veřejné dopravě, které spočívají k zajištění přístupné veřejné dopravy pro všechny skupiny cestujících tím, že jednotlivé subsystémy postupně umožní přepravu OOSPO a přispějí k zajištění rovných příležitostí pro všechny. Všechny uvedené body kladou nové povinnosti na objednatele veřejné dopravy, dopravce, provozovatele stanic, provozovatele autobusových terminálů a další odpovědné osoby, pouze jejich společným úsilím lze zajistit řetězec služeb vedoucí ke zlepšení přepravy OOSPO na síti české veřejné dopravy,

f) přizpůsobení vozidel novým potřebám, které spočívá v tom, aby objednatelé veřejné dopravy posoudili způsobilost vozidlového parku ve veřejné dopravě ve vztahu k novým potřebám a moderním technologickým trendům, například vybavení vozidel autobusů či drážních souprav jednotkami družicových navigačních systémů. Tyto jsou v Evropě čím dál častěji využívány k získávání informací o polohách vozů v téměř reálném čase (potřeby centrálního dispečinku, kontrola jízdy, sledování vozového parku, preference na křižovatkách, vyvolávání zastávek, infotainment pro cestující apod.). Zejména v oblasti železniční dopravy budou požadavky v dalším období enormní, což vyplývá přímo z předchozích kapitol. Bude zaváděn evropský zabezpečovací systém ETCS (na páteřních tratích 1. a 2. koridoru již od 1. ledna 2025 – postupné zavádění stanovené Národním implementačním plánem ERTMS), budou budovány zárodky rychlých spojení, bude zefektivňován provoz na vedlejších tratích, kde by mohly plnit svou úlohu autonomní vlaky, které se v současné době testují, požadavky na dekarbonizaci a na snižování zdravotně škodlivých emisí by měly vést k postupnému zavádění alternativních pohonů, požadavky na přepravu osob se zvláštními potřebami povedou na nasazování nízkopodlažních vozidel v regionální a často zastavující rychlé meziregionální dopravě a vozidel vybavených zdvíhacími

plošinami v nejvyšším stupni dálkové dopravy. Nezanedbatelné jsou i současné požadavky na přepravu jízdních kol. Konečně nelze pominout ani tlak na zvyšování energetické efektivity vozidel. Přestože tyto požadavky kladou vysoké nároky na disponibilitu kvalitních vozidel, je zároveň třeba klást i důraz na spolehlivost jejich nasazení (například v případě poruch či výpadků nasazení vozidel z jiných důvodů). Pořizování vozidel pro veřejnou dopravu odpovídající současným standardům musí rovněž přispět k naplnění opatření uvedených v aktualizaci Národního programu snižování emisí. Rovněž při provedení elektrizace je důležité nahradit dieselová vozidla elektrickými ve správný čas. Je tedy důležité, aby plánování infrastruktury a dopravní obslužnosti bylo úzce provázané. Pořizování nových vozidel bude spojeno s potřebou nově řešit převody vozidel po skončení smluv o veřejných službách na nového provozovatele, neboť zatímco doba trvání těchto smluv je 10-15 let, doba odepisování nových vozidel na železnici je zpravidla 30 let,

g) řetězec mobility - veřejná doprava budoucnosti by tedy měla být vnímána jako jeden ze způsobů možného přemístění, který:
    a. umožní řešit závažný energetický emisní a environmentální problém současné dopravy,
    b. umožní řešit prostorové problémy velkých měst a jejich aglomerací, přetížení pozemních komunikací a enormní tlak na jejich rozvoj z důvodu výrazně narůstajících intenzit individuální automobilové dopravy,
    c. zajistí rychlé spojení mezi sídelními oblastmi České republiky a vytvoří mezi nimi rychlou a efektivní síť, čímž přispěje ke snížení regionálních rozdílů,
    d. umožní návaznosti dalších subsystémů osobní dopravy do jediného řetězce mobility (zejména cyklistické a jiné nemotorové dopravy, dále individuální automobilové dopravy včetně systémů sdílené mobility, měl by být podpořen i rozvoj nových typů služeb na pomezí veřejné dopravy, budou-li řádně vymezitelné),
    e. bude přístupnější pro všechny cestující, mimo jiné i pro seniory, děti, těhotné ženy, pečující osoby, nebo osoby s omezenou schopností pohybu a orientace,
    f. bude atraktivní také pro ty cestující, kteří ji používat nemusejí.

Toto pojetí veřejné dopravy vyžaduje systematické a provázané budování, jak infrastruktury (dopravní, energetické a informační), tak i dostupných vozidel.

Bude-li veřejná doprava dosahovat těchto parametrů, bude úspěšná i v budoucím období, což je jedna z mála cest, jak zvládat požadavky na současnou mobilitu udržitelným a efektivním způsobem. Je třeba klást důraz na větší integraci jednotlivých druhů dopravy a jejich provázání s plány udržitelné mobility ve městech, podporu výstavby P+R parkovišť, stanovišť pro kola, podporu sdílených platforem – jízdní kola, automobily. Z toho plyne úkol propojování veřejné dopravy na úrovni plánů dopravní obslužnosti všech úrovní s aktivní mobilitou včetně cyklistické dopravy, s individuální automobilovou dopravou (včetně sdílené mobility) a dalšími způsoby přemístění.

3 VYHODNOCENÍ PLÁNU DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI ZA OBDOBÍ 2016 -2021.

V rámci dopravního plánu z období 2016 – 2021 nebyly stanoveny konkrétní cíle, kterých chtěl Pardubický kraj dosáhnout. Z tohoto důvodu je vyhodnocení předcházejícího plánu porovnáno vůči cílům dopravní politiky ČR, které jsou popsány v části kapitole 2.4 Plánu dopravní obslužnosti Pardubického kraje.

V rámci cíle **a)** byla provedena integrace veřejné dopravy na celém území nejenom Pardubického, ale i Královéhradeckého kraje. Tyto dva kraje tak v rámci IDS tvoří jeden celek. V rámci této integrace došlo k propojení jízdních řádů všech segmentů veřejné dopravy (drážní, autobusové a některých městských hromadných doprav). Byl kladen důraz na vytvoření páteřní drážní dopravy a dopravy autobusové (rozvozové). Dokončena byla tarifní integrace, která zapojila dopravce (drážní i autobusové závazkové dopravy) v obou krajích do systému IDS IREDO. Dále v rámci komerční dopravy byly do systému IDS IREDO zapojeni i ti dopravci, kteří z hlediska zajištění dopravní obslužnosti hrají podstatnou roli na území Pardubického kraje. V drážní dopravě se především jedná o dálkové linky dopravce České dráhy a.s. a ARRIVA Vlaky a.s. V komerční autobusové dopravě se jedná o dopravce, kteří sice nezajišťují páteřní spojení, ale z hlediska veřejné dopravy se jedná o doplnění dopravního spojení v rámci významných měst Pardubického kraje nebo krajů sousedních. V rámci propojenosti jízdních řádů byly určeny hlavní přestupní uzly, ve kterých je umožněn přestup na oba módy dopravy. Tyto přestupní vazby jsou garantovány a jsou k dohledání na webových stránkách Pardubického kraje. Důležité informace jsou zveřejňovány na webovém portále www.oredo.cz, kde jsou k dispozici data o SPP, ceníku a tarifu IDS IREDO, Call centru, čipové kartě IREDO, přehledu dopravních spojení, omezení ve veřejné dopravě a další informace o veřejné dopravě. **Cíl je považován za splněný.**

V rámci cíle **b)** došlo k propojení veřejných služeb v přepravě cestujících s dopravou nemotorovou. V rámci významných přestupních terminálů (např. Pardubice a Moravská Třebová) se nachází „cyklověže“, které umožňují bezpečnou úschovu kol s následnou možností pokračování cesty veřejnou dopravou. Pardubický kraj podporuje i komerční aktivitu dopravce České dráhy a.s., který ve vybraných místech zajišťuje půjčovny kol tzv. ČD BIKE. V Pk se půjčovny kol nacházejí v Pardubicích, Chocni, Chrudimi, České Třebové, Svitavách a Ústí nad Orlicí. Po předchozí domluvě také v Hlinsku, Lanškrouně, Moravské Třebové, Poličce a Slatiňanech. Bližší informace lze dohledat na webových stránkách dopravce. V rámci drážní dopravy je také umožněna přeprava kol, které je přepravováno jako spoluzavazadlo. Přeprava je povolena ve vlacích, označených v jízdním řádu symbolem „kolo“, ve kterých jsou řazeny vozy se speciálními místy pro přepravu kol. Tyto vozy jsou označeny stejným symbolem. Dále je tato přeprava povolena i v osobních vlacích, spěšných vlacích, rychlících, a expresech, pokud v nich není deklarována služba přepravy spoluzavazadel nebo úschovy během přepravy (viz dále) – a to na prvním a posledním představku soupravy v prostoru nástupních dveří, kde mohou být umístěna vždy nejvýše dvě jízdní kola, není-li to z technologických důvodů nebo z důvodu bezpečnosti vyloučeno. Ve všech případech je však přeprava kol jako spoluzavazadlo možná pouze do vyčerpání kapacity míst ve vlaku, a konečné rozhodnutí o tom, zda lze nebo

nelze další kolo přijmout k přepravě (a na jakém místě), přísluší pouze průvodčímu daného vlaku. V žádném případě pak nelze přepravovat jízdní kola ve vlacích označených v jízdním řádu symbolem škrtnuté kolo. Pardubický kraj také zajišťuje síť cyklobusů a skibusů, která je více popsána v části 4.2 dopravního plánu. V rámci tohoto cíle nedošlo k naplnění oblasti spočívající v propojení s individuální dopravou (obsluhou rozptýleného osídlení). Nebyly zavedeny tzv. autobusy na zavolání. Důvodem nezavedení tohoto druhu dopravy byla preference pravidelně jezdící veřejné dopravy před touto dopravou nepravidelnou, případně podmíněnou. **Cíl je považován za splněný.**

V rámci cíle **c)** byly uzavřeny mezikrajské smlouvy v oblasti drážní i autobusové dopravy s Krajem Vysočina, Královéhradeckým, Olomouckým a Jihomoravským krajem. Smlouva pouze v oblasti drážní dopravy byla uzavřena se Středočeským krajem. S tímto krajem zbývá uzavřít smlouvu o zajištění mezikrajské autobusové dopravy. Bližší popis těchto smluvních vztahů je uveden v částech 12.1 a 12.2 dopravního plánu. Obce a města mají možnost uzavřít s Pardubickým krajem smlouvy o zajištění autobusové dopravy, která je posléze poskytována nad rámec základní dopravní obslužnosti. Jedná se především o spoje mající charakter městské autobusové dopravy. V rámci přípravy autobusových i drážních jízdních řádů je jejich podoba konzultována s obcemi a městy. V případě nadregionální drážní dopravy probíhají každoročně mezi Pardubickým krajem a Ministerstvem dopravy jednání o provázanosti dálkové i regionální železniční dopravy. **Cíl je plněn průběžně.**

V rámci cíle **d)** byla zajištěna stabilní dopravní obslužnost kraje uzavřením smluv o závazcích veřejných služeb v přepravě cestujících. V rámci drážní dopravy byly uzavřeny desetileté smlouvy s dopravci České dráhy a.s. a Leo Express Tenders s.r.o. V rámci autobusové dopravy byly uzavřeny smlouvy vzniklé na základě jednacího řízení bez uveřejnění. V současné době byly na základě veřejné zakázky na „Zajištění autobusové dopravy Pardubického kraje“ uzavřeno nové desetileté smlouvy. Uzavřením desetiletých kontraktů dojde ke zvýšení stability jízdních řádů. Četnost spojů odpovídá velikosti sídel, které linky propojují. Pardubický kraj preferuje objednávání dopravy tak, aby vhodným způsobem reagovala především na poptávku o dopravních špičkách i dopravních sedlech. Intervalová doprava v omezené míře je provozována v drážní dopravě, a to např. v rámci spojení krajských měst Pardubice a Hradec Králové. **Tento cíl je považován za splněný**.

V rámci cíle **e)** došlo k naplnění požadavků uzavřením smluv o veřejných službách v přepravě cestujících, kdy tyto smlouvy byly v drážní dopravě zadány formou přímého zadání. V rámci tohoto řízení byla provedena předběžná tržní konzultace s dopravci, kteří projevili zájem své služby poskytovat na území Pk případně jeho příhraničních oblastí. Prenotifikace ve věstníku EU byly řádně zveřejněny. Veřejná linková osobní doprava je zadávána na základě otevřeného výběrového řízení. **Cíl je plněn průběžně**.

V rámci cíle **f)** se povedlo zajistit funkční systém osobní dopravy, který je založen na IDS IREDO. Zcela se povedla integrace drážní a autobusové dopravy (především myšlena doprava, která je objednávána Pk) a také některých městských doprav (např. města Chrudim). V rámci mezikrajských smluv jsou definovány přesahy „krajských“ IDS. Smyslem těchto opatření je zajistit dopravu přes hranice krajů na jeden jízdní doklad. V současné době se chystá překrytí

IDS v přeshraničních úsecích autobusové dopravy se Středočeským krajem, které jako jediné není zatím definováno. **Tento cíl považujeme za částečně splněný**.

V rámci cíle **g)** se podařila výstavba terminálu v Hlinsku. Zde se jedná o nové autobusové nádraží, jehož provoz byl zahájen 1. 7. 2019. Autobusové nádraží je v majetku města Hlinska. V současné době probíhá příprava výstavby Terminálu B Pardubice, který bude primárně sloužit pro autobusovou dopravu. V blízkosti terminálu se nachází Terminál A, který je určen pro městskou hromadnou dopravu a také železniční stanice Pardubice hlavní nádraží. Terminál bude v majetku města Pardubice. Dále se uvažuje o přípravě terminálu ve městě Králíky a v Heřmanově Městci. **Cíl je plněn průběžně**.

V rámci cíle **h)** se podařila plná tarifní integrace v oblasti závazkové dopravy a vybraných komerčních spojů dopravce České dráhy a.s. i dopravce Leo Express Tenders s.r.o. Dopravcům bylo v rámci netto smluv umožněno také používat vlastní tarif. Dále mají drážní dopravci za povinnost uznávat SJT. Byla tak splněna podmínka umožnit cestujícím cestovat na jeden jízdní doklad. V současné době posledním drážním dopravcem, který se do IDS zapojil, je dopravce ARRIVA vlaky s.r.o. a to v rámci rychlíkové linky R 14 Pardubice – Liberec – Děčín, jejíž rozsah objednává Ministerstvo dopravy. S ohledem na skutečnost, že tento dopravce tarif IDS IREDO neuznával, byla s předmětným dopravce uzavřena dohoda o spolupráci při provozování linky dálkové dopravy R14 Pardubice – Liberec, kterou se dopravce od 13. 12. 2021 zavázal tento tarif akceptovat. **Tento cíl považujeme za splněný**.

V rámci cíle **i)** došlo v roce 2016 k uzavření Smlouvy o podmínkách zapojení dopravce České dráhy a.s., do Integrovaného dopravního systému IDS IREDO a činnostech souvisejících s jeho provozováním v územním obvodu Pardubického kraje, a o zajištění finančních toků systému. Na základě této smlouvy je uznáván tarif IDS IREDO na vybraných vlacích dopravce v segmentech dálkové dopravy. Jedná se o segment linek:

- R14 – všechny vlaky linky v úseku Pardubice hl.n. – hranice krajů Pk/KHK (do prosince 2020),
- R18 – všechny vlaky linky v úseku Přelouč – Zábřeh na Moravě,
- R19 – všechny vlaky linky v úseku Přelouč – Letovice.

Další vlaky dálkové dopravy v úsecích Přelouč – Zábřeh na Moravě a Přelouč – Letovice označené v příslušném jízdním řádu. **Tento cíl považujeme za splněný**.

V rámci cíle **j)** došlo k nastavení standardů kvality, jak v oblasti autobusové dopravy, tak i v oblasti dopravy drážní. Standardy jsou nedílnou součásti smluv s dopravci. Standardy např. definují požadavky na kvalitu a bezpečnost dopravy a přepravu osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Blíže jsou standardy kvality popsány v kapitole 10 dopravního plánu. **Tento cíl považujeme za splněný.**

V rámci cíle **k)** byly parametry kvality vozového parku zohledněny ve smlouvách o závazku veřejných služeb, a to v obou módech dopravy. V rámci autobusové dopravy je omezeno maximální stáří vozidel na 12 let a stanoveno maximální průměrné stáří vozového parku na deset let. Je preferována varianta pořízení nových autobusů při zahájení plnění služby. V rámci drážní dopravy je plánován nákup nových vozidel na trať 238 a je počítáno s modernizací

vybraných řad drážních vozidel. Smlouva o závazku veřejné služby v drážní dopravě řeší také případný převod těchto vozidel na „nového“ dopravce nebo objednatele, kdy dopravci vzniká povinnost přednostně převést vlastnictví k novým vozidlům za jejich zůstatkovou nebo účetní hodnotu (dle toho, která z nich bude vyšší) k okamžiku ukončení smlouvy nebo určenému provozovateli dotčených dopravních výkonů vzešlého z řádného nabídkového řízení a to dle rozhodnutí objednatele. Objednatel se zavazuje nová vozidla převzít, nebo tuto povinnost uložit novému dopravci. **Tento cíl považujeme za splněný.**

V rámci cíle **l)** byla při přípravě výběrového řízení na autobusovou dopravu nastavena preference nízkopodlažních vozidel, a to alespoň na úrovni 50 % vozového parku. Ve výběrovém řízení podali dopravci nabídky na dodávku nízkopodlažních autobusů v plném, tedy 100% rozsahu. V oblasti drážní dopravy je prováděna postupná modernizace a obnova vozů. Dopravce České dráhy a.s. během smluvního vztahu pořídí sedm kusů motorových jednotek, které již budou v bezbariérovém provedení. Dále probíhá modernizace 16 kusů čtyřnápravových osobních vozů řady Bdmtee. V průběhu modernizace dojde k doplnění zdvižných plošin pro invalidy na vozíku do 7 řídících vozů řady Bfhpvee295. Dále se připravuje reorganizace vozového parku tak, aby vozy ř. 810 byly postupně nahrazeny novými vozidly, která budou splňovat hledisko bezbariérovosti. V okamžiku nahrazení vozidel ř. 810 (předpoklad roku 2022 – 2023) budou všechna vozidla v drážní dopravě Pardubického kraje bezbariérová. Tím dojde ke zvýšení komfortu cestujících a to především u osob s omezenou schopností pohybu a orientace. **Tento cíl považujeme za průběžně plněný.**

V rámci cíle **m)** byl požadavek na kategorizaci autobusů zahrnut do probíhající veřejné zakázky na zajištění autobusové dopravy. Na základě přepravních frekvencí byly autobusy rozděleny do čtyř kategorií. Autobusy s nižší kapacitou jsou doporučeny použít v oblastech s nižší poptávkou po dopravě a opačně. Autobusy s maximální kapacitou jsou nasazeny např. v relaci Pardubice – Sezemice – Holice – Horní Jelení. Také je podporována aktivita měst a obcí k výstavbě parkovišť P+R, B+R a K+R, a to zejména u železničních stanic s velkou frekvencí cestujících. Tato parkoviště byla např. vybudována v Pardubicích (K+R) a v Hlinsku (P+R a B+R). **Tento cíl považujeme za splněný.**

V rámci cíle **n)** se povedlo stabilizovat jízdní řády autobusové i drážní dopravy. Smyslem optimalizace bylo vytvoření takového jízdního řádu, který mimo případných časových úprav by byl platný, tedy “neměnný“ i v následujících letech. V rámci optimalizace byly posuzovány především sedlové spoje a to s ohledem na počty přepravených osob. Pokud tyto spoje dlouhodobě vykazovaly nízké nebo až nulové tržby, byly po dohodě s obcemi zrušeny. V rámci Pardubického kraje jsou považovány za prioritní ty spoje, které přepravují děti a studenty z/do školských zařízení a pracující z/do zaměstnání. Obcím byla nabídnuta možnost objednání dopravy u Pk a to nad rámec zajišťované dopravní obslužnosti. O tuto objednávku projevilo zájem cca 30 obcí. V rámci veřejné dopravy jsou využívány i komerční (dálkové) linky dopravců. Řada těchto linek (jejich úseků na území Pk) byla převzata do závazku veřejné služby. Existuje i další skupina komerčních (dálkových) linek, které nebyly převzaty do závazku veřejné služby, ale tito dopravci na základě uzavření přístupové smlouvy se společností OREDO s.r.o., uznávají tarif IDS IREDO. Dále je brán zřetel na souběh dopravy drážní a dopravy autobusové. Například

se jedná o relaci Pardubice – Chrudim – Slatiňany. Oba módy dopravy se vhodně doplňují a vzniká tak téměř intervalová doprava mezi městy. **Tento cíl považujeme za splněný.**

V rámci cíle **o)** byly provedeny tyto akce:

- revitalizace úseku tratě 238
    - Cílem revitalizace traťového úseku bylo zvýšení traťové rychlosti, zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech, rekonstrukce železničních stanic a zlepšení komfortu cestujících. Stavba se nachází na trati Havlíčkův Brod – Pardubice – Rosice n. L. od km 39,124 po km 81,216. V rámci rekonstrukce byl vybudován nový železniční spodek a svršek v úsecích ŽST Chrudim, ŽST Slatiňany, ŽST Hlinsko, výhybna Cejřov a v mezistaničních úsecích Chrudim – Slatiňany a Slatiňany – Chrast u Chrudimi o celkové délce 17 345 m včetně 27 výhybek. Zrekonstruováno bylo 14 železničních přejezdů, 6 mostů a 13 propustků. Stavba dále zahrnovala přeložky inženýrských sítí, vybudování nového zabezpečovacího, sdělovacího a silnoproudého zařízení. V ŽST Chrudim, Slatiňany a Hlinsko byly zřízeny nové nástupiště pro cestující,
- modernizace a zdvojkolejnění trati 031 v úseku Stéblová - Opatovice nad Labem
    - modernizace zabezpečovacího zařízení, zlepšení vlastností trati, zvýšení traťové rychlosti, zlepšení propustnosti stanic, bezpečnosti a kultury cestování, zřízení nástupišť s výškou 550 mm nad TK,
- rekonstrukce ŽST Ústí nad Orlicí
    - modernizace žel. stanice, modernizace zab. zařízení, zřízení mimoúrovňového přístupu na nástupiště, zřízení nástupišť s výškou 550 mm nad TK, nový informační systém pro cestující,
- rekonstrukce ŽST Letohrad
    - modernizace žel. stanice, modernizace zab. zařízení, zřízení mimoúrovňového přístupu na nástupiště, zřízení nástupišť s výškou 550 mm nad TK, nový informační systém pro cestující,
- úpravy stanice Lanškroun
    - zlepšení interakce dráhy a silnice na P6647, nové posunuté nástupiště, zlepšení bezpečnosti.

V rámci tohoto cíle nebyla za období předcházejícího dopravního plánu provedena elektrizace tratí. Požadavky na elektrizaci úseků dráhy pro následné období jsou uvedeny dále v dopravním plánu v části 10.3. V současné době probíhají přípravy na změnu trakce z DC 3 kV na AC 25 kV, 50 Hz v oblasti Českotřebovska. **Tento cíl je plněn průběžně.**

V rámci cíle **p)** byla redukována obsluha tratí:

- neobjednání osobní dopravy v úseku Moravský Karlov – Štíty,
- neobjednání osobní dopravy v úseku Chornice - Velké Opatovice,
- neobjednání osobní dopravy v úseku Holice – Borohrádek.
- neobjednání osobní dopravy v úseku Heř. Městec - Prachovice

K neobjednání osobní dopravy vedla nízká poptávka cestujících po tomto druhu dopravy. Původně byly neobjednané spoje nahrazeny autobusovou dopravou, která však z důvodu nízké poptávky byla postupně také omezována. I v následném období dopravního plánu budou vyhodnocovány přepravní frekvence, a v případě výrazného snížení počtu cestujících, bude ve spolupráci s obcemi aplikováno neobjednání osobní dopravy v předmětných úsecích dráhy. Obsluha těchto relací může být nahrazena autobusovou dopravou. **Tento cíl považujeme za průběžně plněný**.

V rámci cíle **q)** je podporována výstavba rychlostních komunikací a obchvatů, případně modernizace komunikací a to především za využití prostředků SFDI, IROP a prostředků Pk. Celkem bylo v Pardubickém kraji v řešeném období na silnicích II. a III. třídy realizováno 156 akcí. Dále jsou z hlediska rozsahu uvedeny jen ty největší (kompletní přehled na odboru dopravy Pardubického kraje). Byly nebo jsou realizovány tyto akce (včetně dálnic a I. Tříd ve správě ŘSD):

- probíhá výstavba komunikace D35 ve směru Opatovice nad Labem – Dašice – Vysoké Mýto – Litomyšl – Dětřichov u Moravské Třebové – hranice Pardubického kraje,
- byla dokončena 1. část ochvatu na komunikaci I/37obchvat Chrudim (úsek Medlešice – I/17), probíhá stavba obchvatu na 2. části – obchvat Slatiňany,
- Modernizace silnice II/315 Loučky - křižovatka s III/36016,
- Modernizace silnice II/315 Skuhrov – Lanškroun,
- Modernizace silnice II/343 Vršov - Trhová Kamenice,
- Modernizace silnice II/358 Litomyšl - Česká Třebová.

Smyslem podpory tohoto cíle jde ve vztahu k veřejné dopravě především o vyvedení tranzitní (individuální i nákladní) dopravy mimo intravilány obcí. Tím dochází ke zlepšení průjezdnosti obcí pro veřejnou dopravu. V rámci těchto modernizací dochází i k modernizaci autobusových zastávek. Tímto je zaručeno výrazné zlepšení bezpečnosti nastupujících/vystupujících cestujících. **Tento cíl je plněn průběžně.**

V rámci cíle **r)** dochází k průběžné obnově vozového parku dopravců především v segmentu autobusové dopravy. Obnovou autobusů dochází k pořízení vozidel, která splňují emisní normy EURO 5 a EURO 6. Z pohledu Pardubického kraje je hlavním smyslem veřejné dopravy zajistit přepravu cestujících, kteří by v případě její neexistence použili individuální automobilovou dopravu. I z tohoto pohledu je veřejná doprava ze svého principu ekologická, neboť snižuje počty individuální automobilové dopravy. Tím přispívá ke snížení imisí, hluku a kongescí. Součástí probíhající veřejné zakázky byla možnost dodat autobusy s alternativním pohonem, např. elektrobus, LNG apod. Této možnosti však nevyužil žádný z dopravců. **Tento cíl je plněn průběžně.**

4 PARDUBICKÝ KRAJ - ZÁKLADNÍ POPIS

Charakteristiky kraje jsou cíleně vybrány tak, aby se na jejich základě mohla formulovat časová i prostorová poptávka k veřejné dopravě. Od podrobnějších analýz přepravy, stanovení hlavních přepravních proudů, frekvencí cestujících, využití zastávek apod. bylo s ohledem na pokles počtu přepravených osob (negativní vliv pandemie SARS-CoV-2 v roce 2020 a 2021) upuštěno.

4.1 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA KRAJE

Pardubický kraj (rozloha 4 519 km^2, 522 856 obyvatel k 31. 12. 2020, 115 obyvatel/km^2) se nachází ve východní části Čech. Jako většina krajů ČR je příhraničním regionem – hranice s Polskem v severní části kraje je ale poměrně krátká. Pardubický kraj sousedí od západu na východ se Středočeským, Královéhradeckým, Olomouckým a Jihomoravským krajem a s Krajem Vysočina. Z geografického hlediska dominují v kraji pohoří na jihu (Žďárské vrchy a Železné hory) a na severovýchodě (Orlické hory a masív Králického Sněžníku se stejnojmenným nejvyšším místem Pardubického kraje – 1424 m n. m.). Vedle toho se rozkládá v severozápadní části kraje i v rámci České republiky hospodářsky významná Polabská nížina s řekou Labe, na které se nachází nejnižší místo kraje (Kojice – 201 m n. m.).

Pardubický kraj zahrnuje území čtyř okresů. Jsou to okresy Chrudim, Pardubice, Svitavy a Ústí nad Orlicí. Zároveň je součástí NUTS II regionu Severovýchod (společně s krajem Libereckým a Královéhradeckým). Pardubický kraj je tvořen 451 obcemi, které jsou soustředěny do 26 obvodů obcí s pověřeným obecním úřadem a do 15 překrývajících se správních obvodů obcí s rozšířenou působností (ORP Česká Třebová, Hlinsko, Holice, Chrudim, Králíky, Lanškroun, Litomyšl, Moravská Třebová, Pardubice, Polička, Přelouč, Svitavy, Ústí nad Orlicí, Vysoké Mýto, Žamberk).

Správním centrem Pardubického kraje je město Pardubice (91 755 obyvatel k 1. 1. 2021). Na území kraje se nachází 451 obcí (11 obcí má statut městyse, 38 obcí statut města, město Pardubice je statutárním městem). Město Pardubice a město Chrudim, spolu s městem Hr. Králové, jsou základem Rozvojové oblasti Hradec Králové/Pardubice vymezené Politikou územního rozvoje ČR. Hradecko-pardubická aglomerace je i v rámci České republiky jedinečnou dvoujadernou sídelní aglomerací. Jedná se o oblast se silnou koncentrací obyvatelstva a ekonomických činností, z nichž značná část má mezinárodní význam. Vazby mezi dominantními městy silně působí na okolí a velkou měrou ovlivňují konkurenceschopnost celého regionu. Společný rozvoj celé aglomerace je podporován pomocí finančního nástroje EU integrované územní investice (ITI). Ve strategii integrované územní investice Hradecko-pardubické aglomerace pro období 2014–2020, resp. následně 2021–2027, jsou stanoveny směry a hlavní témata rozvoje ve vazbě na využití finanční podpory z operačních programů EU.

