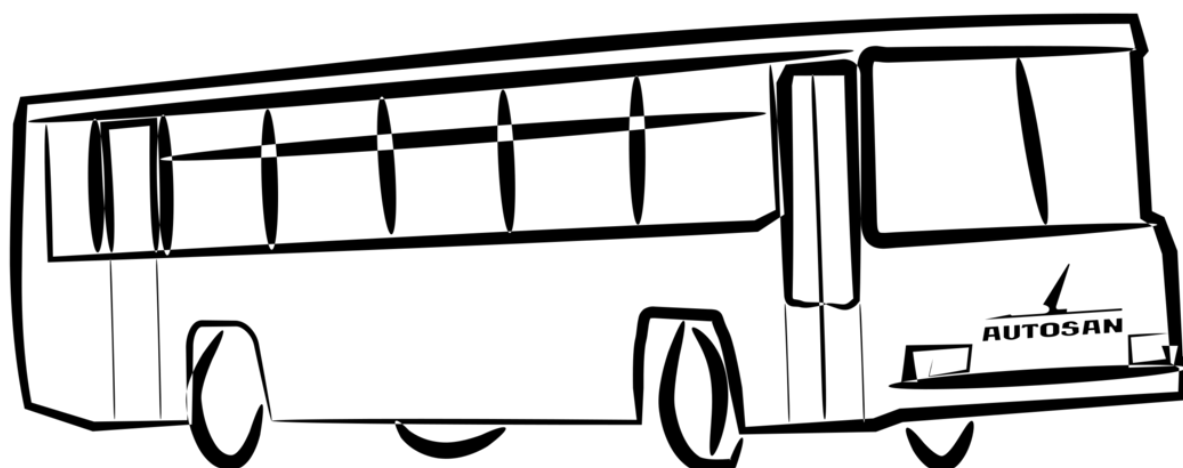


+



Studie zavedení MHD Chotěboř



Ing. Rostislav Vašíček

Říjen 2019

Obsah

| | | |
|-----|--|----|
| 1 | Úvod | 3 |
| 2 | Město Chotěboř | 4 |
| 3 | Historický provoz MHD | 5 |
| 4 | Stávající stav dopravní obslužnosti..... | 7 |
| 5 | Provozované systémy MHD ve srovnatelně velkých městech | 8 |
| 5.1 | Přelouč | 8 |
| 5.2 | Jeseník..... | 9 |
| 5.3 | Moravská Třebová | 9 |
| 5.4 | Nové Město na Moravě..... | 10 |
| 5.5 | Pozitivní prvky, ze kterých je vhodné se inspirovat | 10 |
| 5.6 | Čeho je dobré se vyvarovat..... | 10 |
| 6 | Návrhy na obnovení MHD v Chotěboři | 11 |
| 6.1 | Návrh města – 2007 | 11 |
| 6.2 | Bakalářská práce – Ondřej Fiala 2013 | 12 |
| 7 | Výchozí podmínky pro novou dopravní koncepci..... | 15 |
| 7.1 | Návaznost na vlaky | 15 |
| 7.2 | Návaznost na začátky a konce pracovních dob v průmyslových podnicích | 16 |
| 8 | Návrh nové koncepce | 18 |
| 8.1 | Trasa..... | 18 |
| 8.2 | Jízdní řád v pracovní dny | 21 |
| 8.3 | Návrh víkendové dopravy..... | 22 |
| 8.4 | Jízdné | 22 |
| 8.5 | Vozidlo vhodné pro provoz MHD | 23 |
| 8.6 | Ekonomická rozvaha..... | 25 |
| 8.7 | Způsob zajištění provozu | 27 |
| 8.8 | Zhodnocení variant | 28 |
| 9 | Harmonogram dalšího postupu..... | 29 |
| 10 | Odpovědi na předpokládané otázky..... | 30 |
| 11 | Závěr | 31 |
| 12 | Seznam použitých zkratk | 32 |
| 13 | Použitá zdroje..... | 33 |
| 14 | Přílohy..... | 34 |

1 Úvod

Za posledních několik desetiletí došlo v České republice k prudkému nárůstu mobility obyvatel. Důsledkem toho jsou často přetížené komunikace, a to i nižších tříd. Kongesce se dnes často vyskytují i v okresních městech, v krajských městech se jedná o zcela běžnou záležitost. Není však možné nadále rozvíjet pouze individuální automobilovou dopravu. Tato doprava na sebe váže velké investiční i prostorové nároky. I města velikosti Chotěboře se již potýkají s problémy souvisejícími s příliš velkým užíváním individuální dopravy, mezi které patří zejména nedostatek parkovacích míst na sídlištích i v centru města, problematická průjezdnost města apod.

Při budování dopravního systému založeného na principech trvalé udržitelnosti je nutné se zaměřit zejména na rozvoj a zvýšení atraktivity veřejné dopravy tak, aby byla chápána jako konkurenceschopná alternativa individuální dopravě. Veřejná doprava proto musí reagovat na měnící se požadavky cestujících. Ty souvisejí jednak se změnou chování obyvatel, s celkovým nárůstem jejich mobility, ale také se změnami v sídelní struktuře, kdy dochází k růstu měst a tím zvětšování vzdáleností v rámci města. Tento trend se nevyhýbá ani Chotěboř, kde i přes pokles počtu obyvatel dochází k nové výstavbě a tím růstu plochy města.

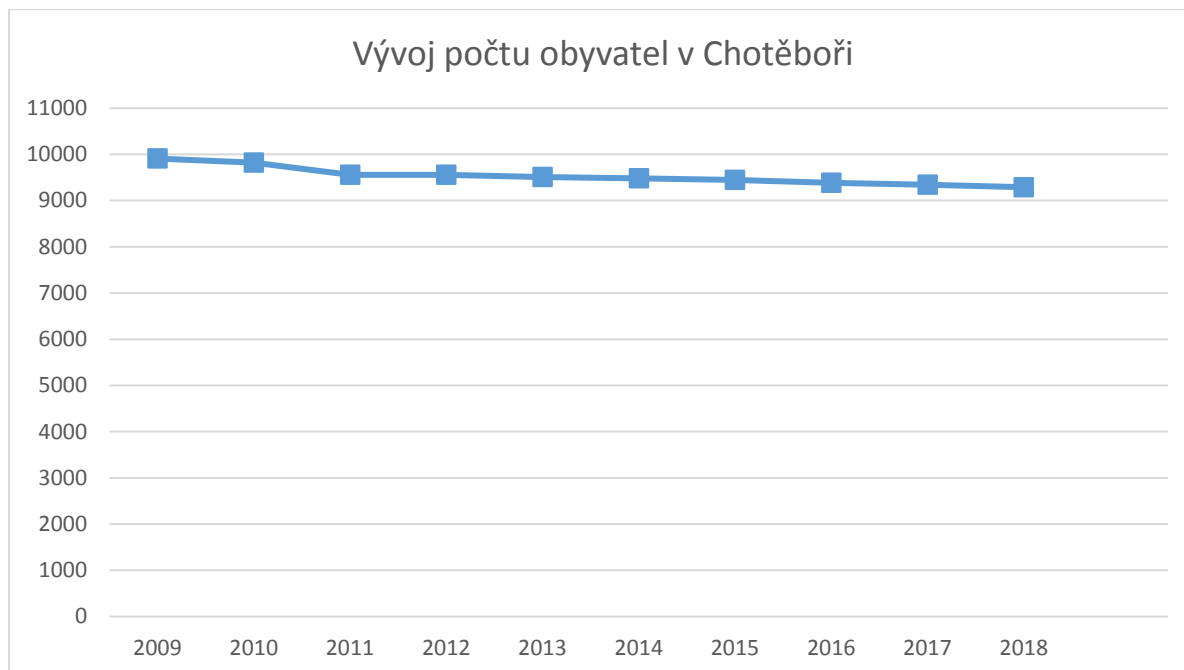
Mezi hlavní požadavky kladené na veřejnou dopravu v současné době patří zejména rychlost, četnost spojení, jednoduchost a přehlednost nabídky, pohodlí a přiměřená cena. Hlavní páteř dopravního systému by měla tvořit železniční doprava, pokud je v dané oblasti trasována vhodným směrem a je na ní možné dosáhnout konkurenceschopných jízdních dob. Na páteřní železnici by měly ve odpovídajících místech navazovat autobusové linky, které umožní cestujícím přestoupit a dostat se tak do míst, která nejsou přímo obsloužena železniční dopravou. Takový systém je v Kraji Vysočina připravován pod názvem VDV (Veřejná doprava Vysočiny). V jiných krajích v rámci České republiky je již budování integrovaných dopravních systémů založených na výše uvedených principech v pokročilejší fázi. Jako vhodný příklad je možné uvést například systém IDS JMK provozovaný v Jihomoravském kraji.

V posledních letech dochází k celkové renesanci veřejné dopravy. I ve městech obdobné velikosti jsou zaváděny nové systémy MHD. Jako příklad je možno uvést například Přelouč, kde byla MHD zavedena v roce 2009, Nové Město na Moravě v roce 2014 a Moravskou Třebovou v roce 2018. V některých dalších městech srovnatelné velikosti je MHD provozována dlouhodobě (například Jeseník, Tachov, Stříbro). Proto je na místě prověřit možnosti zavedení MHD také v Chotěboři.

Cílem této práce je prověření smysluplnosti zavedení MHD v Chotěboři a stanovení vhodných technických, technologických a ekonomických parametrů takové služby, mezi které patří zejména trasa linky, návrh jízdního řádu, ceny jízdného, stanovení vhodného typu vozidel a jejich počtu a v neposlední řadě provedení základní ekonomické rozvahy na straně nákladů a výnosů takového systému.

2 Město Chotěboř

Chotěboř leží v Kraji Vysočina, v okrese Havlíčkův Brod. Jedná se o obce s rozšířenou působností (ORP). V současné době má přibližně 9 300 obyvatel, přičemž počet obyvatel vykazuje mírně sestupný trend, jak je patrné z Grafu 1.



Graf 1: Vývoj počtu obyvatel v Chotěboři [1]

Vývoj počtu obyvatel ilustruje také Tabulka 1.

| Rok | Počet obyvatel |
|------|----------------|
| 2009 | 9 909 |
| 2010 | 9 819 |
| 2011 | 9 561 |
| 2012 | 9 560 |
| 2013 | 9 506 |
| 2014 | 9 480 |
| 2015 | 9 444 |
| 2016 | 9 385 |
| 2017 | 9 343 |
| 2018 | 9 290 |

Tabulka 1: Počet obyvatel v Chotěboři [1]

Sestupný trend počtu obyvatel je typický pro většinu měst okresu Havlíčkův Brod. Zčásti souvisí se stěhováním lidí do blízkých obcí v zázemí měst a zčásti s celkovým úbytkem počtu obyvatel v okrese Havlíčkův Brod, který je vyvolaný nedostatkem pracovních příležitostí, zejména pro vysokoškolsky vzdělané občany. Tento trend je pro město velmi nežádoucí a v případě, že bude pokračovat dlouhodobě, povede k omezování dostupnosti služeb, které již nebude ekonomicky efektivní provozovat pro snižující se počet obyvatel. Snahou města je tento úbytek zastavit, a to zejména zpřístupňováním nových lokalit pro výstavbu rodinných domů.

3 Historický provoz MHD

MHD v Chotěboři byla zavedena pravděpodobně v 50. letech 20. století. Od začátku provozu se jednalo o trasu směřující od vlakového nádraží k zámku. Vzhledem k tehdejší struktuře osídlení (zejména podél silnice od nádraží k zámku) se jednalo o vhodnou trasu odpovídající tehdejším potřebám města.

Provoz na lince byl v roce **1955** zajišťován v trase:

- Nádraží
- Letná
- Na Chmelnici
- Ústav národního zdraví
- Lékárna
- Náměstí
- U Lustigů
- Zámek

Linka byla v provozu v pracovní dny (v té době se jednalo i o soboty) v rozsahu 15 párů spojů. První spoj vyjížděl od zámku v 5:33, poslední spoj jezdil v 19:40 z nádraží. Jednalo se přibližně o 1 spoj za hodinu, interval spojů nebyl pravidelný, ale spoje byly přizpůsobeny příjezdům a odjezdům vlaků.

V roce **1986** byl provoz na lince pod číslem 51410 zajišťován v trase:

- (ACHP)
- (Výkupní podnik)
- Žel.st.
- Letná
- Chmelnice
- OÚNZ
- Lékárna (pouze ve směru na nádraží)
- Náměstí
- U zámku

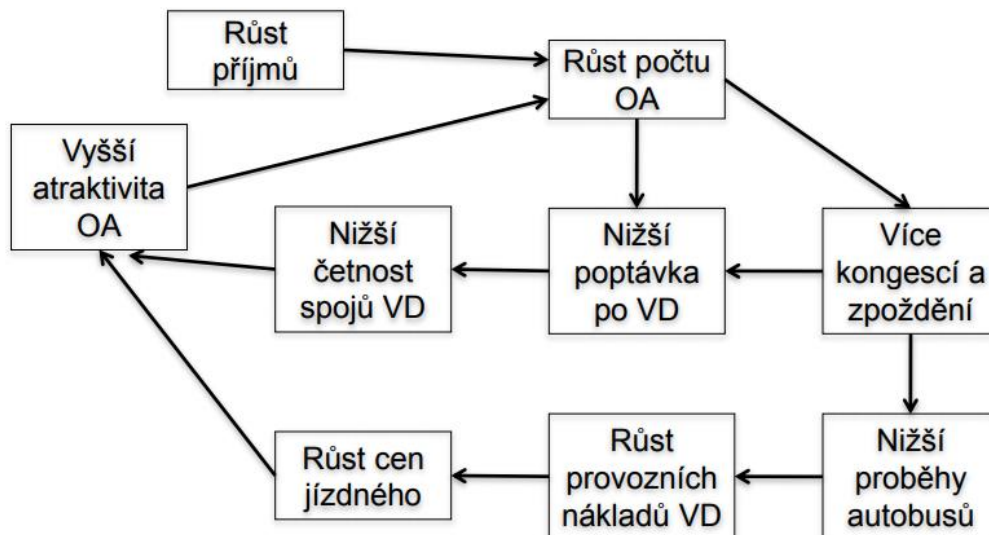
Kromě přejmenování některých zastávek došlo ke zkrácení trasy, autobus již nejezdil k zámku, ale pouze do ulice Chotěbořova. Zastávka „U Lustigů“, která původně ležela na hlavní silnici, byla nahrazena zastávkou „U zámku“ v ulici Chotěbořova.

Celkem bylo na lince v provozu 13 spojů ve směru k nádraží a 12 spojů v opačném směru, v úseku ACHP – Žel.st. byl v provozu pouze jeden spoj v pracovní dny.

Všechny spoje jezdily v pracovní dny (v této době již pouze pondělí–pátek). První spoj vyjížděl v 5:15 ze zastávky U zámku, poslední spoj v 17:25 ze zastávky U zámku. Došlo tedy k omezení večerních spojů. Stále se jednalo o rozsah přibližně 1 spoj za hodinu. Časové polohy byly uzpůsobeny návazností na vlaky. Linka MHD byla zajišťována autobusem městského provedení.

