

Univerzita Pardubice

Dopravní fakulta Jana Pernera

Dopravní obslužnost na Moravskotřebovsku

Josef Valach

Bakalářská práce

2017

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Akademický rok: 2016/2017

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Josef Valach**
Osobní číslo: **D14140**
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**
Studijní obor: **Technologie a řízení dopravy: Technologie a řízení dopravních systémů**
Název tématu: **Dopravní obslužnost na Moravskotřebovsku**
Zadávací katedra: **Katedra technologie a řízení dopravy**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :


Úvod
1 Legislativa
2 Popis území
3 Popis železniční a veřejné linkové osobní dopravy
4 Analýza dopravní obslužnosti území
5 Dopravní politika
6 Návrh řešení a jeho zhodnocení
Závěr

Rozsah grafických prací: **3 - 4**
Rozsah pracovní zprávy: **30 - 40**
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná**
Seznam odborné literatury:

- [1] DRDLA, Pavel. **Osobní doprava regionálního a nadregionálního významu. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2014. ISBN 978-80-7395-787-2.**
[2] MOJŽÍŠ, Vlastislav et al. **Organizace dopravní obsluhy území. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2003. ISBN 80-719-4587-0.**

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Matěj Pluhař**
Katedra technologie a řízení dopravy

Datum zadání bakalářské práce: **1. února 2017**
Termín odevzdání bakalářské práce: **2. června 2017**


doc. Ing. Libor Švadlenka, Ph.D.
děkan

L.S.


doc. Ing. Jaromír Široký, Ph.D.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 3. února 2017

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Beru na vědomí, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, a směrnicí Univerzity Pardubice č. 9/2012, bude práce zveřejněna v Univerzitní knihovně a prostřednictvím Digitální knihovny Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 29. května 2017

Josef Valach

Poděkování

Děkuji Ing. Matěji Pluhařovi za vstřícný přístup, odborné vedení, rady a názory při tvorbě bakalářské práce.

Za konzultace k formálním úpravám děkuji Ing. Petru Nachtigallovi, Ph.D.

Dále patří dík Ing. Martinu Prouzovi z Oddělení dopravní obslužnosti Krajského úřadu Pardubického kraje za věcné konzultace a poskytnutí interních materiálů.

Děkuji Ing. Jiřímu Pálkovi ze společnosti OREDO s.r.o. za věnovaný čas při konzultacích, za praktické poznatky z oblasti dopravní obslužnosti a poskytnutí odborných materiálů.

Za konzultace a poskytnutí důležitých interních materiálů děkuji Ing. Petru Fialovi a Ing. Jiřímu Wimmerovi ze Správy tratí Pardubice, Správy železniční dopravní cesty, státní organizace.

Děkuji mé rodině a přátelům za podporu při studiu a vytváření bakalářské práce.

ANOTACE

V práci bude provedena analýza dopravní obslužnosti Moravské Třebové a přilehlých obcí železniční osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou. Na základě analýzy budou navrženy změny v dopravní obslužnosti veřejnou dopravou v oblasti Moravskotřebovska.

KLÍČOVÁ SLOVA

dopravní obslužnost, veřejná doprava, spoj, linka

TITLE

Transport services of the Moravská Třebová region

ANNOTATION

The work will analyze the transport service of Moravská Třebová and adjacent municipalities by rail passenger transport and public transport. Based on the analysis, changes in public transport services in the area of the Moravská Třebová region will be proposed.

KEYWORDS

transport services, public transport, connection, line

OBSAH

ÚVOD	12
1 LEGISLATIVNÍ RÁMEC VEŘEJNÉ DOPRAVY	14
1.1 Národní právní předpisy	15
1.2 Definice pojmů	15
2 MORAVSKOTŘEBOVSKO.....	17
2.1 Popis území.....	18
2.2 Moravská Třebová.....	19
2.3 Městečko Trnávka (včetně Mezihoří).....	20
2.4 Chornice.....	22
2.5 Jevíčko	23
2.6 Velké Opatovice	24
2.7 Ostatní obce	25
2.7.1 Linhartice	26
2.7.2 Radkov	26
2.7.3 Rozstání	26
2.7.4 Biskupice	26
3 POPIS ŽELEZNIČNÍ A VEŘEJNÉ LINKOVÉ OSOBNÍ DOPRAVY	27
3.1 Dopravní infrastruktura	27
3.1.1 Infrastruktura železniční dopravy	27
3.1.2 Infrastruktura silniční dopravy.....	31
3.2 Dopravci ve veřejné dopravě a jejich vozový park	31
3.2.1 Železniční dopravci.....	31
3.2.2 Silniční dopravci	32
4 ANALÝZA MOŽNOSTÍ ZVÝŠENÍ TRAŤOVÉ RYCHLOSTI NA TRATI 017.....	33
4.1 Metodický postup analýzy	33
4.2 Traťový úsek Moravská Třebová – Chornice.....	34
4.3 Traťový úsek Chornice – Velké Opatovice	35
5 ANALÝZA DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI	37
5.1 Docházkové vzdálenosti	37
5.2 Tarifní integrace a ceny jízdného	38
5.3 Dopravní obslužnost území	39
5.3.1 Fakta o dopravní obslužnosti na Moravskotřebovsku	39
5.3.2 Metodický postup analýzy	39
5.3.3 Moravská Třebová	41