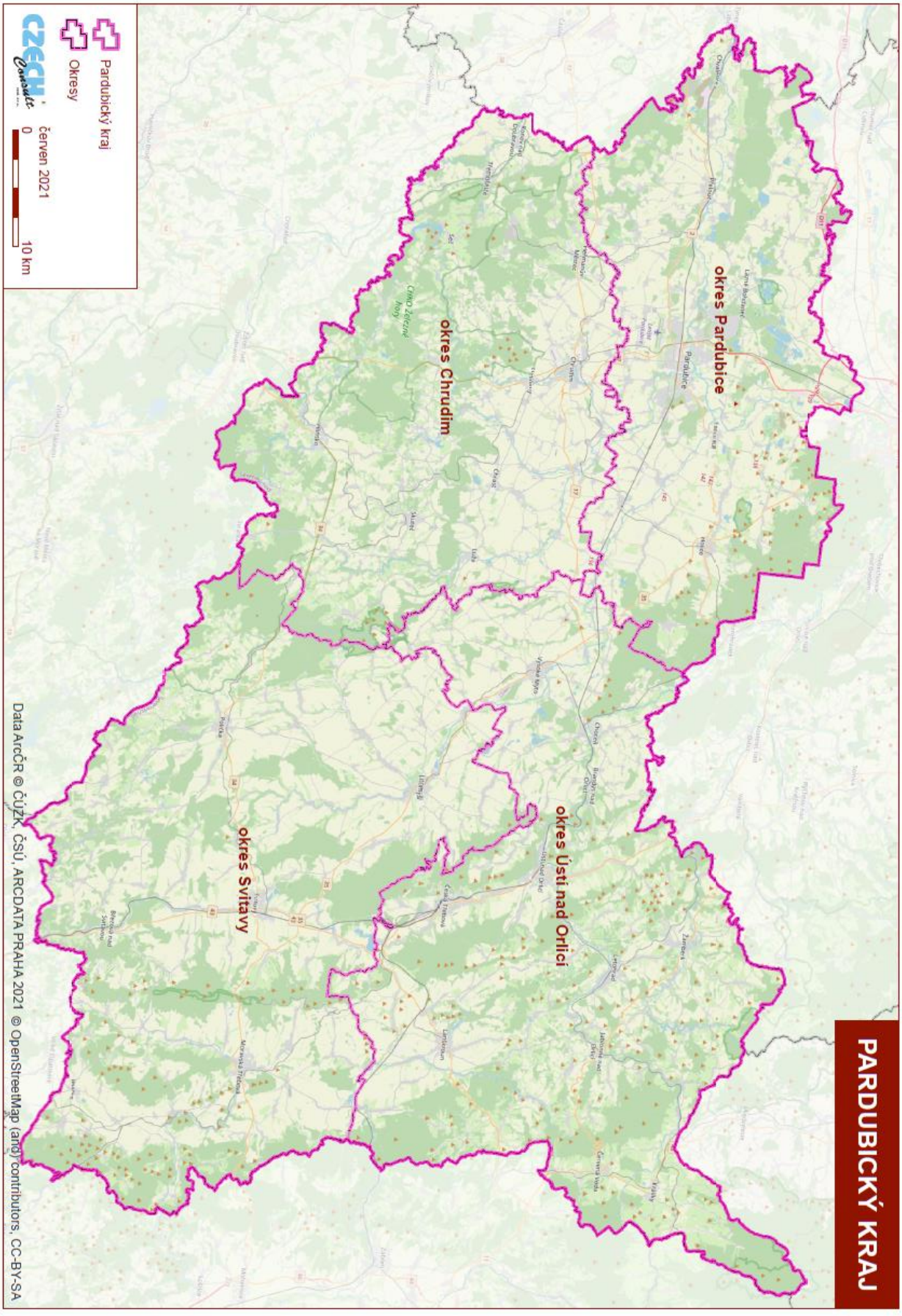
Na dalších stranách jsou postupně uvedeny mapy s přehledem:

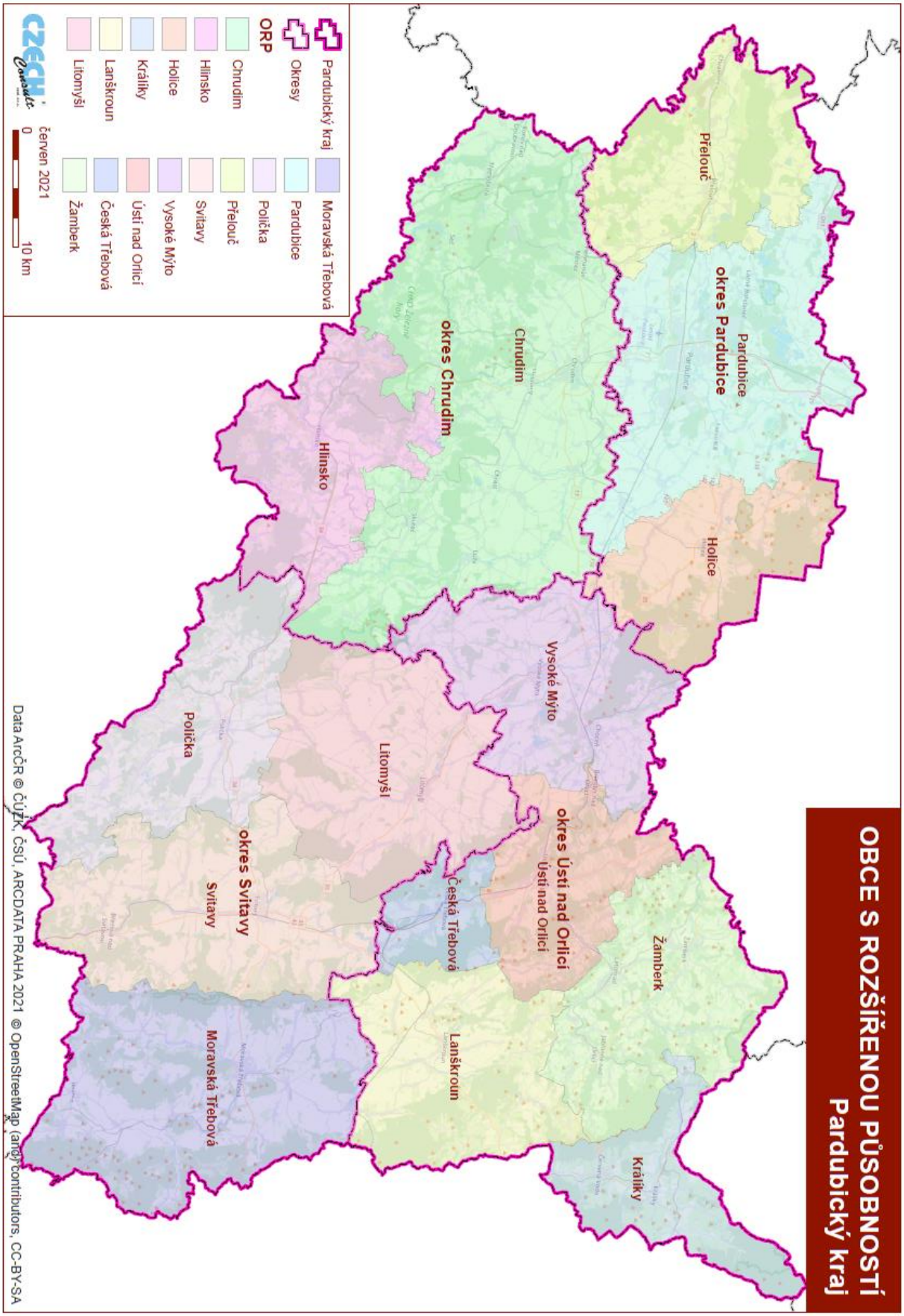
- Geografie Pardubického kraje
- Hranic okresů a obcí s rozšířenou působností
- Hranic okresů a obcí s pověřeným obecním úřadem

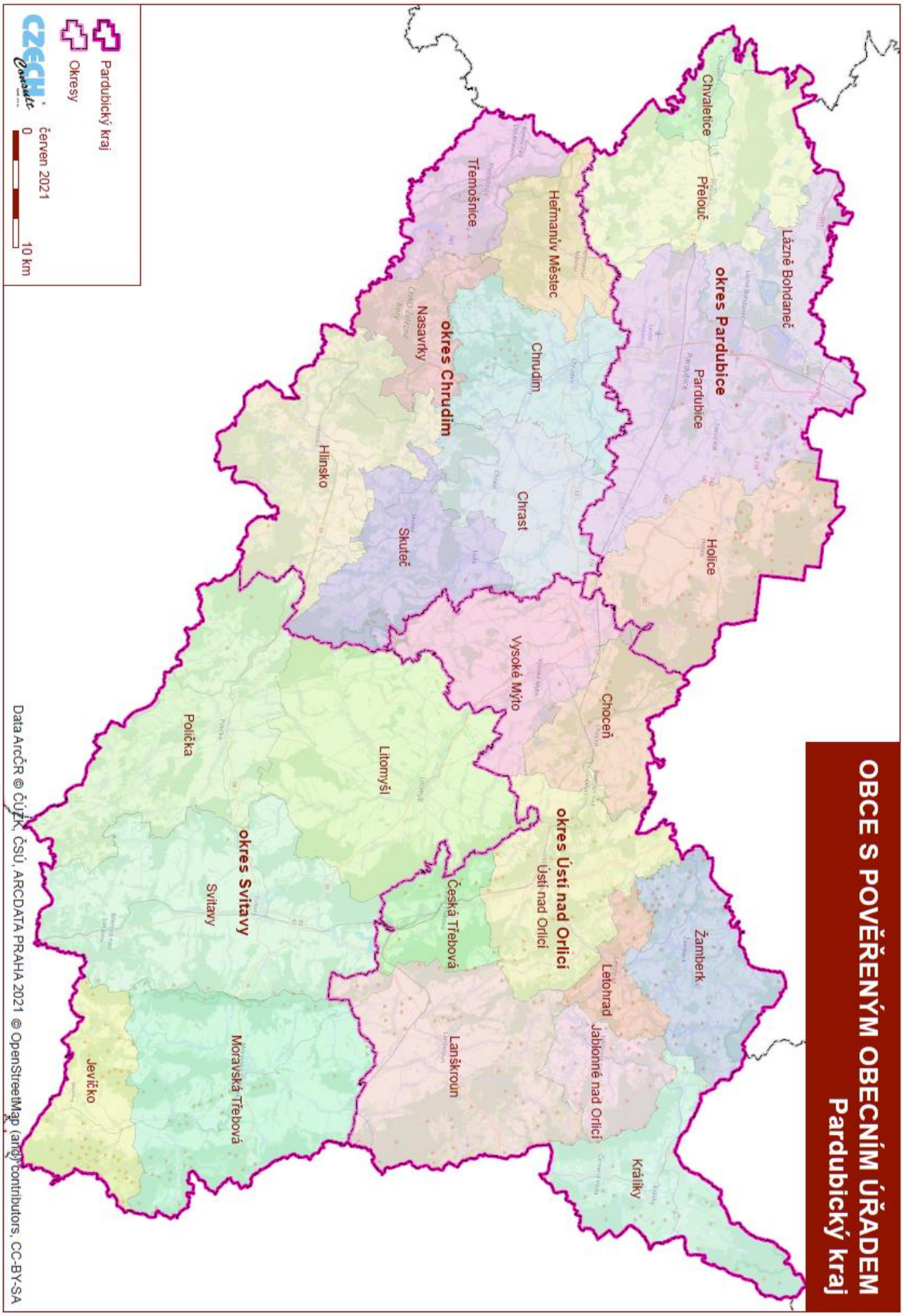
OBRÁZEK 1 PARDUBICKÝ KRAJ, ZÁKLADNÍ VYMEZENÍ ÚZEMÍ, ZDROJ: AUTOR

OBRÁZEK 2 OBCE S ROZŠÍŘENOU PŮSOBNOSTÍ, VYZNAČENÍ OBCÍ A HRANIC ORP, ZDROJ: AUTOR

OBRÁZEK 3 OBCE S POVĚŘENÝM OBECNÍM ÚŘADEM, VYZNAČENÍ MĚST A OBCÍ, ZDROJ: AUTOR


PARDUBICKÝ KRAJ
okres Pardubice
okres Chrudim
okres Svitavy
okres Ústí nad Orlicí
Pardubický kraj
Okresy
červen 2021
0
10 km
Data ArcČR © ČÚZK, ČSÚ, ARCDATA PRAHA 2021 © OpenStreetMap (and) contributors, CC-BY-SA


OBCE S ROZŠÍŘENOU PŮSOBNOSTÍ
Pardubický kraj
Pardubický kraj
Okresy
Pardubice
Přelouč
Polička
Svitavy
Hlinsko
Chrudim
ORP
Moravská Třebová
Žamberk
Litomyšl
Lanškroun
Česká Třebová
Ústí nad Orlicí
Králíky
Holice
Vysoké Mýto
červen 2021
0
10 km
okres Chrudim
okres Pardubice
okres Ústí nad Orlicí
okres Svitavy
Data ArcČR © ČÚZK, ČSÚ, ARCDATA PRAHA 2021 © OpenStreetMap (and) contributors, CC-BY-SA

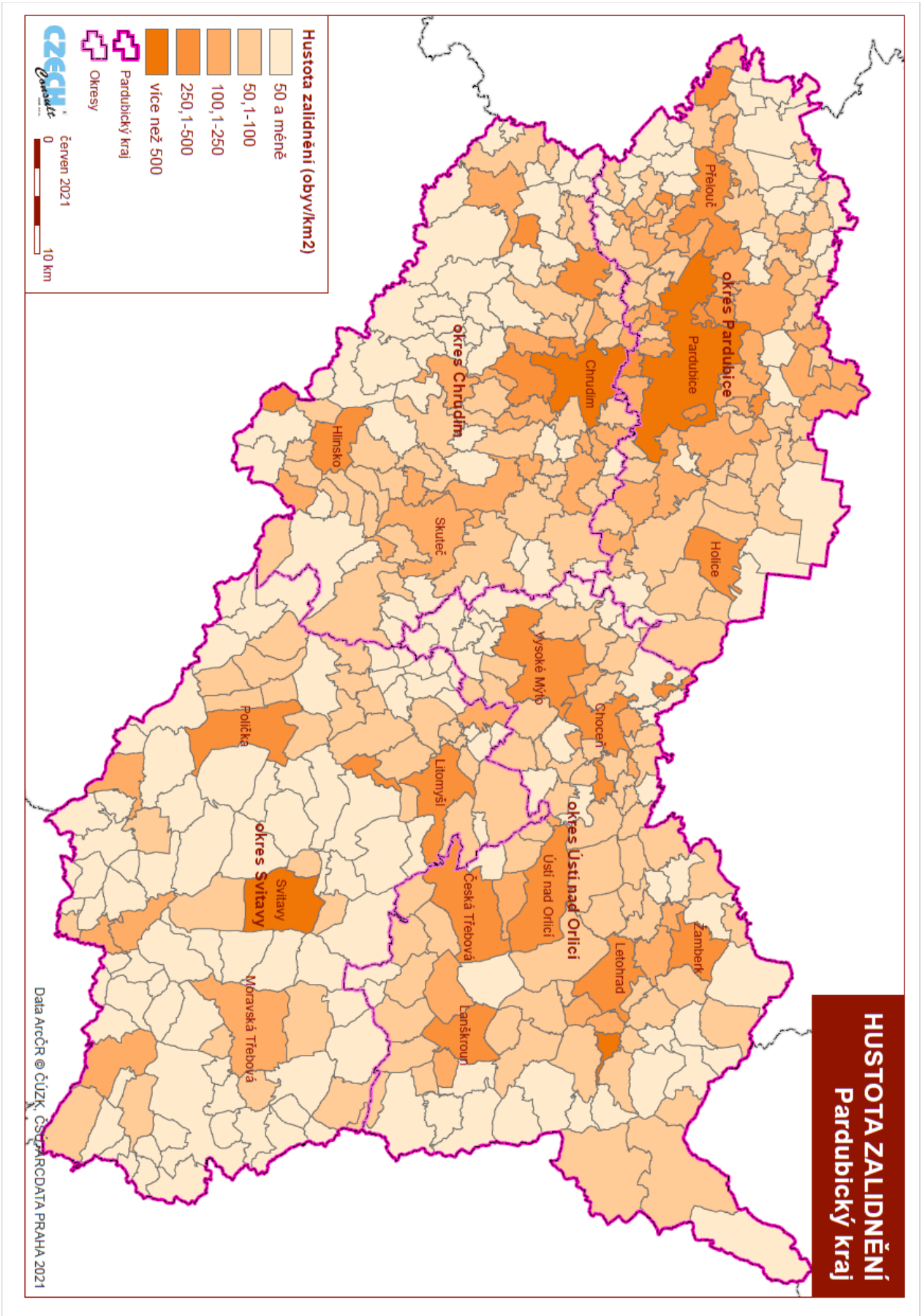

OBCE S POVĚŘENÝM OBECNÍM ÚŘADEM
Pardubický kraj
Pardubický kraj
Okresy
červen 2021
0
10 km
okres Chrudim
okres Pardubice
okres Ústí nad Orlicí
okres Svitavy
Chvaletice
Přelouč
Lázně Bohdaneč
Heřmanův Městec
Třemošnice
Nasavrky
Chrudim
Hlinsko
Pardubice
Holice
Chrast
Skuteč
Vysoké Mýto
Choceň
Litomyšl
Polička
Svitavy
Česká Třebová
Ústí nad Orlicí
Žamberk
Letohrad
Jablonné nad Orlicí
Lanškroun
Králíky
Moravská Třebová
Jevíčko
Data ArčČR © ČÚZK, ČSÚ, ARCDATA PRAHA 2021 © OpenStreetMap (and) contributors, CC-BY-SA

4.2 Obyvatelstvo

V Pardubickém kraji žilo 522 856 obyvatel (ČSÚ, k 31. 12. 2020). Co se týče hustoty zalidnění, je Pardubický kraj v celorepublikovém srovnání spíše podprůměrný. Hustota zalidnění činí 115 obyv./km^2. Nejlidnatějším okresem Pardubického kraje je okres Pardubice. Nejméně lidnatým je okres Svitavy. Podíl nezaměstnaných osob ke konci roku 2019 činil 2,20% (2. nejnižší mezi kraji ČR).

Mapa znázorňující hustotu osídlení Pardubického kraje je uvedena na další straně

OBRÁZEK 4 HUSTOTA ZALIDNĚNÍ, PARDUBICKÝ KRAJ, ZDROJ: AUTOR


HUSTOTA ZALIDNĚNÍ
Pardubický kraj
Hustota zalidnění (obyv/km2)
50 a méně
50,1-100
100,1-250
250,1-500
více než 500
Pardubický kraj
Okresy
červen 2021
0
10 km
okres Pardubice
okres Chrudim
okres Ústí nad Orlicí
okres Svitavy
Přelouč
Pardubice
Chrudim
Hlinsko
Skuteč
Holice
Vysoké Mýto
Choceň
Polička
Litomyšl
Ústí nad Orlicí
Česká Třebová
Svitavy
Moravská Třebová
Letohrad
Žamberk
Lanškroun
Data ArcČR © ČÚZK, ČSÚ, ARCDATA PRAHA 2021

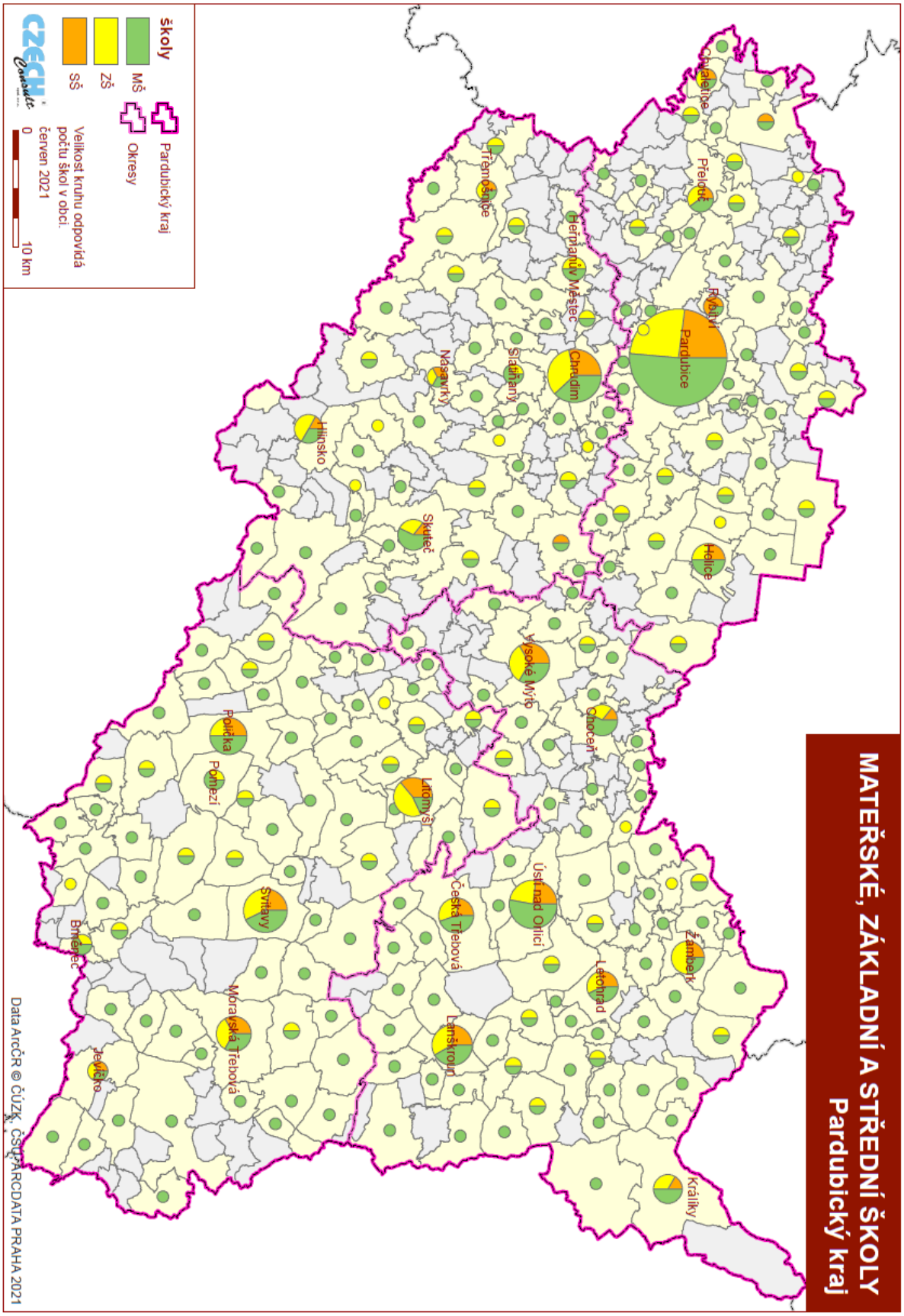
4.3 Školství

Síť základních škol je v Pardubickém kraji je dostatečně hustá a umožňuje většině žáků docházku v blízkém okolí místa bydliště. Nabízí i volbu školy, která více vyhovuje zaměření a povaze dítěte (např. s výukou podle Montessori či Waldorfské pedagogiky).

Na území Pardubického kraje fungovalo ve školním roce 2019/2020 celkem 319 mateřských škol se 18 391 zapsanými dětmi. V Pardubickém kraji dále působí 250 základní škol s 47 028 žáky, 71 středních škol s 20 685 studenty denního studia z toho 20 gymnázií s 5 981 studenty. Vysoké školství v Pardubickém kraji zastupuje Univerzita Pardubice s počtem přes 10 000 studujících v denním i distančním studiu.

Mapa znázorňující rozložení a počet mateřských, základních a středních škol v rámci Pardubického kraje je uvedena na další straně

OBRÁZEK 5 MATEŘSKÉ, ZÁKLADNÍ A STŘEDNÍ ŠKOLY, PARDUBICKÝ KRAJ, ZDROJ: AUTOR


MATEŘSKÉ, ZÁKLADNÍ A STŘEDNÍ ŠKOLY
Pardubický kraj
Školy
MŠ
ZŠ
SŠ
Okresy
Pardubický kraj
Velikost kruhu odpovídá počtu škol v obci.
červen 2021
0
10 km
Chrudim
Pardubice
Přelouč
Holice
Hlinsko
Skuteč
Vysoké Mýto
Choceň
Ústí nad Orlicí
Česká Třebová
Litomyšl
Polička
Svitavy
Moravská Třebová
Jevíčko
Letohrad
Žamberk
Králíky
Data ArcČR © ČÚZK, ČSÚ, ARCDATA PRAHA 2021

4.4 Zdravotnictví

V Pardubickém kraji se nachází mnoho zdravotnických zařízení různého typu a významu, která jsou více koncentrovaná hlavně ve větších sídlech. Celkem bylo v kraji k roku 2019 evidováno 8 nemocnic akutní a následné péče s 2502 lůžky, 7 odborný léčebných ústavů (1275 lůžek) z toho 2 léčebny pro dlouhodobě nemocné, 213 ordinací praktických lékařů pro dospělé, 88 ordinací praktických lékařů pro děti a dorost, 225 ordinací stomatologů, 54 ordinací gynekologů, 377 ordinací specialistů, 257 ostatních samostatných zdravotnických zařízení, 136 lékáren (včetně odloučených pracovišť).

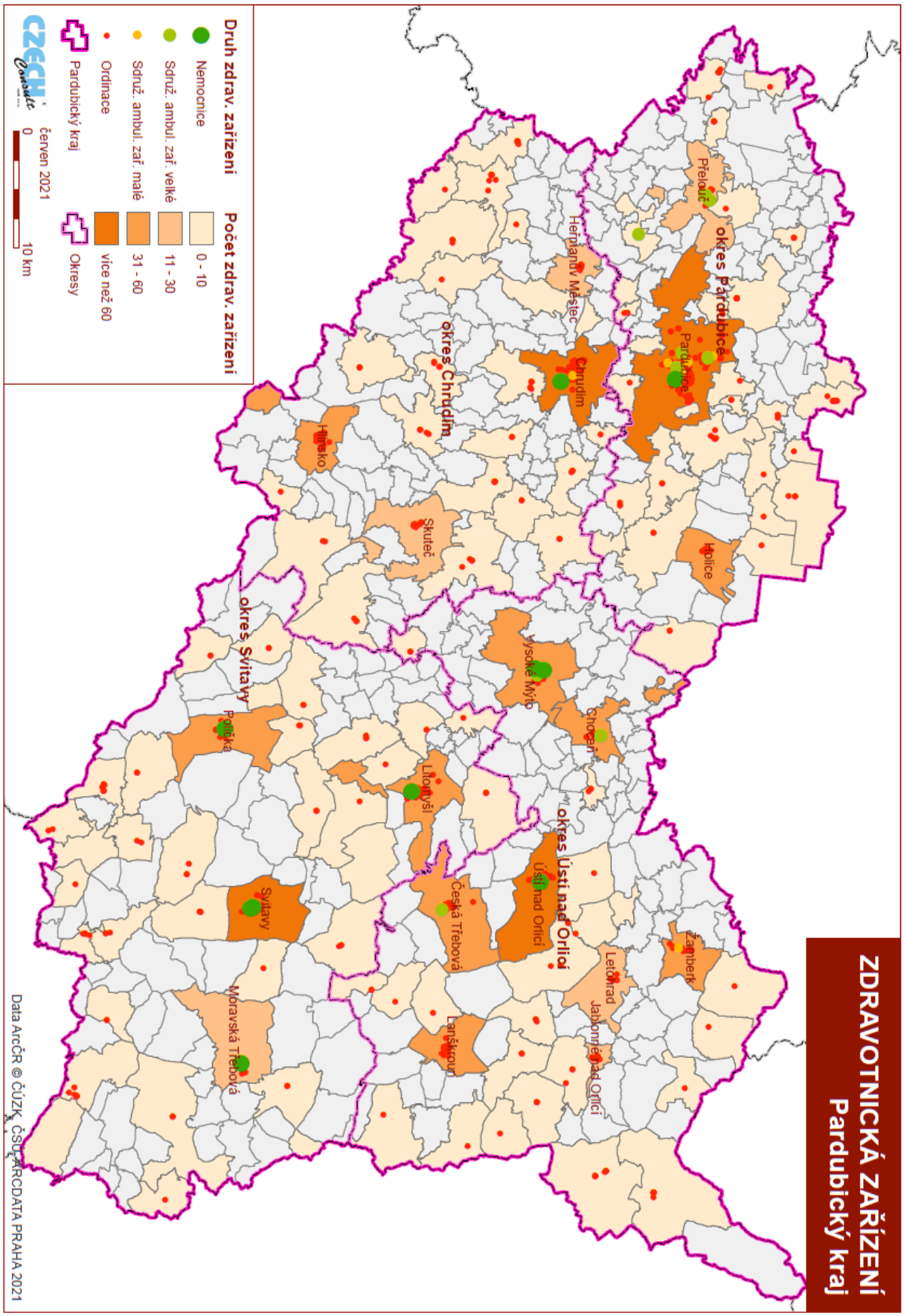
Mezi nejvýznamnější z hlediska důležitosti a rozsahu poskytované péče patří Nemocnice Pardubického kraje, které sdružují následující nemocniční zařízení: Pardubická nemocnice, Chrudimská nemocnice, Orlickoústecká nemocnice, Litomyšlská nemocnice, Svitavská nemocnice.

V sídlech na úrovni obcí s rozšířenou působností se nachází převážně ambulance specialistů a minimálně v každé obci velikosti s pověřeným obecním úřadem jsou většinou zastoupeny ordinace všeobecných praktických lékařů, ordinace praktických lékařů pro děti a dorost, ordinace stomatologů, lékárny.

Rehabilitační a ostatní odborné léčebné ústavy, stacionáře, léčebny dlouhodobě nemocných jsou dislokovány na různých, většinou na velikosti sídla nezávislých, místech Pardubického kraje.

Mapa znázorňující rozložení zdravotnických zařízení v rámci Pardubického kraje je uvedena na další straně (zobrazení v mapě omezeno pouze na nemocnice, sdružené ambulance a ordinace praktických lékařů)

OBRÁZEK 6 ZDRAVOTNICKÁ ZAŘÍZENÍ PARDUBICKÝ KRAJ, ZDROJ: AUTOR


ZDRAVOTNICKÁ ZAŘÍZENÍ
Pardubický kraj
Druh zdrav. zařízení
Nemocnice
Sdruž. ambul. zař. velké
Sdruž. ambul. zař. malé
Ordinace
Pardubický kraj
Počet zdrav. zařízení
0 - 10
11 - 30
31 - 60
více než 60
Okresy
červen 2021
0
10 km
okres Pardubice
okres Chrudim
okres Svitavy
okres Ústí nad Orlicí
Přelouč
Heřmanův Městec
Pardubice
Chrudim
Hlinsko
Skuteč
Holice
Vysoké Mýto
Choceň
Litomyšl
Polička
Svitavy
Česká Třebová
Ústí nad Orlicí
Letohrad
Žamberk
Jablonné nad Orlicí
Moravská Třebová
Lanškroun
Data ArcČR © ČÚZK, ČSÚ, ARCDATA PRAHA 2021

4.5 Hospodářství kraje

HDP Pardubického kraje v roce 2019 činilo 422 684 Kč na obyvatele, což bylo 78,4 % průměru ČR. Na tvorbu HDP působí v kraji dle ČSÚ rozhodující měrou služby (53,6% HPH). Dalšími sektory byl průmysl (36,5% HPH) a stavebnictví (6,3% HPH).

Na konci roku 2019 bylo v Pardubickém kraji evidováno 121 219 ekonomických subjektů, což odpovídalo 364,0 subjektů na 1 000 obyvatel ve věku 15 až 64 let. Z hlediska vývoje počet ekonomických subjektů v Pardubickém kraji narůstá.

TABULKA 1 *NEJVÝZNAMNĚJŠÍ ZAMĚSTNAVATELÉ V PARDUBICKÉM KRAJI KE KONCI ROKU 2019, ZDROJ: ČSÚ DLE REGISTR EKONOMICKÝCH SUBJEKTŮ*

Název	Obec sídla	Kategorie počtu zaměstnanců	Hlavní ekonomická činnost
Nemocnice Pardubického kraje, a.s.		5000-9999	ústavní zdravotní péče
Iveco Czech Republic, a. s.	Vysoké Mýto	3000-3999	výroba motorových vozidel
KIEKERT-CS, s.r.o.	Přelouč	2000-2499	výroba ostatních strojů pro speciální účely
Saint-Gobain Adfors CZ s.r.o.	Litomyšl	2000-2499	výroba skleněných vláken
AVX Czech Republic s.r.o.	Lanškroun	2000-2499	výroba ostatních elektr. zařízení
OEZ s.r.o.	Letohrad	2000-2499	výroba elektrických rozvodných a kontrolních zařízení
Foxconn European Manufacturing Services s.r.o.	Pardubice	1500-1999	výroba počítačů a periferních zařízení
Synthesia, a.s.	Pardubice	1500-2000	výroba barviv a pigmentů
Autoneum CZ s.r.o.	Choceň	1000-1499	výroba ostatních dílů a příslušenství pro motor. vozidla
Panasonic Automotive Systems Czech, s.r.o.	Pardubice	1000-1499	výroba spotřební elektroniky
Schaeffler Production CZ s.r.o.	Lanškroun, Svitavy	1000-1499	výroba ostatních potrubních armatur

Mezi největší průmyslové zaměstnavatele v Pardubickém kraji patří: společnost Foxconn, která zaměstnává v Pardubicích více než 3 000 osob. Společnost tvoří několik subjektů, především FOXCONN CZ s.r.o. a Foxconn European Manufacturing Services s.r.o. Foxconn má

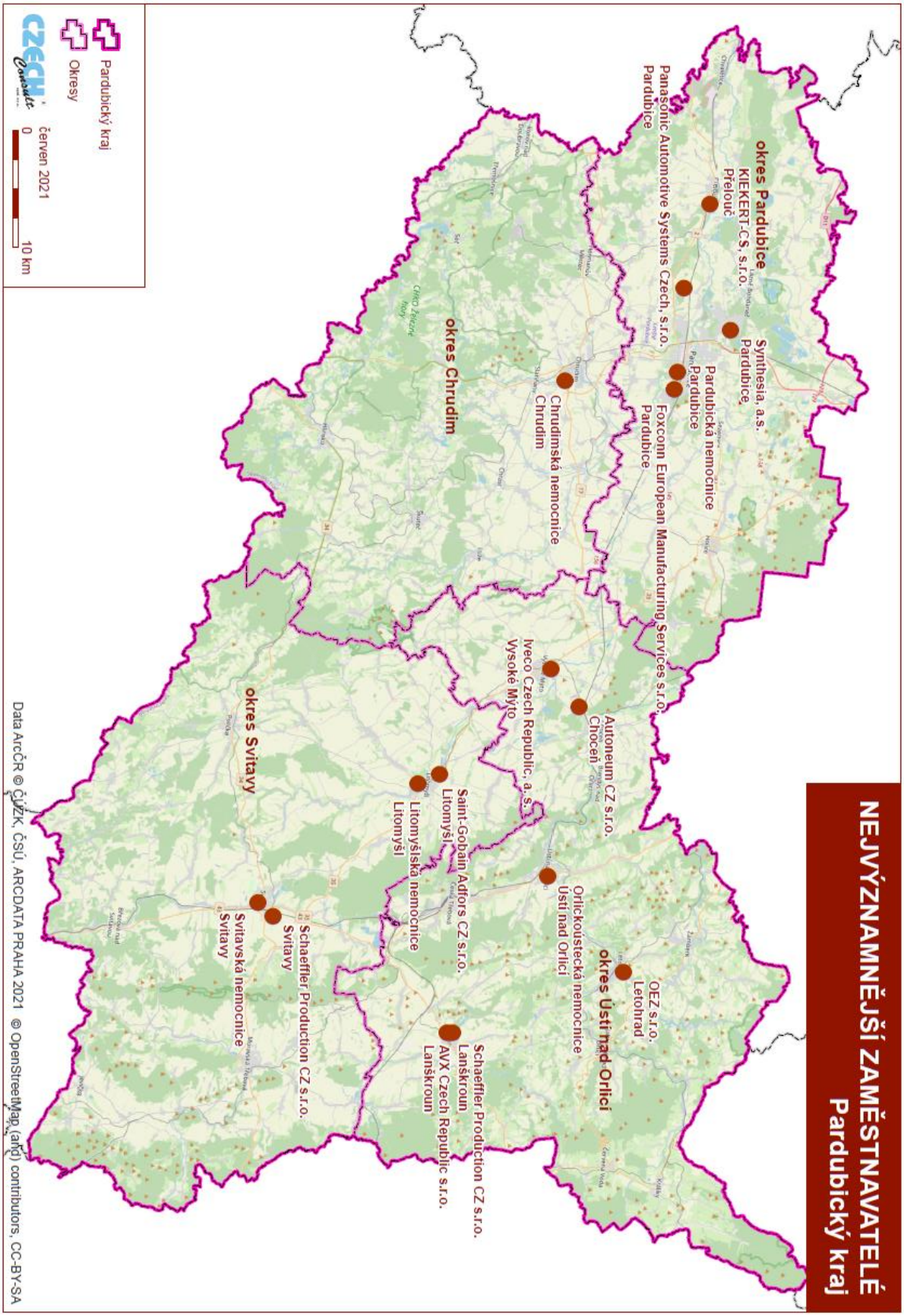
hlavní sídlo na Tchaj-wanu a je celosvětově největším výrobcem elektroniky a počítačových součástek. Výrobu v Pardubicích spustil v roce 2000 a o 5 let později zde otevřel významné logistické centrum. Firma je jedním ze tří nejvýznamnějších českých exportérů. K významným zaměstnavatelům náleží také Iveco Czech Republic, a. s. se sídlem ve Vysokém Mýtě. Firma s francouzským kapitálem vyrábí meziměstské a turistické autobusy. Iveco tak pokračuje v tradici národního podniku Karosa. Dále následuje americká společnost AVX Czech Republic s.r.o. (vlastníkem je japonská firma Kyocera Group), která je předním světovým výrobcem pasivních elektronických součástek. Závod v Lanškrouně vznikl v roce 1992 na základě úzké spolupráce s tehdejší firmou Tesla Lanškroun a produkuje tantalové kondenzátory. V Letohradu má tradici již 80 let společnost OEZ s.r.o., která vyvíjí a vyrábí nízkonapěťové jisticí přístroje. V roce 2007 se firma začlenila do skupiny Siemens a zaměstnává více než 2 000 osob. V Přelouči byl v roce 1993 založen závod německé společnosti Kiekert AG, která je technologickým lídrem v oblasti zamykacích systémů pro automobily. Pod názvem KIEKERT-CS, s.r.o. zaměstnává rovněž více než 2 000 osob. Podobné zaměstnanosti dosahuje také firma SAINT-GOBAIN ADFORS CZ s.r.o., jež produkuje a zpracovává sklovláknité příze a syntetická i přírodní vlákna.

Další uvedení zaměstnavatelé mají alespoň 1 000 zaměstnanců. Patří mezi ně chemická společnost Synthesia, a.s. (člen holdingu Agrofert), která je v Pardubicích rozdělena do čtyř strategických, výrobně obchodních jednotek (Pigmenty a barviva, Nitrocelulóza, Organická chemie, Energetika). V Pardubicích se nachází také japonská firma Panasonic Automotive Systems Czech, s.r.o., která dodává audiotechniku pro světově známé automobilky. Součástí švýcarského koncernu je firma Autoneum CZ s.r.o., která se v Chocni zabývá sériovou výrobou dílů pro automobilový průmysl (jedná se především o protihlukové izolace, kobercové a plastové díly a pěnové izolace). Od roku 1999 působí v kraji německá společnost Schaeffler Production CZ s.r.o. se závody v Lanškrouně a ve Svitavách. Jedná se o dodavatele dílů pro automobilový a strojírenský průmysl (kombinované nástroje, vstřikovací formy a náhradní díly pro výrobu valivých ložisek). Německá společnost REHAU Automotive, s.r.o. má sice sídlo v obci Čestlice v okrese Praha-východ, ale provozuje výrobní závody v Moravské Třebové a v Jevíčku. Výrobní závod v Moravské Třebové zahájil činnost v roce 1994 a vyrábí plastové komponenty pro automobilový průmysl.