Přibližně v polovině 90. let došlo z ekonomických důvodů k velkým redukcím veřejné dopravy. Tato redukce citelně zasáhla také linku MHD v Chotěboři. Jelikož velmi významnou složku nákladů v rámci veřejné dopravy tvoří odpisy vozidel, došlo během 90. let k tomu, že linka MHD již neměla vyčleněný samostatný autobus, ale byla provázána s regionálními oběhy dopravce. Zároveň bylo větší množství spojů zrušeno. Tím přestalo platit, že MHD zajišťuje spojení od všech (nebo alespoň téměř všech) vlaků v pracovní dny. Následoval pokles zájmu o tuto službu, tím pádem další pokles tržeb a zhoršení ekonomiky provozu, které vyvolalo další redukce. Tento jev bylo možno v 90. letech 20. století a na začátku 21. století pozorovat ve velké části regionální autobusové dopravy v České republice. Bývá popisován jako „spirála smrti veřejné dopravy“.

Spirála smrti (Vicious Circle)



Obrázek 1: Spirála smrti veřejné dopravy [2]

V roce 1996 tak byl sice provoz na lince pod číslem 600310 zajišťován 10 spoji ve směru od nádraží a 6 spoji ve směru k nádraží, nicméně větší část spojů již nebyla klasická MHD, ale jednalo se o regionální spoj, který byl zároveň uveden také v jízdním řádu MHD (tzv. překryv, situace, kdy jeden vůz zajišťuje zároveň dva formálně různé spoje na různých linkách v jeden čas, v současné době toto řešení legislativa nedovoluje). Jelikož se v různé časy jednalo o různé linky, bylo uvedené uspořádání pro cestující nepřehledné – například odjezdy z různých stanišť, různá cílová stanice jednotlivých spojů apod. Většina spojů již byla vedena pouze v trase od nádraží na náměstí a zastavovala jen na zastávce ÚNZ.

Linka 600310 existuje i v současné době, avšak je na ní vedena pouze několik spojů do okolních obcí, které mají specifickou trasu, a proto nemohou být zařazeny do tras jiných linek.

4 Stávající stav dopravní obslužnosti

Dopravní obslužnost města Chotěboř je zajištěna jak železniční, tak autobusovou dopravou. Níže je popsán aktuální stav zajištění veřejné dopravy vycházející z jízdních řádů platných k 1.1.2019.

Železniční doprava je provozována na trati 238 Pardubice – Havlíčkův Brod. V současné době je na této trati zajišťována doprava v přibližně 60minutovém taktu v pracovní dny (kromě dopoledne) a 120 minut v pracovní dny dopoledne a o víkendu celodenně. První vlaky odjíždí na oba směry kolem 4:30, poslední vlak ve směru Havlíčkův Brod kolem 21:30 a ve směru Hlinsko kolem 22:30. Vlaky na oba směry odjíždí z Chotěboře přibližně ve 30. minutu, s časovými odchylkami do 5 minut. Jízdní řád lze považovat za stabilizovaný, v budoucnu se dají očekávat spíše minutové úpravy tak, aby byl dosažen přesný takt.

Většina vlaků je vedena v trase Havlíčkův Brod – Chotěboř – Hlinsko. V Hlinsku je zajištěn přípoj směr Pardubice. Vybrané spoje v pracovní dny jedou v celé trase Havlíčkův Brod – Chotěboř – Hlinsko – Pardubice. V období, kdy je zajištěn 60minutový interval spojů, se vlaky v Chotěboři křížují. To je výhodné z hlediska zajištění návazné dopravy, která tak může jedním spojem zajistit přípoj z obou směrů.

Regionální autobusové linky zajišťují jednak napojení obcí v blízkosti Chotěboře na město Chotěboř a také napojení Chotěboře na Havlíčkův Brod, Žďár nad Sázavou a částečně také na Prahu (díky možnosti přestupu na vlak v Golčově Jeníkově). Na většině linek je v provozu pouze cca 6 párů spojů v pracovní dny, první spoje přijíždí do Chotěboře kolem 5:15 a poslední spoje odjíždí z Chotěboře kolem 17:45. Linky jsou zpravidla provozovány pouze v pracovní dny. Četnější spojení je zajištěno ve směru Havlíčkův Brod, kam směřuje několik autobusových linek, jejichž časové polohy jsou obvykle uzpůsobeny tak, aby nedocházelo k souběhům.

V posledních letech je možné pozorovat dílčí zlepšení v jízdních řádech regionálních autobusů, které spočívá například v zavedení víkendového provozu na některých linkách, doplnění spojů v časových obdobích, kdy byly mezi spoji nepřiměřeně dlouhé intervaly a zlepšování návazností mezi autobusy a vlaky. Tyto změny souvisí s postupným zaváděním jízdních řádů navrhovaných v rámci systému VDV.

Kromě příměstských linek jezdí přes Chotěboř také dálkové autobusové linky, jejichž hlavní význam spočívá v napojení regionu Havlíčkobrodsko a Chotěbořsko na východní Čechy (Chrudim, Pardubice, Hradec Králové). Jedná se o 5 párů spojů v pracovní dny a 1 pár spojů o víkendech. Tyto dálkové linky jsou v současné době spíše stabilizované, avšak ve střednědobém výhledu se dá očekávat jejich omezení, podobně jako tomu bylo u jiných obdobných dálkových autobusových linek. S ohledem na vývoj dálkové autobusové dopravy v posledních letech je pravděpodobné, že železnice v budoucnu převezme dopravu do východních Čech. Proto je důležité usilovat o propojení vlaků tak, aby jich co nejvíce jezdilo v celé trase Havlíčkův Brod – Pardubice bez nutnosti přestupu cestujících v Hlinsku. V budoucnu se dá očekávat zvýšení významu železniční dopravy také ve vazbě na Havlíčkův Brod vzhledem k plánovaným změnám v jízdních řádech v rámci koncepce VDV, kdy bude železniční doprava na páteřních trasách preferována před autobusovou dopravou.

Městská hromadná doprava není v současné době ve městě zajišťována.

5 Provozované systémy MHD ve srovnatelně velkých městech

V této kapitole jsou popsány provozované systémy MHD ve srovnatelně velkých městech. Je však nutné zdůraznit, že každé město je specifické, a to zejména rozmístěním, vzdáleností a významem zdrojů a cílů cest (obytné celky, školy, průmyslové podniky, vlakové a autobusové nádraží, obchodní zóny apod.), dále například kopcovitostí terénu, možností využít pro některé přepravy v rámci města veřejnou linkovou dopravu apod. Proto takové srovnání lze chápat spíše jako úvod do problematiky MHD v menších městech než jako konkrétní návod, ze kterého by bylo možné určit, jakým způsobem by měla vypadat MHD v Chotěboři. Na druhou stranu je zde možné vypořádat určité prvky, které je vhodné následovat, nebo naopak se jich vyvarovat.

5.1 Přelouč

K 1.1.2018 žilo v Přelouči (okres Pardubice) 9 394 obyvatel. V Přelouči byla historicky v provozu MHD, která měla podobný osud jako v Chotěboři – v průběhu 90. let byla postupně utlumována, až byla kolem roku 2005 zcela zrušena.

Novodobá historie MHD začala v roce 2009, kdy byla ve městě zavedena linka MHD, která je v provozu v pracovní dny celodenně v pravidelném hodinovém intervalu (kromě ranní špičky, kde je interval 20-40minutový), o víkendech pak obvykle v hodinovém - 2hodinovém intervalu. Provoz MHD začíná v pracovní dny ve 4:50 a končí ve 22:30, v sobotu začíná v 6:10 a končí v 18:50, v neděli začíná v 7:30 a končí ve 21:45. Hlavním významem MHD je doprava k vlakům a do průmyslového podniku, který se nachází v blízkosti vlakového nádraží. Ve srovnání s Chotěboří má železniční doprava v Přelouči výrazně vyšší význam, jedná se o velmi využívaný způsob dopravy jak ve směru do Pardubic, tak Prahy. Naopak MHD (až na několik spojů) prakticky neobsluhuje centrum města. 3 spoje v pracovní dny zajíždí také do stavebně oddělených místních částí, kde doplňují nabídku veřejné linkové dopravy.

Pro velký zájem cestujících muselo několik měsíců po zahájení provozu dojít k pořízení většího autobusu. V provozu MHD je v současné době zařazen 1 autobus typu SOR BN8,5. Roční dopravní výkon činí cca 66 000 km/rok. Roční kompenzace z městského rozpočtu činí cca 2,2 milionu Kč [3].

Cena jízdného je 7Kč, přičemž nejsou poskytovány žádné slevy. MHD je však integrována do krajského systému IREDO, je tedy možné na ní využít přestupních a časových jízdenek v rámci tohoto systému.

5.4 Nové Město na Moravě

K 1.1.2018 žilo v Novém Městě na Moravě (okres Žďár nad Sázavou) 10 063 obyvatel. MHD byla zavedena v roce 2014. Pokud je autorovi známo, v minulosti zde žádná MHD nejezdila. Ve městě je v provozu 5 linek. Systém je tak poměrně nepřehledný, na některých linkách je v provozu pouze několik spojů. Celou MHD zajišťuje jeden autobus, který během dne přejíždí mezi jednotlivými linkami.

Hlavním smyslem MHD je doprava v rámci města, doplňkově pak také do odlehlejších místních částí v časech, kdy nejede spoj regionální dopravy. Nové Město na Moravě leží v kopcovitém terénu. Doprava k vlakům má v rámci MHD spíše okrajový význam, neboť vlak má v Novém Městě na Moravě 2 zastávky a je tak z významné části města v docházkové vzdálenosti; navíc dominantní směr přepravy Žďár nad Sázavou je pokryt vysokým počtem autobusových spojů (až 5 spojů za hodinu ve špičce pracovních dnů) s výhodnější polohou zastávek jak ve Žďáru nad Sázavou, tak v Novém Městě na Moravě.

Provoz MHD začíná ve 4:45 ráno a končí po 18. hodině. MHD má spíše charakter účelových spojů než přehledného systému, je tedy obtížně použitelná pro náhodné cestující. Jeden ze spojů na lince 2 je dokonce veden pouze podmíněčně, a to pouze v úterý, středu a čtvrtek a ještě pouze v případě dobrých sněhových podmínek. Vybrané spoje jsou v provozu pouze v době školního roku, jiné spoje pak pouze v období školních prázdnin apod. Takováto omezení rozhodně nepřispívají přehlednosti systému a v žádném případě je nelze doporučit k následování.

5.5 Pozitivní prvky, ze kterých je vhodné se inspirovat

- Přehledná nabídka – minimum alternativních tras (Přelouč, Moravská Třebová, Jeseník)
- Provoz v pravidelných intervalech (Přelouč, částečně Nové Město na Moravě)
- Provoz až do večerních hodin (Přelouč, Moravská Třebová, Jeseník)
- Provoz o víkendech (Přelouč, Jeseník)
- Návaznosti na vlaky (Přelouč, Moravská Třebová, Jeseník)

5.6 Čeho je dobré se vyvarovat

- Nepřehlednost nabídky – mnoho alternativních tras (Nové Město na Moravě)
- Podcenění kapacity vozidla (začátek provozu MHD v Přelouči)
- Absence širší shody na podobě MHD (důsledkem jsou časté změny, které nutí cestující si často zvykat na změny – Moravská Třebová)
- Zásadní rozhodnutí plynoucí z výsledků prvních měsíců provozu (příklad z Třebechovic pod Orebem, kde bylo o zrušení MHD rozhodnuto na základě výsledků druhého měsíce provozu)

6 Návrhy na obnovení MHD v Chotěboři

V minulosti bylo uvažováno o obnovení MHD. Do pokročilejší fáze přípravy byly dopracovány varianty, které jsou dále popisovány jako „Návrh města – 2007“ a „Bakalářská práce – Ondřej Fiala 2013“. Téma obnovení MHD je mezi občany stále živé.

6.1 Návrh města – 2007

Návrh města z roku 2007 byl založen na konceptu okružní linky. Zajištění provozu se předpokládalo jedním vozidlem.



Obr. 3: Trasa linky dle návrhu města [7]

Zhodnocení návrhu

Návrh se snaží zajistit vysokou míru efektivity provozu díky předpokladu zajištění provozu jediným vozidlem. Je uveden předpoklad provozu linky v obou směrech.

Konkrétní časové polohy spojů není možné posoudit, protože jízdní řád nebyl vypracován, nicméně předpokládaný rozsah provozu po celou dobu občanského dne by pravděpodobně dokázal naplnit požadavky většiny cestujících, zejména s ohledem návazností na vlaky.

Trasa poměrně dobře obsluhuje celé území města.

6.2 Bakalářská práce – Ondřej Fiala 2013

V rámci této práce navrhuje autor zřízení třech linek, z nichž dvě by byly provozovány v pracovní dny a jedna o víkendu.

Linka 1 byla navržena v trase dle uvedeného plánu. Mělo se jednat o jednosměrnou okružní linku s obsluhou zastávek 1-12 (vzestupně). Cílem linky byl zejména svoz k vlakům, čemuž jsou uzpůsobeny i časové polohy.



Obr. 4: Trasa navrhované linky 1 [8]



Obr. 6: Trasa navrhované linky 3 [10]

Linka 3

Linka 3 byla navržena v trase dle uvedeného plánu. Mělo se jednat o jednosměrnou okružní linku s obsluhou zastávek 1-2-3-4-5-6-7-8-9-10-13-14-15-16-17-18-19-1 v uvedeném pořadí. Linka měla být v provozu o víkendech a zajišťovat rozvoz od vlaků.

Zhodnocení návrhu

Jedná se o návrh, který je ve srovnání s návrhem města z roku 2007 detailněji propracovaný. Zohledňuje tehdejší jízdní řád vlaků.

Velkým nedostatkem návrhu však je, že zatímco doprava k vlakům je zajišťována z centra města a ze západní části města, tak doprava od vlaků je zajišťována do centra města a do východní části města. Z hlediska dopravy na vlak se tedy dá předpokládat zájem cestujících pouze z centra města, protože cestující z východní, resp. západní části města mají vždy zajištěnu pouze dopravu jedním směrem. Obdobný problém nastává při uvažované dopravě z centra města např. k Tesco, kdy je spojení zajišťováno pouze ve směru od Tesca do centra města, nikoliv naopak. Tato situace se objevuje prakticky na všech relacích v rámci města.

Navržený systém tedy nerespektuje zásadní požadavek cestujících na potřebu dopravy v obou směrech – v drtivé většině případů platí, že pokud cestujícímu nabízíme pouze dopravu jedním směrem, nevyužije služeb veřejné dopravy vůbec.