5.3.4	Linhartice	41
5.3.5	Rozstání	42
5.3.6	Radkov	42
5.3.7	Městečko Trnávka.....	43
5.3.8	Mezihoří.....	43
5.3.9	Chornice.....	44
5.3.10	Biskupice	45
5.3.11	Jevíčko	45
5.3.12	Velké Opatovice	46
5.4	Počty cestujících	47
5.4.1	Veřejná linková osobní doprava	47
5.4.2	Osobní železniční doprava.....	50
5.5	Souběhy autobusových spojů	51
5.6	Souběhy vlakových a autobusových spojů.....	51
5.7	Závěry z analýzy dopravní obslužnosti	51
6	NAVRHOVANÉ ÚPRAVY	52
6.1	Úpravy souběžných autobusových spojů	52
6.1.1	Úsek Jaroměřice, rest. – Jevíčko, nám. (3 km).....	52
6.1.2	Úsek Jevíčko, nám. – Jaroměřice, rest. (3 km).....	53
6.1.3	Úsek Jevíčko, nám. – Velké Opatovice aut. st. (4 km).....	54
6.1.4	Úsek Velké Opatovice, aut. st. – Jevíčko, nám. (4 km).....	54
6.2	Řešení osobní železniční dopravy	55
6.2.1	Úsek Moravská Třebová – Chornice – Dzbel.....	55
6.2.2	Úsek (Moravská Třebová) – Chornice – Velké Opatovice.....	57
6.2.3	Ekonomické posouzení návrhů	61
7	VÝHLEDOVÝ STAV OSOBNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY	64
	ZÁVĚR	65
	SEZNAM CITOVANÝCH PRAMENŮ	66
	SEZNAM PŘÍLOH.....	70

SEZNAM ILUSTRACÍ

Obr. 1 Mapa Moravskotřebovska	17
Obr. 2 Vyjížd'ka z Moravské Třebové	19
Obr. 3 Dojížd'ka do Moravské Třebové	19
Obr. 4 Vyjížd'ka z Městečka Trnávky	21
Obr. 5 Dojížd'ka do Městečka Trnávky	21
Obr. 6 Vyjížd'ka z Chornic	22
Obr. 7 Dojížd'ka do Chornic	22
Obr. 8 Vyjížd'ka z Jevíčka	23
Obr. 9 Dojížd'ka do Jevíčka	23
Obr. 10 Vyjížd'ka z Velkých Opatovic	24
Obr. 11 Dojížd'ka do Velkých Opatovic	25
Obr. 12 Mapa silnic I. a II. třídy na Moravskotřebovsku	31
Obr. 13 Historický vlak u zastávky Mezihoří	32
Obr. 14 Schéma autobusových linek na Moravskotřebovsku	40
Obr. 15 Maximální obsazenost vlaků v úseku Moravská Třebová – Dzbel	50
Obr. 16 Varianty trasování Boskovické spojky	64

SEZNAM TABULEK

Tab. 1 Analýza Moravské Třebové.....	19
Tab. 2 Analýza Městečka Trnávky	20
Tab. 3 Analýza Chornic	22
Tab. 4 Analýza Jevíčka	23
Tab. 5 Analýza Velkých Opatovic.....	24
Tab. 6 Analytické údaje ostatních obcí.....	25
Tab. 7 Přejezdy a jejich zabezpečení Chornice – Velké Opatovice	29
Tab. 8 Přejezdy a jejich zabezpečení Chornice – Moravská Třebová	30
Tab. 9 Vypočítané jízdní doby Moravská Třebová – Chornice.....	34
Tab. 10 Vypočítané jízdní doby Chornice – Velké Opatovice	35
Tab. 11 Dopravní obslužnost obce Moravská Třebová	41
Tab. 12 Dopravní obslužnost obce Městečko Trnávka.....	43
Tab. 13 Dopravní obslužnost obce Chornice.....	44
Tab. 14 Dopravní obslužnost obce Jevíčko	45
Tab. 15 Dopravní obslužnost obce Velké Opatovice	46
Tab. 16 Návrhový jízdní řád autobusů část 1.	56
Tab. 17 Návrhový jízdní řád autobusů část 2.	57
Tab. 18 Navrhované vlaky v úseku Moravská Třebová – Velké Opatovice (– Skalice nad Svitavou).....	58

SEZNAM ZKRATEK A ZNAČEK

DO – dopravní obslužnost

MTO – Moravskotřebovsko

SPO – spojení

SZZ – staniční zabezpečovací zařízení

SŽDC – Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

ÚP – úřad práce

ZVS – závazek veřejné služby

ÚVOD

Doprava je nedílnou součástí života každého člověka. Lidé využívají takový druh dopravy, který je efektivní nebo určitým způsobem výhodný pro konkrétní přepravu. Nezřídka bývají realizovány přepravy automobilem na krátké a střední vzdálenosti při obsazení vozidla pouhým řidičem. Trend individuální automobilové dopravy může být mimo jiné zapříčiněn nižšími náklady na pořízení vlastního automobilu, bohatstvím lidí a pohodlností. Nelze opomenout fakt, že některá území nemají žádnou dopravní obslužnost (dále jen DO) a nezbývá jiná možnost, než se dopravovat individuálně.