Jak již bylo zmíněno, na hospodářství Pardubického kraje se podílí hlavně sektor služeb, který se neustále rozrůstá. Mezi zaměstnavatele ve službách s více než 1 000 pracovníků patří v Pardubickém kraji např. Nemocnice Pardubického kraje, Krajské ředitelství policie Pardubického kraje a Univerzita Pardubice.

Mapa znázorňující rozložení nejvýznamnějších zaměstnavatelů v rámci Pardubického kraje je uvedena na další straně

OBRÁZEK 7 NEJVÝZNAMNĚJŠÍ ZAMĚSTNAVATELÉ PARDUBICKÉHO KRAJE, ZDROJ: AUTOR


NEJVÝZNAMNĚJŠÍ ZAMĚSTNAVATELÉ
Pardubický kraj
okres Pardubice
okres Chrudim
okres Svitavy
okres Ústí nad Orlicí
KIEKERT-CS, s.r.o. Přelouč
Panasonic Automotive Systems Czech, s.r.o. Pardubice
Synthesia, a.s. Pardubice
Pardubická nemocnice Pardubice
Foxconn European Manufacturing Services s.r.o. Pardubice
Chrudimská nemocnice Chrudim
Iveco Czech Republic, a. s. Vysoké Mýto
Autoneum CZ s.r.o. Choceň
Saint-Gobain Adfors CZ s.r.o. Litomyšl
Litomyšlská nemocnice Litomyšl
Schaeffler Production CZ s.r.o. Svitavy
Svitavská nemocnice Svitavy
AVX Czech Republic s.r.o. Lanškroun
Schaeffler Production CZ s.r.o. Lanškroun
Orlickoústecká nemocnice Ústí nad Orlicí
OEZ s.r.o. Letohrad
Pardubický kraj
Okresy
červen 2021
0
10 km
Data ArcČR © ČÚZK, ČSÚ, ARCDATA PRAHA 2021 © OpenStreetMap (and) contributors, CC-BY-SA

4.6 Cestovní ruch

Pardubický kraj má pestrou přírodu. Střídá se zde rovinný i horský charakter se spoustou příležitostí pro pěší turistiku, ke koupání, cykloturistice apod.

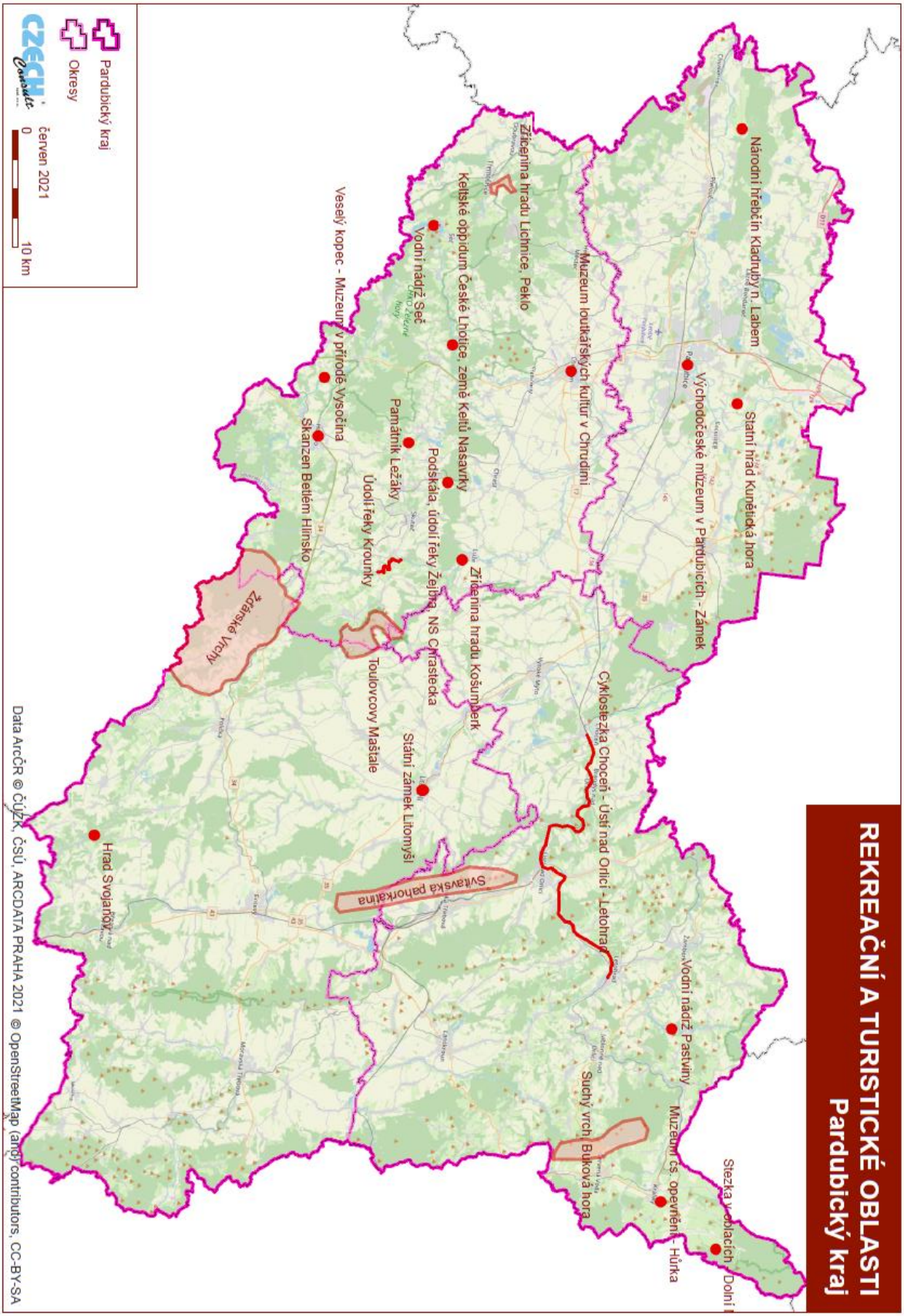
TABULKA 2 TOP 10 NEJNAVŠTĚVOVANĚJŠÍCH TURISTICKÝCH CÍLŮ ZA ROK 2019

Turistický cíl	Počet návštěvníků
Stezka v oblacích - Dolní Morava	cca 300 tis. návštěvníků
Veselý kopec - Muzeum v přírodě Vysočina	83,6 tis. návštěvníků
Hrad Svojanov	83,5 tis. návštěvníků
Národní hřebčín Kladruby n. Labem	71,7 tis. návštěvníků
Státní zámek Litomyšl	53,3 tis. návštěvníků
Východočeské muzeum v Pardubicích - Zámek	44,02 tis. návštěvníků
Muzeum loutkářských kultur v Chrudimi	37,45 tis. návštěvníků
Statní hrad Kunětická hora	34,20 tis. návštěvníků
Muzeum čs. opevnění - Hůrka	27 tis. návštěvníků
Památník Ležáky	23 tis. návštěvníků

K nejnavštěvovanějším oblastem patří též dlouhodobě okolí Sečské přehrady. Dalšími oblíbenými turistickými cíli jsou Toulovcovy maštale, Žďárské vrchy, Pastvinská přehrada, Suchý vrch a Buková hora, Svitavská pahorkatina, cyklostezka Choceň – Ústí nad Orlicí – Letohrad, zřícenina hradu Lichnice a Peklo, Keltské oppidum České Lhotice, země keltů Nasavrky, Skanzen Betlém v Hlinsku, údolí řeky Krounky, údolí řeky Žejbra aj. V roce 2019 měl Pardubický kraj celkem 351 hromadných ubytovacích zařízení. I přesto je Pardubický kraj v mezikrajském srovnání dlouhodobě nejméně navštěvovaným krajem.

Mapa znázorňující rekreační a turistické oblasti je uvedena na další straně

OBRÁZEK 8 REKREAČNÍ A TURISTICKÉ OBLASTI PARDUBICKÝ KRAJ, ZDROJ: AUTOR


REKREAČNÍ A TURISTICKÉ OBLASTI
Pardubický kraj
Pardubický kraj
Okresy
červen 2021
0
10 km
Národní hřebčín Kladruby n. Labem
Státní hřebčín Kunětická hora
Východočeské muzeum v Pardubicích - Zámek
Muzeum loutkářských kultur v Chrudimi
Zřícenina hradu Lichnice, Peklo
Keltské oppidum České Lhotice, země Keltů Nasavrky
Vodní nádrž Seč
Veselý kopec - Muzeum v přírodě Vysočina
Skanzen Betlém Hlinsko
Památník Ležáky
Údolí řeky Krounky
Podskalí, údolí řeky Želivka, NS Chrastecka
Zřícenina hradu Košumberk
Zdárská vrchy
Toulovcovy Maštale
Státní zámek Litomyšl
Svitavská pahorkatina
Hrad Svojanov
Cyklostezka Choceň - Ústí nad Orlicí - Letohrad
Vodní nádrž Pastviny
Suchý vrch
Bukova hora
Muzeum čs. opevnění - Hůrka
Stezka v oblacích
Data ArcČR © ČÚZK, ČSÚ, ARCDATA PRAHA 2021 © OpenStreetMap (and) contributors, CC-BY-SA

4.7 Doprava

Dopravní poloha Pardubického kraje má velký rozvojový potenciál. Centrální částí kraje prochází modernizovaný železniční koridor, který představuje kvalitní a rychlé připojení na Prahu, Brno i Ostravu a v rámci střední Evropy na Berlín, Vídeň, Bratislavu a Budapešť.

Po dobudování zbývajících částí D35 bude krajem procházet silniční paralela D1 tvořená D11 a D35 spojující Čechy a Moravu.

V Pardubicích se nachází mezinárodní letiště. Krajem prochází vodní cesta Labe spojující kraj přes Německo se Severním mořem.

Na severovýchodním okraji hraničí kraj s Polskem. Spojení umožňuje 1 silniční (Dolní Lipka – Boboszów), 1 železniční (Lichkov – Miedzylesie) a 3 turistické hraniční přechody.

4.7.1 Silniční infrastruktura

Současná silniční síť na území Pardubického kraje činí 3590 km. K 1. 1. 2021 z toho bylo na území Pardubického kraje 13 km dálnic, 459 km silnic I. třídy, 913 km silnic II. třídy. Zbývající část 2 206 km spadá na silnice III. třídy. Nejhustší síť silnic se nachází v okrese Chrudim.

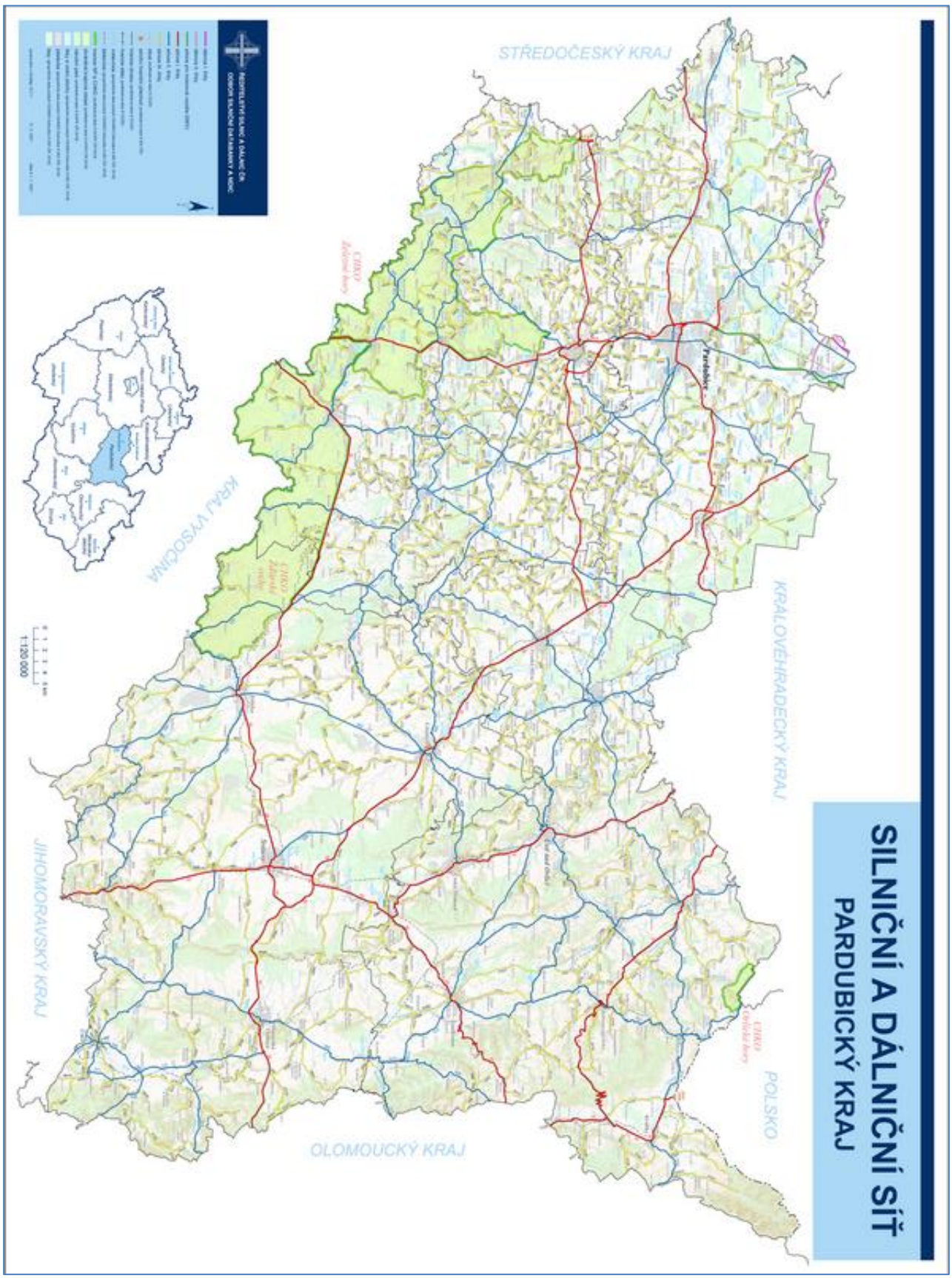
V případě silnic je významnou dopravní cestou dálnice D11, která je hlavním dopravním tahem na Prahu.

Dalšími významnými dopravními cestami jsou:

- od severozápadu k jihovýchodu sil. I/35, zařazená do Evropské dopravní sítě jako E442
- severojižním směrem prochází sil. I/37 propojující Hradec Králové, Pardubice, Chrudim se Žďárem nad Sázavou a dálnice D1,
- sil. I/14, která propojuje Liberec, Trutnov, Náchod, Rychnov nad Kněžnou, Ústí nad Orlicí, Českou Třebovou,
- sil. I/43 propojuje Králíky, Lanškroun, Svitavy s Brnem,
- od západu k východu směřují sil. I/2 propojující Kutnou Horu, Přelouč a Pardubice, sil. I/11 propojující Rychnov n. Kněžnou, Žamberk a Šumperk, sil. I/17 propojující Čáslav, Chrudim s vazbou na Vysoké Mýto, sil. I/34 propojující Havlíčkův Brod s Hlinskem, Poličkou a Svitavami a sil. I/36 z Pardubic přes Holice do Borohrádku.

Mapa znázorňující silniční a dálniční síť je uvedena na další straně

OBRÁZEK 9 SILNIČNÍ A DÁLNIČNÍ SÍŤ PARDUBICKÝ KRAJ, *ZDROJ: ŘSD*


SILNIČNÍ A DÁLNIČNÍ SÍŤ
PARDUBICKÝ KRAJ
STŘEDOČESKÝ KRAJ
KRAJ VYSOČINA
KRÁLOVÉHRADECKÝ KRAJ
JIHOMORAVSKÝ KRAJ
OLOMOUCKÝ KRAJ
POLSKO
Pardubice
1:120 000

Silnice I. třídy mají význam pro území kraje v jeho vnitřním propojení a zpřístupnění jednotlivých částí kraje. Stávající síť silnic I. třídy na území kraje neodpovídá požadavkům jeho rozvoje. Síť obsahuje řadu přetížených úseků, vedení tranzitní dopravy městy prodlužuje jízdní doby a má negativní vliv na životní prostředí.

Pro silniční dopravu je klíčovou potřebou dobudování dálnice D35, jako hlavní dopravní osy kraje ve směru západ – východ (Liberec – Turnov – Hradec Králové – Svitavy – Mohelnice – Olomouc – Lipník nad Bečvou) a kapacitní silnice S43 vytvářející napojení s Jihomoravským krajem.

Významným problémem v silniční dopravě je rovněž oddalování výstavby obchvatů měst v úsecích komunikací se silným dopravním zatížením. Zrealizován byl pouze obchvat Opatova, části Chrudimi, Opatovic nad Labem a Holic.

4.7.2 Železniční infrastruktura

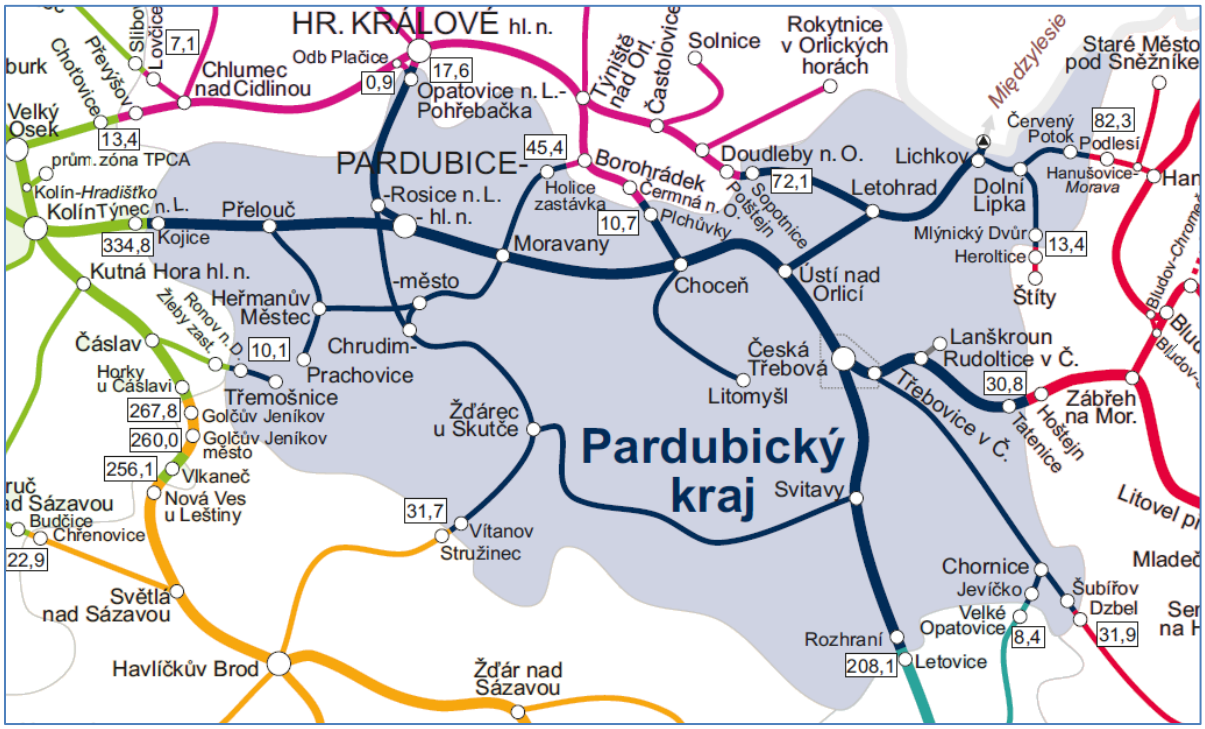
Pardubický kraj má poměrně hustou síť železničních tratí, ale jejich kvalita (především regionálních) je z hlediska technických parametrů různorodá. Délka tratí činí 540 km.

Západovýchodním směrem prochází dva významné železniční koridory: I. tranzitní koridor ve směru z Německa – Děčín – Praha – Pardubice – Brno – Břeclav a dále do Bratislavy a III. tranzitní koridor a ve směru ze Žiliny – Mosty u Jablunkova – Ostrava – Přerov – Praha – Plzeň – Cheb a dále do Německa. Oba koridory prochází krajem souběžně a u České Třebové se větví. Tyto tratě jsou i významným dopravním systémem pro nákladní železniční dopravu. Role dopravních železničních tepen je pro kraj velmi strategická, neboť posiluje význam kraje a jeho polohu, a stává se tak určitým potenciálem pro rozvoj s mezinárodním významem, a to v řadě odvětví. Kapacita železničních koridorů, zejména v trase Kolín – Česká Třebová, je z důvodu vysokého počtu jedoucích vlaků téměř vyčerpaná. Nedostatečná kapacita hlavních tratí poté omezuje plánování dopravní obslužnosti a návazností na železniční dopravu.

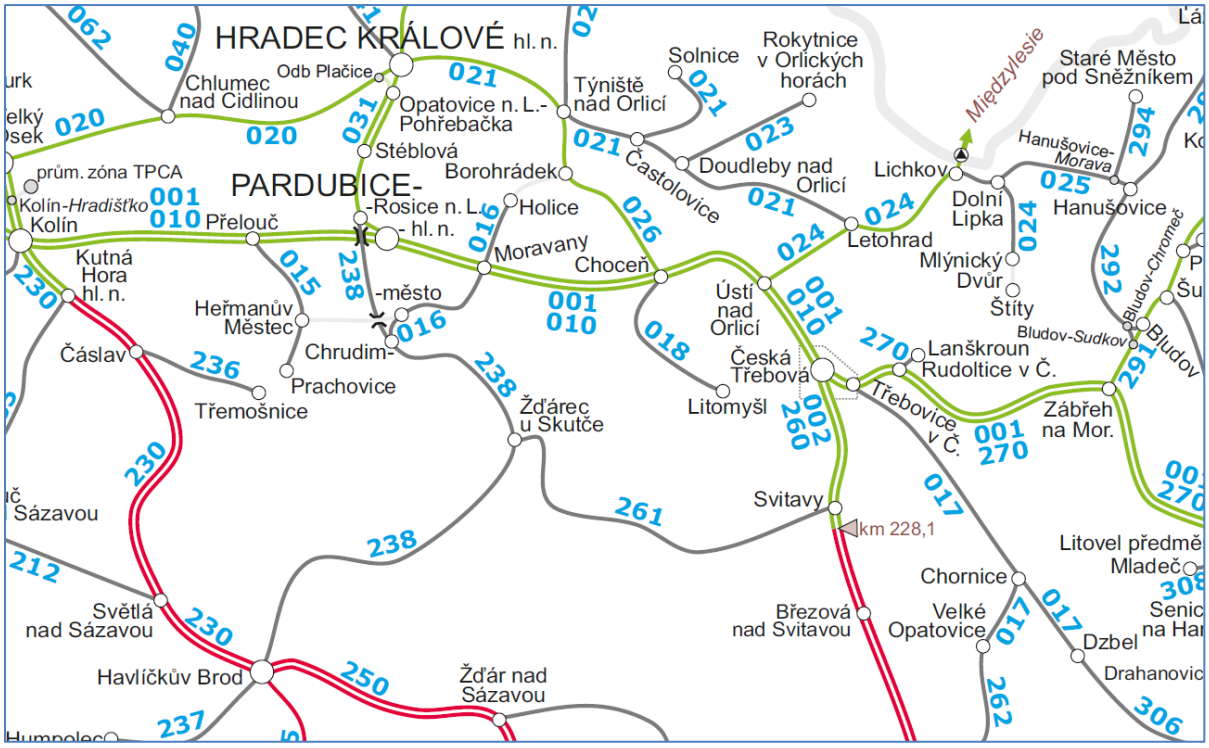
Investice do železničních koridorů směřují zejména do modernizace železničních stanic (Pardubice, Česká Třebová v přípravě) k zajištění traťové rychlosti 200 km/h (plánovaná modernizace úseků Uhersko – Choceň), a modernizaci železničního koridoru v úseku Brandýs nad Orlicí – Ústí nad Orlicí.

Dalšími významnými tratěmi na území kraje jsou železniční tah Liberec – Hradec Králové – Pardubice – Chrudim – Havlíčkův Brod, který je elektrifikován pouze v úseku Pardubice – Jaroměř a také trať Choceň – Týniště nad Orlicí – Hradec Králové – Velký Osek, která je elektrifikována v celém rozsahu. V současné době probíhá modernizace trati Hradec Králové – Pardubice – Chrudim, 3. stavba, Pardubice-Rosice nad Labem – Stéblová (2021–2023) – cílem je vybudování druhé koleje a dosažení traťové rychlosti 160 km/h.

OBRÁZEK 10 ŽELEZNIČNÍ SÍŤ PARDUBICKÉHO KRAJE, ZDROJ: SPRÁVA ŽELEZNIC, AUTOR 2021



OBRÁZEK 11 VÝŘEZ MAPY ŽELEZNIČNÍ SÍTĚ SE ZOBRAZENÍM ÚZEMÍ PARDUBICKÉHO KRAJE S INFORMACEMI O ČÍSLECH TRATÍ, POČTŮ TRAŤOVÝCH KOLEJÍ A NAPÁJECÍCH SOUSTAV, ZDROJ: SPRÁVA ŽELEZNIC



4.7.3 Ostatní dopravní infrastruktura

Na území Pardubického kraje se nachází dopravně významná vodní cesta Labe. Vodní cesta na středním Labi je celkem 138,10 km dlouhá, přičemž průběžně splavných a prostřednictvím

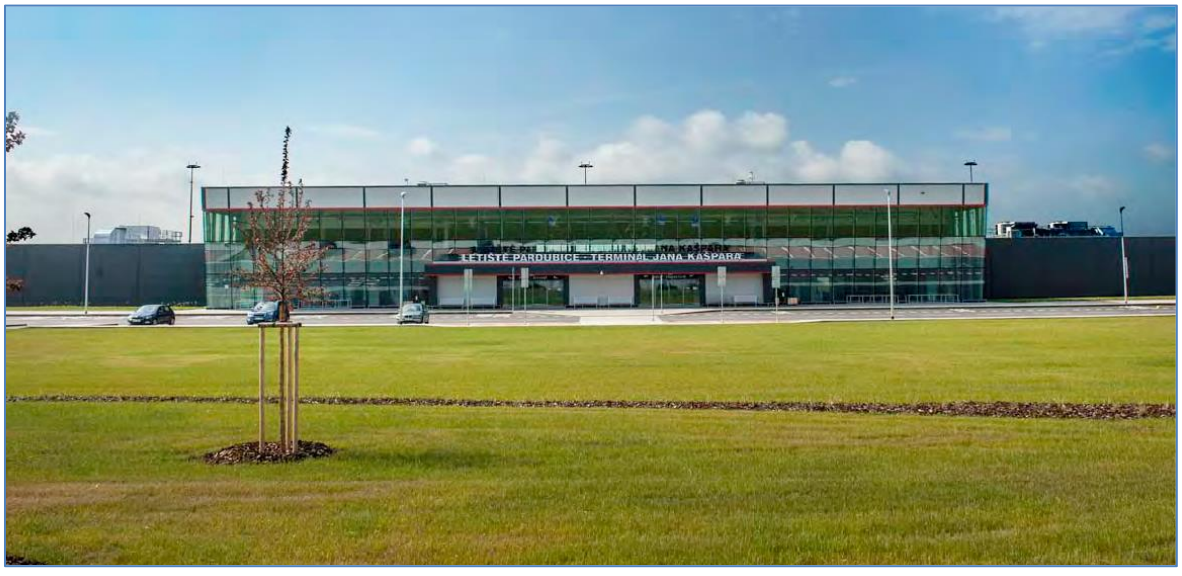
Dolního Labe na síť evropských vodních cest napojených je pouze 112,5 km po Přelouč (resp. 102,5 km po prozatímní koncový přístav ve Chvaleticích). Horní 24 km dlouhý úsek od Přelouče po Pardubice je sice také splavný pro velké lodě a jsou na něm 3 hotová zdymadla s plavebními komorami, ale je od zbytku vodocestné sítě izolován a probíhá na něm pouze rekreační a místní osobní plavba.

Veřejnou dopravou není úsek řeky využíván. V rámci komerční osobní dopravy je vhodné zmínit provoz lodi Arnošt, který zajišťuje dopravní podnik města Pardubic. Jedná se o sezonní vyhlídkové plavby v relaci Srnojedy – Pardubice – Kunětice.

OBRÁZEK 12 *MOTOROVÁ LOĎ ARNOŠT, ZDROJ: HTTP://WWW.LOD.CZ/O-LODI*

Na území Pardubického kraje se nachází vojenské a civilní mezinárodní letiště EAST BOHEMIAN AIRPORT a.s. (dále jen EBA).

OBRÁZEK 13 *LETIŠTNÍ TERMINÁL, ZDROJ:EBA*



Vlastníky této společnosti je Statutární město Pardubice (66% akcií) a Pardubický kraj (34% akcií). Společnost EBA je držitelem oprávnění k provozování letiště jako veřejného mezinárodního letiště.

TABULKA 3 POČET PŘEPRAVENÝCH CESTUJÍCÍCH (ZDROJ: VÝROČNÍ ZPRÁVA EBA, AUTOR)

	Rok		
Typ letu	**2017**	**2018**	**2019**
Pravidelné lety	33 060	94 111	55 905
Charterové lety	54 756	52 310	45 080
Všeobecné letectví a ostatní	674	1 151	1 221

Letiště Pardubice je jedním z pěti páteřních letišť ČR. Letiště by díky blízkosti od Prahy a dobrému železničnímu spojení Pardubic s Prahou mohlo sloužit jako záložní letiště v Praze a je vhodné pro regionální lety po Evropě.

V zimním letovém řádu 2019/2020 provozovalo letiště spojení s Kyjevem na Ukrajině a Petrohradem v Rusku. Dle letního letového řádu 2020 potom létají spoje vedle uvedených měst i do Alicante ve Španělsku, Burgasu v Bulharsku, Moskvy v Rusku a na Rhodos v Řecku. Letiště je využíváno zejména pro charterové lety.

Další vnitrostátní letiště kraje, která mají převážně sportovní a zájmový charakter, jsou letiště ve Vysokém Mýtě, Chrudimi, Poličce, Moravské Třebové a v Žamberku.

4.7.4 Cyklodoprava

Budování systému cyklotras a obecně rozvoj cykloturistiky je jednou z nejvíce se rozvíjejících oblastí dopravní infrastruktury posledních let. Aktuálním moderním trendem je rozvoj elektrocyklistiky (v Pardubickém kraji je 32 dobíjecích míst). Vzhledem k vysoké pestrosti krajiny Pardubického kraje, který zahrnuje horské, podhorské i rovinaté terény vhodné pro (elektro)cyklistiku, je možné potenciál cykloturistiky dále rozvíjet.

Pardubickým krajem prochází nebo jsou pro něj relevantní následující dálkové cyklotrasy sítě: CT 1 – Česko-moravská cyklotrasa, CT 2 – Labská stezka, CT 14 – Česká koruna, CT 18 – Orlické cyklo a inline království, CT 22 – „Sudetská“ cyklotrasa. Napojení na evropskou síť dálkových cyklotras je zajištěno prostřednictvím trasy EuroVelo 4. Strategie cestovního ruchu Pardubického kraje 2016–2020 uvádí, že současný systém cyklotras a cyklostezek je na celém území kraje tvořen 3 618 km značených cyklotras (z toho 3 185 km značených silničních cyklotras a 433 km terénních značených cyklotras) a cca 143 km cyklostezek.

Kromě rekreační cyklistiky je pro rovinaté území kraje významná cyklistika i jako forma denní mobility do škol či zaměstnání. V tomto ohledu je leadrem město Pardubice, které má zpracovaný cyklogenerel a cyklistickou infrastrukturu postupně rozšiřuje (např. cykloobousměrky, cyklopruhy, systém pro sčítání cyklistů, cyklověž apod.).

Rozvoj cyklodopravy se řídí Národní strategií rozvoje cyklistické dopravy, který byl schválený Usnesením vlády ČR dne 22.5.2013.

4.7.5 Elektromobilita

Novým trendem v silniční dopravě je rozvoj elektromobility, která však pro svoje fungování potřebuje veřejnou síť dobíjecích stanic. V Pardubickém kraji funguje 25 dobíjecích stanic, které jsou k dispozici ve všech správních obvodech ORP (kromě ORP Přelouč). Více než jedna dobíjecí stanice na správním obvodě ORP je k dispozici pouze v Pardubicích (7x), kde je rovněž nejvytíženější stanice z hlediska objemu odebrané elektřiny, v Hlinsku a ve Vysokém Mýtě se jedná o 2 dobíjecí stanice. Ostatní lokality disponují prozatím vždy jen jednou stanicí, která není vždy přímo v obci s rozšířenou působností. Hustota sítě dobíjecích stanic v kraji tedy zatím není optimální. Navíc jsou tyto stanice obvykle umístěné u benzínových stanic nebo u významných institucí. Do budoucna je plánováno v Pardubickém kraji rozšíření dobíjecích stanic na další místa jako např. nákupní řetězce, banky nebo nemocnice. Dále bude podpořena snaha o rozvoj instalace dobíjecích stojanů v přednádražních prostorách určených pro parkování dojíždějících osob, přestupujících na veřejnou dopravu.

5 DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST PARDUBICKÉHO KRAJE

Dopravní obslužnost je dle §2, zákona 194/2010 Sb. zaměřena na zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu a to především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu.

Na základě ustanovení odst. 5 § 178 zákona č.561/2004 Sb., školský zákon (dále jen školský zákon) je povinností kraje zajistit dopravu do spádové školy a ze spádové školy, pokud vzdálenost spádové školy od místa trvalého bydliště pobytu žáka přesáhne 4 km.