7 Výchozí podmínky pro novou dopravní koncepci

Nová provozní koncepce vychází z následujících omezujících podmínek:

- Návaznost na vlaky
- Návaznost na začátky a konce pracovních dob v průmyslových podnicích

7.1 Návaznost na vlaky

Vzhledem ke vzdálenosti vlakového nádraží od města lze předpokládat, že cestující na železniční stanici budou představovat významnou skupinu cestujících v rámci MHD. Proto je nutné se na tento aspekt prioritně zaměřit. V současné době se vlaky v Chotěboři kříží, což je z hlediska MHD výhodné, protože jeden spoj MHD zajistí zároveň přípoj k vlakům / od vlaků z obou směrů. Vlaky jsou v Chotěboři vždy kolem 30. minuty. Vhodná rezerva pro přestup na vlak je cca 5-7 minut, pro přestup od vlaku cca 3-5 minut s vyčkáváním v případě zpoždění vlaku. Z uvedeného vyplývá, že autobus MHD by přijel na vlakové nádraží, kde by proběhl přestup cestujících na vlak, přestup cestujících od vlaku a po cca 10 minutách by jel zase zpět. Je žádoucí, aby autobus stál na zastávce již během příjezdu vlaků, aby cestující věděli, že spoj určitě pojedje. Na obsluhu města tak zbývá přibližně 50 minut.

Níže je tato situace popsána minutově. Situace odpovídá odpolední špičce pro jízdní řád vlaků 2019/2020.

24. minuta – příjezd MHD

30.-32. minuta – příjezd vlaků

33.-34. minuta – odjezd vlaků

35. minuta – odjezd MHD

Z uvedeného vyplývá závěr, že pokud má být trasa po městě obsluhována oběma směry, musí její projetí trvat nejvýše 23 minut tak, aby bylo možné ji v rámci 50 minut projet tam a zpět (23 minut jízda jedním směrem, 23 minut jízda druhým směrem, 4 minuty rezerva).

Časové polohy vlaků se v jednotlivých hodinách dílčím způsobem liší. V ranních a dopoledních hodinách jsou vlaky v Chotěboři krátce před 30. minutou, naopak v odpoledních a večerních hodinách krátce po 30. minutě. Tomuto bude nutné uzpůsobit také jízdní řád MHD. V opačném případě by v některých časech byly přestupní doby na vlak nepřijatelně dlouhé, nebo naopak nepřijatelně krátké.

7.2 Návaznost na začátky a konce pracovních dob v průmyslových podnicích

Nejvýznamnější průmyslové podniky v Chotěboři se nachází v průmyslovém areálu, který leží v jihovýchodní části města. V areálu se nachází několik firem, zaměstnanci mohou použít vstupu jednak z ulice 5. května (v blízkosti vlakového nádraží), nebo z ulice Slepá v blízkosti hřbitova.

Údaje o počtech zaměstnanců a pracovních dobách jednotlivých firem byly zjištěny v průběhu března 2019 telefonickým dotazováním ve spolupráci s městem Chotěboř.

GCE

- Pracoviště firmy se nachází přibližně uprostřed areálu (srovnatelně výhodné použití vstupů)
- Celkem 600 zaměstnanců
- Ranní směna cca 400 zaměstnanců
- Odpolední směna 170 zaměstnanců
- Noční směna 30 zaměstnanců
- Ranní směna 6:00-14:00, odpolední směna 14:00-22:00, noční směna 22:00-6:00

Chotěbořské strojírny služby

- Ve východní části areálu (výhodnější použít bránu z ulice 5. května)
- Celkem 240 zaměstnanců
- Ranní směna 150 zaměstnanců
- Odpolední směna 60 zaměstnanců
- Noční směna 40 zaměstnanců
- Ranní směna 5:45-14:00, odpolední směna 14:00-22:00, noční směna 22:00-6:00

Nate

- V západní části areálu, přímo u vstupu z ulice Slepá
- 145 zaměstnanců
- Pouze ranní směna 6:00-14:15

Tenez

- Jedna budova v západní části areálu, druhá budova přes silnici jižně od hřbitova, výhodnější použití brány z ulice Slepá
- 70 zaměstnanců
- Pouze ranní směna 6:00-14:15

Je zřejmé, že v čase dochází k určitým výkyvům, nicméně situace v jednotlivých firmách je poměrně stabilizovaná a nepředpokládá se významnější rozšiřování ani utlumování výroby, které by bylo spojené s přijímáním, resp. propouštěním významnějšího počtu zaměstnanců.

Víkendové směny jsou realizovány pouze v některých firmách, a to s minimálním počtem zaměstnanců (několik desítek ve všech firmách dohromady).

Souhrn za všechny zaměstnavatele:

- Ranní směna: 855 zaměstnanců
- Odpolední směna: 230 zaměstnanců
- Noční směna: 70 zaměstnanců

Začátky směn:

- 5:45: 240 zaměstnanců
- 6:00: 615 zaměstnanců
- 14:00: 230 zaměstnanců
- 22:00: 70 zaměstnanců

Konce směn:

- 6:00: 70 zaměstnanců
- 14:00: 640 zaměstnanců
- 14:15: 205 zaměstnanců
- 22:00: 230 zaměstnanců

Z uvedeného přehledu je patrné, že nejdůležitější je zajisti příjezdy na směny začínající v 5:45, 6:00 a 14:00 a odjezdy po skončení směn ve 14:00, 14:15 a 22:00.

Pozorováním bylo zjištěno, že zaměstnanci prochází branou nejvíce v čase cca 10-15 minut před začátkem směny a odchází cca 5-10 minut po skončení směny. Z toho vyplývají časy vhodných příjezdů cca 5:30, 5:45, 13:45 a odjezdů cca 14:10, 14:25, 22:10.

Několik průmyslových podniků se nachází též výhodně od vlakového nádraží směrem na Bílek. Jedná se spíše o menší firmy, nicméně tato lokalita je již od města poměrně vzdálená, a tak lze předpokládat relativně větší zájem o využití veřejné dopravy (a naopak malý počet zaměstnanců, kteří by přicházeli pěšky). Navíc se jedná o oblast s plánovaným rozšiřováním průmyslové výroby, proto je vhodné tuto lokalitu také začlenit do systému MHD.

Trasa MHD umožní spojení i do dalších výše neuvedených podniků s menším počtem zaměstnanců (například Feroplast na severu města).

8 Návrh nové koncepce

Nová koncepce vychází z výše uvedených zásad. Jízdní řád pro pracovní dny byl vypracován ve 3 variantách. Základní trasa linky je pro všechny varianty stejná.

8.1 Trasa

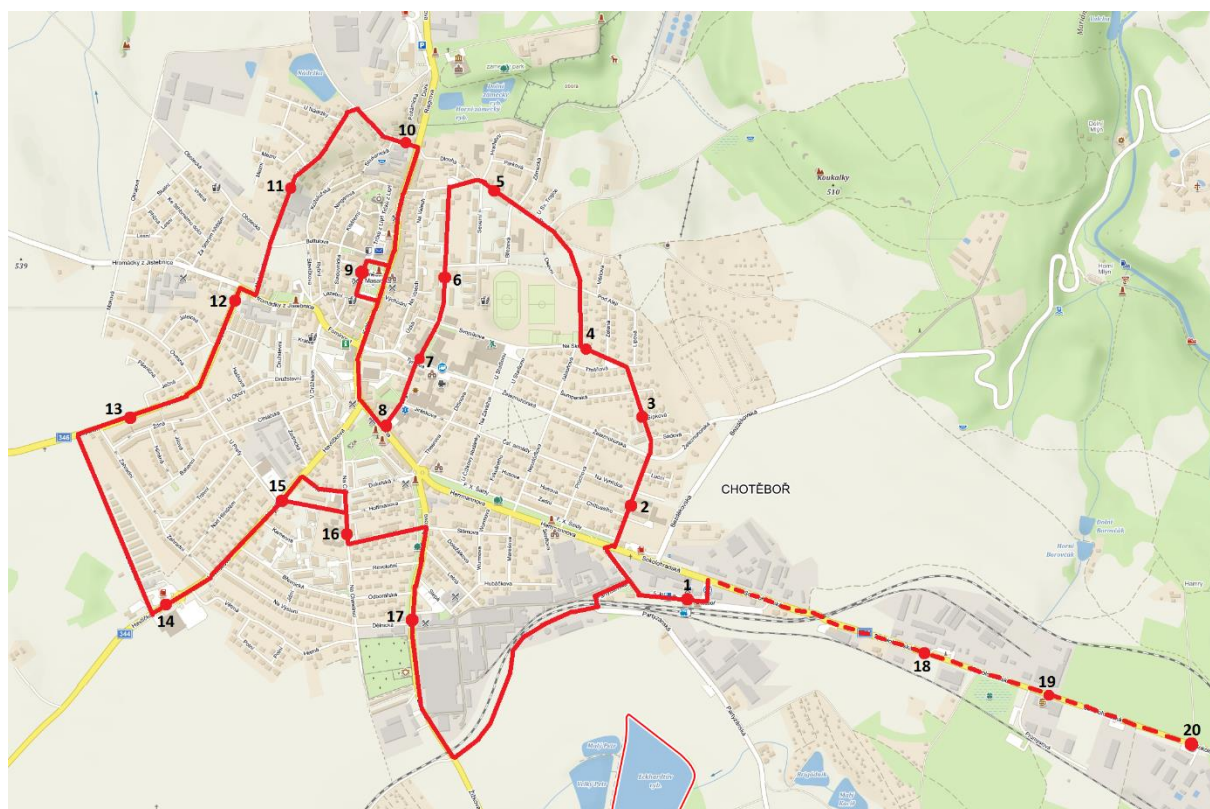
Trasa linky byla vybrána tak, aby pokrývala co největší území města a zajistila spojení do významných bodů v rámci města. Je zobrazena na obrázku 7.

Významné cíle dojížděky:

- Náměstí
- Školy, školky
- Obchodní střediska – zejména Tesco, Penny market
- Zdravotní středisko
- Vlakové nádraží
- Průmyslová zóna

Významné zdroje dojížděky:

- Sídliště – nejvýznamnější je sídl. Na Chmelnici
- Ostatní zastavěné lokality



Obr. 7: Navrhovaná trasa linky

Základem je okružní trasa Nádraží – Nádraží, která postupně obsluhuje zastávky 1-2-3-4-5-6-7-8-9-10-11-12-13-14-15-16-17-1. Délka trasy je 7,9 km, je navržen obousměrný provoz. Vybrané spoje v časech začátků a konců směn by pokračovaly do zastávek 18-19-20, což by trasu prodloužilo o 1,4 km. Projetí trasy trvá (bez úseku do průmyslové zóny) trvá 23 minut. Čas potřebný na projetí trasy a polohy zastávek byly ověřeny v rámci zkušební jízdy.

Zastávky (v závorce uvedeno číslo ve schématu):

- Železniční stanice (1) – stávající zastávka před staniční budovou (stanoviště 1)
 - Využití zejména pro přestupující na vlaky
- Rehabilitační ústav (2) – v ulici Dr. Rykra v blízkosti rehabilitačního ústavu
 - Význam pro rehabilitační ústav, dům s pečovatelskou službou a přilehlou zástavbu
- Na Skřivánku (3) – v ulici Na Skřivánku, mezi odbočením ulic Šípková a Šumperská
 - Význam pro přilehlou zástavbu rodinných domů
- Sportovní (4) – v blízkosti křižovatky ulic Na Skřivánku a Sportovní
 - Význam pro sportovní areál a přilehlou zástavbu rodinných domů
 - V případě problematické realizace zastávek 3 a 4 je možné je nahradit jedinou zastávkou v ul. Na Skřivánku v blízkosti křižovatky s ul. Třešňová
- Hradební (5) – v ulici Dlouhá, před křižovatkou s ulicemi Severní a Hradební
 - Význam pro MŠ, praktickou školu a přilehlou zástavbu
- Sídliště Severní (6) – v ulici Smetanova, u internátu praktické školy
 - Význam pro přilehlou zástavbu bytových domů
- Smetanova (7) – na jižním konci ulice Smetanova
 - Význam pro školy
- ÚNZ (8) – ve směru na náměstí stávající zastávka, v opačném směru v ul. Legií
 - Význam pro dopravu do zdravotního střediska a do obchodního centra Doubravka
- Nám. TGM (9) – stávající zastávka (stanoviště vybrat podle odjezdu regionálních linek tak, aby nedocházelo ke sjíždění autobusů v jeden čas)
 - Význam pro dopravu do centra města (větší množství obchodů a služeb), ZŠ Buttulova
- Chotěbořova (10) – v ulici Chotěbořova u podniku Feroplast
 - Význam pro dopravu do severní části města, k podniku Feroplast, možná docházka k zámku
- Za Vlasárnou (11) – v ulici Za Vlasárnou, jižně od křižovatky s ul. Brigádnická
 - Význam pro přilehlou zástavbu rodinných domů
- Západní (12) – na severním konci ulice Západní
 - Význam pro přilehlou zástavbu rodinných domů, možná docházka ze západní části města
- Sídl. Cihelna (13) – stávající zastávka
 - Význam pro přilehlou zástavbu rodinných domů, oblast s rostoucí zástavbou
- TESCO (14) – stávající zastávka
 - Význam zejména pro návštěvu obchodního domu Tesco

- Havlíčkova (15) – stávající zastávka
 - Význam pro návštěvu obchodního domu Penny Market a přilehlou zástavbu
- Sídliště Chmelnice (16) – v ulici Na Chmelnici u mateřské školy
 - Význam pro MŠ a pro zástavbu bytových domů
- Hřbitov (17) – stávající zastávka
 - Význam pro hřbitov, dopravu do průmyslové zóny (brána z ul. Slepá), pro žáky učiliště
- Výkupní podnik (18) – stávající zastávka
 - Význam pro zaměstnance průmyslových podniků
- Pivovar (19) – v ulici Sokolohradská u pivovaru (vzhledem k poloze na komunikaci II. třídy lze zvážit zbudování až v pozdější fázi)
 - Význam pro zaměstnance průmyslových podniků
- ACHP (20) – stávající zastávka
 - Význam pro zaměstnance průmyslových podniků

Trasa linky využívá 20 zastávek, z toho 9 je stávajících a 11 by muselo být nově zbudováno.

Přesné polohy nových zastávek bude nutné určit s ohledem na rozhledové poměry na křižovatkách apod. Při stanovení zastávek lze uvažovat s provozem autobusu o délce 8 – 9 metrů.

Kromě zbudování nových zastávek a souvisejících místních úprav dopravního značení, parkovacích stání apod. se předpokládá změna přikázaného směru jízdy („otočení jednosměrky“) v ulici Kosmonautů. Tato úprava by byla vhodná i bez ohledu na MHD a přispěla by k větší bezpečnosti provozu v dané lokalitě.

8.2 Jízdní řád v pracovní dny

Jízdní řád byl vypracován ve 3 variantách, které se navzájem liší jízdním řádem v pracovní dny. Jízdní řády jednotlivých variant jsou uvedeny v přílohách.

Tyto varianty jsou pracovníčně označeny takto:

1 autobus – systém

Provoz linky v pracovní dny je plně uzpůsoben vlakům. Spojení na vlaky je zajišťováno ke všem vlakům od začátku provozu do 19:30 vč., spojení od vlaků je zajištěno od 6:30 do 22:30 vč. Vzhledem k preferenci dopravy k vlakům není v této variantě odpovídajícím způsobem zajištěna doprava na odpolední směnu a z ranní směny z průmyslových podniků. Vzhledem k velice vysokému využití vozidla je nutné uvažovat vysokou míru záloh (jakékoliv problémy nutno řešit výměnou za jiné vozidlo). Problematické je také čerpání bezpečnostních přestávek řidiče, které by vedlo k tlaku dopravce na zrušení některých spojů, což by ale znamenalo narušení pravidelnosti dopravy a tím pádem výrazné snížení přehlednosti systému.