5.1 Rozsah dopravní obslužnosti

Dopravní obslužnost Pardubického kraje je tvořena segmentem veřejné linkové osobní dopravy (nebo také „autobusová doprava") a segmentem veřejné drážní osobní dopravy (nebo také „drážní doprava"). Dopravní obslužnost vychází z poptávky po veřejné dopravě, kdy jsou upřednostňovány přepravy v dopravních špičkách a doprava je omezována v dopravních sedlech. Za dopravní sedla jsou považovány svátky, soboty a neděle, v pracovních dnech se jedná o časové rozmezí 8 – 11 hod. a 17 – 22 hod. Dopravní obslužnost respektuje spádovost městských sídel, školských zařízení a významných zaměstnavatelů. Jako páteřní síť je využívána veřejná osobní drážní doprava. Důvodem využití tohoto módu dopravy jsou větší přepravní objemy, vlastní dopravní cesta, vyšší bezpečnost a nižší dopad na životní prostředí. V rámci vybraných uzlových bodů jsou zajištěny návazné spoje na veřejnou, případně i městskou dopravu. Přehled návazných spojů a čekacích dob ve veřejné dopravě je uveden na: https://www.pardubickykraj.cz/dopravni-obsluznost (zde je popsána přestupní vazba mezi 1279 spoji veřejné dopravy)

V následujících zastávkách veřejné linkové dopravy je zajišťována návaznost vybraných spojů mezi vlaky a autobusy:

TABULKA 4 PŘESTUPNÍ ZASTÁVKY AUTOBUSOVÉ LINKOVÉ DOPRAVY VYBRANÝCH SPOJŮ NA VLAKY/OD VLAKŮ

Autobusová zastávka	Návaznost vybraných vlaků na autobusové linky
Borohrádek,aut.st. *(mimo území Pk)*	650612
Borová,žel.st.	620752, 620776
Březová n.Svit.,žel.st.	680851
Česká Třebová,Terminál J.Pernera	700820
Dobřenice,žel.st. *(mimo území Pk)*	650602, 650635
Doudleby n.Orl.,u váhy *(mimo území Pk)*	700931
Doudleby n.Orl.,žel.st. *(mimo území Pk)*	700931
Hanušovice,žel.st. *(mimo území Pk)*	700180
Hlinsko,nádr.	620751, 620752, 620755, 650750
Choceň,žel.st.	650615
Chrast,žel.st.	620785
Chrudim,aut.st.	620703, 620706

Autobusová zastávka	Návaznost vybraných vlaků na autobusové linky
Jablonné n.Orl.,aut.st.	700983
Jamné n.Orl.,žel.zast.	700143
Králíky,žel.st.	700152
Letohrad,aut.nádr.	700960, 700970
Lichkov,žel.st.	700152
Mohelnice,žel.st. *(mimo území Pk)*	680885
Polička,,aut.st.	840101, 840118, 620776, 680825, 680833, 840903
Přelouč,žel.st.	650621, 650623, 650625
Skuteč,Žďárec u Sk.,žel.st.	620771, 620777, 620778, 680826
Svitavy,žel.st.	680801, 680805, 680811, 680880, 680828
Třemošnice,aut.st.	650604
Uhersko,žel.st.	620703, 620782, 650651
Žamberk,žel.st.	700902, 700970

V následujících zastávkách veřejné linkové dopravy je zajišťována vzájemná návaznost vybraných spojů mezi autobusy:

TABULKA 5 PŘESTUPNÍ ZASTÁVKY AUTOBUSOVÉ LINKOVÉ DOPRAVY VYBRANÝCH SPOJŮ MEZI AUTOBUSY

Autobusová zastávka		
Bělá n.Svit.,horní	Chvojenec,kult.dům	Přelovice,odb.
Běstvina	Jablonné n.Orl.,aut.st.	Rohovládova Bělá
Bohuňov,náves	Jaroslav	Rohozná,škola
Borohrádek,aut.st.	Jehnědí,rozc.1.5	Rokytnice v Orl.h.,žel.st.
Borová,žel.st.	Jenišovice	Rosice,Bor u Chroustovic
Brněnec,Mor.Chrastová,pošta	Kameničky,pošta	Rychnov n.Kněž.,střed
Březina,rozc.	Kladruby n.L.,Jeleniště	Rychnov n.Kněž.,žel.st.
Březová n.Svit.,nám.	Klášterec n.Orl.,ZŠ	Řetová,kampelička
Bukovina n.L.	Korouhev,odb.Nedvězí	Sebranice,rest.
Býšť,host.	Králíky,aut.st.	Seč,Hoješín
Býšť,Svoboda,odb.	Krouna,kampelička	Seč,nám.
Býšť,škola	Krouna,kříž.	Seč,Veselka
Cerekvice n.Loučnou,škola	Kunvald,Kampelička	Semtěš,Za křižovatkou
Cotkytle,ObÚ	Lanškroun,aut.nádr.	Sezemice,pošta
Červená Voda,ObÚ	Lázně Bohdaneč,aut.nádr.	Sezemice,škola
Česká Třebová,Terminál J.Pernera	Letohrad,aut.nádr.	Sezemice,škola-točna
České Heřmanice	Letohrad,SPŠ	Sezemice,zámostí
Dašice,nám.	Litomyšl,aut.nádr.	Skuteč,KB
Dolní Čermná,nám.	Lukavice	Skuteč,nám.
Dolní Dobrouč,Horní Dobrouč,host.	Luková,nám.	Sloupnice,aut.st.
Dolní Dobrouč,Na Rychtě	Luže,aut.st.	Sovolusky
Dolní Dobrouč,Šejv	Luže,kostel	Sudslava
Dolní Újezd,pošta	Luže,nám.	Sudslava,odb.Lhoty
Doudleby n.Orl.,u váhy	Luže,zdrav.stř.	Svatý Jiří,u bytovek

Autobusová zastávka		
Dřenice	Městečko Trnávka,kino	Svitavy,aut.nádr.
Dříteč	Miřetice,host.	Svojanov,městečko
Herálec	Miřetice,Na Perku	Svratka,aut.st.
Heřmanův Městec,nám.	Mladoňovice,Pohled	Štíty,nám.
Hlinsko,kostel	Morašice	Tatenice,Jednota
Hlinsko,nádr.	Moravská Třebová,aut.nádr.	Tisovec,Dřeveš
Holice,aut.nádr.	Nasavrky,nám.	Trhová Kamenice,nám.
Horní Bradlo,aut.st.	Nové Hrady,nám.	Třemošnice,aut.st.
Horní Čermná,Krčma	Olešnice,nám.	Třemošnice,Starý Dvůr
Horní Heřmanice,kříž.	Ostrov,pošta	Úhřetice
Horní Jelení,nám.	Pardubice,Masarykovo nám.	Ústí n.Orl.,aut.nádr.
Horní Újezd,Černý mlýn	Pastviny,kříž.	Vápenný Podol
Hrochův Týnec,nám.	Petrovice,rozc.1.0	Vápno
Chlumec n.Cidl.,žel.st.	Podhořany u Ronova n.D.	Vejvanovice
Choceň,aut.st.	Podhořany u Ronova n.D.,Nový Dvůr	Velké Opatovice,aut.st.
Choltice,nám.	Pardubice, aut.nádr.	Vojnův Městec,pošta
Choltice,u váhy	Polička,aut.st.	Výprachtice,škola
Chrast,nám.	Poříčí u Litomyšle	Vysoké Mýto,aut.nádr.
Chrast,obecní domy	Proseč,nám.	Žamberk,aut.nádr.
Chroustovice	Přelouč,aut.nádr.	Žďárec u Skutče,žel.st.
Chroustovice,zámek	Přelouč,Jaselská	Ždírec n.Doubr.,Údavy
Chrudim,aut.st.	Přelouč,žel.st.	

Rozsahy základní dopravní obslužnosti Pardubického kraje pro drážní a trolejbusovou dopravu jsou každoročně předkládány k projednání Zastupitelstvu Pk, které stanovuje podle § 35 odst. 2 písm. g) zákona č. 129/2000 Sb., o krajích rozsah základní dopravní obslužnosti pro území kraje.

Pro rok 2021 byly tyto rozsahy projednány a schváleny na jednání Zastupitelstva dne 15. 12. 2021 usnesením Z/27/20. Základní dopravní obslužnost byla stanovena v rámci drážní dopravy v objemu 5 mil. vlkm a rozsah základní dopravní obslužnost zajišťované trolejbusovou dopravou byl stanoven v objemu v objemu 130 tis. km. Základní dopravní obslužnost v autobusové dopravě činí 16,5 mil. km ročně.

5.2 Standardy dopravní obslužnosti

Stávající stav dopravní obslužnosti je nastaven a orientován na poptávku cestujících po veřejné doprav tak, aby byly co možná nejlépe naplněny požadavky dle zákona §2, zákona 194/2010 Sb. pro zajištění dopravní obslužnosti.

Jelikož se přepravní potřeby obyvatel v průběhu času mění a s nimi i požadavky na zajištění dopravní obslužnosti, je třeba včas reagovat na přizpůsobení dopravy těmto změnám. Proto Pardubický kraj plánuje do PDOPk doplnit standardy dopravní obslužnosti (formou aktualizace – přílohy PDOPk), které by zohledňovaly rozvoj a udržitelnost veřejné dopravy dle jasně

stanovených pravidel. Šlo by především o zohlednění velikosti sídla, faktorů atrakce (existence zdravotnických zařízení, škol, zaměstnanosti, úřadů, turistických lokalit), docházkové vzdálenosti (obecně, škol, podniků), podle kterých by pak byla stanovena minimální nabídka spojení dle účelu rozložená v čase se zohledněním dojezdové doby a dostupnosti.

6 VEŘEJNÁ LINKOVÁ OSOBNÍ DOPRAVA

6.1 Smlouvy s autobusovými dopravci

Dne 1. 7. 2020 bylo na základě jednacího řízení bez uveřejnění uzavřeno celkem 15 Smluv o poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou linkovou osobní dopravou (nebo také autobusovou dopravou) k zajištění dopravní obslužnosti Pardubického kraje – přechodné období. Přechodné období se v názvu smlouvy objevuje z důvodu zrušené veřejné zakázky „Zajištění dopravní obslužnosti Pardubického kraje“. V době trvání těchto smluv byla ukončena opakovaná veřejná zakázka na zajištění dopravní obslužnosti Pardubického kraje a byly podepsány smlouvy na desetileté období. Zahájení služby předpokládáme v co nejdřívějším termínu, nejpozději však k červnové změně jízdních řádu 2022.

Z období před 1. 7. 2020 pokračuje smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících, která byla uzavřena s dopravcem Okresní autobusová doprava Kolín s.r.o. Tento dopravce zajišťuje pro Pardubický kraj marginální dopravní výkony (cca 1 500km/rok) pro zajištění mezikrajské dopravy ze Středočeského kraje do příhraničních obcí. Tato smlouva bude ukončena k 31.7.2021, což je v okamžiku uzavření mezikrajské smlouvy se Středočeským krajem na autobusovou dopravu, kdy tyto dopravní výkony budou zajištěny Středočeským krajem.

Smlouvy s výše uvedenými dopravci (s výjimkou dopravce Okresní autobusová doprava Kolín s. r. o.) jsou uzavřeny na období max. tří let (tedy do 30. 6.2023) nebo do zahájení služby dle nových desetiletých smluv.

Na období od 1. 7. 2020 byly uzavřeny 2 smlouvy s Dopravním podnikem města Pardubic (dále DPMP). První ze smluv byla uzavřena na období od 1. 7. 2020 do 31. 12. 2020 a to na zajištění veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou linkovou dopravou (linky MHD) do obcí Spojil, Ostřešany, Tuněchody, Úhřetice, Srnojedy, Srch, Černá u Bohdanče, Rybitví, Mikulovice a Starý Mateřov. Smlouva je uzavřena na základě přímého zadání. Kompenzace je určena na základě výchozího finančního modelu. V následných obdobích bude s DPMP uzavírána v rámci přímého zadání smlouva na období jednoho roku.

S ohledem na skutečnost, že v době při tvorbě dopravního plánu probíhala soutěž na veřejnou zakázku v oblasti autobusové dopravy, neřeší tento dopravní plán přepravní frekvence na linkách/spojích, na zastávkách, městech a obcích.

Dopravní obslužnost na území Pardubického kraje v rámci uzavřených smluv zajišťují dopravci ARRIVA VÝCHODNÍ ČECHY a.s., BD trans, spol. s r.o., Car-Tour spol. s r.o., ČSAD Tišnov spol. s r.o., ČSAD Ústí nad Orlicí, a.s., Dopravní podnik města Pardubic a.s., Jaroslav Hnát, Josef Matějka, Josef Pinkas, Martin Transport s.r.o., Miroslav Matocha, Miroslav Matocha ml., OAD Kolín s.r.o., Pavel Prchal, Zdar a.s. a Zlatovánek spol. s r.o.

Nejvýznamnějším dopravcem zajišťujícím obslužnost je ČSAD Ústí nad Orlicí a.s., patřící do koncernu ICOM transport, který zajišťuje převážnou část území ve východní části kraje s ročním výkonem cca 6,1 mil. km.

Dalším významným dopravcem je ARRIVA VÝCHODNÍ ČECHY a.s., patřící do koncernu Arriva Transport Česká republika a.s., který zajišťuje část území na západní části kraje s ročním výkonem cca 5,6 mil. km.

V jihovýchodní části kraje dopravu zajišťuje dopravce Zlatovánek spol. s r.o. s ročním výkonem cca 1,6 mil. km. V severovýchodní části kraje dopravu zajišťuje dopravce Josef Pinkas s ročním výkonem cca 247 tis. km. K relativně větším dopravcům ještě patří i dopravce Car-Tour spol. s r.o. s ročním výkonem 425 tis. km, který zajišťuje dopravu v severozápadní části kraje.

U ostatních dopravců se jedná o marginální rozsah, kteří provozují 1-2 linky s minimálním počtem autobusů nebo se jedná o rozsah v rámci přesahu mezikrajských linek.

U Dopravního podniku města Pardubic a.s. je objednáván rozsah cca 167 tis. km ročně. Tato doprava na městských linkách je brána jako nadstandard veřejné služby a obce dotčené trasou těchto linek na dopravu taktéž přispívají.

TABULKA 6 PŘEHLED LINEK VEŘEJNÉ LINKOVÉ OSOBNÍ DOPRAVY K 7. 3. 2021, JEJICHŽ OBJEDNATELEM JE PARDUBICKÝ KRAJ:

číslo linky	*název linky*
600 660	Havlíčkův Brod-Chotěboř-Chrudim-Pardubice-Hradec Králové
620 130	Hlinsko-Chrudim-Pardubice
620 700	Chrudim-Pardubice
620 701	Chrudim-Ostřešany-Pardubice
620 702	Hlinsko-Miřetice-Chrudim
620 703	Chrudim-Hrochův Týnec-Chroustovice-Vysoké Mýto
620 704	Chrudim-Kočí-Trojovice-Chrast
620 705	Licibořice,Šiškovice-Svídnice-Slatiňany-Chrudim
620 706	Chrudim-Rabštejnská Lhota-Křižanovice-Bojanov-Seč
620 707	Chrudim-Mladoňovice-Bojanov-Seč-Hoješín-Běstvina
620 708	Chrudim-Morašice-Hrbokov-Bojanov
620 709	Chrudim-Tuněchody-Hrochův Týnec-Bořice,Podbor
620 710	Chrudim-Heřmanův Městec-Čáslav
620 711	Chrudim-Sobětuchy-Rozhovice-Čepí-Heřmanův Městec
620 713	Chrudim-Morašice-Heř. Městec-Načešice-Podhořany u Ronova n.D.-Ronov n.D.
620 714	Chrudim-Heřmanův Městec-Prachovice-Třemošnice - Ronov n.Doubr.
620 715	Horní Bradlo-Hoješín-Seč-Třemošnice-Prachovice
620 716	Chrudim-Pardubice-Rybitví
620 720	Ronov n.Doubr.-Třemošnice-Míčov-Sušice-Heřmanův Městec
620 730	Nasavrky-Ctětín-Miřetice-Podlíšťany-Chrudim
620 731	Krásné,Chlum-Krásné-Nasavrky

číslo linky	*název linky*
620 751	Hlinsko-Herálec
620 752	Hlinsko-Krouna-Borová-Polička
620 754	Horní Bradlo-Trhová Kamenice-Údavy-Hlinsko
620 755	Hlinsko-Svratka-Krouna
620 757	Hlinsko-Ždírec nad Doubravou-Krucemburk
620 758	Hlinsko-Studnice-Vojnův Městec-Ždírec nad Doubravou
620 770	Skuteč-Krouna-Pustá Kamenice-Krouna,Čachnov
620 771	Miřetice-Skuteč
620 774	Luže-Hluboká-Perálec-Hněvětice-Skuteč
620 776	Skuteč-Zderaz-Miřetín-Proseč-Borová-Polička
620 777	Skuteč-Hlinsko
620 778	Vítanov-Hlinsko-Mrákotín-Skuteč
620 780	Skuteč-Chrast-Chrudim
620 781	Chrast-Miřetice-Bítovany
620 782	Chrast-Chroustovice-Uhersko
620 783	Chrast-Hrochův Týnec-Chrast
620 785	Chrast-Luže-Nové Hrady-Proseč
650 100	Pardubice-Hrobice-Hradec Králové
650 101	Pardubice-Dříteč-Borek-Hradec Králové
650 116	Čeperka-Opatovice n.L.-Libišany - Hradec Králové
650 172	Přelouč – Újezd u Přelouče – Chlumec n.Cidl.
650 600	Pardubice-Hrobice-Hradec Králové
650 601	Pardubice-Dříteč-Borek-Vysoká n.L.-Hradec Králové
650 602	Pardubice-Stéblová-Staré Ždánice-Osice-Dobřenice
650 603	Pardubice-Sezemice-Rokytno-Býšť-Vysoké Chvojno - Holice
650 604	Pardubice-Třibřichy-Heřmanův Městec-Prachovice-Seč-Třemošnice-Ronov n. Doubr. – Běstvina
650 605	Pardubice-Choltice-Heřmanův Městec-Sovolusky
650 606	Pardubice-Čepí-Heřmanův Městec-Vápenný Podol-Seč
650 607	Pardubice-Lázně Bohdaneč-Rohovládova Bělá-Chlumec nad Cidlinou
650 608	Pardubice-Hrochův Týnec-Chrast
650 609	Pardubice-Dašice-Horní Jelení
650 610	Pardubice-Sezemice-Holice-Horní Jelení
650 611	Pardubice-Sezemice-Holice
650 612	Holice-Borohrádek - Horní Jelení

číslo linky	*název linky*
650 613	Holice-Poběžovice u Holic
650 614	Radhošť,Sedlíšťka-Radhošť-Horní Jelení
650 615	Holice-Horní Jelení-Choceň
650 616	Holice-Uhersko-Trusnov
650 617	Holice-Poběžovice u Holic
650 620	Přelouč-Lázně Bohdaneč-Dolany-Staré Ždánice-Hradec Králové
650 621	Přelouč-Kladruby n.L.-Labské Chrčice-Hlavečník.
650 623	Řečany n.L.-Chvaletice-Zdechovice-Přelouč-Pardubice,Staré Čívice
650 624	Přelouč-Valy
650 625	Přelouč-Jankovice-Semtěš-Podhořany u Ronova n.D.-Lipoltice-Přelouč
650 627	Přelouč-Jedousov-Choltice-Svinčany-Heřmanův Městec
650 628	Přelouč-Újezd u Přelouč-Strašov-Rohovládova Bělá
650 630	Lázně Bohdaneč-Přelovice-Rohovládova Bělá-Syrovátka
650 635	Přelouč- Lázně Bohdaneč-Přelovice-Rohovládova Bělá-Dobřenice
650 637	Pardubice-Lázně Bohdaneč-Rohovládová Bělá-Chlumec n.Cidl.
650 638	Rohovládova Bělá-Přelouč
650 650	Dašice-Holice-Hradec Králové
650 651	Dašice-Uhersko-Chroustovice-Jenišovice-Luže-Skuteč
650 652	Dašice-Kostěnice-Pardubice,Hostovice
650 653	Dašice-Černá za Bory-Pardubice
650 680	Sezemice-Veská-Kunětice-Sezemice
650 750	Pardubice-Chrudim-Slatiňany-Nasavrky-Trhová Kamenice-Hlinsko
650 800	Holice- Vysoké Mýto
651 200	Pardubice – Holice – Borohrádek – Kostelec n.O. – Rychnov n.Kn.
651 620	Přelouč – Lázně Bohdaneč – Dolany – Staré Ždánice – Hradec Králové
680 036	Svitavy-Litomyšl-Vysoké Mýto-Holice-Hradec Králové
680 038	Polička-Proseč-Skuteč-Chrudim-Pardubice-Hradec Králové
680 581	Svitavy-Hradec nad Svitavou-Pohledy-Březová n.Svit.
680 754	Svitavy-Litomyšl-Vysoké Mýto- Holice - Hradec Králové
680 771	Polička-Proseč-Nové Hrady-Luže-Chrudim-Pardubice-Hradec Králové
680 775	Svitavy-Hradec n.Svit.-Březová nad Svitavou
680 795	Březová nad Svitavou-Rudná
680 798	Březová n.Svit.-Brněnec-Študlov-Želivsko-Rudná
680 801	Svitavy-Strakov-Litomyšl
680 803	Svitavy-Kamenná Horka

číslo linky	*název linky*
680 804	Svitavy-Hradec n.Svitavou-Vítějeves-Bohuňov
680 805	Svitavy-Třebovice-Česká Třebová
680 806	Svitavy-Opatov-Anenská Studánka-Trpík-Luková
680 808	Svitavy-Dětřichov
680 811	Svitavy-Vendolí-Trstěnice-Litomyšl
680 814	Litomyšl-Vysoké Mýto - Holice-Pardubice
680 818	Litomyšl-České Heřmanice-Choceň
680 819	Litomyšl-Morašice-Nové Hrady
680 822	Svitavy-Hradec n.Svit.-Radiměř-Pomezí-Polička
680 824	Polička-Sebranice-Poříčí u Litomyšle-Dolní Újezd-Litomyšl
680 825	Polička – Litomyšl
680 826	Litomyšl-Proseč-Skuteč,Žďárec u Sk.
680 827	Polička-Sebranice-Litomyšl
680 828	Polička-Svitavy
680 829	Svitavy-Hradec n.Svitavou-Radiměř-Rohozná-Svojanov
680 831	Polička - Borová - Proseč
680 833	Polička-Sádek-Telecí
680 834	Polička-Jedlová-Bystré-Svojanov-Bohuňov
680 835	Polička-Korouhev-Nedvězí-Bystré
680 839	Polička-Stašov-Rohozná-Svojanov-Bohuňov
680 840	Polička-Jedlová-Bystré-Hartmanice-Olešnice
680 850	Svitavy-Hradec n.Svit.-Brněnec,Mor.Chrastová
680 851	Svitavy-Hradec n.Svit.-Pohledy-Březová n.Svit.-Brněnec,Mor.Chrastová
680 857	Březová nad Svitavou-Brněnec-Bělá n.Svit.-Lavičné-Banín-Vítějeves-Svojanov-Bohuňov
680 861	Moravská Třebová-Velké Opatovice-Jevíčko
680 864	Vranová Lhota-Bezděčí u Trnávky-Jevíčko-Chornice-Městečko Trnávka-Přední Arnoštov-Křenov-Janůvky
680 865	Vranová Lhota-Bezděčí u Trnávky-Městečko Trnávka
680 872	Jevíčko-Chornice-Kladky
680 873	Svitavy-Moravská Třebová-Městečko Trnávka-Jevíčko
680 880	Svitavy-Koclířov-Moravská Třebová
680 881	Moravská Třebová-Kunčina
680 882	Moravská Třebová-Staré Město-Borušov-Moravská Třebová
680 883	Moravská Třebová-Gruna-Rozstání-Malíkov-Městečko Trnávka
680 884	Křenov-Jevíčko

číslo linky	*název linky*
680 885	Moravská Třebová - Mohelnice
680 890	Svitavy-Lanškroun
680 901	Litomyšl-Sloupnice-Ústí nad Orlicí
700 026	Králíky-Červená Voda-Štíty
700 143	Jablonné n.Orl.-Jamné n.Orl.
700 144	Jablonné n. Orl.-Studené-Těchonín-Jablonné n.Orl.
700 152	Lichkov-Králíky-Dolní Morava
700 153	Králíky-Heřmanice-Horní Lipka-Hedeč
700 180	Králíky-Hanušovice
700 703	Vysoké Mýto-Chroustovice-Hrochův Týnec-Chrudim
700 813	Vysoké Mýto-Cerekvice n.Loučnou-Litomyšl
700 817	Nové Hrady-Příluka-Cerekvice nad Loučnou-Vysoké Mýto
700 820	Česká Třebová-Němčice-Litomyšl
700 860	Lanškroun-Rychnov-Moravská Třebová
700 870	Lanškroun-Tatenice-Třebařov-Moravská Třebová
700 900	Česká Třebová-Dlouhá Třebová-Ústí n.Orl.
700 901	Lanškroun - Ústí nad Orlicí
700 902	Ústí n.Orl.-Libchavy-Žamberk-Kunvald-Rokytnice v Orl.h. - Říčky v Orl.h.
700 903	Ústí n.Orl.-Seč-Brandýs n.Orl.-Choceň
700 904	Úsí n.Orl.-Dolní Dobrouč-Dolní Čermná
700 905	Ústí n.Orl.-Svatý Jiří-Voděrady-Sloupnice
700 906	Ústí n.Orl.-Knapovec-Dolní Dobrouč-Ostrov-Lanškroun
700 911	Lanškroun-Rudoltice-Ostrov-Dolní Dobrouč-Letohrad
700 912	Lanškroun-Horní Čermná-Bystřec-Jablonné n.Orl.
700 913	Lanškroun-Dolní Čermná-Verměřovice-Letohrad
700 914	Lanškroun-Výprachtice-Horní Heřmanice
700 915	Lanškroun-Dolní Čermná-Jablonné n.Orl.
700 916	Ústí n.Orl.-Přívrat-Dlouhá Třebová-Ústí n.Orl.
700 917	Cotkytle-Strážná-Tatenice-Lanškroun
700 918	Jablonné nad Orlicí-Sobkovice
700 920	Vysoké Mýto-Choceň-Svatý Jiří-Ústí n.Orl.
700 923	Vysoké Mýto-Zádolí-Nové Hrady-Proseč
700 924	Vysoké Mýto-Střemošice-Luže-Skuteč
700 925	Vysoké Mýto-Luže
700 926	Vysoké Mýto- Týnišťko -Sruby-Choceň

číslo linky	*název linky*
700 927	Vysoké Mýto-Vinary-Jenišovice-Luže
700 931	Litomyšl – Česká Třebová-Ústí n.Orl.-Vamberk-Rychnov n.Kněž. -Kvasiny
700 932	Česká Třebová-Řetová-Sloupnice-Vysoké Mýto
700 933	Česká Třebová-Semanín-Litomyšl
700 934	Lanškroun-Třebovice-Rybník-Česká Třebová
700 935	Česká Třebová-Skuhrov-Ostrov-Lanškroun
700 941	Choceň-Skořenice-Bošín-Kostelecké Horky-Borohrádek
700 942	Ústí nad Orlicí-Svatý Jiří-Brandýs nad Orlicí
700 948	Lanškroun-Č.Třebová-Ústí n.Orl.-Letohrad-Žamberk-Rokytnice v O.h.-Říčky v Orl.h.-Deštné v Orl.h.
700 950	Lanškroun-Štíty-Králíky
700 954	Králíky-Bořík ovice-Červená Voda-Moravský Karlov
700 960	Letohrad-Mistrovice-Jablonné n.Orl.
700 964	Jablonné n.Orl.-Orličky-Výprachtice
700 970	Letohrad-Žamberk
700 971	Letohrad-Nekoř-Pastviny-Klášterec n.Orl.-České Petrovice
700 972	Letohrad-Písečná-Žampach-Hnátnice-Ústí n.Orl.
700 973	Letohrad-Lanšperk-Ústí n.Orl.
700 974	Králíky-Mladkov-Pastviny-Klášterec n.Orl.-České Petrovice - Žamberk
700 980	Žamberk-Klášterec n.Orl.-Pastviny-Mladkov-Králíky
700 981	Žamberk-Rybná n.Zdob.-Vamberk-Rychnov n.Kněž.-Kvasiny
700 982	Žamberk-Dlouhoňovice-Česká Rybná-Rybná n.Zdob.
700 983	Žamberk-Líšnice-Nekoř-Jablonné n.Orl.
700 991	Lanškroun-Ústí nad Orlicí-Rychnov n.Kněžnou - Vamberk-Kostelec n.Orl.-Hradec Králové
840 126	Žďár nad Sázavou-Pardubice-Hradec Králové

TABULKA 7 AUTOBUSOVÉ LINKY PROVOZOVANÉ V RÁMCI MHD PARDUBICE, KTERÉ ČÁSTEČNĚ ZAJIŠŤUJÍ DOPRAVNÍ OBSLUHU MIMO MĚSTO PARDUBICE

číslo linky	**název linky**
655 009	Pardubice,,Hlavní nádraží – Sezemice,,škola
655 010	Ostřešany,,točna – Pardubice,Ohrazenice,točna
655 012	Pardubice,,Hlavní nádraží - Úhřetice
655 015	Pardubice,Opočínek,točna – Pardubice,,Hlavní nádraží
655 016	Pardubice,,Hlavní nádraží - Dříteč

655 017	Pardubice,,Hlavní nádraží – Srch,,točna
655 018	Mikulovice,,Staňkova – Živanice,Nerad
655 024	Čepí,,prodejna – Pardubice,,Hlavní nádraží
655 028	Pardubice,,Závodu míru - (Pardubice,Hostovice) - Sezemice,Veská

6.2 Komerční „dálková“ autobusová doprava

Vedle autobusové dopravy, která funguje na území Pardubického kraje v závazku veřejné služby, je provozováno i menší množství komerčních autobusových linek. Zpravidla se jedná o dálkové linky, které zajišťují dopravci, které nemají sídlo na území Pk. Pardubický kraj na provoz těchto linek nepřispívá, dopravce je provozuje na komerční riziko. K 7.3.2021 se jednalo o následující linky:

TABULKA 8 PŘEHLED LINEK PROVOZOVANÝCH DOPRAVCEM NA ÚZEMÍ PARDUBICKÉHO KRAJE NA SVÉ VLASTNÍ KOMERČNÍ RIZIKO

číslo linky	název linky
000 245	Praha - Hradec Králové - Wroclaw - Opole - Krakow - Vinnytsa - Voznesensk - Odessa – Cherson
000 296	Černovcy-České Budějovice
340 900	Dačice-Brno-Hradec Králové-Pec pod Sněžkou
610 001	Hradec Králové-Pelhřimov-České Budějovice
610 003	Hradec Králové - Jihlava - České Budějovice
610 004	Hradec Králové - Žďár nad Sázavou - Brno
680 022	Polička-Bystré-Letovice-Brno
680 794	Moravská Třebová-Jevíčko-Boskovice-Brno
700 151	Lichkov – Králíky – Dolní Morava
700 938	Ústí nad Orlicí-Litomyšl-Havl.Brod-Jihlava
760 430	Jihlava-Havlíčkův Brod-Chrudim-Pardubice-Hradec Králové
790 205	Třebíč - Velké Meziříčí - Žďár nad Sázavou - Pardubice - Hradec Králové
950 151	Jeseník-Hradec Králové-Praha

Na území Pardubického kraje zastavují ve větších obcích/městech na trase. Z hlediska zajištění dopravní obslužnosti Pardubického kraje mají doplňující charakter. V současné době dochází k neustálému poklesu komerčních spojů. Důvodem poklesu jsou nízké počty cestujících způsobené vlivem pandemie. Dalším problémem jsou vysoké poplatky za vjezdy na autobusových nádražích.

Dalším doplňkem komerční dopravy jsou i mezistátní linky – dvakrát týdně v období od 1. 4. do 22. 12. zajišťuje spojení ve směru Praha – Pardubice - Kraków – Cherson dopravce MUSIL

TOUR spol. s r.o. Praha. Další mezinárodní linka zajišťuje spojení ve směru Černovcy – Kraków – Pardubice – Praha - České Budějovicemi a to 3 x týdně dopravcem ROYAL.

Dálkovou dopravu považuje Pardubický kraj jako významné doplnění veřejné dopravy, která vhodným způsobem, tak jako drážní doprava, propojuje významné lokality v rámci České republiky. Považuje proto za vhodné vytvoření páteřních dálkových linek, které by byly objednávány např. Ministerstvem dopravy a ve kterých by platil SJT. Omezujícím prvkem pro vznik dálkové komerční dopravy je doprava závazková. Logickou snahou krajů je chránit vlastní závazkovou dopravu. Jde např. o časová omezení, ve kterých závazková doprava ve vybraných zastávkových úsecích nejezdí. Právě v těchto případech by využití SJT a jeho clearingového centra přispělo ke spravedlivému rozdělení tržeb a snížení dopadů na závazkovou dopravu.

6.3 Zvláštní linková doprava

Na území Pardubického kraje je hojně využíváno komerčního vedení linek v rámci zvláštní linkové dopravy. Jedná se autobusové spoje, které zajišťují dopravu především zaměstnanců z/do průmyslových podniků. Linky jsou provozovány na smluvním základě mezi dopravcem a soukromou společností. Mezi společnosti, které tyto linky využívají, patří např. Foxconn CZ s.r.o. Pardubice, ŠKODA AUTO a. s. Kvasiny. Specifikem této dopravy je přeprava vybrané skupiny cestujících, kteří se při nástupu do vozidla musí prokazovat např. průkazem zaměstnavatele a neplatí jízdné. I tento způsob autobusové dopravy má významný vliv na životní prostředí, neboť přepravovaní cestující nemusí použít jiný druh dopravy.

6.4 Doprava v režimu ostatní dopravní obslužnosti

Mimo dopravní obslužnost, která je zajišťována Pardubickým krajem mají obce, případně jiní žadatelé, možnost u Pardubického kraje objednat dopravu nad tento rámec. Jedná se o spoje, které např. mají charakter městské autobusové dopravy, spoje, které doplňují dopravní obslužnost, ale které by Pardubický kraj bez příspěvku ze strany obcí neobjednal, a také spoje, u nichž převažuje turistický význam (cyklobusy). Pro tento účel byl zpracován postup při uplatnění požadavků na zařazení nových linek, spojů nebo jejich úseků do objednávky Pardubického kraje v rámci autobusové dopravy a způsobem jejich financování. Žadatelé mohou své požadavky celoročně předkládat písemnou formou nebo formou elektronické komunikace. Požadavky vyřizuje oddělení silničního hospodářství a dopravní obslužnosti Krajského úřadu Pardubického kraje, které požadavek posoudí z provozního hlediska a v případě, že požadavku vyhoví, předloží žadateli návrh smlouvy o příspěvku Pardubickému kraji.

6.5 Stanovení rozsahu základní dopravní obslužnosti pro autobusovou dopravu

Rozsahy základní dopravní obslužnosti Pardubického kraje pro autobusovou dopravu jsou každoročně předkládány k projednání Zastupitelstvu Pk, které stanovuje podle § 35 odst. 2

písm. g) zákona č. 129/2000 Sb., o krajích, rozsah základní dopravní obslužnosti pro území kraje.

Pro rok 2021 byly tyto rozsahy projednány a schváleny na jednání Zastupitelstva dne 15. 12. 2021 usnesením Z/27/20. Základní dopravní obslužnosti byla stanovena v rámci autobusové dopravy v objemu 16,5 mil. km. V tomto objemu je zahrnuta i předpokládaná hodnota ostatní dopravní obslužnosti objednávané obcemi.