1 autobus – směny

Provoz linky v pracovní dny je uzpůsoben vlakům, v časech hlavního střídání směn je však upřednostněna doprava zaměstnanců do/z průmyslových podniků. Spojení na vlaky je zajišťováno ke všem vlakům od začátku provozu do 19:30 vč. s výjimkou vlaků odjíždějících kolem 14:30, spojení od vlaků je zajištěno od 6:30 do 22:30, s výjimkou vlaků přijíždějících kolem 13:30. Obdobně jako v předchozí variantě je nutné uvažovat vysokou míru záloh (jakékoliv problémy nutno řešit výměnou za jiné vozidlo), problémy spojené s čerpáním bezpečnostních přestávek jsou shodné jako v předchozí variantě.

První dvě varianty se navzájem liší pouze rozvržením spojů v době mezi 13. a 15. hodinou. Z hlediska ujetých kilometrů jsou zcela shodné. Pro zajištění jejich v provozu je zapotřebí teoreticky 2 řidičů, nicméně sestava jejich směn by byla poměrně problematická z důvodu zajištění bezpečnostních přestávek. Prakticky by se tedy nejspíše jednalo o 3 řidiče.

2 autobusy

Tato varianta zajišťuje komplexní dopravu k vlakům i od vlaků a zároveň dopravu na všechny a za všech směn. Pro zajištění všech těchto potřeb je však nutné nasadit do systému ve špičkových časech druhé vozidlo. Toto vozidlo má využití jen v některých časech a je tak možné jej během dopoledních hodin servisovat apod. Díky tomu je možné uvažovat nižší míru záloh než v předchozích variantách. Také je vhodným způsobem zajištěno čerpání bezpečnostních přestávek řidičů. Pro zajištění provozu je zapotřebí 3 řidičů.

8.3 Návrh víkendové dopravy

Víkendová doprava je navržena v jedné variantě s provozem od 7 do 21 hodin. Hlavní účelem víkendové dopravy je návaznost na vlaky. O víkendu nejsou v provozu téměř žádné přímé autobusové spoje do Havlíčkova Brodu, a tím spíše je potřebné zajistit spojení k vlakům. Vzhledem k minimálnímu počtu zaměstnanců pracujících o víkendech není doprava do průmyslových podniků řešena. V případě zavedení víkendové dopravy je nutné uvažovat řidiče navíc oproti počtům řidičů uvedeným u jednotlivých variant provozu pro pracovní dny.

8.4 Jízdné

Existuje několik možností, jak přistoupit k problematice jízdného. V menších městech se v některých případech používá bezplatné jízdné. Jeho cílem je motivovat co možná nejširší skupinu obyvatel k používání městské dopravy. Mezi taková města patří v ČR například Litoměřice či Valašské Meziříčí, z větších měst pak Frýdek-Místek. Další města o tomto modelu uvažují (například Rychnov nad Kněžnou). Bezplatné jízdné však i své nevýhody, mezi které patří např. vyvolávání zbytečných cest (jedu, i když nikam nepotřebuji, jen proto, že je to zadarmo). Bezplatné jízdné lze doporučit zejména při zahájení provozu například na několik měsíců, aby si cestující mohli na nový systém zvyknout, zároveň se tím zrychlí provoz, což může být v prvních měsících potřebné (motoristé nebudou na MHD zvyklí a mohou nastávat problematické situace).

Další možností je vybírat jízdné spíše na symbolické úrovni. Cílem takového jízdného je odstranit nevýhody jízdného zdarma, ale zároveň být dostatečně cenově atraktivní pro všechny skupiny cestujících. S takovým přístupem se můžeme potkat např. v Přelouči (nyní jízdné 7,- Kč, ale v letech 2009-2017 5,-Kč). Tato varianta je vhodná i pro město Chotěboř.

Poslední možností je vybírat „běžné“ jízdné, v cenové úrovni cca 10–12,-Kč. Vzhledem k velikost města lze předpokládat, že by takové jízdné část potenciálních cestujících odradilo.

V každém případě je žádoucí, aby o výši jízdného rozhodoval město jakožto objednatel dopravy. V případě, že bude vybíráno jízdné, je vhodné tarifní zapojení MHD do připravovaného systému VDV tak, aby si cestující mohl již ve voze MHD koupit jízdenku přímo do cíle své cesty, tj, například do Havlíčkova Brodu.

8.5 Vozidlo vhodné pro provoz MHD

Pro provoz MHD v Chotěboři je třeba vybrat vozidlo, které bude splňovat zejména následující kritéria:

- Dobrá průjezdnost úzkými ulicemi
- Odpovídající kapacita
- Přiměřená cena a provozní náklady

V úvahu připadají 2 kategorie konstrukčně odlišných vozidel:

a) Vozidlo typu Rošero / Stratos

Tato vozidla konstrukčně vychází z užitkových automobilů („dodávek“), na jejichž podvozku je nástavba vhodná pro dopravu cestujících. Díky „dodávkové“ karoserii mají velmi dobré manévrovací vlastnosti, ve srovnání s klasickými autobusy však mají spíše nižší životnost. Jejich kapacita bývá zpravidla okolo 20 míst k sezení. Počet míst na stání je velmi omezený. Nízkopodlažní nástup bývá obvykle jen u zadních dveří. Přestože se tato vozidla v některých případech používají i v systémech MHD (a jsou k tomu i částečně upravena např. odlišným uspořádáním vnitřního prostoru autobusu), jsou svými vlastnostmi vhodná spíše pro provoz na velmi málo vytižených regionálních linkách. V systémech MHD jsou taková vozidla využívána například v Novém Městě na Moravě.

Vozidlo obdobného typu bylo v provozu i v počátcích MHD v Přelouči, po krátké době však muselo být z kapacitních důvodů vystřídáno větším vozidlem



Obr. 8: Autobus typu ROŠERO – P Iveco First FCLII [11]

b) Vozidlo typu SOR BN 8,5

Tyto autobusy mají klasickou autobusovou konstrukci. De facto se tak jedná o „zmenšený autobus“. Jejich výhodou je delší živostnost a vyšší kapacita (cca 25 míst k sezení, ale výrazně větší prostor k stání vhodný pro případ přepravy většího množství cestujících. Bývají nízkopodlažní u předních i zadních dveří a v prostoru mezi nimi. Typickým zástupcem je vozidlo typu SOR BN 8,5. Obdobné vozidlo (s minimálními rozdíly pro regionální provoz) jezdí již v současnosti na regionálních linkách kolem Chotěboře a také na MHD v Přelouči. Oproti předchozí kategorii má vyšší spotřebu. Z důvodu výrazně vyšší sériovosti výroby je však pořizovací cena srovnatelná.



Obr. 9: Autobus typu SOR BN 8,5 [12]

Vzhledem k těžko odhadnutelnému počtu cestujících se zpracovatel přiklání po dobu zkušebního provozu spíše k většímu vozidlu typu SOR BN 8,5. Případné nasazení menšího vozidla by bylo vhodné až po dlouhodobějším vyhodnocení s ohledem na skutečně přepravované počty cestujících.

8.6 Ekonomická rozvaha

V rámci ekonomické rozvahy byly stanoveny náklady, předpokládané počty cestujících, tržeb z jízdného a výše ztráty.

Odhad nákladů

Odhad provozních nákladů byl proveden pro následující vstupní údaje:

- Cena nafty: 30Kč/litr (vychází z předpokladu dlouhodobé smlouvy s dodavatelem)
- Superhrubá mzda řidiče: 200 Kč/h (rozdělení na výkon a čekání není z důvodu minimálního množství čekání dále řešeno a vše je počítáno jednotnou sazbou)
- Pořizovací cena vozidla: 4 000 000,-Kč (např. vozidlo typu SOR BN 8,5)
- Doba odpisu vozidla: 10 let
- Spotřeba vozidla: 23 litrů/100 km
- Cena za opravy: 1,50Kč/km
- Režijní náklady: 3 Kč/km
- Náklady na provozní zálohu: 3 Kč/km
- Rezerva: 10%
- Počet pracovních dnů v roce: 250
- Počet víkendových dnů v roce: 115

| Zjednodušená kalkulace nákladů (Kč/km) | | | | | | | |
|--|----------|---------------|---------------|-------------|-----------------|---------|--------|
| | Ujeté km | Pohonné hmoty | Odpis vozidla | Mzda řidiče | Ostatní náklady | Rezerva | Celkem |
| Popis | km/rok | Kč/km | Kč/km | Kč/km | Kč/km | Kč/km | Kč/km |
| 1 autobus* | 69 750 | 6,90 | 5,73 | 13,62 | 7,50 | 3,38 | 37,13 |
| 1 autobus + víkend* | 92 520 | 6,90 | 4,32 | 13,51 | 7,50 | 3,22 | 35,46 |
| 2 autobusy | 79 500 | 6,90 | 10,06 | 15,72 | 7,50 | 4,02 | 44,20 |
| 2 autobusy + víkend | 102 270 | 6,90 | 7,82 | 15,16 | 7,50 | 3,74 | 41,12 |

Tabulka 2 – Kalkulace nákladů vztážená na 1 km

| Zjednodušená kalkulace nákladů (Kč/rok) | | | | | | | |
|---|----------|---------------|---------------|-------------|-----------------|---------|-----------|
| | Ujeté km | Pohonné hmoty | Odpis vozidla | Mzda řidiče | Ostatní náklady | Rezerva | Celkem |
| Popis | km/rok | Kč/rok | Kč/rok | Kč/rok | Kč/rok | Kč/rok | Kč/rok |
| 1 autobus* | 69 750 | 481 275 | 400 000 | 950 000 | 523 125 | 235 440 | 2 589 840 |
| 1 autobus + víkend* | 92 520 | 638 388 | 400 000 | 1 250 000 | 693 900 | 298 229 | 3 280 517 |
| 2 autobusy | 79 500 | 548 550 | 800 000 | 1 250 000 | 596 250 | 319 480 | 3 514 280 |
| 2 autobusy + víkend | 102 270 | 705 663 | 800 000 | 1 550 000 | 767 025 | 382 269 | 4 204 957 |

Tabulka 3 – Kalkulace nákladů za 1 rok

* - kalkulace pro varianty „1 autobus-systém a „1 autobus-směny" je shodná.

Kromě provozních nákladů, které bude nutné vynaložit každý rok, je také třeba uvést jednorázové náklady spojené se zavedením provozu. Ty spočívají zejména ve výstavbě zastávek v místech, kde dosud zastávky nejsou. Jedná se o 11 zastávek. Předpokládané náklady na zbudování 1 zastávky jsou cca 100 tisíc Kč, celkem za všechny zastávky se tedy jedná o částku ve výši přibližně 1,1 mil. Kč.

Odhad počtu cestujících a dosahovaných výnosů

Odhad počtu cestujících je stanoven dle jednotlivých variant jízdního řádu. Výnosy jsou kalkulovány pro situaci, že všichni cestující hradí jízdné ve stejné výši a nejsou poskytovány žádné slevy.

| | Odhad počtu cestujících | | | Odhad tržeb dle jízdného (Kč/rok) | | |
|---------------------|-------------------------|----------------|---------------|-----------------------------------|---------|-----------|
| | za 1 prac. den | za 1 volný den | celkem za rok | 0 Kč | 5 Kč | 10 Kč |
| 1 autobus | 320 | | 80 000 | 0 | 400 000 | 800 000 |
| 1 autobus + víkend | 320 | 175 | 100 125 | 0 | 500 625 | 1 001 250 |
| 2 autobusy | 400 | | 100 000 | 0 | 500 000 | 1 000 000 |
| 2 autobusy + víkend | 400 | 175 | 120 125 | 0 | 600 625 | 1 201 250 |

Tabulka 4 – Odhad počtu cestujících a výnosů dle variant provozu

Odhad ztráty

Ztráta je dána rozdílem mezi náklady a výnosy z jízdného. Výše ztráty tedy závisí na zvoleném dopravním konceptu a na výši jízdného.

| | Odhad ztráty (Kč/rok) | | |
|---------------------|-----------------------|-----------|-----------|
| | 0 Kč | 5 Kč | 10 Kč |
| 1 autobus | 2 589 840 | 2 189 840 | 1 789 840 |
| 1 autobus + víkend | 3 280 517 | 2 779 892 | 2 279 267 |
| 2 autobusy | 3 514 280 | 3 014 280 | 2 514 280 |
| 2 autobusy + víkend | 4 204 957 | 3 604 332 | 3 003 707 |

Tabulka 5 – Odhad ztráty dle variant provozu

Roční ztráta se pohybuje od cca 1,8 mil. Kč u varianty 1 autobus bez víkendového provozu při jízdném 10,- Kč až po 4,2 mil. Kč při provozu 2 vozidel včetně víkendů s bezplatným jízdným.

8.7 Způsob zajištění provozu

Provoz MHD je možné zajišťovat dvěma základními způsoby:

Zajištění v režii města, například technickými službami nebo jinou obdobnou organizací, je vhodné zejména pro větší města s větším počtem vozidel. V takovém případě se vyplatí provozovat pro autobusy zázemí. Ve městech s malými provozu není tento způsob obvyklý, protože na několik málo vozidel v provozu připadá relativně vysoká míra záloh (záložní vůz musím mít, i když provozuji jen jeden či dva autobusy, procento záloh je v takovém případě velmi vysoké). Navíc je potřeba, aby byl vyčleněn i zaměstnanec, který bude mít MHD organizačně na starost. Minimální velikost provozu MHD, kdy takové řešení dává ekonomický smysl, se pohybuje přibližně kolem 10 vozidel. Na spodní hranici tohoto počtu je například nedaleký Havlíčkův Brod.

Zajištění externím dopravcem je vhodné zejména pro menší města, ale v některých případech jej využívají i větší města (např. Frýdek-Místek). Výhodou pro město je zejména minimum starostí, na druhé straně je však nižší kontrola financí. Proto je třeba ve fázi sjednávání smlouvy myslet na možné budoucí scénáře a podchytit je tak, aby byly spravedlivé pro obě strany a minimalizovaly možná rizika. Konkrétním příkladem může být například závazek města navýšit úhradu v souvislosti s navýšením mezd řidičů.

Pro realizaci zkušebního provozu je nejvhodnější zadání dopravci, který již má zázemí v okolí. Doporučená délka smlouvy pro zkušební provoz je 2 roky – vzhledem k tomu, že během jejího trvání musí proběhnout vyhodnocení, které je však vhodné dělat až cca po roce provozu. V rámci zkušebního provozu není vhodné požadovat nové vozidlo.

Pro zavedení trvalého provozu jsou vhodné dlouhodobější smlouvy, s ohledem na živostnost vozidel na 10 let. Jedná se již o poměrně dlouhou dobu, a tak může být pro některého z dopravců (zejména menších) taková zakázka zajímavá, i když v místě nemá zázemí. Příklad může být provozovat MHD v Moravské Třebové, který sídlí v Radiměři (cca 25 km). Provozovatele MHD na základě dlouhodobé smlouvy je vhodné vybrat pomocí výběrového řízení. Je možné požadovat pro provoz nové vozidlo (vozidla).

V ojedinělých případech přistupují města k dalším formám zajištění provozu, například společný podnik dopravce (který poskytuje know-how) a města, které tak má plnou kontrolu nad hospodařením. Tato forma není v ČR příliš rozšířená, můžeme se s ní setkat například v Mariánských Lázních.

8.8 Zhodnocení variant

Jednotlivé varianty je možno hodnotit z několika pohledů:

Z pohledu cestujícího, který má zájem na co nejlepší nabídce je optimální varianta „2 autobusy + víkend a o druhé místo se dělí „2 autobusy“ vs. „1 autobus + víkend“.

Z pohledu města, které má zájem uspokojit co nejvíce požadavků cestujících, ale za co nejméně peněz – zde jsou svým způsobem výhodné všechny varianty, protože s rostoucím uspokojením požadavků cestujících rostou také náklady.

Z pohledu dopravce, který má zájem na tom, aby pro něj byl zvolený model provozně výhodný (např. možnost údržby vozu během dne, dobře vycházející směny řidičů apod.). Zde jednoznačně vítězí varianty „2 autobusy“, příp. „2 autobusy + víkend“. Varianty s 1 autobusem neumožňují zajistit provozní údržbu během dne a kilometrický proběh na 1 autobus je již velmi vysoký (s ohledem na charakter provozu MHD).

S ohledem na výše uvedené rozdílné pohledy je třeba vybrat vhodnou variantu s vědomím, že nikdy neuspokojíme všechny zúčastněné strany najednou. Důležitým kritériem při rozhodování jsou také možnosti na straně rozpočtu města.

| Varianta | Výhody | Nevýhody |
|---------------------|---|--|
| 1 autobus* | Nejnižší celkové náklady | Provozně nevýhodná, Pokrývá málo dopravních potřeb |
| 1 autobus + víkend* | Nejnižší náklady na km | Provozně nevýhodná |
| 2 autobusy | Provozně výhodná | Vysoká cena za km |
| 2 autobusy + víkend | Provozně výhodná, Pokrývá většinu dopravních potřeb | Nejvyšší celkové náklady |

Tabulka 6 – Výhody a nevýhody jednotlivých variant

Všechny předložené varianty mají svá pozitiva a negativa a nelze tak jednoznačně doporučit konkrétní variantu. Zpracovatel se přiklání k maximální variantě „2 autobusy + víkend“, která by cestujícím nabízela velmi dobrou dostupnost služby – zajistila dopravu po městě, k vlakům, do a ze zaměstnání a z provozního pohledu umožnila výhodnější sestavu směn a údržbu vozů během dopoledních hodin.

9 Harmonogram dalšího postupu

Níže je uveden předpokládaný harmonogram dalšího postupu:

- Listopad – prosinec 2019: interní diskuze v rámci města
- Leden 2020: Rozhodnutí, zda bude MHD zřízena (konkrétní variantu jízdního řádu možné vybrat později) – v tuto chvíli začíná příprava výstavby nových zastávek
- Březen 2020: Začátek jednání s dopravcem (možné i variantní jednání nad oběma verzemi jízdního řádu)
- Květen 2020: Rozhodnutí ohledně varianty jízdního řádu
- Léto 2020: Výstavba nových zastávek, finalizace jednání s dopravcem
- Září 2020: Uzavření smlouvy s dopravcem, dílčí aktualizace jízdních řádů na základě aktuální podoby jízdního řádu vlaků
- Prosinec 2020: Spuštění zkušebního provozu
- Únor 2021: Prvotní vyhodnocení z hlediska jízdních dob a dalších provozních ukazatelů
- Podzim 2021: Příprava výběrového řízení pro dlouhodobé smluvní zajištění
- Zima 2021/2022: Vyhodnocení provozu, zapracování případných změn a finalizace zadání pro dlouhodobé smluvní zajištění
- Jaro 2022: Výběrové řízení pro dlouhodobé smluvní zajištění
- Září 2022: Uzavření smlouvy s dopravcem
- Prosinec 2022: Začátek provozu na základě dlouhodobé smlouvy na 10 let

10 Odpovědi na předpokládané otázky

Je možné, že čtenáře po prostudování tohoto materiálu napadly určité otázky. Níže jsou odpovědi na očekávané nejčastější otázky:

Kolik se ušetří, když se zruší jeden spoj?

Na tuto otázku není univerzální odpověď. Různé spoje s sebou nesou různé náklady. Například zrušením dopoledního spoje v pracovní den se ušetří jen minimum nákladů, neboť náklady spojené s pořízením vozidla („odpisy“) se nesníží, řidič bude během čekání placen 90% mzdy ve srovnání s jízdou (zanedbatelná úspora) a uspoří se tedy zejména náklady za pohonné hmoty.

Větších úspor lze dosáhnout rušením prvních/posledních spojů, díky kterým dochází ke zkrácení směny řidiče, a tím i k úspoře mzdových nákladů.

Proč se třeba dopoledne jeden nebo dva spoje nevynechají?

Zrušením jednoho či několika spojů by nedošlo k zásadní úspoře nákladů, ale celý systém by tím byl výrazně méně přehledný a díky tomu by jej využívalo méně cestujících.

Vynecháním několika spojů by cestující ztratili jistotu, že jim spoj (v daném směru) jede každou hodinu. 2hodinový interval nelze v rámci MHD považovat za akceptovatelný.

Opravdu nelze zajistit jedním vozidlem dopravu na vlaky i na směny?

Pokud vlaky přijíždí ve 13:31 a 13:32, pak MHD může odjet v cca 13:35, projetí celého okruhu trvá 23 minut, tj. příjezd zpět k nádraží ve 13:58, což je již na odpolední směnu pozdě. V dalších časech jsou problémy analogické. Jedním vozem tedy opravdu nelze zajistit zároveň oba uvedené požadavky.

Proč provoz začíná tak brzy a končí tak pozdě?

Začátek provozu vyplývá z odjezdů prvních ranních vlaků. Ty jedou v čase okolo 4:30 na oba směry a zajišťují zejména dopravu do zaměstnání do Ždírcce nad Doubravou, Havlíčkova Brodu, ale i vazby na další dálkové vlaky (s přestupem v Havlíčkově Brodě). Je vhodné zajistit přípoj i k těmto vlakům.

Večerní ukončení provozu vyplývá jednak z požadavku na odvoz zaměstnanců po skončení odpolední směny a dále z příjezdu posledního vlaku ze směru od Havlíčkova Brodu v čase okolo 22:30.

11 Závěr

V této studii je stručně popsán vývoj MHD v Chotěboři od dob jejího počátku až k zániku. Dále jsou uvedeny stávající provozy ve srovnatelně velkých městech, které mohou být podnětné při rozhodování o zavedení MHD v Chotěboři a pro případ volby jedné z možných variant provozu. Jsou popsány 2 návrhy na obnovení MHD z nedávné minulosti. Tyto návrhy jsou kriticky zhodnoceny a jsou jedním z podkladů pro tvorbu nového dopravního konceptu.

Nový koncept je vytvořen v několika variantách. Vychází z omezujících podmínek, mezi které patří zejména časové polohy vlaků a začátky a konce směn v průmyslových podnicích. Jejich hlavním rozdílem je použití 1, resp. 2 vozidel pro zajištění provozu v pracovní dny. V případě použití pouze 1 vozidla se varianty ještě dělí podle toho, zda je v kritických časech upřednostněna doprava k vlakům, nebo doprava zaměstnanců průmyslových podniků. Je také navržen provoz o víkendu (v jedné variantě), který lze přidat ke kterékoliv variantě provozu v pracovní dny.

S ohledem na dostupná vozidla na trhu a provozní potřeby MHD jsou navrženy možné typy autobusů, které připadají pro provoz MHD v úvahu. Jako nejvýhodnější se jeví využití autobusu typu SOR BN8,5, popřípadě vozidla typu Rošero / Stratos. Pro jednotlivé varianty provozu je proveden odhad nákladů. Jednorázové náklady na zbudování zastávek se pohybují okolo 1,1 mil. Kč, roční ztráta z provozu MHD je odhadována na 1,8 - 4,2 mil.Kč/rok, dle zvoleného dopravního konceptu a výše jízdného. Jsou uvedeny možné způsoby zajištění provozu, přičemž je doporučeno zadat provoz externímu autobusovému dopravci. Dále je stanoven možný harmonogram postupu, který by vedl ke spuštění zkušebního provozu od prosince 2020 a dlouhodobého provozu na základě 10leté smlouvy od roku 2022.

Pokud má být MHD v Chotěboři realizována jako služba, na kterou se budou moci obyvatelé dlouhodobě spolehnout, je třeba najít nad tímto tématem širokou shodu v rámci vedení města. Před spuštěním systému je žádoucí dostatečně informovat veřejnost. Na druhé straně je potřeba upozornit, aby případné připomínky jednotlivců nebyly upřednostňovány nad oprávněnými zájmy „mlčící většiny“ – kdo je se systémem spokojen, nedává obvykle žádnou zpětnou vazbu, ozývají se zpravidla jen ti nespokojení.

Je také potřebné upozornit na to, že vyhodnocení některých částí systému je možné provádět až po delší době. Zatímco například jízdní doby a další záležitosti provozního charakteru je možné hodnotit již po několika týdnech provozu, tak zájem o službu jako takovou je nutné hodnotit až s větším časovým odstupem cca 1 roku. Vzhledem k tomu, že v současné době není žádná MHD ve městě v provozu, tak bude nějakou dobu trvat, než si cestující na novou službu zvyknou.

12 Seznam použitých zkratk

MHD – městská hromadná doprava

VDV – Veřejná doprava Vysočiny (projekt integrovaného dopravního systému připravovaný
Krajem Vysočina)

ČR – Česká republika

13 Použité zdroje

- [1] *Vývoj počtu obyvatel obcí ČR*. Dostupné z: obce.radekpapez.cz (cit. 2. 9. 2019)
- [2] Pospíšil, Jiří: *Plánování nabídky ve veřejné dopravě*. Dostupné z: <https://zolutarev.fd.cvut.cz/tecl/ctrl.php?act=show,file,22984> (cit. 5. 9. 2019)
- [3] Městský úřad Přelouč: *Souhrnná zpráva o závazcích veřejné služby za rok 2018*. Dostupné z: https://www.mestoprelouc.cz/e_download.php?file=data/editor/381cs_4.pdf&original=DOC180219.pdf (cit. 8. 9. 2019)
- [4] *MHD v Moravské Třebové funguje dva měsíce. Čekají ji změny*. Dostupné z: https://svitavsky.denik.cz/zpravy_region/mhd-v-moravske-trebove-funguje-dva-mesice-cekaji-ji-zmeny-20181217.html (cit. 10. 9. 2019)
- [5] *Město stálo na místě, změním to, říká starosta Moravské Třebové*. Dostupné z: (https://www.idnes.cz/pardubice/zpravy/starosta-moravska-trebova-tomas-kolkop-srdcem-trebovaci.A190118_184818_pardubice-zpravy_lati) (cit. 15. 9. 2019)
- [6] *Celostátní informační systém o jízdních řádech*, Dostupné z: portal.cisjr.cz (cit. 1. 6. 2019)
- [7] FIALA, Ondřej. *Vznik systému MHD v Chotěboři*. Pardubice, 2013 Dostupné z: <https://theses.cz/id/2o0la2/>. Bakalářská práce. Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera. Vedoucí práce Ing. Pavlína Brožová, Ph.D., příloha B (cit.20.9.2019).
- [8] FIALA, Ondřej. *Vznik systému MHD v Chotěboři*, str. 34 (cit.20.9.2019).
- [9] FIALA, Ondřej. *Vznik systému MHD v Chotěboři*, str. 35 (cit.20.9.2019).
- [10] FIALA, Ondřej. *Vznik systému MHD v Chotěboři*, str. 36 (cit.20.9.2019).
- [11] *Seznam autobusů*. Dostupné z: <https://seznam-autobusu.cz/dokumentacka/234347?carId=33468#photo> (cit. 10. 10. 2019)
- [12] *Dopravní databáze a fotogalerie*. Dostupné z: http://phototrans.eu/14,506288,0,SOR_BN8_5_3145.html (cit. 10. 10. 2019)
- Obrázek na úvodní straně: <https://ya-webdesign.com/download.html> (staženo 20. 10. 2019)

14 Přílohy

- A Návrh jízdního řádu pro pracovní dny, varianta „1 autobus – systém“
- B Návrh jízdního řádu pro pracovní dny, varianta „1 autobus – směny“
- C Návrh jízdního řádu pro pracovní dny, varianta „2 autobusy“
- D Návrh jízdního řádu pro víkendy