- Pro rok 2021 jsou platné, nebo byly v rámci zajištění mezikrajských dopravních výkonů, uzavřeny mezikrajské smlouvy (dodatky) s následujícími kraji:
- Dohoda o narovnání týkající se spolupráce ve veřejné linkové osobní dopravě uzavřená s Olomouckým krajem dne 27. 5. 2019. Dohoda stanovuje rozsah dopravních výkonů, které si oba kraje vzájemně zajišťují, a dále popisuje způsob finančního vyrovnání. Součástí dohody jsou rozsahy přeshraničních linek provozovaných na území smluvních stran,
- Smlouva o spolupráci a podmínkách úhrady finančního příspěvku při vzájemném zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou mezi Královéhradeckým a Pardubickým krajem uzavřené dne 29. 12. 2016. Předmětem smlouvy je zajištění provozu mezikrajských linek, které jsou provozovány přes hranice krajů a je jimi zajištěna dopravní obslužnost krajů. Smlouva obsahuje ustanovení o tarifu, podmínky pro úhradu finančního příspěvku a způsob objednávky mezikrajských dopravních výkonů na následná období,
- Smlouvu o vzájemné zajištění dopravní obslužnosti území Pardubického kraje a Kraje Vysočina veřejnou linkovou osobní dopravou v souvislosti se zadávacím řízením Kraje Vysočina a Pardubického kraje na výběr dopravců pro mezikrajské linky. Předmětem smlouvy je spolupráce krajů za účelem zajištění dopravní obslužnosti. Smlouvou je řešen rámcový rozsah linek a spojů, úhrada nákladů a způsob objednávky na následná období,
- Smlouvu s Jihomoravským krajem o úhradě nákladů na kompenzaci na zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou osobní dopravou uzavřenou dne 01. 03. 2021. Předmětem smlouvy je spolupráce krajů za účelem zajištění dopravních obslužnosti. Smlouva definuje způsoby úhrady kompenzace a objednávané rozsahy mezikrajských linek.

6.6 Infrastruktura - přehled autobusových nádraží

Pro funkční autobusovou dopravu je nezbytná dopravní infrastruktura. Tu představují autobusová nádraží a přestupní terminály mezi autobusovou, drážní a městskou dopravou a zastávky pro autobusy.

Autobusová nádraží v rámci Pardubického kraje jsou rovnoměrně rozmístěna a jsou vybudována v níže uvedených lokalitách, k nádražím je doplněno i vlastnictví.

TABULKA 9 PŘEHLED AUTOBUSOVÝCH NÁDRAŽÍ V PARDUBICKÉM KRAJI

Lokalita	Majitel	Adresa nádraží
Česká Třebová, Terminál J.Pernera	Město Česká Třebová	Nám. Jana Pernera, Č.Třebová
Hlinsko, nádr.	Město Hlinsko	Nádražní 1741, Hlinsko
Holice, aut.nádr.	Sampadar s.r.o..	Jungmannova 951, Holice
Chrudim, aut.nádr.	Epique s.r.o.	Popperovo náměstí, Chrudim
Jablonné nad Orlicí, aut.st.	Město Jablonné nad Orlicí	Jablonského náměstí, Jablonné n.Orlicí
Králíky, aut.st.	Město Králíky	Růžová, Králíky
Lanškroun, aut.nádr	ČSAD Ústí nad Orlicí	Nádražní 165, Lanškroun
Letohrad, aut.nádr.	Město Letohrad	Tyršova, Letohrad
Litomyšl, aut.nádr.	ČSAD Ústí nad Orlicí	Mařákova 1087, Litomyšl
Moravská Třebová, aut.nádr.	Kateřina Kratochvílová	Komenského 1413, M.Třebová
Pardubice, aut.nádr.	REDSTONE HAUSE s.r.o.	Palackého třída, Pardubice
Polička, aut.st.	ČSAD Ústí nad Orlicí	Smetanova, Polička
Přelouč, aut.nádr.	Město Přelou	Sportovní, Přelouč
Svitavy, aut.nádr.	Město Svitavy + ČSAD Ústí nad Orlicí	Malé náměstí 24, Svitavy
Ústí nad Orlicí, aut.nádr.	ČSAD Ústí nad Orlicí	Lochmannova 177, Ústí nad Orlicí
Vysoké Mýto, aut.nádr.	Město Vysoké Mýto	Jiřího z Poděbrad 526, Vysoké Mýto
Žamberk, aut.nádr.	ČSAD Ústí nad Orlicí	Kostelní 1285, Žamberk

V rámci dopravní obslužnosti jsou preferována autobusová nádraží, která jsou v majetku měst či obcí. U těchto nádraží nehrozí jejich zrušení a také pro ně platí, že poplatky za vjezdy (pokud jsou stanoveny) pokrývají náklady na jejich provoz a pohybují se na úrovní jednotek Kč/spoj.

Další skupina autobusových nádraží jsou ve vlastnictví soukromých subjektů, které vybírají poplatky za vjezdy v desítkách Kč/vjezd. Vlastnictví těchto nádraží u soukromých subjektů představuje určitou hrozbu pro veřejnou dopravu, neboť poplatky za nádraží můžou dosahovat takové výše, která bude pro objednavatele dopravy neakceptovatelná. Zároveň by mohlo dojít k jejich zrušení a prostor by mohly být využit pro jinou podnikatelskou činnost.

Další možností je výstavba nových autobusových nádraží či přestupních terminálů a to za využití dotačních prostředků. Tyto terminály je žádoucí doplnit o úschovnu kol a parkovišť pro automobily a to v závislosti na vypsaných dotačních titulech.

V rámci dalšího plánovacího období je nutné najít dohodu s vlastníky nádraží v rámci stanovení výše poplatků, případně se zaměřit na odkup těchto nádraží a to buď místní, nebo krajskou samosprávou.

Nedílnou součásti dopravní infrastruktury jsou autobusové zastávky. V Pardubickém kraji se nachází cca 2 400 autobusových zastávek. Převážná většina těchto zastávek nesplňuje standardy jak z hlediska označení zastávky, tak z hlediska jejího vybavení. V rámci dalšího

plánovacího období je třeba zajistit postupnou obnovu označení a vybavení zastávek tak, aby odpovídaly příslušným standardům.

6.7 Veřejná linková doprava - SWOT analýza

SWOT analýza poskytuje podklady pro formulaci rozvojových směrů, aktivit a cílů. Spočívá v rozboru a hodnocení současného stavu veřejné dopravy (vnitřní prostředí) a současné situace okolí. Tato SWOT analýza byla zpracována během probíhající veřejné zakázky. Důvodem jejího zpracování bylo vyhodnocení současné úrovně autobusové dopravy. V rámci plánovacího období bude žádoucí se zaměřit na eliminaci slabých stránek a využití příležitostí.

TABULKA 10 VEŘEJNÁ LINKOVÁ DOPRAVA – SWOT ANALÝZA

Silné stránky	Slabé stránky
velká nabídka obsluhy v dopravních špičkách o pracovních dnech,	nízký počet spojů o sobotách, nedělích a svátcích,
fungující IDS,	malá provázanost dopravy na turistické cíle,
mnoho atraktivních přímých spojení s krajským městem / ORP ,	omezený rozsah obslužnosti mimo špičky pracovních dní (sedlo, večer) daný nízkou frekvencí cestujících (charakteristikou kraje),
zajištění návaznosti autobusových spojů ve významných uzlech,	omezené možnosti využití v turistickém ruchu, zejména o víkendech,
návaznost autobusových spojů na drážní dopravu,	nízký počet nízkopodlažních autobusů,
ukončená optimalizace dopravní modelu,	chybějící vnitřní a vnější informační systémy
Příležitosti	**Hrozby**
vybudování přestupních terminálů vlak - autobus	zvyšující se věkový průměr řidičů autobusů a jejich nedostatek
atraktivní vozový park – nízkopodlažní klimatizovaná vozidla a moderní informační systém	pokles počtu cestujících
preferenční opatření pro VLD ve městech	další zpomalení silničního provozu v centrech měst, kongesce
rozvoj integrovaného dopravního systému	zhoršení stavu komunikací
využití marketingových akcí k podpoře veřejné dopravy	uzavírky na komunikacích
možnost využití dispečinku OREDA k případnému „pozdržení“ autobusu a podání informací k dopravě,	zrušení autobusových nádraží, které jsou ve vlastnictví soukromého sektoru,
	nevyhovující stav některých autobusových zastávek

7 VEŘEJNÁ DRÁŽNÍ OSOBNÍ DOPRAVA

Základem železniční sítě v Pardubickém kraji je trať I. a III. tranzitního koridoru, která procházejí skrze celý kraj. Po tomto tranzitním koridoru je vedeno několik dálkových linek objednávaných Ministerstvem dopravy a také komerční doprava na trase Praha – Ostrava a Praha – Brno. Ostatní tratě v Pardubickém kraji jsou v převážné většině zaústěny do těchto tranzitních koridorů.

Pardubický kraj je objednavatelem osobních a spěšných vlaků (kategorie vlaků Os, Sp a LET). Objednávka vlaků je dána charakterem železniční sítě, objednávkou dálkových vlaků Ministerstvem dopravy a rozložením jednotlivých měst a obcí. Na základě uzavřených mezikrajských smluv objednává Pardubický kraj regionální železniční dopravu také na území krajů Středočeského, Jihomoravského, Olomouckého, Královéhradeckého (od prosince roku 2021) a také na území kraje Vysočina.

Mezi drážní dopravu patří i objednávaná trolejbusová doprava provozovaná v rámci MHD Pardubice, obsluhující obec Rybitví a město Lázně Bohdaneč.

7.1 Nové smluvní zajištění

7.1.1 Železniční doprava

Regionální drážní doprava je zajištěna na základě Smluv o veřejných službách v přepravě cestujících a k zajištění dopravní obslužnosti kraje veřejnou drážní osobní dopravou, které byly uzavřeny s dopravci České dráhy a.s. a s Leo Express Tenders s.r.o. V rámci uzavření smluv byl využit institut přímého zadání dle §18 zákona. Smlouvy jsou zavřeny v netto režimu na období deseti let.

Postup objednatele započal zveřejněním v Úředním věstníku Evropské unie prenotifikace, v nichž kraj deklaroval svůj zájem uzavřít smluvní vztah na zajištění služeb veřejné přepravy cestujících po železnici formou přímého zadání podle ustanovení nařízení Evropského parlamentu a Rady 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. Aplikace způsobu uzavření smlouvy formou přímého zadání pro účel uzavírání smluv je předvídána v ust. čl. 5 odst. 6 nařízení, podle kterého „*Není-li to* zakázáno vnitrostátním právem, mohou příslušné orgány rozhodnout o přímém uzavření smluv o veřejných službách, pokud se týkají přepravy po železnici, s výjimkou jiných druhů drážní dopravy, jako jsou metro nebo tramvaj. Odchylně od čl. 4 odst. 3 nesmí být takové smlouvy uzavřeny na dobu delší deseti let, pokud se nepoužije čl. 4 odst. 4.“

Následujícím krokem objednatele bylo dle ust. § 19 odst. 2 ZVS *v případě uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících* přímým zadáním podle § 18 písm. a) při splnění povinnosti nejpozději 2 měsíce před jejím uzavřením zveřejnit na své úřední desce a způsobem umožňujícím dálkový přístup oznámení o identifikačních údajích dopravce, s nímž má být smlouva uzavřena a předpokládaném rozsahu veřejných služeb (uvedeno ve vlakových kilometrech, dále jen vlkm). Na úřední desce byla tato informace zveřejněna dne 19. 12. 2018.

Lhůta, která umožňovala podepsání smluv, uplynula dne 20. 02. 2019. V termínu do patnácti dnů od data vyvěšení oznámení nebyla obdržena žádná alternativní nabídka na provozování drážní dopravy.

Smlouvy s dopravci České dráhy a.s. a s Leo Express Tenders s.r.o. byly uzavřeny na období 10 let s datem zahájení služby od 15. 12. 2019.

7.1.2 Trolejbusová doprava

Smlouva s DPMP byla uzavřena na zajištění veřejných služeb v přepravě cestujících osobní drážní dopravou. Předmětem objednávky je provoz trolejbusové dopravy do obcí Rybitví a Lázně Bohdaneč. Kompenzace je určena na základě výchozího finančního modelu. V následných obdobích bude s DPMP uzavírána smlouva na období jednoho roku v netto režimu. Předpokládaný roční dopravní výkon se bude pohybovat na úrovni 120 - 130 tis. km.

7.2 Objednávka regionální dopravy na území jiných krajů

Součástí Smluv o veřejných službách v přepravě cestujících a k zajištění dopravní obslužnosti kraje veřejnou drážní osobní dopravou, které byly uzavřeny s dopravci České dráhy a.s. a s Leo Express Tenders s.r.o., jsou také objednávky vlaků regionální dopravy na území sousedních krajů. V rámci liberalizace železniční dopravy v České republice dochází v posledních letech ke vstupu soukromých dopravců do regionální dopravy objednávané kraji. Z důvodu zachování ucelených vozebních ramen a přímých vlaků došlo s jednotlivými kraji k uzavření mezikrajských smluv. V minulosti kraje objednávaly veškerou regionální dopravu u dopravce České dráhy a. s. V následující tabulce je uveden seznam tratí a dotčených krajů kde Pardubický kraj objednává regionální dopravu mimo své území.

TABULKA 11 OBJEDNÁVKA VLAKŮ REGIONÁLNÍ DOPRAVY NA ÚZEMÍ SOUSEDNÍCH KRAJŮ

Trať	Kraj	Úsek
010	Středočeský	hranice krajů - Týnec nad Labem - Kolín
017	Olomoucký	hranice krajů – Dzbel
025	Olomoucký	hranice krajů – Hanušovice
031	Královéhradecký	hranice krajů - Hradec Králové - Jaroměř
238	Vysočina	hranice krajů - Chotěboř - Havlíčkův Brod
260	Jihomoravský	hranice krajů – Letovice
270	Olomoucký	hranice krajů - Zábřeh na Moravě

Obdobně jako Pardubický kraj objednává železniční regionální dopravu na území jiných krajů, jiné kraje objednávají dopravu na území Pardubického kraje. Seznam tratí a objednavatelů je uveden v následující tabulce.

TABULKA 12 OBJEDNÁVKA JINÝCH KRAJŮ NA ÚZEMÍ PARDUBICKÉHO KRAJE

Trať	Kraj	Úsek
021	Královéhradecký	hranice krajů - Žamberk - Letohrad
026	Královéhradecký	hranice krajů – Choceň
236	Středočeský	hranice krajů - Ronov nad Doubravou - Třemošnice

7.3 Návaznosti na vlaky dálkové dopravy

Rychlé a nadregionální spojení tvoří vlaky dálkové dopravy, které objednává a jejich provoz financuje Ministerstvo dopravy. Pardubickým krajem prochází několik linek vlaků dálkové dopravy. Mezi ty důležité z hlediska regionální dopravy lze zařadit 3 linky vlakové dopravy. Jedná se o linky:

7.3.1 R14 Pardubice – Liberec – Ústí nad Labem

Tato linka tvoří spojnici mezi Pardubickým, Královéhradeckým a Libereckým krajem. V Pardubicko-hradecké aglomeraci tvoří základ rychlého spojení na trase Pardubice – Hradec Králové – Jaroměř. Na linku jsou nasazována dieselová vozidla ve dvouhodinovém taktu. Do prokladu s touto dálkovou linkou objednávají kraje spěšné vlaky Pardubice – Jaroměř. V úseku Pardubice – Hradec Králové tyto dvě linky tvoří rychlé spojení v souhrnném hodinovém taktu. V Pardubicích tato linka navazuje na vlaky linky R19 do Brna.

7.3.2 R18 Praha – Pardubice – Česká Třebová – Olomouc – Luhačovice

Jedná se o jednu z páteřních linek veřejné dopravy v Pardubickém kraji. Linka R18 je provozována ve dvouhodinovém taktu. Vlaky linky R18 zastavují v Pardubickém kraji v následujících stanicích: Přelouč, Pardubice hl. n., Choceň, Ústí nad Orlicí a Česká Třebová. Ve všech těchto stanicích na vlaky linky R18 navazují regionální vlaky objednávané Pardubickým kraje. Ve stanicích Přelouč a Choceň na tyto vlaky také navazuje veřejná linková doprava.

7.3.3 R19 Praha – Pardubice – Česká Třebová – Brno

Druhá páteřní linka, která jezdí v prokladu s linkou R18 taktéž ve dvouhodinovém taktu. Linka R19 má obdobnou zastavovací politiku jako linka R18. Navíc tato linka zastavuje ve stanicích Svitavy a Březová nad Svitavou. Vlaky linky R19 se ve Svitavách v každou sudou hodinu míjejí. V této stanici na vlaky linky R19 navazují osobní vlaky ve směru Polička (trať 261) a autobusové spoje veřejné linkové dopravy. Svitavy jsou důležitým přestupním uzlem pro jihovýchodní část Pardubického kraje. V Březové nad Svitavou jsou ve vybraných časech zajištěny návaznosti na veřejnou linkovou dopravu.

Ve všech výše uvedených linkách dálkové dopravy platí krajský tarif IDS IREDO. Linky R18 a R19 tvoří rychlé spojení skrze celý Pardubický kraj. V uzlových stanicích na tyto linky navazují vlaky regionální dopravy. Časové polohy vlaků na regionálních tratích se dlouhodobě

přizpůsobují těmto dálkovým linkám, které objednává Ministerstvo dopravy. Vlaky linky R18 a R19 jsou velice důležité pro regionální dopravu v celém Pardubickém kraji.

7.4 SWOT analýza

Cílem SWOT analýzy je objektivně posoudit stav železniční dopravy v Pardubickém kraji. Vlaky dálkové dopravy neobjednává kraj, nýbrž Ministerstvo dopravy, železniční infrastrukturu vlastní Správa železnic s. o. apod. Na samotnou analýzu je tak nahlíženo globálně, hodnocena je veškerá železniční doprava v Pardubickém kraji.

TABULKA 13 SWOT ANALÝZA - ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

Silné stránky	Slabé stránky
- kvalitní páteřní síť (železniční koridory)	- nízká traťová rychlost na regionálních tratích
- konkurenceschopné jízdní doby na páteřní síti	- lokální úseky s nízkou poptávkou cestujících
- vybrané traťové úseky s rychlostí 160 km/h	- velká vzdálenost sídel od železničních zastávek
- provázanost regionální a dálkové dopravy	- malý počet bezbariérových souprav
- kapacitní a spolehlivé dopravní spojení	- malý podíl elektrizovaných regionálních tratí
Příležitosti	**Hrozby**
- návaznosti mezi železniční a veřejnou linkovou dopravou	- přetížení tranzitních koridorů
- zkrácení jízdních dob na vybraných úsecích	- politické vlivy na strategii dopravy
- budování přestupních terminálů	- malá spolupráce se správcem infrastruktury
- dálková doprava v objednávce MD	- konkurence IAD (dostavba silniční sítě)
- modernizace vozového parku	- nárůst nákladů na železniční dopravu

SWOT analýza bude využitá v následujících kapitolách Rozvoj železniční dopravy v Pardubickém kraji do roku 2030 a také v cílech tohoto dopravního plánu.

7.5 Trolejbusová doprava

Trolejbusovou dopravu zajišťuje Dopravní podnik města Pardubic, a.s. Trolejbusovou linkou číslo 3 jsou obsluhovány obce Rybitví a Lázně Bohdaneč za hranicemi města Pardubice. Linka zajišťuje přímé spojení od nádraží, přes centrum města Pardubice (Masarykovo náměstí – přestupní uzel MHD), Polabiny (univerzita, střední školy), obchodní zóna, průmyslová oblast Semtín, Rybitví, Lázně Bohdaneč. Na linku jsou nasazovány jak standardní 12 m, tak velkokapacitní 15 m trolejbusy.

V pracovní dny linku obsluhuje 51 spojů, o prázdninách 45 spojů a ve víkendovém provozu 35 spojů za den. V pracovní den je špičkový interval 15 min, o prázdninách 20 min, o víkendu jezdí linka v půlhodinovém intervalu.

TABULKA 14 TROLEJBUSOVÁ LINKA, NA KTERÉ OBJEDNÁVÁ PARDUBICKÝ KRAJ DOPRAVNÍ VÝKON

číslo linky	název linky
655 003	Pardubice,,Hlavní nádraží – Lázně Bohdaneč,,točna

7.6 Železniční tratě v Pardubickém kraji

Následující kapitola se bude věnovat popisu jednotlivých tratí Pardubického kraje, rozsahu objednávané dopravy, vozovému parku a počtu cestujících (hodnoty odpovídají pouze území Pardubického kraje).

7.6.1 Trať 010 Kolín – Pardubice – Česká Třebová

Trať 010 je páteřní tratí Pardubického kraje a jsou po ní vedeny osobní vlaky dopravce České dráhy a. s. v úseku Kolín – Pardubice – Česká Třebová. Na území Středočeského kraje jsou objednány výkony na základě mezikrajské smlouvy se Středočeským krajem. V roce 2019 objednal Pardubický kraj navíc u dopravce Leo Express Tenders s. r. o. spěšné vlaky Praha – Pardubice – Ústí nad Orlicí – Letohrad – Vratislav (vlaky jezdí pod značkou LET Orlice), které zajišťují rychlé spojení Pardubického kraje a polské Vratislavi. Pardubický kraj zajišťuje jejich financování také na území Středočeského kraje a hlavního města Prahy. Z důvodu výlukových činností na tranzitním koridoru jsou v současné době tyto spěšné vlaky pozastaveny. Od roku 2023 budou tyto vlaky nahrazeny dálkovou linkou R32 Praha – Lichkov – Vratislav, kterou bude objednávat Ministerstvo dopravy.

Parametry tratě 010 (vztaženo k území Pardubického kraje)

- délka trati: 88,9 km,
- počet traťových kolejí: 2,
- počet stanic: 12,
- počet zastávek: 12,
- nejvyšší traťová rychlost: 160 km/h.

TABULKA 15 ROZSAH OBJEDNANÉ DOPRAVY NA ÚZEMÍ PARDUBICKÉHO KRAJE NA TRATI 010 (OSOBNÍ A SPĚŠNÉ VLAKY)

Rok	2017	2018	2019	2020
Vlakokilometry	1 063 457	1 037 532	1 048 619	1 168 059

TABULKA 16 PRŮMĚRNÝ POČET OBOUSMĚRNĚ PŘEPRAVNÝCH CESTUJÍCÍCH V PRACOVNÍ DNY NA TRATI 010 (OS. A SP. VLAKY)

	Rok		
Úsek	**2017**	**2018**	**2019**
Kojice - Přelouč	1 276	1 179	1 225
Přelouč - Pardubice	1 941	1 784	1 967
Pardubice - Moravany	1 675	1 639	1 899
Moravany - Choceň	1 135	1 074	1 259
Choceň - Ústí n. Orlicí	1 296	1 298	1 495
Ústí n. Orlicí - Česká Třebová	1 075	1 106	1 285

TABULKA 17 POČET OBJEDNÁVANÝCH PÁRŮ VLAKŮ NA TRATI 010 NA ÚZEMÍ PARDUBICKÉHO KRAJE (OSOBNÍ A SPĚŠNÉ VLAKY)

Úsek	**Počet vlaků v objednávce Pardubického kraje**		
	Pracovní dny	**Sobota**	**Neděle**
hranice kraje - Přelouč	18	12	12
Přelouč - Pardubice	19	13	12
Pardubice - Moravany	19	13	14
Moravany - Choceň	17	13	14
Choceň - Ústí nad Orlicí	20	14	14
Ústí nad Orlicí - Česká Třebová	21	12	11

Přestupní body

TABULKA 18 TABULKA PŘESTUPNÍCH BODŮ NA ŽELEZNIČNÍ TRATI 010

Stanice	**Přestupní vazba na**
Přelouč	trať 015, spoje VLD a MHD
Pardubice hl. n.	trať 031 a 238, MHD
Pardubice-Pardubičky	spoje VLD a MHD
Moravany	trať 016
Uhersko	spoje VLD
Choceň	tratě 018, 026 a spoje VLD
Ústí nad Orlicí	trať 024 a spoje VLD
Česká Třebová	tratě 017, 260, 270 a spoje VLD

Vlaky objednávané Pardubickým krajem jsou na trati 010 vedeny v základním dvouhodinovém taktu, ve špičkách pracovních dní je takt 1 hodina. Rychlé spojení na této trati je tvořeno dálkovými linkami R18 a R19, které jsou zaintegrovány do krajského tarifu IDS IREDO.

Časové polohy vlaků objednávaných Pardubickým krajem jsou silně ovlivněny vytížením tratě 010. Osobní vlaky jsou často předjížděny vlaky dálkové dopravy, což se negativně projevuje na jízdních dobách osobních vlaků.

V jízdním řádu 2020/2021 jezdí osobní vlaky v následujících časech: Kolín XX:40 – Přelouč XX:15 – Pardubice XX:30-XX:45 – Moravany XX:00 – Choceň XX:20-XX:30 – Ústí nad Orlicí XX:45 – Česká Třebová XX:00. Zpět jsou vlaky vedeny v následujících polohách: Česká Třebová XX:05 – Ústí nad Orlicí XX:20 – Choceň XX:30-XX:40 – Moravany XX:00 – Pardubice XX:15-XX:35 – Přelouč XX:50 – Kolín XX:20. Rychlé spojení na této trati je tvořeno dálkovými linkami R18 a R19, které jsou zaintegrovány do krajského tarifu IDS IREDO.

Jako kmenová vozidla určená pro vozbu osobních vlaků na této trati jsou využívány vratné elektrické soupravy složené z vozů Bdmtee[275], Bdmtee[281] a Bfhpvee[295]. Na okrajových a posilových spojích mohou být nasazeny vozidla jiných řad.

7.6.2 Trať 015 Přelouč – Heřmanův Městec – Prachovice

Tato trať je vedena z Přelouče přes Heřmanův Městec až do Prachovic. V jízdním řádu 2020/2021 je úsek tratě Heřmanův Městec – Prachovice bez objednávky vlakových spojů. Pardubický kraj nepředpokládá objednávku dopravní obslužnosti v tomto úseku trati.

Parametry tratě 015

- délka trati: 21,3 km,
- počet traťových kolejí: 1,
- počet stanic: 5,
- Počet zastávek: 4,
- Nejvyšší traťová rychlost: 50 km/h.

TABULKA 19 ROZSAH OBJEDNANÉ DOPRAVY NA ÚZEMÍ PARDUBICKÉHO KRAJE NA TRATI 015(OSOBNÍ A SPĚŠNÉ VLAKY)¨

Rok	2017	2018	2019	2020
Vlakokilometry	107 656	103 996	100 951	106 147

TABULKA 20 PRŮMĚRNÝ POČET OBOUSMĚRNĚ PŘEPRAVENÝCH CESTUJÍCÍCH V PRACOVNÍ DNY NA TRATI 015 (OSOBNÍ A SPĚŠNÉ VLAKY)

	Rok		
Úsek	**2017**	**2018**	**2019**
Přelouč - Heřmanův Městec	199	202	185
Heřmanův Městec - Prachovice	8	6	0

TABULKA 21 POČET OBJEDNÁVANÝCH PÁRŮ VLAKŮ NA TRATI 015 NA ÚZEMÍ PARDUBICKÉHO KRAJE (OSOBNÍ A SPĚŠNÉ VLAKY)

Úsek	**Počet vlaků v objednávce Pardubického kraje**		
	Pracovní dny	**Sobota**	**Neděle**
Přelouč - Heřmanův Městec	12	9	8
Heřmanův Městec - Prachovice	0	0	0

Přestupní body

TABULKA 22 TABULKA PŘESTUPNÍCH BODŮ NA ŽELEZNIČNÍ TRATI 015

Stanice	**Přestupní vazba na**
Přelouč	trať 010, spoje VLD a MHD

Na trati je zaveden nepravidelný jízdní řád s náznakem dvouhodinové taktu vlaků. V žst. Přelouč jsou vlaky navázány na dálkové vlaky linek R18, R19 a osobní vlaky Kolín – Česká Třebová. Vybrané vlaky jsou prodlouženy do Pardubic. Na trati 015 jsou nasazovány motorové vozy řady 810, ve kterých je zaveden samoobslužný způsob odbavení.

7.6.3 Trať 016 Chrudim – Moravany – Holice – Borohrádek

Trať 016 se v žst. Moravany napojuje na trať 010, která ji pomyslně rozděluje na dvě poloviny Chrudim – Moravany a Moravany – Holice – Borohrádek. Na každém úseku je objednáván jiný počet osobních vlaků. Časové polohy vlaků na trati 016 jsou ovlivněny návaznostmi na osobní vlaky na trati 010. Návaznosti jsou zde vytvořeny v X:00, kdy přijíždějí osobní vlaky od Pardubic i České Třebové. V žst. Moravany tak jsou zajištěny obousměrné přestupní vazby mezi vlaky na trati 010 a 016.

Parametry tratě 016 (vztaženo k území Pardubického kraje)

- délka tratě: 33,6 km,
- počet traťových kolejí: 1,
- počet stanic: 3 (bez Chrudimi a Moravan),
- počet zastávek: 7,

- nejvyšší traťová rychlost: 60 km/h.

TABULKA 23 ROZSAH OBJEDNANÉ DOPRAVY NA ÚZEMÍ PARDUBICKÉHO KRAJE NA TRATI 016 (OSOBNÍ A SPĚŠNÉ VLAKY)

Rok	2017	2018	2019	2020
Vlakokilometry	196 847	187 158	178 248	175 019

TABULKA 24 PRŮMĚRNÝ POČET OBOUSMĚRNĚ PŘEPRAVENÝCH CESTUJÍCÍCH V PRACOVNÍ DNY NA TRATI 016 (OSOBNÍ A SPĚŠNÉ VLAKY)

	Rok		
Úsek	2017	2018	2019
Borohrádek - Holice	37	34	0
Holice - Moravany	347	329	373
Moravany - Hrochův Týnec	197	170	177
Hrochův Týnec – Chrudim město	235	195	197
Chrudim město - Chrudim	168	151	150

TABULKA 25POČET OBJEDNÁVANÝCH PÁRŮ VLAKŮ NA TRATI 016 NA ÚZEMÍ PARDUBICKÉHO KRAJE (OSOBNÍ A SPĚŠNÉ VLAKY)

Úsek	Počet vlaků v objednávce Pardubického kraje		
	Pracovní dny	Sobota	Neděle
Chrudim - Moravany	12	9	8
Moravany - Holice	16	9	9
Holice - Borohradek	0	0	0

Přestupní body

TABULKA 26 TABULKA PŘESTUPNÍCH BODŮ NA ŽELEZNIČNÍ TRATI 016

Stanice	Přestupní vazba na
Chrudim	trať 238, spoje VLD a MHD
Moravany	trať 010
Roveň	spoje VLD
Holice	spoje VLD

Vlaky na trati 016 jsou v úseku Chrudim – Moravany v dvouhodinovém taktu s omezením některých spojů o víkendu a svátcích. Na druhém úseku (Moravany – Holice) jsou vlaky provozovány v základním dvouhodinovém taktu, ve špičce pracovních dní jsou vedeny každou hodinu. Úsek Holice - Borohrádek je zcela bez objednávky vlakových spojů.

Na trati 016 jsou nasazovány motorové vozy řady 810, ve kterých je zaveden samoobslužný způsob odbavení. Přímý školní vlak z Pardubic je veden jednotkou řady 814.

7.6.4 Trať 017 Česká Třebová – Moravská Třebová – Dzbel/Velké Opatovice

Trať 017 vede z České Třebové do Třebovice v Čechách v souběhu s tratí 270, odtud vede v samostatné stopě do Moravské Třebové, Chornic a pak ve směru Olomoucký kraj (Dzbel) a Jihomoravský kraj (Velké Opatovice).

Parametry tratě 017 (vztaženo k území Pardubického kraje)

- délka trati: 56,3 km,
- počet traťových kolejí: 1,
- počet stanic: 4 (bez Třebovice v Čechách),
- počet zastávek: 10,
- nejvyšší traťová rychlost: 60 km/h.

TABULKA 27 ROZSAH OBJEDNANÉ DOPRAVY NA ÚZEMÍ PARDUBICKÉHO KRAJE NA TRATI 017 (OSOBNÍ A SPĚŠNÉ VLAKY)

Rok	2017	2018	2019	2020
Vlakokilometry	322 310	289 688	264 245	249 620

TABULKA 28 PRŮMĚRNÝ POČET OBOUSMĚRNĚ PŘEPRAVENÝCH CESTUJÍCÍCH V PRACOVNÍCH DNY NA TRATI 017 (OSOBNÍ A SPĚŠNÉ VLAKY)

	Rok		
Úsek	2017	2018	2019
Česká Třebová - Moravská Třebová	408	420	417
Moravská Třebová - Chornice	39	13	0
Chornice - Dzbel	22	12	0
Chornice - Velké Opatovice	7	0	0

TABULKA 29 POČET OBJEDNÁVANÝCH PÁRŮ VLAKŮ NA TRATI 017 NA ÚZEMÍ PARDUBICKÉHO KRAJE (OSOBNÍ A SPĚŠNÉ VLAKY)

Úsek	Počet vlaků v objednávce Pardubického kraje		
	Pracovní dny	Sobota	Neděle
Česká Třebová - Moravská Třebová	14	11	10
Moravská Třebová - Chornice	0	3	3
Chornice - Dzbel	0	3	3
Chornice - Velké Opatovice	0	0	0

Přestupní body

TABULKA 30 TABULKA PŘESTUPNÍCH BODŮ NA ŽELEZNIČNÍ TRATI 017

Stanice	Přestupní vazba na
Česká Třebová	trať 010, 260 a 270, spoje VLD
Třebovice v Čechách	trať 270
Dzbel	trať 306

Na trati 017 jsou v úseku Česká Třebová – Moravská Třebová objednávány vlaky v základním dvouhodinovém intervalu, který je v pracovních dnech zkrácen na 1 hodinu. V úseku do Dzbelu jsou ve spolupráci s Olomouckým krajem zavedeny 3 páry víkendových vlaků. Úsek do Velkých Opatovic je bez objednávky dopravní obslužnosti. Všechny vlaky na této trati jsou vedeny jednotkami řady 814.

7.6.5 Trať 018 Choceň – Vysoké Mýto – Litomyšl

Jedná se o jednu z regionálních tratí z vyšší frekvencí cestujících. Trať je pomyslně rozdělená na dvě části na úseky Choceň – Vysoké Mýto a Vysoké Mýto – Litomyšl. Část tratě do Litomyšle je v technicky špatném stavu (na části tohoto úseku je traťová rychlost 30 km/h).

Parametry tratě 018 (vztaženo k území Pardubického kraje)

- délka trati: 23,7 km,
- počet traťových kolejí: 1,
- počet stanic: 3 (bez Chocně),
- počet zastávek: 10,
- nejvyšší traťová rychlost: 60 km/h.