A Návrh jízdního řádu pro pracovní dny, varianta „1 autobus – systém“

Směr tam

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| ACHP | | | | | | | | | 14:30 | | | | | | | | 22:06 | |
| Pivovar | | | | | | | | | 14:31 | | | | | | | | 22:07 | |
| Výkupní podnik | | | | | | | | | 14:32 | | | | | | | | 22:08 | |
| <i>Vlak z Hlinska (přij.)</i> | 6:25 | 7:25 | 8:25 | 9:32 | | 11:32 | | 13:32 | 14:32 | 15:32 | 16:32 | 17:32 | 18:32 | 19:32 | 20:35 | 21:32 | | |
| <i>Vlak z H.Brodu (přij.)</i> | 6:23 | 7:23 | 8:23 | | 10:26 | | 12:26 | 13:30 | 14:30 | 15:30 | 16:30 | 17:30 | 18:30 | 19:30 | 20:33 | | | 22:33 |
| Železniční stanice | 6:30 | 7:30 | 8:30 | 9:35 | 10:35 | 11:35 | 12:35 | 13:35 | 14:35 | 15:35 | 16:35 | 17:35 | 18:35 | 19:35 | 20:35 | 21:35 | 22:10 | 22:35 |
| Hřbitov | 6:32 | 7:32 | 8:32 | 9:37 | 10:37 | 11:37 | 12:37 | 13:37 | 14:37 | 15:37 | 16:37 | 17:37 | 18:37 | 19:37 | 20:37 | 21:37 | 22:12 | 22:37 |
| Sídliště Chmelnice | 6:33 | 7:33 | 8:33 | 9:38 | 10:38 | 11:38 | 12:38 | 13:38 | 14:38 | 15:38 | 16:38 | 17:38 | 18:38 | 19:38 | 20:38 | 21:38 | 22:13 | 22:38 |
| Havlíčková | 6:35 | 7:35 | 8:35 | 9:40 | 10:40 | 11:40 | 12:40 | 13:40 | 14:40 | 15:40 | 16:40 | 17:40 | 18:40 | 19:40 | 20:40 | 21:40 | 22:15 | 22:40 |
| Tesco | 6:36 | 7:36 | 8:36 | 9:41 | 10:41 | 11:41 | 12:41 | 13:41 | 14:41 | 15:41 | 16:41 | 17:41 | 18:41 | 19:41 | 20:41 | 21:41 | 22:16 | 22:41 |
| Sídl. Cihelna | 6:38 | 7:38 | 8:38 | 9:43 | 10:43 | 11:43 | 12:43 | 13:43 | 14:43 | 15:43 | 16:43 | 17:43 | 18:43 | 19:43 | 20:43 | 21:43 | 22:18 | 22:43 |
| Západní | 6:39 | 7:39 | 8:39 | 9:44 | 10:44 | 11:44 | 12:44 | 13:44 | 14:44 | 15:44 | 16:44 | 17:44 | 18:44 | 19:44 | 20:44 | 21:44 | 22:19 | 22:44 |
| Za Vlasárnou | 6:40 | 7:40 | 8:40 | 9:45 | 10:45 | 11:45 | 12:45 | 13:45 | 14:45 | 15:45 | 16:45 | 17:45 | 18:45 | 19:45 | 20:45 | 21:45 | 22:20 | 22:45 |
| Chotěbořova | 6:41 | 7:41 | 8:41 | 9:46 | 10:46 | 11:46 | 12:46 | 13:46 | 14:46 | 15:46 | 16:46 | 17:46 | 18:46 | 19:46 | 20:46 | 21:46 | 22:21 | 22:46 |
| Náměstí | 6:43 | 7:43 | 8:43 | 9:48 | 10:48 | 11:48 | 12:48 | 13:48 | 14:48 | 15:48 | 16:48 | 17:48 | 18:48 | 19:48 | 20:48 | 21:48 | 22:23 | 22:48 |
| ÚNZ | 6:45 | 7:45 | 8:45 | 9:50 | 10:50 | 11:50 | 12:50 | 13:50 | 14:50 | 15:50 | 16:50 | 17:50 | 18:50 | 19:50 | 20:50 | 21:50 | 22:25 | 22:50 |
| ZŠ Smetanova | 6:46 | 7:46 | 8:46 | 9:51 | 10:51 | 11:51 | 12:51 | 13:51 | 14:51 | 15:51 | 16:51 | 17:51 | 18:51 | 19:51 | 20:51 | 21:51 | 22:26 | 22:51 |
| Sídliště Severní | 6:47 | 7:47 | 8:47 | 9:52 | 10:52 | 11:52 | 12:52 | 13:52 | 14:52 | 15:52 | 16:52 | 17:52 | 18:52 | 19:52 | 20:52 | 21:52 | 22:27 | 22:52 |
| Hradební | 6:48 | 7:48 | 8:48 | 9:53 | 10:53 | 11:53 | 12:53 | 13:53 | 14:53 | 15:53 | 16:53 | 17:53 | 18:53 | 19:53 | 20:53 | 21:53 | 22:28 | 22:53 |
| U Stadionu | 6:49 | 7:49 | 8:49 | 9:54 | 10:54 | 11:54 | 12:54 | 13:54 | 14:54 | 15:54 | 16:54 | 17:54 | 18:54 | 19:54 | 20:54 | 21:54 | 22:29 | 22:54 |
| Na Skřivánku | 6:50 | 7:50 | 8:50 | 9:55 | 10:55 | 11:55 | 12:55 | 13:55 | 14:55 | 15:55 | 16:55 | 17:55 | 18:55 | 19:55 | 20:55 | 21:55 | 22:30 | 22:55 |
| Rehabilitační ústav | 6:51 | 7:51 | 8:51 | 9:56 | 10:56 | 11:56 | 12:56 | 13:56 | 14:56 | 15:56 | 16:56 | 17:56 | 18:56 | 19:56 | 20:56 | 21:56 | 22:31 | 22:56 |
| Železniční stanice | 6:53 | 7:53 | 8:53 | 9:58 | 10:58 | 11:58 | 12:58 | 13:58 | 14:58 | 15:58 | 16:58 | 17:58 | 18:58 | 19:58 | 20:58 | 21:58 | 22:33 | 22:58 |

Směr zpět

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Železniční stanice | 3:55 | 4:55 | 5:20 | 5:55 | 6:55 | 7:55 | 8:59 | 9:59 | 10:59 | 11:59 | 13:02 | 14:02 | 15:02 | 16:02 | 17:02 | 18:02 | 19:02 |
| Rehabilitační ústav | 3:56 | 4:56 | 5:21 | 5:56 | 6:56 | 7:56 | 9:00 | 10:00 | 11:00 | 12:00 | 13:03 | 14:03 | 15:03 | 16:03 | 17:03 | 18:03 | 19:03 |
| Na Skřivánku | 3:57 | 4:57 | 5:22 | 5:57 | 6:57 | 7:57 | 9:01 | 10:01 | 11:01 | 12:01 | 13:04 | 14:04 | 15:04 | 16:04 | 17:04 | 18:04 | 19:04 |
| U Stadionu | 3:58 | 4:58 | 5:23 | 5:58 | 6:58 | 7:58 | 9:02 | 10:02 | 11:02 | 12:02 | 13:05 | 14:05 | 15:05 | 16:05 | 17:05 | 18:05 | 19:05 |
| Hradební | 3:59 | 4:59 | 5:24 | 5:59 | 6:59 | 7:59 | 9:03 | 10:03 | 11:03 | 12:03 | 13:06 | 14:06 | 15:06 | 16:06 | 17:06 | 18:06 | 19:06 |
| Sídliště Severní | 4:00 | 5:00 | 5:25 | 6:00 | 7:00 | 8:00 | 9:04 | 10:04 | 11:04 | 12:04 | 13:07 | 14:07 | 15:07 | 16:07 | 17:07 | 18:07 | 19:07 |
| ZŠ Smetanova | 4:01 | 5:01 | 5:26 | 6:01 | 7:01 | 8:01 | 9:05 | 10:05 | 11:05 | 12:05 | 13:08 | 14:08 | 15:08 | 16:08 | 17:08 | 18:08 | 19:08 |
| ÚNZ | 4:02 | 5:02 | 5:27 | 6:02 | 7:02 | 8:02 | 9:06 | 10:06 | 11:06 | 12:06 | 13:09 | 14:09 | 15:09 | 16:09 | 17:09 | 18:09 | 19:09 |
| Náměstí | 4:04 | 5:04 | 5:29 | 6:04 | 7:04 | 8:04 | 9:08 | 10:08 | 11:08 | 12:08 | 13:11 | 14:11 | 15:11 | 16:11 | 17:11 | 18:11 | 19:11 |
| Chotěbořova | 4:06 | 5:06 | 5:31 | 6:06 | 7:06 | 8:06 | 9:10 | 10:10 | 11:10 | 12:10 | 13:13 | 14:13 | 15:13 | 16:13 | 17:13 | 18:13 | 19:13 |
| Za Vlasárnou | 4:07 | 5:07 | 5:32 | 6:07 | 7:07 | 8:07 | 9:11 | 10:11 | 11:11 | 12:11 | 13:14 | 14:14 | 15:14 | 16:14 | 17:14 | 18:14 | 19:14 |
| Západní | 4:08 | 5:08 | 5:33 | 6:08 | 7:08 | 8:08 | 9:12 | 10:12 | 11:12 | 12:12 | 13:15 | 14:15 | 15:15 | 16:15 | 17:15 | 18:15 | 19:15 |
| Sídl. Cihelna | 4:09 | 5:09 | 5:34 | 6:09 | 7:09 | 8:09 | 9:13 | 10:13 | 11:13 | 12:13 | 13:16 | 14:16 | 15:16 | 16:16 | 17:16 | 18:16 | 19:16 |
| Tesco | 4:11 | 5:11 | 5:36 | 6:11 | 7:11 | 8:11 | 9:15 | 10:15 | 11:15 | 12:15 | 13:18 | 14:18 | 15:18 | 16:18 | 17:18 | 18:18 | 19:18 |
| Havlíčková | 4:12 | 5:12 | 5:37 | 6:12 | 7:12 | 8:12 | 9:16 | 10:16 | 11:16 | 12:16 | 13:19 | 14:19 | 15:19 | 16:19 | 17:19 | 18:19 | 19:19 |
| Sídliště Chmelnice | 4:14 | 5:14 | 5:39 | 6:14 | 7:14 | 8:14 | 9:18 | 10:18 | 11:18 | 12:18 | 13:21 | 14:21 | 15:21 | 16:21 | 17:21 | 18:21 | 19:21 |
| Hřbitov | 4:15 | 5:15 | 5:40 | 6:15 | 7:15 | 8:15 | 9:19 | 10:19 | 11:19 | 12:19 | 13:22 | 14:22 | 15:22 | 16:22 | 17:22 | 18:22 | 19:22 |
| Železniční stanice | 4:18 | 5:18 | 5:43 | 6:18 | 7:18 | 8:18 | 9:22 | 10:22 | 11:22 | 12:22 | 13:25 | 14:25 | 15:25 | 16:25 | 17:25 | 18:25 | 19:25 |
| <i>Vlak do H. Brodu (odj.)</i> | <i>4:26</i> | <i>5:26</i> | | <i>6:26</i> | <i>7:26</i> | <i>8:26</i> | <i>9:33</i> | | <i>11:33</i> | | <i>13:33</i> | <i>14:33</i> | <i>15:33</i> | <i>16:33</i> | <i>17:33</i> | <i>18:33</i> | <i>19:33</i> |
| <i>Vlak do Hlinska (odj.)</i> | <i>4:27</i> | <i>5:27</i> | | <i>6:27</i> | <i>7:27</i> | <i>8:27</i> | | <i>10:27</i> | | <i>12:27</i> | <i>13:34</i> | <i>14:34</i> | <i>15:34</i> | <i>16:34</i> | <i>17:34</i> | <i>18:34</i> | <i>19:34</i> |
| Výkupní podnik | | | 5:44 | | | | | | | | | 14:26 | | | | | |
| Pivovar | | | 5:45 | | | | | | | | | 14:27 | | | | | |
| ACHP | | | 5:46 | | | | | | | | | 14:28 | | | | | |

B Návrh jízdního řádu pro pracovní dny, varianta „1 autobus – směny“

Směr tam

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--|
| ACHP | | | | | | | | | 14:06 | | | | | | | | | 22:06 | | |
| Pivovar | | | | | | | | | 14:07 | | | | | | | | | | 22:07 | |
| Výkupní podnik | | | | | | | | | 14:08 | | | | | | | | | | 22:08 | |
| <i>Příjezd vlaku od Hlinska</i> | <i>6:25</i> | <i>7:25</i> | <i>8:25</i> | <i>9:32</i> | | <i>11:32</i> | | | <i>14:32</i> | <i>15:32</i> | <i>16:32</i> | <i>17:32</i> | <i>18:32</i> | <i>19:32</i> | <i>20:35</i> | <i>21:32</i> | | | | |
| <i>Příjezd vlaku od H. Brodu</i> | <i>6:23</i> | <i>7:23</i> | <i>8:23</i> | | <i>10:26</i> | | <i>12:26</i> | | <i>14:30</i> | <i>15:30</i> | <i>16:30</i> | <i>17:30</i> | <i>18:30</i> | <i>19:30</i> | <i>20:33</i> | | | | <i>22:33</i> | |
| Železniční stanice | 6:30 | 7:30 | 8:30 | 9:35 | 10:35 | 11:35 | 12:35 | 14:10 | 14:35 | 15:35 | 16:35 | 17:35 | 18:35 | 19:35 | 20:35 | 21:35 | 22:10 | 22:35 | | |
| Hřbitov | 6:32 | 7:32 | 8:32 | 9:37 | 10:37 | 11:37 | 12:37 | 14:12 | 14:37 | 15:37 | 16:37 | 17:37 | 18:37 | 19:37 | 20:37 | 21:37 | 22:12 | 22:37 | | |
| Sídlíště Chmelnice | 6:33 | 7:33 | 8:33 | 9:38 | 10:38 | 11:38 | 12:38 | 14:13 | 14:38 | 15:38 | 16:38 | 17:38 | 18:38 | 19:38 | 20:38 | 21:38 | 22:13 | 22:38 | | |
| Havlíčková | 6:35 | 7:35 | 8:35 | 9:40 | 10:40 | 11:40 | 12:40 | 14:15 | 14:40 | 15:40 | 16:40 | 17:40 | 18:40 | 19:40 | 20:40 | 21:40 | 22:15 | 22:40 | | |
| Tesco | 6:36 | 7:36 | 8:36 | 9:41 | 10:41 | 11:41 | 12:41 | 14:16 | 14:41 | 15:41 | 16:41 | 17:41 | 18:41 | 19:41 | 20:41 | 21:41 | 22:16 | 22:41 | | |
| Sídl. Cihelna | 6:38 | 7:38 | 8:38 | 9:43 | 10:43 | 11:43 | 12:43 | 14:18 | 14:43 | 15:43 | 16:43 | 17:43 | 18:43 | 19:43 | 20:43 | 21:43 | 22:18 | 22:43 | | |
| Západní | 6:39 | 7:39 | 8:39 | 9:44 | 10:44 | 11:44 | 12:44 | 14:19 | 14:44 | 15:44 | 16:44 | 17:44 | 18:44 | 19:44 | 20:44 | 21:44 | 22:19 | 22:44 | | |
| Za Vlasárnou | 6:40 | 7:40 | 8:40 | 9:45 | 10:45 | 11:45 | 12:45 | 14:20 | 14:45 | 15:45 | 16:45 | 17:45 | 18:45 | 19:45 | 20:45 | 21:45 | 22:20 | 22:45 | | |
| Chotěbořova | 6:41 | 7:41 | 8:41 | 9:46 | 10:46 | 11:46 | 12:46 | 14:21 | 14:46 | 15:46 | 16:46 | 17:46 | 18:46 | 19:46 | 20:46 | 21:46 | 22:21 | 22:46 | | |
| Náměstí | 6:43 | 7:43 | 8:43 | 9:48 | 10:48 | 11:48 | 12:48 | 14:23 | 14:48 | 15:48 | 16:48 | 17:48 | 18:48 | 19:48 | 20:48 | 21:48 | 22:23 | 22:48 | | |
| ÚNZ | 6:45 | 7:45 | 8:45 | 9:50 | 10:50 | 11:50 | 12:50 | 14:25 | 14:50 | 15:50 | 16:50 | 17:50 | 18:50 | 19:50 | 20:50 | 21:50 | 22:25 | 22:50 | | |
| ZŠ Smetanova | 6:46 | 7:46 | 8:46 | 9:51 | 10:51 | 11:51 | 12:51 | 14:26 | 14:51 | 15:51 | 16:51 | 17:51 | 18:51 | 19:51 | 20:51 | 21:51 | 22:26 | 22:51 | | |
| Sídlíště Severní | 6:47 | 7:47 | 8:47 | 9:52 | 10:52 | 11:52 | 12:52 | 14:27 | 14:52 | 15:52 | 16:52 | 17:52 | 18:52 | 19:52 | 20:52 | 21:52 | 22:27 | 22:52 | | |
| Hradební | 6:48 | 7:48 | 8:48 | 9:53 | 10:53 | 11:53 | 12:53 | 14:28 | 14:53 | 15:53 | 16:53 | 17:53 | 18:53 | 19:53 | 20:53 | 21:53 | 22:28 | 22:53 | | |
| U Stadionu | 6:49 | 7:49 | 8:49 | 9:54 | 10:54 | 11:54 | 12:54 | 14:29 | 14:54 | 15:54 | 16:54 | 17:54 | 18:54 | 19:54 | 20:54 | 21:54 | 22:29 | 22:54 | | |
| Na Skřivánku | 6:50 | 7:50 | 8:50 | 9:55 | 10:55 | 11:55 | 12:55 | 14:30 | 14:55 | 15:55 | 16:55 | 17:55 | 18:55 | 19:55 | 20:55 | 21:55 | 22:30 | 22:55 | | |
| Rehabilitační ústav | 6:51 | 7:51 | 8:51 | 9:56 | 10:56 | 11:56 | 12:56 | 14:31 | 14:56 | 15:56 | 16:56 | 17:56 | 18:56 | 19:56 | 20:56 | 21:56 | 22:31 | 22:56 | | |
| Železniční stanice | 6:53 | 7:53 | 8:53 | 9:58 | 10:58 | 11:58 | 12:58 | 14:33 | 14:58 | 15:58 | 16:58 | 17:58 | 18:58 | 19:58 | 20:58 | 21:58 | 22:33 | 22:58 | | |

Směr zpět

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Železniční stanice | 3:55 | 4:55 | 5:22 | 5:55 | 6:55 | 7:55 | 8:59 | 9:59 | 10:59 | 11:59 | 12:59 | 13:22 | 15:02 | 16:02 | 17:02 | 18:02 | 19:02 |
| Rehabilitační ústav | 3:56 | 4:56 | 5:23 | 5:56 | 6:56 | 7:56 | 9:00 | 10:00 | 11:00 | 12:00 | 13:00 | 13:23 | 15:03 | 16:03 | 17:03 | 18:03 | 19:03 |
| Na Skřivánku | 3:57 | 4:57 | 5:24 | 5:57 | 6:57 | 7:57 | 9:01 | 10:01 | 11:01 | 12:01 | 13:01 | 13:24 | 15:04 | 16:04 | 17:04 | 18:04 | 19:04 |
| U Stadionu | 3:58 | 4:58 | 5:25 | 5:58 | 6:58 | 7:58 | 9:02 | 10:02 | 11:02 | 12:02 | 13:02 | 13:25 | 15:05 | 16:05 | 17:05 | 18:05 | 19:05 |
| Hradební | 3:59 | 4:59 | 5:26 | 5:59 | 6:59 | 7:59 | 9:03 | 10:03 | 11:03 | 12:03 | 13:03 | 13:26 | 15:06 | 16:06 | 17:06 | 18:06 | 19:06 |
| Sídliště Severní | 4:00 | 5:00 | 5:27 | 6:00 | 7:00 | 8:00 | 9:04 | 10:04 | 11:04 | 12:04 | 13:04 | 13:27 | 15:07 | 16:07 | 17:07 | 18:07 | 19:07 |
| ZŠ Smetanova | 4:01 | 5:01 | 5:28 | 6:01 | 7:01 | 8:01 | 9:05 | 10:05 | 11:05 | 12:05 | 13:05 | 13:28 | 15:08 | 16:08 | 17:08 | 18:08 | 19:08 |
| ÚNZ | 4:02 | 5:02 | 5:29 | 6:02 | 7:02 | 8:02 | 9:06 | 10:06 | 11:06 | 12:06 | 13:06 | 13:29 | 15:09 | 16:09 | 17:09 | 18:09 | 19:09 |
| Náměstí | 4:04 | 5:04 | 5:31 | 6:04 | 7:04 | 8:04 | 9:08 | 10:08 | 11:08 | 12:08 | 13:08 | 13:31 | 15:11 | 16:11 | 17:11 | 18:11 | 19:11 |
| Chotěbořova | 4:06 | 5:06 | 5:33 | 6:06 | 7:06 | 8:06 | 9:10 | 10:10 | 11:10 | 12:10 | 13:10 | 13:33 | 15:13 | 16:13 | 17:13 | 18:13 | 19:13 |
| Za Vlasárnou | 4:07 | 5:07 | 5:34 | 6:07 | 7:07 | 8:07 | 9:11 | 10:11 | 11:11 | 12:11 | 13:11 | 13:34 | 15:14 | 16:14 | 17:14 | 18:14 | 19:14 |
| Západní | 4:08 | 5:08 | 5:35 | 6:08 | 7:08 | 8:08 | 9:12 | 10:12 | 11:12 | 12:12 | 13:12 | 13:35 | 15:15 | 16:15 | 17:15 | 18:15 | 19:15 |
| Sídl. Cihelna | 4:09 | 5:09 | 5:36 | 6:09 | 7:09 | 8:09 | 9:13 | 10:13 | 11:13 | 12:13 | 13:13 | 13:36 | 15:16 | 16:16 | 17:16 | 18:16 | 19:16 |
| Tesco | 4:11 | 5:11 | 5:38 | 6:11 | 7:11 | 8:11 | 9:15 | 10:15 | 11:15 | 12:15 | 13:15 | 13:38 | 15:18 | 16:18 | 17:18 | 18:18 | 19:18 |
| Havlíčková | 4:12 | 5:12 | 5:39 | 6:12 | 7:12 | 8:12 | 9:16 | 10:16 | 11:16 | 12:16 | 13:16 | 13:39 | 15:19 | 16:19 | 17:19 | 18:19 | 19:19 |
| Sídliště Chmelnice | 4:14 | 5:14 | 5:41 | 6:14 | 7:14 | 8:14 | 9:18 | 10:18 | 11:18 | 12:18 | 13:18 | 13:41 | 15:21 | 16:21 | 17:21 | 18:21 | 19:21 |
| Hřbitov | 4:15 | 5:15 | 5:42 | 6:15 | 7:15 | 8:15 | 9:19 | 10:19 | 11:19 | 12:19 | 13:19 | 13:42 | 15:22 | 16:22 | 17:22 | 18:22 | 19:22 |
| Železniční stanice | 4:18 | 5:18 | 5:45 | 6:18 | 7:18 | 8:18 | 9:22 | 10:22 | 11:22 | 12:22 | 13:22 | 13:45 | 15:25 | 16:25 | 17:25 | 18:25 | 19:25 |
| <i>Odjezd vlaku do H. Brodu</i> | <i>4:26</i> | <i>5:26</i> | | <i>6:26</i> | <i>7:26</i> | <i>8:26</i> | <i>9:33</i> | | <i>11:33</i> | | <i>13:33</i> | | <i>15:33</i> | <i>16:33</i> | <i>17:33</i> | <i>18:33</i> | <i>19:33</i> |
| <i>Odjezd vlaku do Hlinska</i> | <i>4:27</i> | <i>5:27</i> | | <i>6:27</i> | <i>7:27</i> | <i>8:27</i> | | <i>10:27</i> | | <i>12:27</i> | <i>13:34</i> | | <i>15:34</i> | <i>16:34</i> | <i>17:34</i> | <i>18:34</i> | <i>19:34</i> |
| Výkupní podnik | | | 5:46 | | | | | | | | | 13:46 | | | | | |
| Pivovar | | | 5:47 | | | | | | | | | 13:47 | | | | | |
| ACHP | | | 5:48 | | | | | | | | | 13:48 | | | | | |

C Návrh jízdního řádu pro pracovní dny, varianta „2 autobusy“

Směr tam

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--|
| ACHP | | | | | | | | | | 14:07 | | | | | | | | | | 22:07 | | |
| Výkupní podnik | | | | | | | | | | 14:08 | | | | | | | | | | | 22:08 | |
| <i>Příjezd vlaku od Hlinska</i> | <i>5:25</i> | <i>6:25</i> | <i>7:25</i> | <i>8:25</i> | <i>9:32</i> | | <i>11:32</i> | | <i>13:32</i> | | | <i>14:32</i> | <i>15:32</i> | <i>16:32</i> | <i>17:32</i> | <i>18:32</i> | <i>19:32</i> | <i>20:35</i> | <i>21:32</i> | | | |
| <i>Příjezd vlaku od H. Brodu</i> | <i>5:23</i> | <i>6:23</i> | <i>7:23</i> | <i>8:23</i> | | <i>10:26</i> | | <i>12:26</i> | <i>13:30</i> | | | <i>14:30</i> | <i>15:30</i> | <i>16:30</i> | <i>17:30</i> | <i>18:30</i> | <i>19:30</i> | <i>20:33</i> | | | <i>22:27</i> | |
| Železniční stanice | 5:35 | 6:30 | 7:30 | 8:30 | 9:35 | 10:35 | 11:35 | 12:35 | 13:35 | 14:10 | 14:25 | 14:35 | 15:35 | 16:35 | 17:35 | 18:35 | 19:35 | 20:35 | 21:35 | 22:10 | 22:35 | |
| Hřbitov | 5:37 | 6:32 | 7:32 | 8:32 | 9:37 | 10:37 | 11:37 | 12:37 | 13:37 | 14:12 | 14:27 | 14:37 | 15:37 | 16:37 | 17:37 | 18:37 | 19:37 | 20:37 | 21:37 | 22:12 | 22:37 | |
| Sídlíště Chmelnice | 5:38 | 6:33 | 7:33 | 8:33 | 9:38 | 10:38 | 11:38 | 12:38 | 13:38 | 14:13 | 14:28 | 14:38 | 15:38 | 16:38 | 17:38 | 18:38 | 19:38 | 20:38 | 21:38 | 22:13 | 22:38 | |
| Havlíčková | 5:40 | 6:35 | 7:35 | 8:35 | 9:40 | 10:40 | 11:40 | 12:40 | 13:40 | 14:15 | 14:30 | 14:40 | 15:40 | 16:40 | 17:40 | 18:40 | 19:40 | 20:40 | 21:40 | 22:15 | 22:40 | |
| Tesco | 5:41 | 6:36 | 7:36 | 8:36 | 9:41 | 10:41 | 11:41 | 12:41 | 13:41 | 14:16 | 14:31 | 14:41 | 15:41 | 16:41 | 17:41 | 18:41 | 19:41 | 20:41 | 21:41 | 22:16 | 22:41 | |
| Sídl. Cihelna | 5:43 | 6:38 | 7:38 | 8:38 | 9:43 | 10:43 | 11:43 | 12:43 | 13:43 | 14:18 | 14:33 | 14:43 | 15:43 | 16:43 | 17:43 | 18:43 | 19:43 | 20:43 | 21:43 | 22:18 | 22:43 | |
| Západní | 5:44 | 6:39 | 7:39 | 8:39 | 9:44 | 10:44 | 11:44 | 12:44 | 13:44 | 14:19 | 14:34 | 14:44 | 15:44 | 16:44 | 17:44 | 18:44 | 19:44 | 20:44 | 21:44 | 22:19 | 22:44 | |
| Za Vlasárnou | 5:45 | 6:40 | 7:40 | 8:40 | 9:45 | 10:45 | 11:45 | 12:45 | 13:45 | 14:20 | 14:35 | 14:45 | 15:45 | 16:45 | 17:45 | 18:45 | 19:45 | 20:45 | 21:45 | 22:20 | 22:45 | |
| Chotěbořova | 5:46 | 6:41 | 7:41 | 8:41 | 9:46 | 10:46 | 11:46 | 12:46 | 13:46 | 14:21 | 14:36 | 14:46 | 15:46 | 16:46 | 17:46 | 18:46 | 19:46 | 20:46 | 21:46 | 22:21 | 22:46 | |
| Náměstí | 5:48 | 6:43 | 7:43 | 8:43 | 9:48 | 10:48 | 11:48 | 12:48 | 13:48 | 14:23 | 14:38 | 14:48 | 15:48 | 16:48 | 17:48 | 18:48 | 19:48 | 20:48 | 21:48 | 22:23 | 22:48 | |
| ÚNZ | 5:50 | 6:45 | 7:45 | 8:45 | 9:50 | 10:50 | 11:50 | 12:50 | 13:50 | 14:25 | 14:40 | 14:50 | 15:50 | 16:50 | 17:50 | 18:50 | 19:50 | 20:50 | 21:50 | 22:25 | 22:50 | |
| ZŠ Smetanova | 5:51 | 6:46 | 7:46 | 8:46 | 9:51 | 10:51 | 11:51 | 12:51 | 13:51 | 14:26 | 14:41 | 14:51 | 15:51 | 16:51 | 17:51 | 18:51 | 19:51 | 20:51 | 21:51 | 22:26 | 22:51 | |
| Sídlíště Severní | 5:52 | 6:47 | 7:47 | 8:47 | 9:52 | 10:52 | 11:52 | 12:52 | 13:52 | 14:27 | 14:42 | 14:52 | 15:52 | 16:52 | 17:52 | 18:52 | 19:52 | 20:52 | 21:52 | 22:27 | 22:52 | |
| Hradební | 5:53 | 6:48 | 7:48 | 8:48 | 9:53 | 10:53 | 11:53 | 12:53 | 13:53 | 14:28 | 14:43 | 14:53 | 15:53 | 16:53 | 17:53 | 18:53 | 19:53 | 20:53 | 21:53 | 22:28 | 22:53 | |
| U Stadionu | 5:54 | 6:49 | 7:49 | 8:49 | 9:54 | 10:54 | 11:54 | 12:54 | 13:54 | 14:29 | 14:44 | 14:54 | 15:54 | 16:54 | 17:54 | 18:54 | 19:54 | 20:54 | 21:54 | 22:29 | 22:54 | |
| Na Skřivánku | 5:55 | 6:50 | 7:50 | 8:50 | 9:55 | 10:55 | 11:55 | 12:55 | 13:55 | 14:30 | 14:45 | 14:55 | 15:55 | 16:55 | 17:55 | 18:55 | 19:55 | 20:55 | 21:55 | 22:30 | 22:55 | |
| Rehabilitační ústav | 5:56 | 6:51 | 7:51 | 8:51 | 9:56 | 10:56 | 11:56 | 12:56 | 13:56 | 14:31 | 14:46 | 14:56 | 15:56 | 16:56 | 17:56 | 18:56 | 19:56 | 20:56 | 21:56 | 22:31 | 22:56 | |
| Železniční stanice | 5:58 | 6:53 | 7:53 | 8:53 | 9:58 | 10:58 | 11:58 | 12:58 | 13:58 | 14:33 | 14:48 | 14:58 | 15:58 | 16:58 | 17:58 | 18:58 | 19:58 | 20:58 | 21:58 | 22:33 | 22:58 | |