TABULKA 31 ROZSAH OBJEDNANÉ DOPRAVY NA ÚZEMÍ PARDUBICKÉHO KRAJE NA TRATI 018 (OSOBNÍ A SPĚŠNÉ VLAKY)

Rok	2017	2018	2019	2020
Vlakokilometry	193 852	199 115	206 590	203 933

TABULKA 32 PRŮMĚRNÝ POČET OBOUSMĚRNĚ PŘEPRAVENÝCH CESTUJÍCÍCH NA TRATI 018 (OSOBNÍ A SPĚŠNÉ VLAKY)

	Rok		
Úsek	2017	2018	2019
Choceň - Vysoké Mýto	1 449	1490	1 534
Vysoké Mýto(město) - Litomyšl	165	199	198

TABULKA 33 POČET OBJEDNÁVANÝCH PÁRŮ VLAKŮ NA TRATI 018 NA ÚZEMÍ PARDUBICKÉHO KRAJE (OSOBNÍ A SPĚŠNÉ VLAKY)

Úsek	Počet vlaků v objednávce Pardubického kraje		
	Pracovní dny	Sobota	Neděle
Choceň - Vysoké Mýto	22	18	18
Vysoké Mýto - Litomyšl	7	6	6

Přestupní body

TABULKA 34 TABULKA PŘESTUPNÍCH BODŮ NA ŽELEZNIČNÍ TRATI 018

Stanice	Přestupní vazba na
Choceň	tratě 010 a 026, spoje VLD
Vysoké Mýto	Spoje VLD

Pardubický kraj objednává v úseku Choceň – Vysoké Mýto osobní vlaky v hodinovém taktu s odchylkami v ranní a odpolední špičce. V úseku Vysoké Mýto – Litomyšl je zaveden netaktový jízdní řád. Na osobní vlaky jsou nasazovány jednotky řady 814.

7.6.6 Trať 021 Hradec Králové – Týniště nad Orlicí – Letohrad

Trať 021 je jedna ze dvou tratí, kde dopravu na základě mezikrajské smlouvy objednává Královéhradecky kraj. Využívanější část tratě leží na území sousedního kraje. Koncepčně je jízdní řád na této trati založen na provozu spěšných vlaků Hradec Králové - Letohrad

Parametry tratě 021 (vztaženo k území Pardubického kraje)

- délka trati: 17,9 km,
- počet traťových kolejí: 1,
- počet stanic: 2,
- počet zastávek: 3,
- nejvyšší traťová rychlost: 70 km/h.

-

TABULKA 35 ROZSAH OBJEDNANÉ DOPRAVY NA ÚZEMÍ PARDUBICKÉHO KRAJE NA TRATI 021 (OSOBNÍ A SPĚŠNÉ VLAKY)

Rok	2017	2018	2019	2020
Vlakokilometry	135 943	135 825	138 461	132 675

TABULKA 36 PRŮMĚRNÝ POČET OBOUSMĚRNĚ PŘEPRAVENÝCH CESTUJÍCÍCH V PRACOVNÍCH DNY NA TRATI 021 (OSOBNÍ A SPĚŠNÉ VLAKY)

	Rok		
Úsek	2017	2018	2019
Potštejn-Letohrad	548	536	535

TABULKA 37 POČET OBJEDNÁVANÝCH PÁRŮ VLAKŮ NA TRATI 021 NA ÚZEMÍ PARDUBICKÉHO KRAJE (OSOBNÍ A SPĚŠNÉ VLAKY)

Úsek	Počet vlaků v objednávce Pardubického kraje		
	Pracovní dny	Sobota	Neděle
Potštejn - Letohrad	12	8	8

Přestupní body

TABULKA 38 TABULKA PŘESTUPNÍCH BODŮ NA ŽELEZNIČNÍ TRATI 021

Stanice	Přestupní vazba na
Žamberk	spoje VLD
Letohrad	Trať 024, spoje VLD

Ve spolupráci s Královéhradeckým krajem jsou na trati 021 vedeny spěšné vlaky Hradec Králové – Letohrad každé 2 hodiny. Ve špičkách pracovních dní jsou mezi spěšné vlaky vložený osobní vlaky zkracující takt vlaků na 1 hodinu. Vozový park je tvořena vozy 810, 814, 854, Bdtn[757], ABfbrdtn[795].

7.6.7 Trať 024 Ústí nad Orlicí – Letohrad – Dolní Lipka – Moravský Karlov – Štíty

Trať 024 je z části elektrizovaná trať vedoucí z Ústí nad Orlicí na Letohradsko a Kralicko. Od roku 2019 zde dopravu zajišťuje soukromý dopravce Leo Express Tenders s.r.o. Na objednávku kraje jsou na této trati provozovány spěšné vlaky Praha – Wroclaw, které jsou z důvodu výlukových prací na železničním koridoru v současné době (rok 2021) zrušeny.

Parametry tratě 024 (vztaženo k území Pardubického kraje)

- délka trati: 52,7 km,
- počet traťových kolejí: 1,
- počet stanic: 8 (bez Ústí nad Orlicí),
- počet zastávek: 13,
- nejvyšší traťová rychlost: 100 km/h.

TABULKA 39 ROZSAH OBJEDNANÉ DOPRAVY NA ÚZEMÍ PARDUBICKÉHO KRAJE NA TRATI 024 (OSOBNÍ A SPĚŠNÉ VLAKY)

Rok	2017	2018	2019	2020
Vlakokilometry	545 921	554 081	557 660	562 108

TABULKA 40 PRŮMĚRNÝ POČET OBOUSMĚRNĚ PŘEPRAVENÝCH CESTUJÍCÍCH V PRACOVNÍCH DNY NA TRATI 024 (OSOBNÍ A SPĚŠNÉ VLAKY)

	Rok		
Úsek	**2017**	**2018**	**2019**
Ústí n. Orlicí - Letohrad	1 369	1 466	1 556
Letohrad - Jablonné n. Orlicí	984	972	993
Jablonné n. Orlicí - Lichkov	540	562	565
Lichkov - Králíky	351	358	349
Králíky - Moravský Karlov	136	138	129
Moravský Karlov - Štíty	23	13	16

TABULKA 41 POČET OBJEDNÁVANÝCH PÁRŮ VLAKŮ NA TRATI 024 NA ÚZEMÍ PARDUBICKÉHO KRAJE (OSOBNÍ A SPĚŠNÉ VLAKY)

Úsek	Počet vlaků v objednávce Pardubického kraje		
	Pracovní dny	Sobota	Neděle
Ústí nad Orlicí - Letohrad	21	17	17
Letohrad - Králíky	16	15	15
Králíky - Moravský Karlov	9	7	6
Moravský Karlov - Mlýnický Dvůr	0	5	4
Mlýnický Dvůr - Štíty	0	0	0
Lichkov - Miedzylesie	4	4	4

Přestupní body

TABULKA 42 TABULKA PŘESTUPNÍCH BODŮ NA ŽELEZNIČNÍ TRATI 024

Stanice	Přestupní vazba na
Ústí nad Orlicí	trať 010 a částečně také spoje VLD,
Letohrad	trať 021 a spoje VLD
Jablonné nad Orlicí	spoje VLD,
Lichkov	vlaky ve směru Polsko, spoje VLD,
Dolní Lipka	trať 025
Králíky	spoje VLD

Vlaky na trati 024 jsou vedeny v úseku Ústí nad Orlicí – Letohrad každou hodinu. Z Letohradu na Kralicko jsou vlaky vedeny každé 2 hodiny (ve špičkách pracovních dní každou hodinu). Časové polohy vlaků vycházejí z návazností na dálkové linky R18 a R19 v Ústí nad Orlicí. Na trať 024 jsou nasazovány jednotky a vozy řady 480, 832 a 846.

7.6.8 Trať 025 Dolní Lipka – Hanušovice

Jedná se o druhou trať, kde provoz zajišťuje dopravce Leo Express Tenders s. r. o. Na trati je provozován pouze víkendový turistický provoz.

Parametry tratě 025 (vztaženo k území Pardubického kraje)

- délka trati: 8 km,
- počet traťových kolejí: 1,
- počet stanic: 0,
- počet zastávek: 2,
- nejvyšší traťová rychlost: 50 km/h.

TABULKA 43 ROZSAH OBJEDNANÉ DOPRAVY NA ÚZEMÍ PARDUBICKÉHO KRAJE NA TRATI 025 (OSOBNÍ A SPĚŠNÉ VLAKY)

Rok	2017	2018	2019	2020
Vlakokilometry	7 232	7 232	7 408	11 801

TABULKA 44 PRŮMĚRNÝ POČET OBOUSMĚRNĚ PŘEPRAVENÝCH CESTUJÍCÍCH O VÍKENDECH A SVÁTCÍCH NA TRATI 025 (OSOBNÍ A SPĚŠNÉ VLAKY)

	Rok		
Úsek	**2017**	**2018**	**2019**
Dolní Lipka-Hanušovice	220	230	204

TABULKA 45 POČET OBJEDNÁVANÝCH PÁRŮ VLAKŮ NA TRATI 025 NA ÚZEMÍ PARDUBICKÉHO KRAJE (OSOBNÍ A SPĚŠNÉ VLAKY)

Úsek	Počet vlaků v objednávce Pardubického kraje		
	Pracovní dny	Sobota	Neděle
Dolní Lipka - Hanušovice	0	4	4

Přestupní body

TABULKA 46 TABULKA PŘESTUPNÍCH BODŮ NA ŽELEZNIČNÍ TRATI 025

Stanice	Přestupní vazba na
Dolní Lipka	trať 024
Hanušovice	trať 292 a spoje VLD

Na trati 025 jsou o víkendech a svátcích zavedeny 4 páry osobních vlaků jedoucích v trase Ústí nad Orlicí (trať 024) – Hanušovice. Časové polohy vlaků vycházejí z návazností na dálkové linky R18 a R19 v Ústí nad Orlicí. V Hanušovicích jsou poté návaznosti na spěšné vlaky do Jeseníku a Zábřehu na Moravě.

7.6.9 Trať 026 Choceň – Týniště nad Orlicí – Náchod

Jedná se o druhou trať, kde dopravu objednává na základě mezikrajské smlouvy Královéhradecký kraj. Na trati jsou objednávány spěšné vlaky, které tvoří páteřní spojení Náchod – Choceň s návaznostmi na vlaky dálkové dopravy.

Parametry tratě 026 (vztaženo k území Pardubického kraje)

- délka trati: 10,7 km,
- počet traťových kolejí: 1,
- počet stanic: 1 (Újezd u Chocně),
- počet zastávek: 1,
- nejvyšší traťová rychlost: 100 km/h.

TABULKA 47 ROZSAH OBJEDNANÉ DOPRAVY NA ÚZEMÍ PARDUBICKÉHO KRAJE NA TRATI 026 (OSOBNÍ A SPĚŠNÉ VLAKY)

Rok	2017	2018	2019	2020
Vlakokilometry	100 901	100 837	102 891	108 648

TABULKA 48 PRŮMĚRNÝ POČET OBOUSMĚRNĚ PŘEPRAVENÝCH CESTUJÍCÍCH V PRACOVNÍCH DNY NA TRATI 026 (OSOBNÍ A SPĚŠNÉ VLAKY)

	Rok		
Úsek	2017	2018	2019
Choceň-Borohrádek	794	741	782

TABULKA 49 POČET OBJEDNÁVANÝCH PÁRŮ VLAKŮ NA TRATI 026 NA ÚZEMÍ PARDUBICKÉHO KRAJE (OSOBNÍ A SPĚŠNÉ VLAKY)

Úsek	Počet vlaků v objednávce Pardubického kraje		
	Pracovní dny	Sobota	Neděle
hranice kraje - Choceň	17	15	15

Přestupní body

TABULKA 50 TABULKA PŘESTUPNÍCH BODŮ NA ŽELEZNIČNÍ TRATI 026

Stanice	Přestupní vazba na
Choceň	tratě 010 a 018, spoje VLD

Na trati 026 jsou objednávány spěšné vlaky přibližně ve dvouhodinovém taktu. K těmto vlakům jsou také objednávány osobní vlaky zastavující na všech zastávkách ve dvouhodinovém taktu, ve špičkách pracovních dní osobní vlaky jezdí každou hodinu. Na spěšné vlaky jsou nasazovány vozy 854, Bdtn[757] na osobních vlacích jsou primárně nasazeny jednotky řady 814 (na vybraných vlacích vozy Bdmtee[275], Bdmtee[281])

7.6.10 Trať 031 Pardubice – Hradec Králové – Jaroměř

Z pohledu regionální dopravy se jedná o nejvytíženější železniční trať v Pardubickém kraji. V pracovní dny vlaky na trati 031 využívá téměř 7 500 tisíc lidí. V současné době probíhá dostavba druhé koleje v úseku Pardubice – Stéblová. Tato modernizace přinese zkrácení jízdních dob a zvýšení kapacity tratě. Od prosince 2021 bude Pardubický kraj na základě mezikrajské smlouvy s Královéhradeckým krajem objednávat dopravu v elektrické trakci až do Jaroměře.

Parametry tratě 031 (vztaženo k území Pardubického kraje)

- délka trati: 16,4 km,
- počet traťových kolejí: 1 (2 v úseku Stéblová – Opatovice n. L.),
- počet stanic: 3 (bez Pardubic hl. n.),
- počet zastávek: 3,
- nejvyšší traťová rychlost: 160 km/h.

TABULKA 51 ROZSAH OBJEDNANÉ DOPRAVY NA ÚZEMÍ PARDUBICKÉHO KRAJE NA TRATI 031 (OSOBNÍ A SPĚŠNÉ VLAKY)

Rok	2017	2018	2019	2020
Vlakokilometry	345 081	334 888	346 630	345 581

TABULKA 52 PRŮMĚRNÝ POČET OBOUSMĚRNĚ PŘEPRAVENÝCH CESTUJÍCÍCH V PRACOVNÍCH DNY NA TRATI 031 (OSOBNÍ A SPĚŠNÉ VLAKY)

	Rok		
Úsek	2017	2018	2019
Pardubice-Rosice n. Labem	5 559	6 078	6 793
Rosice n. Labem-Hr. Králové	6 311	6 709	7 479

TABULKA 53 POČET OBJEDNÁVANÝCH PÁRŮ VLAKŮ NA TRATI 031 NA ÚZEMÍ PARDUBICKÉHO KRAJE (OSOBNÍ A SPĚŠNÉ VLAKY)

Úsek	Počet vlaků v objednávce Pardubického kraje		
	Pracovní dny	Sobota	Neděle
Pardubice hl. n. - hranice kraje	30	27	27

Přestupní body

TABULKA 54 TABULKA PŘESTUPNÍCH BODŮ NA ŽELEZNIČNÍ TRATI 031

Stanice	Přestupní vazba na
Pardubice hl.n.	trať 031 a 238, spoje VLD a MHD
Pardubice-Rosice n. L.	Trať 238

Na trati 031 jsou objednávány 2 pomyslné linky vlaků. Jedna zrychlená, tedy spěšné vlaky a druhá zastávková. Spěšné vlaky jezdí každé 2 hodiny v úseku Pardubice – Hradec Králové (vlaky dále pokračují zastávkově do Jaroměře). Zrychlená linka jezdí v prokladu s vlaky dálkové dopravy linky R14. Výsledkem prokladu těchto linek je hodinový takt rychlých vlaků mezi Pardubicemi a Hradcem Králové. Osobní vlaky jsou na této trati vedeny v hodinovém intervalu. Díky vzájemným prokladům jezdí vlaky na trati 031 každých 30 minut. Na většině vlaků jsou nasazeny elektrické jednotky řady 440.

7.6.11 Trať 236 Čáslav – Třemošnice

Parametry tratě 236 (vztaženo k území Pardubického kraje)

- délka trati: 6,9 km,
- počet traťových kolejí: 1,
- počet stanic: 2,
- počet zastávek: 3,
- nejvyšší traťová rychlost: 60 km/h.

TABULKA 55 ROZSAH OBJEDNANÉ DOPRAVY NA ÚZEMÍ PARDUBICKÉHO KRAJE NA TRATI 236 (OSOBNÍ A SPĚŠNÉ VLAKY)

Rok	2017	2018	2019	2020
Vlakokilometry	50 556	50 501	55 053	59 423

TABULKA 56 PRŮMĚRNÝ POČET OBOUSMĚRNĚ PŘEPRAVENÝCH CESTUJÍCÍCH V PRACOVNÍCH DNY NA TRATI 236 (OSOBNÍ A SPĚŠNÉ VLAKY)

	Rok		
Úsek	2017	2018	2019
Čáslav-Třemošnice	323	305	318

TABULKA 57 POČET OBJEDNÁVANÝCH PÁRŮ VLAKŮ NA TRATI 236 NA ÚZEMÍ PARDUBICKÉHO KRAJE (OSOBNÍ A SPĚŠNÉ VLAKY)

Úsek	Počet vlaků v objednávce Pardubického kraje		
	Pracovní dny	Sobota	Neděle
Třemošnice - hranice kraje	13	9	8

Přestupní body

TABULKA 58 TABULKA PŘESTUPNÍCH BODŮ NA ŽELEZNIČNÍ TRATI 236

Stanice	Přestupní vazba na
Ronov nad Doubravou	spoje VLD
Třemošnice	spoje VLD

Na trati 236 jsou vlaky objednávány ve špičkách pracovních dní každou hodinu, mimo ni každé dvě hodiny. Na všechny vlaky jsou nasazovány motorové vozy řady 810.

Trať bude ze strany Středočeského kraje zapojena do PID a v této souvislosti bude sledováno vytížení nabízené přepravní kapacity s možnou úpravou rozsahu objednávky.

7.6.12 Trať 238 Pardubice – Chrudim – Hlinsko v Čechách – Havlíčkův Brod

Jedná z páteřních tratí Pardubického kraje. Na základě mezikrajské smlouvy kraj objednává dopravu až do Havlíčkova Brodu na území kraje Vysočina. V minulosti na této trati objednávalo Ministerstvo vlaky dálkové dopravy (rychlíky Pardubice – Jihlava).

Parametry tratě 238 (vztaženo k území Pardubického kraje)

- délka trati: 59,3 km,
- počet traťových kolejí: 1,
- počet stanic: 7,
- počet zastávek: 11,
- nejvyšší traťová rychlost: 100 km/h.

TABULKA 59 ROZSAH OBJEDNANÉ DOPRAVY NA ÚZEMÍ PARDUBICKÉHO KRAJE NA TRATI 238 (OSOBNÍ A SPĚŠNÉ VLAKY)

Rok	2017	2018	2019	2020
Vlakokilometry	732 585	731 781	842 395	824 296

TABULKA 60 PRŮMĚRNÝ POČET OBOUSMĚRNĚ PŘEPRAVENÝCH CESTUJÍCÍCH V PRACOVNÍCH DNY NA TRATI 238 (OSOBNÍ A SPĚŠNÉ VLAKY)

	Rok		
Úsek	**2017**	**2018**	**2019**
Pardubice - Rosice n. Labem	1 481	1 496	1 664
Rosice n. Labem - Chrudim	2 360	2 377	2 606
Chrudim - Slatiňany	1 470	1 504	1 729
Slatiňany - Chrast u Chrudimi	1 189	1 228	1 257
Chrast u Chrudimi - Žďárec u Skutče	946	983	1000
Žďárec u Skutče - Hlinsko v Čechách	658	690	831
Hlinsko v Čechách - Vítanov	421	452	547

TABULKA 61 POČET OBJEDNÁVANÝCH PÁRŮ VLAKŮ NA TRATI 238 NA ÚZEMÍ PARDUBICKÉHO KRAJE (OSOBNÍ A SPĚŠNÉ VLAKY)

Úsek	**Počet vlaků v objednávce Pardubického kraje**		
	Pracovní dny	**Sobota**	**Neděle**
Pardubice - Slatiňany	26	15	18
Slatiňany - Žďárec u Skutče	20	14	15
Žďárec u Skutče - Hlinsko v Č.	16	12	13
Hlinsko v Č. - Havlíčkův Brod	16	9	9

Přestupní bod

TABULKA 62 TABULKA PŘESTUPNÍCH BODŮ NA ŽELEZNIČNÍ TRATI 238

Stanice	**Přestupní vazba na**
Pardubice hl.n.	trať 010, spoje VLD a MHD
Pardubice-Rosice n. L.	trať 031
Chrudim	trať 016, spoje VLD a MHD
Chrast u Chrudimi	spoje VLD
Žďárec u Skutče	trať 261, spoje VLD
Hlinsko v Čechách	spoje VLD

Základem dvouhodinový interval (ve špičkách pracovních dní hodinový interval) spěšných či zrychlených osobních vlaků mezi Pardubicemi a Hlinskem a navazujících osobních vlaků mezi

Hlinskem a Havlíčkovým Brodem po celý den a týden. Ty jsou doplněny mnoha dalšími vlaky v různých úsecích. V ranní a odpolední špičce je mezi Pardubicemi a Slatiňanami nabídka i častěji než jednou za půl hodiny. Vlaky na trati 238 jsou zajišťovány jednotkami 814 a 844.

7.6.13 Trať 260 Česká Třebová – Svitavy – Letovice – Brno

Na železniční trati 260 byl v minulosti objednáván malý počet zastávkových vlaků. V současné době je zde zavedený koncept osobních vlaků, které jedou každé 2 hodiny a to až do Letovic (na základě mezikrajské smlouvy s Jihomoravským krajem). Ministerstvo dopravy zde každé 2 hodiny objednává vlaky linky R19, které zastavují v České Třebové, Svitavách, Březové nad Svitavou a Letovicích.

Parametry tratě 260 (vztaženo k území Pardubického kraje)

- délka trati: 37,8 km,
- počet traťových kolejí: 2,
- počet stanic: 3 (bez České Třebové),
- počet zastávek: 7,
- nejvyšší traťová rychlost: 140 km/h.

-

TABULKA 63 PRŮMĚRNÝ POČET OBOUSMĚRNĚ PŘEPRAVENÝ CESTUJÍCÍCH V PRACOVNÍCH DNY NA TRATI 260 (OSOBNÍ A SPĚŠNÉ VLAKY)

Rok	2017	2018	2019	2020
Vlakokilometry	238 852	238 783	246 761	279 099

TABULKA 64 PRŮMĚRNÝ POČET OBOUSMĚRNĚ PŘEPRAVENÝCH CESTUJÍCÍCH NA TRATI 260 (OSOBNÍ A SPĚŠNÉ VLAKY)

	Rok		
Úsek	**2017**	**2018**	**2019**
Česká Třebová - Svitavy	645	629	633
Svitavy - Březová n. Svitavou	475	462	500
Březová n. Svitavou - Letovice	566	561	612

TABULKA 65 POČET OBJEDNÁVANÝCH PÁRŮ VLAKŮ NA TRATI 260 NA ÚZEMÍ PARDUBICKÉHO KRAJE (OSOBNÍ A SPĚŠNÉ VLAKY)

Úsek	Počet vlaků v objednávce Pardubického kraje		
	Pracovní dny	Sobota	Neděle
Česká Třebová - Svitavy	14	8	8
Svitavy - Březová nad Svitavou	11	8	8
Březová nad Svitavou - Letovice	14	8	8

Přestupní body

TABULKA 66 TABULKA PŘESTUPNÍCH BODŮ NA ŽELEZNIČNÍ TRATI 260

Stanice	Přestupní vazba na
Česká Třebová	trať 010, 017, 270, spoje VLD,
Svitavy	trať 261, spoje VLD
Březová nad Svitavou	spoje VLD

Kromě osobních vlaků a vlaků dálkové dopravy (linka R19) na trase ještě jezdí spěšné vlaky Česká Třebová – Brno. Tyto vlaky jezdí v prokladu s vlaky linky R19, kterou doplňuje ve špičkách pracovních dní. Na osobní vlaky jsou primárně nasazeny vozy řady 841 a Bdmtee[275], Bdmtee[281].

7.6.14 Trať 261 Svitavy – Polička – Žďárec u Skutče

Regionální trať 261 je spojnicí tratě 238 a koridorové tratě 260. Nevýhodami této tratě je nízká traťová rychlost spoje s enormním množstvím nezabezpečených přejezdů, které způsobují další zpomalení objednávaných vlaků. Z důvodu pomalých jízdních dob nelze bez projíždění vybraných zastávek realizovat požadovaný dopravní koncept.

Parametry tratě 261 (vztaženo k území Pardubického kraje)

- délka trati: 52,8 km,
- počet traťových: kolejí 1,
- počet stanic: 5 (bez Svitav a Žďárce u Skutče),
- počet zastávek: 14,
- nejvyšší traťová rychlost: 60 km/h.

TABULKA 67 ROZSAH OBJEDNANÉ DOPRAVY NA TRATI 261 NA ÚZEMÍ PARDUBICKÉHO KRAJE (OSOBNÍ A SPĚŠNÉ VLAKY)

Rok	2017	2018	2019	2020
Vlakokilometry	366 763	363 085	367 327	358 158

TABULKA 68 PRŮMĚRNÝ POČET OBOUSMĚRNĚ PŘEPRAVENÝCH CESTUJÍCÍCH NA TRATI 261 V PRACOVNÍCH DNY (OSOBNÍ A SPĚŠNÉ VLAKY)

	Rok		
Úsek	2017	2018	2019
Žďárec u Skutče - Skuteč	82	77	69
Skuteč - Pustá Kamenice	51	45	53
Pustá Kamenice - Borová	102	92	111
Borová - Polička	391	355	419
Polička - Svitavy	635	658	745

TABULKA 69 POČET OBJEDNÁVANÝCH PÁRŮ VLAKŮ NA TRATI 261 NA ÚZEMÍ PARDUBICKÉHO KRAJE (OSOBNÍ A SPĚŠNÉ VLAKY)

Úsek	Počet vlaků v objednávce Pardubického kraje		
	Pracovní dny	Sobota	Neděle
Svitavy - Pustá Kamenice	14	8	8
Pustá Kamenice - Žďárec u Skutče	14	8	8

Přestupní body

TABULKA 70 TABULKA PŘESTUPNÍCH BODŮ NA ŽELEZNIČNÍ TRATI 261

Stanice	Přestupní vazba na
Svitavy	trať 260, spoje VLD
Polička	spoje VLD
Borová u Poličky	spoje VLD
Žďárec u Skutče	trať 238, spoje VLD

Na trati 261 jsou důležité přípoje na vlaky dálkové dopravy linky R19, které se potkávají ve Svitavách v SS:00. Na tyto vlaky navazují každé 2 hodiny osobní vlaky jedoucí z/do Poličky a dále po trati. Ve špičkách pracovních dní jsou vlaky vedeny v hodinovém taktu, vložené osobní vlaky mají návaznosti ve Svitavách na spěšné vlaky Česká Třebová – Brno. Vozový park je tvořen vozy řady 810, 814.

7.6.15 Trať 270 Český Třebová – Zábřeh na Moravě – Přerov

Pardubický kraj objednává díky mezikrajské smlouvy dopravu až do Zábřehu na Moravě na území Olomouckého kraje. Do prosince 2020 byla trať provozována pod číslem 019.

Parametry tratě 270 (vztaženo k území Pardubického kraje)

- délka trati: 29,8 km,
- počet traťových kolejí: 2,
- počet stanic: 3 (bez České Třebové),
- počet zastávek: 3,
- nejvyšší traťová rychlost: 160 km/h.

TABULKA 71 ROZSAH OBJEDNANÉ DOPRAVY NA TRATI 270 NA ÚZEMÍ PARDUBICKÉHO KRAJE (OSOBNÍ A SPĚŠNÉ VLAKY)

Rok	2017	2018	2019	2020
Vlakokilometry	172 815	171 824	175 142	171 746

TABULKA 72 PRŮMĚRNÝ POČET OBOUSMĚRNĚ PŘEPRAVENÝCH CESTUJÍCÍCH NA TRATI 270 V PRACOVNÍCH DNY (OSOBNÍ A SPĚŠNÉ VLAKY)

	Rok		
Úsek	2017	2018	2019
Česká Třebová - Třebovice v Čechách	309	465	501
Třebovice v Čechách - Rudoltice v Čechách	283	442	482
Rudoltice v Čechách - Zábřeh na Moravě	305	277	264

TABULKA 73 POČET OBJEDNÁVANÝCH PÁRŮ VLAKŮ NA TRATI 270 NA ÚZEMÍ PARDUBICKÉHO KRAJE (OSOBNÍ A SPĚŠNÉ VLAKY)

Úsek	Počet vlaků v objednávce Pardubického kraje		
	Pracovní dny	Sobota	Neděle
Česká Třebová - Zábřeh n. M.	9	8	8

Přestupní body

TABULKA 74 TABULKA PŘESTUPNÍCH BODŮ NA ŽELEZNIČNÍ TRATI 270

Stanice	Přestupní vazba na
Česká Třebová	trať 010, 017, 260, spoje VLD
Třebovice v Čechách	trať 017,
Rudoltice v Čechách	trať 270 (vlaky směr Lanškroun).

Interval tvoří dvouhodinový takt se zahuštěním na hodinový v ranní špičce (při zkrácení některých vlaků jen na úsek Rudoltice v Čechách – Zábřeh na Moravě). Na vlaky jsou nasazovány motorové vozy řady 841.

7.6.16 Trať 270 Česká Třebová – Lanškroun

Druhá část tratě 270 odbočující ve stanici Rudoltice v Čechách do Lanškrouna.

Parametry tratě 270 (vztaženo k území Pardubického kraje)

- délka trati: 4,4 km (úsek Rudoltice v Č. – Lanškroun),
- počet traťových kolejí: 1 (2 v úseku Česká Třebová – Rudoltice v Č.),
- počet stanic: 1 (Lanškroun),
- počet zastávek: 0,
- nejvyšší traťová rychlost: 50 km/h.

TABULKA 75 ROZSAH OBJEDNANÉ DOPRAVY NA TRATI 270 NA ÚZEMÍ PARDUBICKÉHO KRAJE (OSOBNÍ A SPĚŠNÉ VLAKY)

Rok	2017	2018	2019	2020
Vlakokilometry	216 574	224 123	228 895	223 633

TABULKA 76 PRŮMĚRNÝ POČET OBOUSMĚRNĚ PŘEPRAVENÝCH CESTUJÍCÍCH NA TRATI 270 V PRACOVNÍCH DNY (OSOBNÍ A SPĚŠNÉ VLAKY)

	Rok		
Úsek	2017	2018	2019
Rudoltice v Čechách - Lanškroun	873	938	992

TABULKA 77 POČET OBJEDNÁVANÝCH PÁRŮ VLAKŮ NA TRATI 270 NA ÚZEMÍ PARDUBICKÉHO KRAJE (OSOBNÍ A SPĚŠNÉ VLAKY)

Úsek	Počet vlaků v objednávce Pardubického kraje		
	Pracovní dny	Sobota	Neděle
Česká Třebová - Lanškroun	26	18	17

Přestupní body

TABULKA 78 TABULKA PŘESTUPNÍCH BODŮ NA ŽELEZNIČNÍ TRATI 270

Stanice	Přestupní vazba na
Česká Třebová	trať 010, 017, 260, spoje VLD
Třebovice v Čechách	trať 017,
Rudoltice v Čechách	trať 270 (vlaky směr Lanškroun).

Osobní vlaky jezdí na této části trati každou hodinu (ve špičkách pracovních dní každých 30 minut). Část spojení Česká Třebová – Lanškroun je s přestupem na vlaky Česká Třebová – Zábřeh na Moravě. Na vozbu osobních vlaků jsou nasazeny motorové vozy řady 841

8 REKREAČNÍ A TURISTICKÁ DOPRAVA

8.1 Cyklobusy a skibusy

V rámci podpory turistického ruchu podporuje Pardubický kraj síť cyklobusů a skibusů, která zajišťuje propojení sídel Pardubického kraje s atraktivními turistickými cíli jak v rámci kraje (např. oblast Dolní Morava – Kralický Sněžník) tak s cíli ležícími mimo území Pardubického kraje (např. Orlické hory – Šerlich). Tyto linky jsou provozovány v letní či zimní sezóně. Období, ve kterém jsou spoje provozovány, je uvedeno v jízdním řádu. Spoje umožňující přepravu kol musí dopravce označit v jízdním řádu. Vozidla provozovaná v tomto režimu musí být vybavena přívěsným vozíkem pro přepravu minimálně 28 jízdních kol (nebo dle dohody s objednatelem). Vozík je zhotoven tak, aby bylo možné jízdní kola naložit a složit bez nutnosti součinnosti řidiče a nezávisle na jiných naložených kolech, bez nutnosti provádět úkony, které by prodlužovaly jízdní dobu. Před odjezdem ze zastávky je řidič povinen zkontrolovat bezpečnost uložení a upevnění jízdních kol. Cyklobus má kapacitu minimálně 35 míst k sezení pro cestující a místo pro jeden invalidní vozík. Do počtu míst k sezení se nezahrnují sklopná sedadla.

Vozidla provozovaná v režimu „skibus“ musí být vybavena skiboxem pro přepravu minimálně 50 párů lyží (nebo dle dohody s objednatelem). Skibox bude obsluhován řidičem. Před odjezdem ze zastávky je řidič povinen zkontrolovat zabezpečení skiboxu. Spoje umožňující přepravu lyží ve skiboxu, označí dopravce po dohodě s objednatelem v jízdním řádu formou poznámky. Skibus má kapacitu minimálně 35 míst k sezení pro cestující a místo pro jeden invalidní vozík. Do počtu míst k sezení se nezahrnují sklopná sedadla.

TABULKA 79 V PARDUBICKÉM KRAJI JSOU PROVOZOVÁNY NÁSLEDUJÍCÍ CYKLOBUSY, PŘÍPADNĚ SKIBUSY:

číslo linky	název linky
620 717	Chrudim-Pardubice-Třebechovice p.Oreb. -Opočno-Dobruška-Deštné v Orl.h.,Šerlich
650 555	Pardubice-Seč-Hlinsko-Proseč-Litomyšl-Polička
680 017	Moravská Třebová-Svitavy-Polička-Proseč-Litomyšl-Česká Třebová-Vysoké Mýto
680 018	Polička-Svitavy-Mor.Třebová-Štíty-Králíky-Dolní Morava
680 948	Litomyšl-Ústí n.Orl.-Česká Třebová-Lanškroun-Čenkovice-Červená Voda-Králíky-Dolní Morava-Staré Město
700 949	Lanškroun-Č.Třebová-Ústí n.Orl./Litomyšl-V.Mýto-Žamberk-Pastviny-Deštné v Orl.h.