Směr zpět

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Železniční stanice | 3:55 | 4:55 | 5:10 | 5:22 | 5:55 | 6:55 | 7:35 | 7:55 | 8:59 | 9:59 | 10:59 | 11:59 | 12:59 | 13:22 | 14:02 | 15:02 | 16:02 | 17:02 | 18:02 | 19:02 |
| Rehabilitační ústav | 3:56 | 4:56 | 5:11 | 5:23 | 5:56 | 6:56 | 7:36 | 7:56 | 9:00 | 10:00 | 11:00 | 12:00 | 13:00 | 13:23 | 14:03 | 15:03 | 16:03 | 17:03 | 18:03 | 19:03 |
| Na Skřivánku | 3:57 | 4:57 | 5:12 | 5:24 | 5:57 | 6:57 | 7:37 | 7:57 | 9:01 | 10:01 | 11:01 | 12:01 | 13:01 | 13:24 | 14:04 | 15:04 | 16:04 | 17:04 | 18:04 | 19:04 |
| U Stadionu | 3:58 | 4:58 | 5:13 | 5:25 | 5:58 | 6:58 | 7:38 | 7:58 | 9:02 | 10:02 | 11:02 | 12:02 | 13:02 | 13:25 | 14:05 | 15:05 | 16:05 | 17:05 | 18:05 | 19:05 |
| Hradební | 3:59 | 4:59 | 5:14 | 5:26 | 5:59 | 6:59 | 7:39 | 7:59 | 9:03 | 10:03 | 11:03 | 12:03 | 13:03 | 13:26 | 14:06 | 15:06 | 16:06 | 17:06 | 18:06 | 19:06 |
| Sídlíště Severní | 4:00 | 5:00 | 5:15 | 5:27 | 6:00 | 7:00 | 7:40 | 8:00 | 9:04 | 10:04 | 11:04 | 12:04 | 13:04 | 13:27 | 14:07 | 15:07 | 16:07 | 17:07 | 18:07 | 19:07 |
| ZŠ Smetanova | 4:01 | 5:01 | 5:16 | 5:28 | 6:01 | 7:01 | 7:41 | 8:01 | 9:05 | 10:05 | 11:05 | 12:05 | 13:05 | 13:28 | 14:08 | 15:08 | 16:08 | 17:08 | 18:08 | 19:08 |
| ÚNZ | 4:02 | 5:02 | 5:17 | 5:29 | 6:02 | 7:02 | 7:42 | 8:02 | 9:06 | 10:06 | 11:06 | 12:06 | 13:06 | 13:29 | 14:09 | 15:09 | 16:09 | 17:09 | 18:09 | 19:09 |
| Náměstí | 4:04 | 5:04 | 5:19 | 5:31 | 6:04 | 7:04 | 7:44 | 8:04 | 9:08 | 10:08 | 11:08 | 12:08 | 13:08 | 13:31 | 14:11 | 15:11 | 16:11 | 17:11 | 18:11 | 19:11 |
| Chotěbořova | 4:06 | 5:06 | 5:21 | 5:33 | 6:06 | 7:06 | 7:46 | 8:06 | 9:10 | 10:10 | 11:10 | 12:10 | 13:10 | 13:33 | 14:13 | 15:13 | 16:13 | 17:13 | 18:13 | 19:13 |
| Za Vlasárnou | 4:07 | 5:07 | 5:22 | 5:34 | 6:07 | 7:07 | 7:47 | 8:07 | 9:11 | 10:11 | 11:11 | 12:11 | 13:11 | 13:34 | 14:14 | 15:14 | 16:14 | 17:14 | 18:14 | 19:14 |
| Západní | 4:08 | 5:08 | 5:23 | 5:35 | 6:08 | 7:08 | 7:48 | 8:08 | 9:12 | 10:12 | 11:12 | 12:12 | 13:12 | 13:35 | 14:15 | 15:15 | 16:15 | 17:15 | 18:15 | 19:15 |
| Sídl. Cihelna | 4:09 | 5:09 | 5:24 | 5:36 | 6:09 | 7:09 | 7:49 | 8:09 | 9:13 | 10:13 | 11:13 | 12:13 | 13:13 | 13:36 | 14:16 | 15:16 | 16:16 | 17:16 | 18:16 | 19:16 |
| Tesco | 4:11 | 5:11 | 5:26 | 5:38 | 6:11 | 7:11 | 7:51 | 8:11 | 9:15 | 10:15 | 11:15 | 12:15 | 13:15 | 13:38 | 14:18 | 15:18 | 16:18 | 17:18 | 18:18 | 19:18 |
| Havlíčková | 4:12 | 5:12 | 5:27 | 5:39 | 6:12 | 7:12 | 7:52 | 8:12 | 9:16 | 10:16 | 11:16 | 12:16 | 13:16 | 13:39 | 14:19 | 15:19 | 16:19 | 17:19 | 18:19 | 19:19 |
| Sídlíště Chmelnice | 4:14 | 5:14 | 5:29 | 5:41 | 6:14 | 7:14 | 7:54 | 8:14 | 9:18 | 10:18 | 11:18 | 12:18 | 13:18 | 13:41 | 14:21 | 15:21 | 16:21 | 17:21 | 18:21 | 19:21 |
| Hřbitov | 4:15 | 5:15 | 5:30 | 5:42 | 6:15 | 7:15 | 7:55 | 8:15 | 9:19 | 10:19 | 11:19 | 12:19 | 13:19 | 13:42 | 14:22 | 15:22 | 16:22 | 17:22 | 18:22 | 19:22 |
| Železniční stanice | 4:18 | 5:18 | 5:33 | 5:45 | 6:18 | 7:18 | 7:58 | 8:18 | 9:22 | 10:22 | 11:22 | 12:22 | 13:22 | 13:45 | 14:25 | 15:25 | 16:25 | 17:25 | 18:25 | 19:25 |
| <i>Odjezd vlaku do H. Brodu</i> | <i>4:26</i> | <i>5:26</i> | | | <i>6:26</i> | <i>7:26</i> | | <i>8:26</i> | <i>9:33</i> | | <i>11:33</i> | | <i>13:33</i> | | <i>14:33</i> | <i>15:33</i> | <i>16:33</i> | <i>17:33</i> | <i>18:33</i> | <i>19:33</i> |
| <i>Odjezd vlaku do Hlinska</i> | <i>4:27</i> | <i>5:27</i> | | | <i>6:27</i> | <i>7:27</i> | | <i>8:27</i> | | <i>10:27</i> | | <i>12:27</i> | <i>13:34</i> | | <i>14:34</i> | <i>15:34</i> | <i>16:34</i> | <i>17:34</i> | <i>18:34</i> | <i>19:34</i> |
| Výkupní podnik | | | | 5:46 | | | | | | | | | | 13:46 | | | | | | |
| Pivovar | | | | 5:47 | | | | | | | | | | 13:47 | | | | | | |
| ACHP | | | | 5:48 | | | | | | | | | | 13:48 | | | | | | |

D Návrh jízdního řádu pro víkendy

Směr tam

| | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------------------|-------------|-------------|-------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| <i>Příjezd vlaku od Hlinska</i> | 7:25 | | 9:32 | | 11:32 | | 13:32 | | 15:32 | | 17:32 | | 19:32 | |
| <i>Příjezd vlaku od H. Brodu</i> | | 8:23 | | 10:26 | | 12:26 | | 14:30 | | 16:30 | | 18:30 | | 20:33 |
| Železniční stanice | 7:30 | 8:30 | 9:35 | 10:35 | 11:35 | 12:35 | 13:35 | 14:35 | 15:35 | 16:35 | 17:35 | 18:35 | 19:35 | 20:35 |
| Hřbitov | 7:32 | 8:32 | 9:37 | 10:37 | 11:37 | 12:37 | 13:37 | 14:37 | 15:37 | 16:37 | 17:37 | 18:37 | 19:37 | 20:37 |
| Sídlíště Chmelnice | 7:33 | 8:33 | 9:38 | 10:38 | 11:38 | 12:38 | 13:38 | 14:38 | 15:38 | 16:38 | 17:38 | 18:38 | 19:38 | 20:38 |
| Havlíčková | 7:35 | 8:35 | 9:40 | 10:40 | 11:40 | 12:40 | 13:40 | 14:40 | 15:40 | 16:40 | 17:40 | 18:40 | 19:40 | 20:40 |
| Tesco | 7:36 | 8:36 | 9:41 | 10:41 | 11:41 | 12:41 | 13:41 | 14:41 | 15:41 | 16:41 | 17:41 | 18:41 | 19:41 | 20:41 |
| Sídl. Cihelna | 7:38 | 8:38 | 9:43 | 10:43 | 11:43 | 12:43 | 13:43 | 14:43 | 15:43 | 16:43 | 17:43 | 18:43 | 19:43 | 20:43 |
| Západní | 7:39 | 8:39 | 9:44 | 10:44 | 11:44 | 12:44 | 13:44 | 14:44 | 15:44 | 16:44 | 17:44 | 18:44 | 19:44 | 20:44 |
| Za Vlasárnou | 7:40 | 8:40 | 9:45 | 10:45 | 11:45 | 12:45 | 13:45 | 14:45 | 15:45 | 16:45 | 17:45 | 18:45 | 19:45 | 20:45 |
| Chotěbořova | 7:41 | 8:41 | 9:46 | 10:46 | 11:46 | 12:46 | 13:46 | 14:46 | 15:46 | 16:46 | 17:46 | 18:46 | 19:46 | 20:46 |
| Náměstí | 7:43 | 8:43 | 9:48 | 10:48 | 11:48 | 12:48 | 13:48 | 14:48 | 15:48 | 16:48 | 17:48 | 18:48 | 19:48 | 20:48 |
| ÚNZ | 7:45 | 8:45 | 9:50 | 10:50 | 11:50 | 12:50 | 13:50 | 14:50 | 15:50 | 16:50 | 17:50 | 18:50 | 19:50 | 20:50 |
| ZŠ Smetanova | 7:46 | 8:46 | 9:51 | 10:51 | 11:51 | 12:51 | 13:51 | 14:51 | 15:51 | 16:51 | 17:51 | 18:51 | 19:51 | 20:51 |
| Sídlíště Severní | 7:47 | 8:47 | 9:52 | 10:52 | 11:52 | 12:52 | 13:52 | 14:52 | 15:52 | 16:52 | 17:52 | 18:52 | 19:52 | 20:52 |
| Hradební | 7:48 | 8:48 | 9:53 | 10:53 | 11:53 | 12:53 | 13:53 | 14:53 | 15:53 | 16:53 | 17:53 | 18:53 | 19:53 | 20:53 |
| U Stadionu | 7:49 | 8:49 | 9:54 | 10:54 | 11:54 | 12:54 | 13:54 | 14:54 | 15:54 | 16:54 | 17:54 | 18:54 | 19:54 | 20:54 |
| Na Skřivánku | 7:50 | 8:50 | 9:55 | 10:55 | 11:55 | 12:55 | 13:55 | 14:55 | 15:55 | 16:55 | 17:55 | 18:55 | 19:55 | 20:55 |
| Rehabilitační ústav | 7:51 | 8:51 | 9:56 | 10:56 | 11:56 | 12:56 | 13:56 | 14:56 | 15:56 | 16:56 | 17:56 | 18:56 | 19:56 | 20:56 |
| Železniční stanice | 7:53 | 8:53 | 9:58 | 10:58 | 11:58 | 12:58 | 13:58 | 14:58 | 15:58 | 16:58 | 17:58 | 18:58 | 19:58 | 20:58 |

Směr zpět

| | | | | | | | | | | | | | |
|---------------------------------|-------------|-------------|-------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Železniční stanice | 6:55 | 7:55 | 8:59 | 9:59 | 10:59 | 11:59 | 12:59 | 14:02 | 15:02 | 16:02 | 17:02 | 18:02 | 19:02 |
| Rehabilitační ústav | 6:56 | 7:56 | 9:00 | 10:00 | 11:00 | 12:00 | 13:00 | 14:03 | 15:03 | 16:03 | 17:03 | 18:03 | 19:03 |
| Na Skřivánku | 6:57 | 7:57 | 9:01 | 10:01 | 11:01 | 12:01 | 13:01 | 14:04 | 15:04 | 16:04 | 17:04 | 18:04 | 19:04 |
| U Stadionu | 6:58 | 7:58 | 9:02 | 10:02 | 11:02 | 12:02 | 13:02 | 14:05 | 15:05 | 16:05 | 17:05 | 18:05 | 19:05 |
| Hradební | 6:59 | 7:59 | 9:03 | 10:03 | 11:03 | 12:03 | 13:03 | 14:06 | 15:06 | 16:06 | 17:06 | 18:06 | 19:06 |
| Sídliště Severní | 7:00 | 8:00 | 9:04 | 10:04 | 11:04 | 12:04 | 13:04 | 14:07 | 15:07 | 16:07 | 17:07 | 18:07 | 19:07 |
| ZŠ Smetanova | 7:01 | 8:01 | 9:05 | 10:05 | 11:05 | 12:05 | 13:05 | 14:08 | 15:08 | 16:08 | 17:08 | 18:08 | 19:08 |
| ÚNZ | 7:02 | 8:02 | 9:06 | 10:06 | 11:06 | 12:06 | 13:06 | 14:09 | 15:09 | 16:09 | 17:09 | 18:09 | 19:09 |
| Náměstí | 7:04 | 8:04 | 9:08 | 10:08 | 11:08 | 12:08 | 13:08 | 14:11 | 15:11 | 16:11 | 17:11 | 18:11 | 19:11 |
| Chotěbořova | 7:06 | 8:06 | 9:10 | 10:10 | 11:10 | 12:10 | 13:10 | 14:13 | 15:13 | 16:13 | 17:13 | 18:13 | 19:13 |
| Za Vlasárnou | 7:07 | 8:07 | 9:11 | 10:11 | 11:11 | 12:11 | 13:11 | 14:14 | 15:14 | 16:14 | 17:14 | 18:14 | 19:14 |
| Západní | 7:08 | 8:08 | 9:12 | 10:12 | 11:12 | 12:12 | 13:12 | 14:15 | 15:15 | 16:15 | 17:15 | 18:15 | 19:15 |
| Sídl. Cihelna | 7:09 | 8:09 | 9:13 | 10:13 | 11:13 | 12:13 | 13:13 | 14:16 | 15:16 | 16:16 | 17:16 | 18:16 | 19:16 |
| Tesco | 7:11 | 8:11 | 9:15 | 10:15 | 11:15 | 12:15 | 13:15 | 14:18 | 15:18 | 16:18 | 17:18 | 18:18 | 19:18 |
| Havlíčková | 7:12 | 8:12 | 9:16 | 10:16 | 11:16 | 12:16 | 13:16 | 14:19 | 15:19 | 16:19 | 17:19 | 18:19 | 19:19 |
| Sídliště Chmelnice | 7:14 | 8:14 | 9:18 | 10:18 | 11:18 | 12:18 | 13:18 | 14:21 | 15:21 | 16:21 | 17:21 | 18:21 | 19:21 |
| Hřbitov | 7:15 | 8:15 | 9:19 | 10:19 | 11:19 | 12:19 | 13:19 | 14:22 | 15:22 | 16:22 | 17:22 | 18:22 | 19:22 |
| Železniční stanice | 7:18 | 8:18 | 9:22 | 10:22 | 11:22 | 12:22 | 13:22 | 14:25 | 15:25 | 16:25 | 17:25 | 18:25 | 19:25 |
| <i>Odjezd vlaku do H. Brodu</i> | <i>7:26</i> | | <i>9:33</i> | | <i>11:33</i> | | <i>13:33</i> | | <i>15:33</i> | | <i>17:33</i> | | <i>19:33</i> |
| <i>Odjezd vlaku do Hlinska</i> | | <i>8:27</i> | | <i>10:27</i> | | <i>12:27</i> | | <i>14:34</i> | | <i>16:34</i> | | <i>18:34</i> | |