8.2 Víkendový turistický provoz železniční dopravy

Železniční doprava tvoří páteřní dopravní obslužnosti Pardubického kraje, ve víkendovém provozu je svou pravidelností a rozsahem významnější než autobusová doprava. Víkendový

železniční provoz je tvořen standardní víkendovou nabídkou vlaků, zajišťující základní dopravní obsluhu (většina ve stejných časových polohách, které jezdí i v pracovní den) a dále je doplněn o vlaky jezdící pouze o víkendu a přímá spojení v rámci více tratí. Některé časové polohy vlaků jsou ve víkendovém provozu oproti běžnému provozu posunuty jen o několik minut, případně jsou častokrát vybrané spěšné vlaky nahrazeny osobními zastávkovými vlaky. Ve vybraných relacích jsou vložené i pozdně večerní či noční vlaky zajišťující převážně zpětnou dopravu za kulturou.

TABULKA 80 SAMOSTATNÉ VÍKENDOVÉ SPOJE NA TRATÍCH V ÚSECÍCH

Číslo trati	Úsek obsluhovaný samostatnými víkendovými spoji
017	Česká Třebová – Dzbel (Prostějov)
018	Vysoké Mýto – Litomyšl
025	Dolní Lipka – Hanušovice (na této trati funguje pouze víkendový provoz vlaků)
238, 261	Pardubice – Polička (přímé spoje)

Vlaky jsou o víkendu využívány často za účelem cesty na turistiku, cykloturistiku (převážně konec jara, léto, začátek podzimu) a běžky, lyžování (zima). K zvláště oblíbeným letním destinacím patří Dolní Morava (024, 025 a návazná autobusová doprava), oblast Suchý vrch, Buková hora (024), Kralicko (024, 025), Žďárské vrchy (238, 261), údolí Žejbra (238), Krounky (261), Svitavská pahorkatina (010), cyklostezka Choceň - Ústí nad Orlicí – Letohrad (010, 024) a jiné. Cestující využívají možnosti přepravy jízdních kol. V zimním období jsou často využívány víkendové vlaky běžkaři a lyžaři a k oblíbeným destinacím patří Dolní Morava (024, 025 a návazná autobusová doprava), Buková hora, Suchý vrch (024), Žďárské vrchy (238, 261) a jiné (dle aktuálních sněhových podmínek).

K turistickému železničnímu provozu patří i občasné jízdy zvláštních vlaků, které v Pardubickém kraji organizuje Pardubický spolek historie železniční dopravy a Chornický železniční klub. Jízdy historickými vozidly jsou velkým lákadlem pro některé cestující.

9 INTEGROVANÝ DOPRAVNÍ SYSTÉM PARDUBICKÉHO KRAJE

Integrací veřejné dopravy se rozumí provázanost veřejné drážní osobní dopravy a veřejné linkové autobusové dopravy:

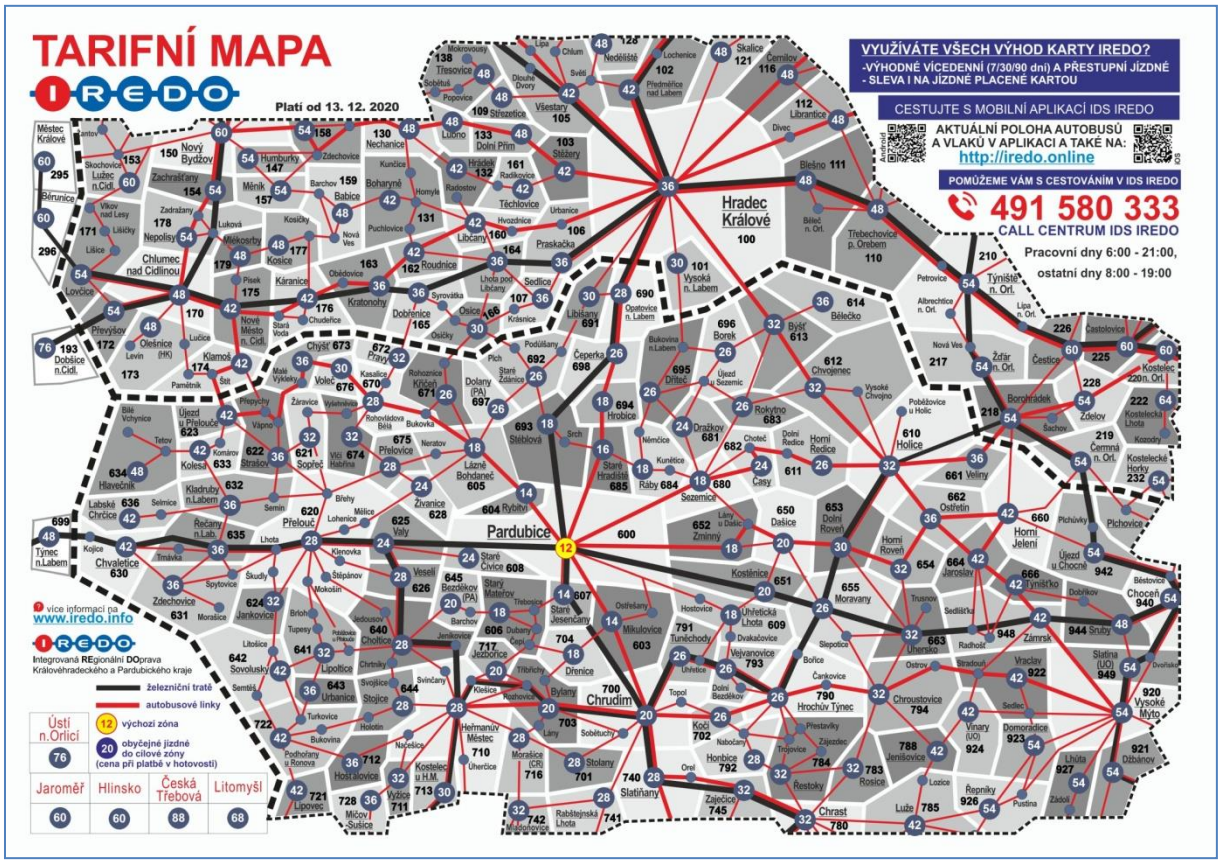
- v prostoru (těsné přestupy, terminály),
- v čase (návaznosti, čekací doby)
- tarifně (jedna jízdenka na celém území),
- informačně (informační systém, mobilní aplikace).

Integrace veřejné dopravy byla zahájena již v roce 2009, kdy byla využita čipová karta dopravce Veolia Transport Východní Čechy a.s., která byla nositelem jak elektronické jízdenky, elektronické peněženky a časové jízdenky. Tehdejší tarif měl označení IDS Pk (zónový) a byl aplikován v okresech Chrudim a Pardubice. Probíhaly práce na rozšíření tarifu i do okresů Svitavy a Ústí nad Orlicí. Tato čipová karta umožňovala i částečné zapojení drážního dopravce a umožňovala i nákup zóny Dopravního podniku města Pardubic a.s. Vstupem Pardubického kraje do společnosti OREDO dne 10. 12. 2010 byly práce na IDS Pk ukončeny a tento tarif byl nahrazen tarifem IDS IREDO. Tento tarif je používán do současné doby a je využíván jak v Pardubickém kraji, tak i v Královéhradeckém kraji. Cestující tak může použít jednu jízdenku pro cestu v rámci území obou krajů.

9.1 Integrovaný dopravní systém IREDO

IDS IREDO je dopravní systém s jednotnými jízdními doklady pro všechny autobusové a železniční dopravce. Jízdenky IREDO je možné zakoupit v pokladnách železničních stanic a zastávek, u průvodčích ve vlaku a u řidičů autobusů integrovaných dopravců. Tarif IDS IREDO je zónově relační tarif. V zónově relačním tarifu je území rozděleno na větší počet poměrně malých zón. Zóna je tvořena jednou nebo několika málo těsně sousedícími obcemi. Cena jízdného je vždy pevně stanovena mezi každými dvěma zónami a odpovídá kilometrickému tarifu podle nejkratší trasy. Cena dopravy v rámci jedné zóny je stanovena fixní částkou. V případě, že je zóna tvořena větším městem, může být cena vyšší tak, tak aby např. odpovídala dosavadní ceně městské dopravy. Zónově relační tarif je pro uživatele veřejné dopravy přehlednější než bývalé kilometrické tarify dopravců a umožňuje cestovat s přestupem a oklikou za stejnou cenu. Cestující si zjistí cenu jízdného a trasu své cesty na první pohled z tarifní mapky, která je umístěna na každé zastávce. Na obrázku 14 je znázorněna tarifní mapka, která je umístěna na zastávkách v Pardubicích. Výchozí zóna je označena žlutě a bílá čísla v modrých polích znázorňují cenu obyčejného jízdného do stanovené cílové zóny.

OBRÁZEK 14 TARIFNÍ MAPA IREDO, ZDROJ: OREDO



V současné době jsou všechny vlakové spoje na území Pardubického kraje zařazené do IDS IREDO (s výjimkou vybraných vlaků komerčních dopravců). Do tohoto systému jsou zařazené i všechny autobusové linky objednávané Pardubickým krajem. Integrace autobusových linek provozovaných dopravci na vlastní komerční riziko je závislá na konkrétních dohodách mezi příslušnými dopravci a společností OREDO. Lze však říci, že většina dálkových linek obsluhujících území Pardubického kraje je v systému IDS IREDO rovněž integrována. Do integrace jsou částečně zapojeny i městské hromadné dopravy: MHD Chrudim, MHD Přelouč. Dále u Dopravního podniku města Pardubic a.s. je ve vozidlech umožněna platba elektronickou peněženkou uloženou na čipové kartě IREDO.

TABULKA 81 PŘEHLED MĚST S PROVOZEM MHD A ZAPOJENÍM DO IDS IREDO

Město s provozem MHD	Zapojení do IDS IREDO
Pardubice	mimo IREDO
Chrudim	jen vícedenní jízdenky
Přelouč	zaintegrována, výjimka jsou jednoduché nepřestupní jízdenky za tarif MHD Přelouč
Ústí n. Orlicí	mimo IREDO
Polička	mimo IREDO
Litomyšl	mimo IREDO

Cestující může zvolit variantu nákupu jízdného v hotovosti nebo pomocí čipové karty. Tarif IREDO nabízí cestujícím výhodné slevy na jízdném v podobě 7denních, 30denních, 90denních jízdních dokladů, a to i v kombinaci se zlevněným jízdným pro kategorii 6-18 a studenty 18-26. Tarif IREDO dále umožňuje zakoupení síťové jízdenku, se kterou lze cestovat celý den v rámci integrovaného území. Od 1. 9. 2013 jsou časové jízdenky (7denní, 30denní a 90denní) využívány výhradně prostřednictvím čipové karty IREDO. Do budoucna je plánovaný nákup i bezkontaktní platební kartou.

V rámci obou území je zavedena plná integrace veřejné linkové osobní (autobusové) a drážní dopravy. Ve vztahu k dopravcům společnost OREDO s.r.o. zajišťuje clearing tržeb, správu a funkčnost odbavovacích zařízení ve vozidlech a dispečink. Do budoucna je plánováno na území Pardubického kraje doplnění odbavovacího zařízení ve vozidlech o možnosti úhrady jízdného bankovní kartou, zavedení přestupních papírových jízdenek a také integrace Dopravních podniků města Pardubic. Dále jsou rozvíjeny mobilní a webové aplikace, které umožňují získání dalších informací o dopravních spojeních, zpožděních a mimořádných stavů v dopravě na území obou krajů.

V roce 2021 je stav integrace v IDS IREDO následující:

- jsou integrovány veškeré spoje veřejné linkové osobní a drážní dopravy provozované v závazku veřejné služby,
- jsou integrované některé dálkové spoje veřejné linkové osobní a drážní dopravy (pouze dopravce ČD, a.s.),
- jsou částečně integrované některé městské autobusové dopravy (MHD Chrudim - pouze vícedenní jízdenky, MHD Přelouč - jednoduché jízdné je mimo tarif IREDO), zbývá dokončit jejich plnohodnotná integrace
- zbývá dokončení plnohodnotné integrace MHD Pardubice (Dopravní podnik města Pardubic a. s.), MHD Litomyšl, MHD Polička, MHD Ústí nad Orlicí

V roce 2021 proběhla modernizace odbavovacího systému u vozidel DPMP. K této modernizaci přistoupil DPMP po 16 letech. Modernizace spočívá v kompletní výměně odbavovacího systému ve vozidlech a současně i náhradě stávajících nosičů jízdného – Pardubické karty. Novou Pardubickou kartu budou moci cestující i nadále využít jako elektronickou peněženku a nosič časových jízdenek. Nově bude možné uhradit jízdné prostřednictvím bezkontaktní platební karty VISA a Mastercard a rovněž z elektronické peněženky na In Kartě ČD a IREDO kartě. Další novinkou bude mobilní aplikace, která bude sloužit jako úložiště virtuální časové jízdenky. Součástí nového řešení je samozřejmě i E-shop, který u nové Pardubické karty umožní nakoupení časových jízdenek, dobití peněženky a online podání žádosti o výrobu Pardubické karty. Ve vozidlech městské autobusové dopravy bude i nadále možnost hradit jízdné elektronickou peněženkou uloženou na kartě IREDO.

Snahou Pardubického kraje bude dokončit dialog s DPMP o plnohodnotné integraci IDS, stejně tak podpořit integraci ostatních nezapojených měst s provozem MHD.

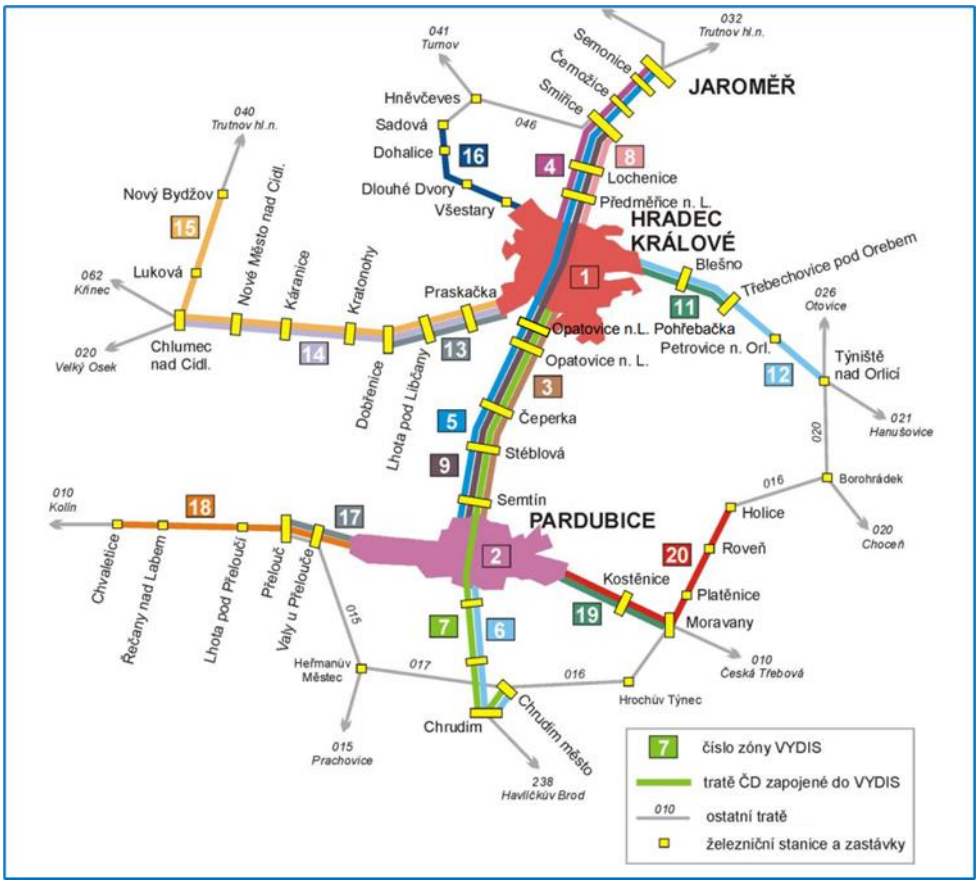
Dalším milníkem dokončení integrace, respektive rozšířením možností odbavovacích zařízení v autobusové dopravě, bude okamžik zahájení plnění služeb vzniklých na základě

dokončeného výběrového řízení. Odbavovací zařízení bude umožňovat možnost odbavení přestupních papírových jízdenek pomocí QR kódu a platbu jízdného bezkontaktní bankovní kartou.

9.2 Východočeský integrovaný dopravní systém (VYDIS)

OBRÁZEK 15 USPOŘÁDÁNÍ ZÓN VYDIS, ZDROJ: ČD, A.S.

ZDROJ: https://www.cd.cz/assets/typy-jizdenek/regionalni-jizdenky-ids/mapa-vydis-_od-1--1--2015_.pdf



V současnosti kromě IDS IREDO mohou cestující využívat Východočeský integrovaný dopravní systém (dále jen „VYDIS“), kde se jedná o systém zónově-relační tarifní integrace časového jízdného MHD Hradce Králové a MHD Pardubic (provozované městskými dopravními podniky) a příměstské veřejné drážní osobní dopravy (provozované vlaky Českých drah).

Na jízdní doklady VYDIS lze cestovat osobními a spěšnými vlaky Českých drah na těchto tratích:

- trať 010 Chvaletice – Pardubice hl.n. – Moravany,
- trať 016 Moravany – Holice,
- trať 016 Chrudim – Chrudim město,
- trať 040 Chlumec nad Cidlinou – Nový Bydžov,
- trať 041 Hradec Králové hl.n. – Sadová.

Na jízdní doklady VYDIS lze cestovat osobními vlaky, spěšnými vlaky a rychlíky Českých drah na těchto tratích:

- trať 020 Chlumec nad Cidlinou – Hradec Králové hl.n. – Týniště nad Orlicí,
- trať 030 Jaroměř – Jaroměř zastávka,
- trať 031 Pardubice hl.n. – Hradec Králové hl.n. – Jaroměř,
- trať 238 Pardubice hl.n. – Chrudim.

Celý systém je rozdělen do několika tarifních zón. 1. zónu tvoří MHD v Hradci Králové, 2. zóna zahrnuje MHD v Pardubicích. Další zóny umožňují cestovat po železničních tratích vlaky Českých drah. K dispozici jsou časové jízdenky jednodenní (pouze zóny 1,2), sedmidenní a třicetidenní pro zvolené zóny. Cestující může na jeden jízdní doklad cestovat MHD i vlaky Českých drah.

Pardubický kraj není podporovatelem tohoto systému a přiklání se k jeho ukončení.

10 ROZVOJ VEŘEJNÉ DOPRAVY

10.1 Oblast autobusové dopravy

Oblast autobusové dopravy je v době zpracování plánu dopravní obslužnosti ve fázi ukončení veřejné zakázky na zajištění veřejné linkové autobusové dopravy na území Pardubického kraje a dále na přeshraničních územích. V rámci následné aktualizace PDOPk bude provedena aktualizace této kapitoly.

V rámci přípravy veřejné zakázky byly zohledněny základní aspekty dopravní obslužnosti. V tomto období byla provedena optimalizace jízdních řádů, které budou převzaty do veřejné zakázky. Je zřejmé, že před zahájením provozu dle smluv uzavřených na základě probíhajícího výběrového řízení dojde k úpravám těchto jízdních řádů tak, aby reagovaly na změny, které v mezidobí nastaly.

Veřejná zakázka „Zajištěni dopravní obslužnosti Pardubického kraje – opakovaná“, byla realizována v souladu s nařízením 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 (dále jen „Nařízení“) a v souladu se zákonem č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů (dále jen „zákon o veřejných službách“). Zadávací bylo zahájeno dne 10. 9. 2021 a probíhá formou otevřeného řízení dle § 56 a násl. zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, v platném znění (dále jen „ZZVZ“).

Předmětem zakázky je zajištění veřejné linkové autobusové dopravy na území Pardubického kraje a dále na přeshraničních územích, kde tato služba bude zajišťována na základě mezikrajských smluv. Délka období je stanovena na deset dopravních let.

Veřejná zakázka je rozdělena do 8 oblastí:

- Část 1 - oblast Jevíčsko,
- Část 2 - oblast Litomyšlsko,
- Část 3 - oblast Lanškrounsko,
- Část 4 - oblast Ústeckoorlicko,
- Část 5 - oblast Poličsko,
- Část 6 - oblast Chrudimsko,
- Část 7 - oblast Holicko,
- Část 8 - oblast Přeloučsko.

Veřejná zakázka představuje opakování původního zadávacího řízení s názvem „Zajištění dopravní obslužnosti Pardubického kraje“, (dále jen „**Původní zakázka**“) které bylo zrušeno rozhodnutím Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (dále jen „**ÚOHS**“), sp. zn. R0013/2020/VZ ze dne 14. 4. 2020. Důvodem pro zrušení byly údajně diskriminační požadavky na kategorie autobusů a na bankovní záruku za řádné plnění smlouvy. Nové zadávací řízení reflektuje na námitky dopravců a výhrady ÚOHS úpravou zadávacích podmínek.

Mezi zadávací podmínky patří stanovení kategorií autobusů, které jsou definovány takto:

Typ	Velikost autobusu	Obsaditelnost cestujících
A	Standardní	Minimálně 45 sedících, 1 invalidní vozík
B	Střední	Minimálně 35 sedících, 1 invalidní vozík
C	Malý	Minimálně 20 sedících, 1 invalidní vozík
D	Velký	Minimálně 55 sedících, 65 míst ke stání, 1 invalidní vozík

Zadavatel (Pardubický kraj) nedefinoval závazný počet autobusů, pouze doporučený počet pro jednotlivé oblasti a kategorie. Jediným povinně nasazovaným vozidlem byl Velký autobus (D). Technické požadavky nevylučují žádnou velikostní kategorii autobusů. Zadavatel v důsledku toho nestanovil závazné oběhy, ale pouze jízdní řády a garance návazností.

Průměrné stáří vozového parku (vyjma provozní zálohy) dopravce dle Smlouvy nesmí být dle údajů zapsaných v technických průkazech vyšší než 9 let. Žádný z autobusů zařazených kmenově k zajištění příslušného oběhu (včetně zálohových vozidel) nesmí být dle údajů zapsaných v technickém průkazu starší 12 let. Jestliže však Dopravce poskytuje Službu po celou dobu trvání této Smlouvy pouze Novými vozidly, nesmí průměrné maximální stáří používaných vozidel překročit 11 let.

Požadavky na vozidla byly stanoveny takto (zůstává zachováno z Původní zakázky):

- minimálně 10% z celkového počtu vozidel v prvním roce musí být nízkopodlažní vozidla,
- minimálně 25% z celkového počtu vozidel ve druhém roce musí být nízkopodlažní vozidla,
- minimálně 50% z celkového počtu vozidel ve třetím a každém dalším dopravním roce musí být nízkopodlažní vozidla,
- minimálně 10% z celkového počtu vozidel v prvním roce musí být vozidla s klimatizací,
- minimálně 25% z celkového počtu vozidel ve druhém roce musí být vozidla s klimatizací,
- minimálně 50% z celkového počtu vozidel ve třetím a každém dalším dopravním roce musí být vozidla s klimatizací.

Zadavatel má právo v průběhu platnosti uzavřené Smlouvy a za podmínek sjednaných ve Smlouvě jednostranně zvýšit nebo snížit rozsah plnění v každém jednotlivém dopravním roce realizace veřejné zakázky až o 18 % oproti Výchozímu rozsahu plnění (s cílem získat výhodnější nabídky byl rozsah změn zúžen z původních +/- 30 %). Změna rozsahu plnění v každém jednotlivém dopravním roce spočívající v jednostranném zvýšení nebo snížení rozsahu plnění do 6 % včetně oproti Výchozímu rozsahu plnění nebude mít jakýkoli vliv na výši ceny za realizaci plnění sjednané v uzavřené Smlouvě (oproti Původní zakázce došlo k navýšení rozmezí z 5% na 6 %).

Výchozí rozsah plnění této veřejné zakázky činí 163.786.500 Vozokm. Předpokládaný maximální rozsah plnění této veřejné zakázky se zahrnutím možného 18 % zvýšení celkového rozsahu činí 193 268 070 Vozokm za celou dobu plnění veřejné zakázky. Předpokládaný minimální rozsah plnění této veřejné zakázky se zahrnutím možného 18% snížení celkového rozsahu činí 134 304 930 Vozokm za celou dobu plnění veřejné zakázky.

Předpokládaná hodnota kompenzace ze strany Pardubického kraje za deset let je ve výši 3 512 437 362,- Kč.

Pro hodnocení nabídek byla stanovena tato 2 kritéria (zůstává zachováno z Původní zakázky):

nejnižší Vážená průměrná nabídková cena za 1 Vozokm, která bude mít váhu 90 bodů,

technická kritéria nabídky (váha 10 %).

V rámci tohoto kritéria hodnocení stanovil zadavatel následující sub-kritéria a jejich váhy:

1.	Poměr vozidel na alternativní paliva (v % vozového parku)	20 %
2.	Poměr vozidel s klimatizací (v % vozového parku)	20 %
3.	Poměr vozidel s Wi-Fi (v % vozového parku)	7 %
4.	Poměr vozidel s USB nabíjením (v % vozového parku)	3 %
5.	Poměr nízkopodlažních vozidel (v % vozového parku)	50 %

Ve smlouvě o poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou linkovou osobní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti Pardubického kraje jsou definovány povinnosti zadavatele a dopravce, rozsah poskytované služby a možnosti změny rozsahu, kompenzace a způsobu její úhrady, podmínky pro poskytování služby, doba trvání služby, sankční ustanovení, bankovní záruka a další podmínky pro poskytování služby. Bankovní záruka je stanovena pro každou oblast (pohybuje se v úrovni 6 mil. Kč – 10 mil. Kč). Kritériem pro výši bankovní záruky je předpokládaná hodnota zakázky za každou oblast. Součástí smlouvy jsou i technickoprovozní standardy Pardubického kraje. V tomto dokumentu jsou stanoveny technické požadavky vozidla (např. Informační systémy, uspořádání sedadel, vybavení USB a Wi-Fi, nízkopodlažnosti vozidel, umístění loga Pardubického kraje, grafický manuál aj). Dále je zde popsána komunikace s dispečinky, garance návazností a další podmínky, které je povinen dopravce plnit. Součástí smlouvy je i další sankční aparát, který je vztažen k výše popsaným standardům. Tyto standardy byly rovněž aktualizovány a doplněny zejména s ohledem na vznášené žádosti o vysvětlení v Původní zakázce. Do Smlouvy byly dále promítnuty relevantní úpravy provedené v Původní zakázce, například možnost dopravce vypovědět Smlouvu i bez udání důvodu po 2 letech s výpovědní lhůtou 18 měsíců (jde o pojistku pro případ nepředvídaných podstatných změn, na které smlouva, resp. právní úprava veřejných zakázek nedokáže reagovat) a další dílčí změny (např. požadavek jen na základní znalost českého či slovenského jazyka).

V průběhu plnění PDOPk bude:

a) v oblasti provozu

Průběžně sledováno využití jednotlivých linek a spojů s cílem optimalizovat v rámci uzavřených smluv optimální využití nasmlouvaných výkonů.

V případě přerozdělení nebo navýšení výkonů bude přednostně zlepšena dopravní obslužnosti nemocnic a zdravotnických zařízení a obsluha nově se rozvíjejících lokalit. Současně bude dle možnosti posílena víkendová doprava, zejména v turisticky významných oblastech.

Na území kraje budou v dalších letech probíhat rozsáhlé rekonstrukce železničních tratí, které významně ovlivní rozsah provozu i časové polohy jednotlivých vlaků. Při tvorbě a schvalování jízdních řádů autobusů bude řešena poloha spojů tak, aby zajišťovaly potřebnou návaznost v přestupních bodech.

b) v oblasti vozového parku

Budou sledovány možnosti obnovy vozového parku nízkoemisními vozidly s minimálním dopadem na životní prostředí. K tomu budou využívány dostupné finanční prostředky především z dotačních titulů.

c) v oblasti infrastruktury

Budou ve spolupráci s dotčenými obcemi postupně upravovány nevyhovující zastávkové prostory tak, aby umožňovaly bezpečný a bezbariérový nástup do autobusů.

Případné změny mohou být upřesněny v rámci ročních dodatků ke smlouvám s jednotlivými dopravci.

10.2 Oblast silniční infrastruktury

V současnosti je v realizaci jenom obchvat Chrudimi. Připravuje se obchvat města Sezemice (2021–2023), jihovýchodní obchvat Pardubic (2022–2024), severovýchodní obchvat Pardubic – I/36 Pardubice, Trnová – Fáblovka – Dubina (2021–2023) a obchvat Svitav – I/43 Hradec nad Svitavou – Lačnov (2020–2023). Další uvolnění přetížených měst souvisí s připravovanou výstavbou D35. Jedná se zejména o úsek v okolí Litomyšle (2023–2026) nebo Moravské Třebové (2024–2028).

Prozatím ve fázi studie je obchvat pardubického sídliště Dubina a Drážka, jihozápadní obchvat Pardubic, Heřmanova Městce a Bylan, České a Dlouhé Třebové, Žamberka, Borohrádku. Ve fázi studie je i trasování silnice I/43 Lanškroun – Dolní Lipka a dále směrem do Polska. Tato stavba by nevíce ulehčila Králíkům, Štítům a Červené Vodě.

10.3 Oblast drážní dopravy

Drážní doprava je v době zpracování a platnosti PDOPk smluvně zajištěna a nepředpokládají se výraznější změny oproti dále uvedeným informacím týkající se jejího rozvoje. Případné menší změny a upřesnění budou doplněny v rámci následné aktualizace PDOPk, podobně jako bude probíhat aktualizace u autobusové dopravy.

V průběhu plnění PDOPK bude:

V železniční síti probíhat řada rekonstrukcí a modernizací, které přinesou zvýšení kvality železniční dopravy, zvýšení kapacity vybraných úseků sítě i zkrácení jízdních dob. Současně vzniknou lepší podmínky pro přestupní vazby na návaznou autobusovou dopravu. Dále bude sledováno plnění požadavků Pk na Správu železnic a jednotlivé dopravce.

Tyto změnu významně zvýší kvalitu a atraktivitu železniční dopravy. Všechna zlepšení budou využita v optimalizaci výkonů železniční dopravy a k posílení její pozice jako páteřní dopravy regionu.

10.3.1 **Provoz**

PREFERENCE V OBLASTI PROVOZU

Pro období dopravního plánu preferuje Pardubický kraj následující aktivity v oblasti drážní dopravy. Jedná se především o:

- zlepšení trati 238 (dosažení podmínek pro ITJŘ, zkrácení jízdních dob v úseku Havlíčkův Brod - Hlinsko v Čechách, zřízení výhybny Vojtěchov a optimalizace úseku Pardubice - Chrudim),
- zkrácení jízdních dob na tratích 018 a 261 (odstranění propadů rychlosti z důvodu nadměrného množství přejezdů a špatných rozhledových poměrů, zvýšení převýšení a vytvoření bezstykové koleje, atd.),
- dokončení zdvojkolejnění trati 031 vč. mostu přes Labe a modernizace stanice P.-Rosice nad Labem,
- rekonstrukce/modernizace uzlů Pardubice hl.n. a Česká Třebová,
- optimalizace trati Česká Třebová - Moravská Třebová vč. rekonstrukce stanice Moravská Třebová, prověření možnosti vytvořit u nádraží společný terminál s regionální autobusovou dopravou,
- rekonstrukce úseku koridoru Ústí nad Orlicí – Brandýs nad Orlicí – výstavba nové stopy se zachování stávající tratě,
- podporu záměru rozšíření haly oprav střediska údržby ČD a.s. v České Třebové pro zajištění kapacitních podmínek oprav kolejových vozidel železniční regionální dopravy (Kompetenční centrum ČD).

Pardubický kraj požaduje po státu (Správě železnic) budoucí elektrifikaci železničních tratí (seřazeno prioritně):

- 024 v úseku Lichkov – Králíky – Mlýnický Dvůr (Štíty)

  zdůvodnění: možnost jednotné elektrické trakce v úseku Ústí nad Orlicí - Mlýnický Dvůr bez nutnosti přestupu v žst. Lichkov

- 021 v úseku Týniště nad Orlicí – Žamberk – Letohrad

  zdůvodnění: dříve přijatá usnesení Zastupitelstva Pardubického kraje i Zastupitelstva Královéhradeckého kraje na požadavek elektrifikace; vhodná trasa i při mimořádnostech na 010 v úseku Choceň – Ústí nad Orlicí

Pardubický kraj požaduje po státu (Správě železnic):

- Vytvořit podmínky pro zvýšení kapacity trati 010. Pardubický kraj požaduje v souladu s IDSK.

V rámci požadavků na ekologizaci dopravy a zavádění nízkoemisních/bezemisních vozidel, požaduje Pardubický kraj v souvislosti s GreenDeal:

- elektrizaci trati Pardubice hl.n. – Chrudim – Hlinsko v Čechách – Havlíčkův Brod
- elektrizaci úseku Rudoltice v Čechách – Lanškroun,
- elektrizaci úseku Lichkov – Králíky - Mlýnický Dvůr.

Poznámka:

Nastavení rozsahu elektrizace a nasazení příslušných vozidel elektrické, případně hybridní trakce je otázkou vzájemného jednání před konkrétní realizací.

Z důvodu zavádění ETCS a vyšších rychlostí dojde ke snížení kapacity dráhy na I. TŽK. V této souvislosti Pardubický kraj požaduje:

- zkapacitnění úseku Česká Třebová – Ústí nad Orlicí (důležité do dostavbě nové stopy ÚO – Choceň),
- zkapacitnění úseku Kostěnice – Pardubice hl.n.,
- zkapacitnění úseku Pardubice hl.n. – Přelouč.

Pardubický kraj podporuje výstavbu nových zastávek:

- na úseku Č. Třebová – Letovice vybudování zastávky Březová nad Svitavou město.
- na úseku Česká Třebová – Ústí nad Orlicí vybudování zastávky Česká Třebová Parník.
- na úseku Pardubice hl.n. – Opatovice nad Labem (Hradec Králové) vybudování zastávky Stéblová zastávka (v blízkosti obce Stéblová v úseku Pardubice-Rosice nad Labem – Stéblová),
- Nová zastávka v oblasti zrušené zastávky Bezpráví.

Pardubický kraj ve vztahu k Jihomoravskému kraji:

Pardubický kraj bude jednat s Jihomoravským krajem o převzetí objednávky Pardubickým krajem do doby výstavby Boskovické spojky 3 párů spěšných vlaků vedených v pracovní dny i v úseku Letovice – Brno od 12/2022, resp. 12/2023. Od 12/2025, resp. 12/2026 je pak perspektivou, že by tyto vlaky byly vedeny v mezitaktu vlaků linky R19 s režimem zastavování na území Jihomoravského kraje rychlíků linky R19.

Pardubický kraj podporuje uzavření memoranda o spolupráci při přípravě a realizaci zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy na křížení silnic II. a III. třídy v Pardubickém kraji s důležitými železničními tratěmi, rušení železničních přejezdů na lokálních tratích ve prospěch zvýšení

traťové rychlosti a bezpečnosti. Uzavření memoranda mezi Ministerstvem dopravy ČR, Správou železnic, Pardubickým krajem, Pardubickým krajem – správou a údržbou silnic.

DALŠÍ PLÁNOVANÝ ROZVOJ Z HLEDISKA PROVOZU

V současné době byla zahájena příprava akce „Rekonstrukce TZZ trati Přelouč – Prachovice“, plánovaná na období 2022 – 2024. Související stavbou je i autobusový terminál Heřmanův Městec, realizovaný městem. Cílem akce je zvýšení bezpečnosti provozu, zvýšení kapacity trati i zkrácení jízdních dob. Související stavbou je i zavedení ETCS na hlavní trati Kolín - Pardubice. Součástí stavby je i zřízení nové železniční zastávky Choltice zastávka

V souvislosti s připravovanou modernizací a zdvoukolejněním tratě Hradec Králové – Choceň je nutné ve spolupráci s Královéhradeckým krajem a Správou železnic dořešit dopady na zajištění dopravní obslužnosti v případě zrušení nebo přemístění stanic Čermná nad Orlicí a Újezd u Chocně.

V případě elektrizace trati Dolní Lipka – Mlýnický Dvůr je potřebné znovu projednat s Olomouckým krajem možnosti provozu, včetně nákladní dopravy, v úseku Mlýnický Dvůr – Štíty, případně s využitím studie na provoz až k novému průmyslovému areálu ve Štítech.

Ve stanici Litomyšl je žádoucí prověřit pro zvýšení bezpečnosti možnost zřízení nového nástupiště v konečném úseku trati pro motorový vůz/jednotku s cílem zajistit přímou vazbu na lávku přes ul. Kpt. Jaroše do centra města.

10.3.2 Vozový park

Souhrn rozvojových okruhů dopravce České dráhy, a.s., pro regionální dopravu v Pardubickém kraji do roku 2029

Modernizace vozového parku, rozvoj palubních služeb

1. nákup 7 nových nízkopodlažních dvojdílných motorových jednotek „RegioShark“ na trať 238 Pardubice – Havlíčkův Brod
   Přínosy: ucelený dopravní koncept na trati s nízkopodlažními vozidly jednotného typu, bezbariérové vnitřní uspořádání (dostupnost WC i pro vozíčkáře), vnější i vnitřní informační systém, připojení k internetu přes Wi-Fi, elektrické zásuvky a USB zásuvky pro dobíjení drobné elektroniky, klimatizace, příjemný interiér, dobré dynamické a jízdní vlastnosti
   Nasazení: trať 238 Pardubice – Havlíčkův Brod

2. pořízení 11 motorových vozů typu RS-1 „RegioSpider“ jako náhrada motorových vozů ř. 810 a motorových jednotek ř. 814
   Přínosy: ucelený dopravní koncept na několika regionálních tratích s nízkopodlažními vozidly jednotného typu, bezbariérové vnitřní uspořádání, vnější i vnitřní informační systém, připojení k internetu přes Wi-Fi, elektrické zásuvky a USB zásuvky pro dobíjení drobné elektroniky, příjemný interiér, dobré dynamické a jízdní vlastnosti
   Nasazení: 017 Česká Třebová – Dzbel
   018 Choceň – Litomyšl

238 Pardubice – Hlinsko v Čechách
260 Česká Třebová – Letovice
261 Svitavy – Žďárec u Skutče
270 Česká Třebová – Lanškroun
270 Česká Třebová – Zábřeh na Moravě

3. modernizace 16 osobních vozů řady Bdmtee
   Přínosy: nabídka palubních služeb připojení k internetu přes Wi-Fi, zásuvky pro nabíjení drobné elektroniky 230 V/USB, palubní informační systém, modernizace interiéru vozidla, dosazení polo spouštěcích oken
   Nasazení: 010 Kolín – Česká Třebová

4. doplnění zdvižných plošin pro invalidy na vozíku do 7 řídících vozů Bfhpvee
   Přínosy: zajištění bezbariérovosti regionálních vlaků na trati 010
   Nasazení: 010 Kolín – Česká Třebová

5. modernizace 8 motorových vozů ř. 810 „Regiomouse“
   Přínosy: nabídka palubních služeb připojení k internetu přes Wi-Fi, zásuvky pro nabíjení drobné elektroniky 230 V/USB, palubní informační systém, modernizace interiéru vozidla
   Nasazení: tratě v Pardubickém kraji

6. modernizace 16 motorových jednotek ř. 814 „Regionova“
   Přínosy: nabídka palubních služeb připojení k internetu přes Wi-Fi, zásuvky pro nabíjení drobné elektroniky 230 V/USB
   Nasazení: tratě v Pardubickém kraji

7. vybavení vozidel palubní částí ETCS
   Přínosy: umožnění bezpečného provozu železničních vozidel po zavedení výhradního provozu s ETCS na tratích 010, 260 a 270 k 1. 1. 2025. Týká se řad vozidel: 162WTB, 362, 440 „RegioPanter“, 841 „RegioSpider“, 844 „RegioShark“, nově pořízených jednotek DMU 120 pro trať 238, řídících vozů řady Bfhpvee
   Nasazení: tratě v Pardubickém kraji

Poznámka:

Po realizaci elektrizace vybraných tratí se počítá s přesunem vozidel dieselové trakce na jiné výkony v rámci Pardubického kraje. Na elektrizované tratě budou pro zajištění provozu pořízena potřebná vozidla elektrické trakce.

11 STANDARDY KVALITY PŘEPRAVY

V rámci zkvalitňování dopravní obslužnosti a rozvoje IDS, byly ve smlouvách s autobusovými i drážními dopravci stanoveny následující standardy kvality vozidel a služeb používaných ve veřejné dopravě v závazku veřejné služby. Základními trendy u vozidel je přizpůsobení jejich kapacity přepravním potřebám a nízkopodlažnost pro přepravu osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Standardy kvality pro autobusovou dopravu objednávanou Pardubickým krajem jsou uvedeny v dokumentu „Technické a provozní standardy veřejné linkové autobusové dopravy Pardubického kraje“, který přílohou smluv o poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou linkovou osobní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti Pardubického kraje. Standardy kvality drážní dopravy jsou přílohou smluv o veřejných službách v přepravě cestujících a k zajištění dopravní obslužnosti kraje veřejnou drážní osobní dopravou.

11.1 Veřejná linková doprava

Základními požadavky na vozidla regionální dopravy od zahájení desetiletého kontraktu novými dopravci budou:

- nízkopodlažnost buď plná, nebo částečná,
- u nově pořízených vozidel splnění současných požadavků na emisní normy EURO 6,
- vybavení elektronickými informačním systémem (vnější přední, boční a zadní panely),
- vybavením vnitřním elektronickým vizuálním informačním systémem a elektronickým akustickým infomačním systémem,
    - vybavení odbavovacím systémem, který splňuje současné požadavky na odbavení cestujících, mezi tyto požadavky např. patří možnost úhrady jízdného bankovní kartou, čtení QR kódů, schopnost oboustranně datově komunikovat s dispečinkem IREDO, čtení bezkontaktních čipových karet. Bližší požadavky jsou uvedeny v dokumentu „Požadavky na funkčnost odbavovacího zařízení a odbavovacího systému dopravce včetně podmínek akceptačního procesu. Tento dokument je přílohou zadávací dokumentace.
- zařízení na online sledování polohy vozidel v reálném čase,
- místo pro kočárek / invalidní vozík,
- každé vozidlo musí být vybaveno vývěsnou plochou pro informační materiály objednatele,
- zajištění teplotní pohody ve vozidle, min. 14° C 15 minut po vyjetí a dodržet teplotní rozmezí 22° C - 25°C v případě, že je vozidlo vybaveno klimatizační jednotkou,
- Wi-Fi připojení k internetu a možnost USB napájení,
- na vybraných linkách umožnění přepravy jízdních kol / lyží během turistické sezóny.

Při obnově vozového parku budou muset dopravci respektovat dopady Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/33/ES ze dne 23. dubna 2009 o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1161 ze dne 20.června 2019, kterou se mění směrnice 2009/33/ES o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel.

Tato směrnice předpokládá, že v České republice bude do roku 2025 v provozu autobusů kategorie M3 třídy I (vozidla konstruovaná s prostory pro stojící cestující a umožňující častý pohyb cestujících) a autobusy s kapacitou maximálně 22 cestujících kromě řidiče kategorie M3 třídy A (vozidla konstruovaná pro přepravu stojících cestujících; vozidlo této třídy je opatřeno sedadly a je vybaveno pro stojící cestující) dosažen podíl 41 % nízkoemisních vozidel. Polovina tohoto počtu, tedy 20,5 % může být zajištěna vozy s dieselovým motorem s nízkými emisemi, což autobusy s motory EURO 6 splňují. Druhá polovina musí být zajištěna vozy s alternativním bezemisním provozem.

Jelikož se jedná o autobusy městské a tzv. minibusy, nebude mít tato směrnice na regionální veřejnou dopravu prakticky žádný dopad. Pokud by však dopravci potřebovali obnovit vozový park některým z těchto autobusů, budou muset tuto směrnici respektovat.

Do českého právního řádu zavede výše uvedenou Směrnici EU nový „Zákon o podpoře nízkoemisních vozidel prostřednictvím zadávání veřejných zakázek a veřejných služeb v přepravě cestujících“, který je v současné době připraven k projednání v PS ČR. Upřesní některé části směrnice, zásadní údaje však měnit nemůže. Účinnost obou právních norem je stanovena na 2. srpna 2021.

V současné době není ještě známo přesné znění zákona, ani nejsou stanoveny podmínky, za jakých bude možné čerpat dotace na obnovu vozových parků autobusů a s jejich provozem související infrastrukturu. Tyto podmínky však mohou zásadním způsobem ovlivnit obnovu vozového parku, protože se podle předběžných informací soustředí výhradně na nízkoemisní vozidla.

11.2 Železniční doprava

Vozidla určená k plnění zakázky musí dle aktuálních smluvních vztahů splňovat následující požadavky:

- vozidla musí být ke dni zahájení provozu schválena pro provoz na předmětných úsecích drah a musí mít předepsané dokumenty pro provoz,
- vozidla nasazená na dopravních výkonech musí být konstruována tak, aby dokázala vyvinout rychlost alespoň 80 km/h a musí být schopna bez problémů překonat sklonové poměry, včetně rychlostních omezení na tratích Pardubického kraje,
- každý vlak musí být schopen další jízdy do 1 min. od zastavení na zastávce,
- každý vlak musí být uzpůsoben pro „zastavení na znamení“ s výjimkou vlaků tvořených vozy Bdmtee do doby jejich modernizace,

- každý vlak vedený vratnou soupravou musí být schopen úvraťové jízdy v době nejvýše do 5 minut od zastavení. Pokud souprava přechází z vlaku na vlak, pak změna směru musí být provedena do 7 minut,
- každý vlak musí být schopen spojení/rozpojení jednotlivých vozidel ve vlaku v době nejvýše 5 minut pobytu ve stanici,
- nově pořizovaná vozidla elektrické trakce musí být dvousystémová,
- vozidla musí splňovat podmínky provozovatele dráhy ve vztahu k vybavení vozidlovou částí ETCS (kde je to provozovatelem dráhy vyžadováno) a radiokomunikačním zařízením požadovaným provozovatelem dráhy na příslušném traťovém úseku,
- vozidla musí být schopna bezproblémové funkce pro ovlivnění činnosti traťového zabezpečovacího zařízení (není tolerováno chybné ovlivňování kolejových obvodů přejezdů, atd.),
- vozidla vybavená klimatizačními jednotkami budou splňovat ČSN EN 14750-1,
- vozidla nezávislé trakce musí splňovat předepsané emisní limity.

Vozidla musí být:

- jednotného firemního vzhledu dopravce, výjimku může tvořit polep (nátěr) na základě příslušné smlouvy s objednatelem,
- zvnějšku označena na čele vlaku dle technických možností a na každé straně každého vozidla směrovými tabulemi, nebo elektronickými směrovými tabulemi,
- zvnějšku na obou stranách vozidla označena logem Pardubického kraje jako objednatele veřejné dopravy (platí u vozidel, která jsou alespoň z 80 % nasazena na Dopravní výkony dle této smlouvy).
- označena schváleným označením IDS IREDO (platí u vozidel, která jsou alespoň z 80 % nasazena na Dopravní výkony dle této smlouvy, samolepící označení dodá OREDO s.r.o.).

Kapacita vozidel musí odpovídat následujícím požadavkům:

vozidla budou 1. nebo 2. vozové třídy. U míst 1. vozové třídy může objednatel uplatnit požadavek v rámci přípravy jízdního řádu na jejich přeznačení na 2. vozovou třídu a dopravce mu toto neodepře. Všechny prostory pro cestující budou označeny jako nekuřácké. Nástupní prostor u nově pořizovaných vozidel musí být prostorově oddělen od prostoru pro cestující, ve kterém jsou umístěna jiná než sklopná sedadla. Kapacita vlaků musí být při plánování jízdního řádu s ohledem na běžnou frekvenci v daném vlaku a dnu v týdnu dimenzována alespoň tak, aby se vyloučilo překročení kapacity vozidla k sezení o více než 50 %.

Vnitřní uspořádání a vybavení vozidel musí splňovat alespoň následující požadavky:

- pro přepravu imobilních osob na invalidním vozíku musí být v každém vlaku zajištěn alespoň počet míst odpovídající požadavkům článku 4.2.2.3 přílohy rozhodnutí Komise (ES) č. 164/2008 o technické specifikaci pro interoperabilitu, týkající se přepravy osob s omezenou schopností pohybu a orientace v transevropském konvenčním a vysokorychlostním železničním systému,

- v každém vlaku musí být umožněna alespoň přeprava 1 dětského kočárku na každých 40 míst k sezení,
- v každém vlaku musí být umožněna přeprava jízdních kol, přičemž je požadováno alespoň 5 míst na jízdní kola (nebo alespoň 2 jízdní kola v motorovém voze řady 810). Tato místa mohou být variantně použitelná pro přepravu dětských kočárků nebo imobilních osob,
- přeprava osob s omezenou schopností pohybu musí být zajištěna u vlaků, které mají v jízdním řádu symbol „vozíku“, mezi všemi stanicemi a zastávkami, a to i náhradním způsobem,
- všechny nástupní dveře pro cestující musí být uzpůsobeny pro rychlou výměnu cestujících, musí být centrálně uzavíratelné, musí mít krátké doby otevírání a zavírání pro minimalizaci pobytů vlaku ve stanicích a zastávkách, za jízdy musí být dveře blokovány,
- vnitřní prostory vozidla pro cestující musí být dobře větratelné za účelem udržování tepelné pohody ve vozidle po celé období roku,
- místa k sezení pro cestující musí být uzpůsobena pro pohodlné cestování, sedadla musí být polstrovaná, pohodlná, s celoplošnou opěrou zad (s výjimkou sklopných sedadel),
- nad místy k sezení musí být umístěn odkládací prostor na ruční zavazadla, odkládací prostor musí mít průhledné dno,
- každý cestující ve vlaku musí mít možnost využít WC, přičemž je požadováno 1 WC na 90 míst k sezení,
- každé vozidlo musí být v případě zavedení samoobslužného systému odbavení cestujících (vlaky v režimu 0/0-S) u nástupního prostoru vybaveno stacionárním odbavovacím zařízením umožňujícím odbavení cestujících v tarifu Dopravce, IDS IREDO a v Systému jednotného tarifu (SJT). Za specifických okolností (např. příprava pořízení nových vozidel) lze po projednání smluvními stranami na přechodné období zabezpečit odbavení cestujících ve Vlacích 0/0-S strojvedoucími vybavenými přenosnými osobními pokladnami (POP),
- každé vozidlo musí být vybaveno vývěsnou plochou pro informační materiály objednatele (alespoň 1 nosič plakátů 49 x 49 cm na vozidlo a 1 zásobník na letáky formátu 1/3 A4). Týká se vozidel, která jsou alespoň z 80 % nasazena na Dopravní výkony dle této smlouvy),
- vozidla nasazená na Dopravní výkony dle této smlouvy musí být postupně vybavována elektronickým informačním zařízením s akustickým hlášením názvu zastávky,
- vozidla nasazená na výkon v Pardubickém kraji musí být postupně vybavena zařízením pro umožnění připojení internetu – Wi-Fi s kvalitním příjmem a kapacitou pro připojení více uživatelů (cestujících). Ve vlacích složených z nových a modernizovaných vozidel využívání Wi-Fi internetového připojení, zásuvek na drobnou elektroniku (230 V) a zástrček USB dle technických možností vozidel v maximálním možném počtu,
- vozidla musí být vybavena základními prostředky požární ochrany a na stanovišti strojvedoucího musí být základní zdravotnické potřeby (lékárnička pro ošetření zraněných cestujících),

Požadavky na údržbu a čištění vozidel:

- dopravce je povinen dodržovat předepsané lhůty pravidelných prohlídek, zároveň je povinen zajistit mimořádné prohlídky v případech nahlášení podezření na technickou závadu vozidla nebo poškození vozidla z důvodu nehodových událostí nebo vlivu klimatických,
- dopravce je povinen zajistit včasné a řádné zbrojení vozidla, aby byl zajištěn bezproblémový provoz vozidla,
- dopravce je povinen a zajistit ve vnitřních prostorách vozidel teplotu alespoň 18˚ C,
- čištění vozidel musí být realizováno v takových intervalech, aby nedošlo ke snížení kultury cestování. Vozidlové skříně musí být umývány v intervalech zamezujících viditelné znečištění. To samé platí o oknech vozidel.

12 PŘEDPOKLÁDANÝ ROZSAH KOMPENZACÍ VE VEŘEJNÉ DOPRAVĚ

Předpokládaný rozsah kompenzací ve veřejné dopravě vychází na základě předpokladu aktuálně platných stávajících podmínek. V průběhu platnosti plánu dopravní obslužnosti pravděpodobně dojde k upřesnění těchto rozsahů, vždy na základě nových aktualizovaných podmínek.

12.1 Autobusová doprava

Na základě předpokládaného rozvoje veřejné dopravy, byl zpracován orientační nárůst nákladů pro jednotlivé ekonomické varianty, které spočívají v konstantním procentuálním nárůstu jak nákladů, tak tržeb v následujících deseti letech. Náklady vychází z nabídkových cen, které dopravci předložili v rámci probíhající veřejné zakázky. V rámci odhadu inflace na následné období byly zpracovány tři varianty tohoto vývoje a to 2,2%, 3,2% a 4,2%. Stejným způsobem je proveden i předpokládaný nárůst tržeb. V rámci výpočtu výchozí základny tržeb byl použit rok 2020, ve kterém došlo k výraznému poklesu tržeb z důvodu přijatých opatření v rámci pandemie SARS-CoV-2. V roce 2019 bylo v autobusové dopravě dosaženo tržby ve výši 218 mil. Kč, v roce 2020 pouze 145 mil. Kč. V případě roku 2021 odhadujeme jejich výběr ve výši 200 mil. Kč a v roce 2022 na 220 mil Kč. Od tohoto roku u vývoje tržeb je počítáno s jejich nárůstem ve výši 2% ročně.

Období - inflace ve výši 2,2%	Výše nákladů (v Kč)	Výše tržeb (v Kč)	Výše kompenzace v Kč)
Odhad kompenzace v 1. roce trvání služby	571 847 023	140 000 000	431 847 023
Odhad kompenzace v 2. roce trvání služby	584 427 657	200 000 000	384 427 657
Odhad kompenzace v 3. roce trvání služby	597 285 066	220 000 000	377 285 066
Odhad kompenzace v 4. roce trvání služby	610 425 337	224 840 000	385 585 337
Odhad kompenzace v 5. roce trvání služby	623 854 694	229 786 480	394 068 214
Odhad kompenzace v 6. roce trvání služby	637 579 498	234 841 783	402 737 715
Odhad kompenzace v 7. roce trvání služby	651 606 247	240 008 302	411 597 945
Odhad kompenzace v 8. roce trvání služby	665 941 584	245 288 484	420 653 100
Odhad kompenzace v 9. roce trvání služby	680 592 299	250 684 831	429 907 468
Odhad kompenzace v 10. roce trvání služby	695 565 330	256 199 897	439 365 432

Období - inflace ve výši 3,2%	Výše nákladů (v Kč)	Výše tržeb (v Kč)	Výše kompenzace v Kč)
Odhad kompenzace v 1. roce trvání služby	571 847 023	140 000 000	431 847 023
Odhad kompenzace v 2. roce trvání služby	590 146 127	200 000 000	390 146 127
Odhad kompenzace v 3. roce trvání služby	609 030 803	220 000 000	389 030 803
Odhad kompenzace v 4. roce trvání služby	628 519 789	224 840 000	403 679 789
Odhad kompenzace v 5. roce trvání služby	648 632 422	229 786 480	418 845 942
Odhad kompenzace v 6. roce trvání služby	669 388 660	234 841 783	434 546 877
Odhad kompenzace v 7. roce trvání služby	690 809 097	240 008 302	450 800 795
Odhad kompenzace v 8. roce trvání služby	712 914 988	245 288 484	467 626 504
Odhad kompenzace v 9. roce trvání služby	735 728 268	250 684 831	485 043 437
Odhad kompenzace v 10. roce trvání služby	759 271 572	256 199 897	503 071 675

Období - inflace ve výši 4,2%	Výše nákladů (v Kč)	Výše tržeb (v Kč)	Výše kompenzace v Kč)
Odhad kompenzace v 1. roce trvání služby	571 847 023	140 000 000	431 847 023
Odhad kompenzace v 2. roce trvání služby	595 864 598	200 000 000	395 864 598
Odhad kompenzace v 3. roce trvání služby	620 890 911	220 000 000	400 890 911
Odhad kompenzace v 4. roce trvání služby	646 968 329	224 840 000	422 128 329
Odhad kompenzace v 5. roce trvání služby	674 140 999	229 786 480	444 354 519
Odhad kompenzace v 6. roce trvání služby	702 454 921	234 841 783	467 613 138
Odhad kompenzace v 7. roce trvání služby	731 958 027	240 008 302	491 949 726
Odhad kompenzace v 8. roce trvání služby	762 700 265	245 288 484	517 411 780
Odhad kompenzace v 9. roce trvání služby	794 733 676	250 684 831	544 048 845
Odhad kompenzace v 10. roce trvání služby	828 112 490	256 199 897	571 912 593

12.2 Drážní doprava

Předpokládaná výše kompenzace v oblasti veřejné drážní osobní dopravy za období 2021-2029 v mil. Kč – pouze na území Pardubického kraje

Dopravce	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
České dráhy a.s.	477,96	516,79	506,63	551,97	548,52	548,93	547,6	554,78	542,44	540,99
Leo Express Tenders s.r.o.	88,89	88,89	88,89	88,89	88,89	88,89	88,89	88,89	88,89	83,17
DPMP a.s.	4,93	5,17	5,24	5,32	5,40	5,48	5,57	5,65	5,73	5,82
CELKEM	**571,78**	**610.,.85**	**600,76**	**646,18**	**642,81**	**643,30**	**642,06**	**649,32**	**637,06**	**629,98**

13 ČASOVÝ HARMONOGRAM UZAVÍRÁNÍ SMLUV O VEŘEJNÝCH SLUŽBÁCH A POSTUP PŘI UZAVÍRÁNÍ TĚCHTO SMLUV

13.1 Autobusová doprava

Smlouvy s autobusovými a drážními dopravci byly uzavřeny v souladu s Nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. 10. 2007, o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a dále dle zákona 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících.

Smlouvy s autobusovými dopravci jsou uzavřeny na období 10 let od doby počátku plnění. Zahájení dopravních služeb je předpokládáno nejpozději k červnové změně jízdních řádů roku 2022 s výjimkou DPMP. Smlouvy s DPMP budou uzavírány na jednoleté období v tzv. netto režimu. Na příslušná období bude zveřejněna nová notifikace.

13.2 Drážní doprava

13.2.1 Trolejbusová doprava

Smlouvy budou uzavírány s DPMP na jednoletá období v tzv. netto režimu. Na příslušná období bude zveřejněna nová notifikace.

13.2.2 Železniční doprava

Smlouvy s železničními dopravci byly uzavřeny v roce 2019. Předpokládaný termín ukončení těchto smluv je v roce 2029 za podmínky, že nedojde k významné investici dopravce do vozového parku. V případě této investice by se smlouva prodloužila o dalších 5 let.

Pokud budeme vycházet ze současné platné legislativy, pak předpokládáme uzavření následných smluv formou nabídkového řízení. S ohledem na zásadu transparentnosti musí být rok před zahájením nabídkového řízení v Úředním věstníku Evropské unie zveřejněno oznámení o záměru poskytovat veřejné služby v přepravě cestujících v rozsahu přesahujícím 50 000 km/rok.

14 HLAVNÍ CÍLE VEŘEJNÉ DOPRAVY DOPRAVNÍHO PLÁNU PARDUBICKÉHO KRAJE NA OBDOBÍ 2021 - 2026

Hlavní cíle PDOPk jsou stanoveny tak, aby byl na jejich základě zajištěn rozvoj veřejné linkové osobní a drážní dopravy na území Pardubického kraje v plánovacím období.

Mezi hlavní cíle PDOPk pro období 2021 – 2026 patří:

1	Udržení rozsahu dopravní obslužnosti ve veřejné linkové a drážní osobní dopravě na úrovni roku 2021 (16,5 mil km v oblasti autobusové dopravy, 5 mil. km v oblasti drážní dopravy, 130 tis. km v oblasti trolejbusové dopravy).
2	Efektivní a hospodárné využití finančních prostředků k zajištění dopravní obslužnosti Pardubického kraje
3	Udržení a zvýšení spolufinancování veřejné dopravy jak ze strany státu, tak obcí
4	Stanovení standardu základní dopravní obslužnosti obcí a měst Pardubického kraje
5	Spolupráce se sousedními kraji vedoucí k zajištění kvalitního dopravního spojení mezi kraji bez nutností přestupů
6	Prohlubování návazností mezi jednotlivými módy dopravy
7	Zvyšování kvality vozového parku pro bezpečné a pohodlné cestování
8	Zpřístupnění dopravy cestujícím formou odbavení pomocí platebních karet a webových/mobilních aplikací a zvyšování kvality IDS IREDO
9	JEDNOTNÝ INFORMAČNÍ SYSTÉM – zajistit jednotný informační systém (informační tabule na zastávkách a nádražích, aplikace v mobilech, zprávy do mobilů apod.) pro cestující i posádky (řidiče autobusů, průvodčí a stewardy vlaků), aby systém byl kompatibilní s IDOS, automaticky informoval včas o aktuálních zpožděních v návaznosti na čekací doby apod.
10	Postupné zapojování vozidel s nízkou nebo nulovou emisní zátěží s ohledem na příslušnou legislativu a možnosti rozpočtu Pk
11	Určení investičních priorit do železniční a silniční infrastruktury pro veřejnou dopravu a do infrastruktury pro cestující – budování přestupních terminálů, parkovišť P+R, B+R a místa K+R, účelní a efektivní propojení individuální a veřejné dopravy
12	Spolupráce / provázání regionální veřejné dopravy se systémem vlaků celostátní dopravy objednatele MD ČR
13	Naplnění § 2 Zákona o veřejných službách v přepravě cestujících č 194/2010 Sb., tj. zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu s důrazem na rozvoj cestovního ruchu, který je významným zdrojem tvorby HDP v Pardubickém kraji,
14	Řešení kritické dopravní situace v rekreační oblasti Dolní Morava. Oblast je přetížena individuální dopravou, je nutné prověřit napojení areálu na veřejnou dopravu

	nízkoemisními vozidly, např. kyvadlovou dopravou od nejbližšího terminálu nebo železniční stanice
15	Stanovení požadavků a preferencí v silniční a železniční infrastruktuře
16	Podpora nemotorových módů dopravy,
17	Podpora rozvoje státního jednotného tarifu do segmentu veřejné linkové osobní dopravy objednávané krajem
18	Dokončení integrace tarifů městských autobusových doprav do IDS IREDO,
19	Podpora a výstavba silniční a drážní infrastruktury,
20	Intenzivní řešení otázky autobusových nádraží – zajištění udržitelného stavu kvality dopravní obsluhy měst, které mají autobusová nádraží patřící soukromým vlastníkům
21	Kompletní revize zastávek autobusové linkové dopravy – názvů zastávek z hlediska aktuálnosti názvu (aktualizace, hlavně výzva pro města a aktualizaci názvů na území měst), označení v souladu s vyhláškou (náprava označení a vybavení zastávek dle významu); prověření využití zastávek (zrušení dlouhodobě nevyužívaných zastávek)
22	Podporovat kroky Ministerstva dopravy vedoucí k rozšíření objednávky ministerstva o dálkovou veřejnou linkovou dopravu, ve které by byl uznáván tarif Systém jednotného tarifu (SJT) a koordinaci takové objednávky veřejné linkové dopravy s regionální dopravou.
23	Zpracování standardů dopravní obslužnosti jakožto součásti plánu dopravní obslužnosti (přílohy PDOPk) za účelem uskutečnitelnosti cílů veřejné dopravy a obhajitelnosti z pohledu financování dopravní obslužnosti.
25	Podpora elektrizace, zejména pak železniční dopravy
26	Návrh opatření pro krizové/nouzové stavy v souvislosti se zkušenostmi s omezeními spojenými s šířením nákazy COVID-19

15 SEZNAM ZKRATEK

Pk	Pardubický kraj
PDOPk	Plán dopravní obslužnosti Pardubického kraje
IDS	integrovaný dopravní systém
MHD	městská hromadná doprava
VLD	veřejná linková doprava
IDS IREDO	Integrovaný dopravní systém Královéhradeckého a Pardubického kraje
OREDO	integrátor dopravy Královéhradeckého a Pardubického kraje
VYDIS	Východočeský dopravní integrovaný systém
IDSK	Integrovaná doprava Středočeského kraje
SJT	Systém jednotného tarifu
NUTS	nomenklatura územních statistických jednotek
OOSPO	osoby s omezenou schopností pohybu a orientace
ORP	obec s rozšířenou působností
DPMP	Dopravní podnik města Pardubic a. s.

16 PŘÍLOHY

Příloha 1: Seznam uzavřených smluv - veřejná linková osobní doprava

Příloha 2: Seznam uzavřených smluv – drážní oprava

Příloha 1: Seznam uzavřených smluv - veřejná linková osobní doprava

Název smlouvy	Oblast	smluvní strana	platnost od	platnost do	ID smlouvy v RS
Smlouva o poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou linkovou osobní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti Pardubického kraje – přechodné období – soubor č. 1	Pardubicko	C A R - T O U R spol. s r.o.	02.11.2020	max. do 10.6.2023	13355444
Smlouva o poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou linkovou osobní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti Pardubického kraje – přechodné období – soubor č. 2	Pardubicko, Chrudimsko	ARRIVA VÝCHODNÍ ČECHY a.s.	22.05.2020	max. do 10.6.2023	12172552
Smlouva o poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou linkovou osobní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti Pardubického kraje – přechodné období – soubor č. 3	Ústeckoorlicko	BD trans, spol. s r.o.	22.05.2020	max. do 10.6.2023	11853240
Smlouva o poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou linkovou osobní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti Pardubického kraje – přechodné období – soubor č. 4	Pardubicko	C A R - T O U R spol. s r.o.	22.05.2020	max. do 10.6.2023	11853244
Smlouva o poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou linkovou osobní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti Pardubického kraje – přechodné období – soubor č. 5	Svitavsko	ČSAD Tišnov, spol. s r.o.	22.05.2020	max. do 10.6.2023	11853248
Smlouva o poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou linkovou osobní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti Pardubického kraje – přechodné období – soubor č. 6	Ústeckoorlicko, Svitavsko	ČSAD Ústí nad Orlicí, a.s.	22.05.2020	max. do 10.6.2023	11853252
Smlouva o poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou linkovou osobní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti Pardubického kraje – přechodné období – soubor č. 7	Svitavsko	Jaroslav Hnát	22.05.2020	max. do 10.6.2023	11853256
Smlouva o poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou linkovou osobní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti Pardubického kraje – přechodné období – soubor č. 8	Ústeckoorlicko	Martin Transport s.r.o.	22.05.2020	max. do 10.6.2023	11853260
Smlouva o poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou linkovou osobní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti Pardubického kraje – přechodné období – soubor č. 9	Chrudimsko	Josef Matějka	22.05.2020	max. do 10.6.2023	11853268
Smlouva o poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou linkovou osobní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti Pardubického kraje – přechodné období – soubor č. 10	Jevíčsko	Miroslav Matocha	22.05.2020	max. do 10.6.2023	11853272
Smlouva o poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou linkovou osobní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti Pardubického kraje – přechodné období – soubor č. 11	Jevíčsko	Miroslav Matocha ml.	22.05.2020	max. do 10.6.2023	11853276
Smlouva o poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou linkovou osobní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti Pardubického kraje – přechodné období – soubor č. 13	Kralicko	Josef Pinkas	22.05.2020	max. do 10.6.2023	11853280
Smlouva o poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou linkovou osobní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti Pardubického kraje – přechodné období – soubor č. 14	Svitavsko	Pavel Prchal	22.05.2020	max. do 10.6.2023	11853284
Smlouva o poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou linkovou osobní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti Pardubického kraje – přechodné období – soubor č. 15	Poličsko	ZDAR, a.s.	16.06.2020	max. do 10.6.2023	12107348
Smlouva o poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou linkovou osobní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti Pardubického kraje – přechodné období – soubor č. 16	Poličsko	Zlatovánek s.r.o.	10.06.2020	max. do 10.6.2023	12054952
Smlouva o poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou linkovou osobní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti Pardubického kraje – přechodné období – soubor č. 17	Poličsko	ZDAR, a.s.	20.05.2020	max. do 10.6.2023	11853288
Smlouva o poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou linkovou osobní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti Pardubického kraje – přechodné období – soubor č. 17	Pardubicko	Okresní autobusová doprava Kolín	10.01.2012	do doby uzavření mezikrajské smlouvy se Středočeským krajem (2021/2022)	1320358
Smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou linkovou dopravou	Pardubicko	Dopravní podnik města Pardubic a.s.	21.05.2021	do 31.12.2021	15474743

Příloha 2: Seznam uzavřených smluv - drážní doprava

Název smlouvy	Oblast	smluvní strana	platnost od	platnost do	ID smlouvy v RS
Smlouvu o Veřejných službách v přepravě cestujících osobní drážní dopravou	Rybitví, Lázně Bohdaneč	Dopravní podnik města Pardubic a.s.	17.03.2021	31.12.2021	14766139
Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících a k zajištění dopravní obslužnosti kraje veřejnou drážní osobní dopravou (ČD a.s.)	Pardubický kraj	České dráhy, a.s.	12.12.2019	15.12.2029	10296668
Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících a k zajištění dopravní obslužnosti kraje veřejnou drážní osobní dopravou (Leo Express Tenders s.r.o.)	Trať 024, 025	LEO Express Tenders s.r.o.	24.04.2019	15.12.2029	8189059