Stávající i potenciální cestující mají vlastní požadavky na DO, není však možné uspokojit všechny z nich. Kompenzace za provoz regionální veřejné dopravy jsou hrazeny z krajských rozpočtů a tvoří velkou část výdajů jednotlivých krajů. Je tedy žádoucí organizovat DO takovým způsobem, aby byla konkurenceschopná a atraktivní pro co nejširší okruh osob. Při organizaci DO je nutné vycházet z reálných požadavků cestujících (současných i potenciálních) a zohlednit místní poměry. I v dnešní době jsou v okolí Moravskotřebovska obce bez DO v nepracovní dny.

Tato práce se zabývá DO na Moravskotřebovsku, konkrétně oblastí mezi Moravskou Třebovou a Velkými Opatovicemi. Od prosince roku 2011 byla na tomto území na základě optimalizace dopravy zastavena osobní železniční doprava, přesněji v úseku Velké Opatovice – Chornice – Moravská Třebová a Džbel–Chornice (podle rozdělení tratí před jízdním řádem [dále jen JŘ] 2011/2012). Došlo tak k zrušení propojení tří krajů osobní železniční dopravou – Pardubického, Olomouckého a Jihomoravského. Osobní železniční doprava byla již obnovena v úseku Moravská Třebová – Chornice–Džbel (dle platného rozdělení tratí). Provoz osobních vlaků v úseku Chornice – Velké Opatovice byl zahájen od nového JŘ 2016/2017.

Oblast byla zvolena také s ohledem na možnost analýzy DO města Jevíčka. Město Jevíčko je největším sídelním celkem jižně od Moravské Třebové na území Pardubického kraje. Z důvodu mezikrajské dopravy zahrnuje bakalářská práce i území Velkých Opatovic.

Práce představí legislativní rámec veřejné dopravy. Dále bude z různých hledisek popsána oblast Moravskotřebovska.

Bude analyzován současný stav DO železniční osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou. Na základě provedené analýzy budou navržena konkrétní opatření, která by měla vést ke zlepšení zajišťované DO.

Součástí návrhu bude řešení osobní železniční dopravy v úseku Moravská Třebová – Chornice a Chornice – Velké Opatovice, popř. v navazujících úsecích.

Cílem práce je tedy navrhnout změny v dopravní obslužnosti veřejnou dopravou v oblasti Moravská Třebová – Chornice – Velké Opatovice, případně přilehlých úsecích. Navrhované změny vycházejí z poznatků analýzy současného stavu veřejné dopravy.

1 LEGISLATIVNÍ RÁMEC VEŘEJNÉ DOPRAVY

Právní úpravu veřejné dopravy lze charakterizovat následovně: [1, s. 2210]

Celostátní i regionální DO veřejnou dopravou řeší **Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007, o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70**. Nařízení je nadřazeným legislativním prostředkem národních právních předpisů. Hlavním závazným právním předpisem v oblasti DO veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravu je v podmínkách ČR **zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů**.

Zákon [1, s. 2212] stanovuje podmínky pro dopravce, kteří provozují dopravu na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících. Týkají se dokladů, oprávnění a smluv umožňujících provozování dopravy. Vztahují se také na dopravní prostředky a zajištění kvalifikovaných zaměstnanců. Definují požadavky na kvalitu a bezpečnost poskytovaných služeb.

Ze zákona [1, s. 2210–2211] vyplývá, že DO má být koncepčně plánována. Procesy plánování by měly vést k sestavení plánu DO určitého území, na základě kterého bude veřejná doprava prakticky realizována. Plány sestavují objednatelé veřejné dopravy. V celostátním měřítku je objednatelem Ministerstvo dopravy České republiky. Regionální dopravu objednávají jednotlivé kraje. I obce (popř. skupina obcí) mohou objednávat nebo samy zajišťovat DO území. Děje se tak v případech, kdy chce obec nabídnout nadstandardní služby veřejné dopravy nebo se neztotožňuje s DO zajišťované krajem. Ministerstvo dopravy by mělo společně s kraji klást důraz na možné průniky v rámci plánů. Víceúrovňové plánování umožňuje lépe a přesněji zohlednit konkrétní požadavky na DO určitého území. Vzniká prostor na vzájemnou kontrolu mezi všemi subjekty podílejícími se na vytváření koncepce veřejné dopravy. Plány veřejné dopravy se sestavují v časovém výhledu 5 let. Obsahují mimo jiné specifikaci poskytovaných služeb, rozsah výkonů a očekávaný objem prostředků na kompenzace dopravcům. Důležitou součástí plánů je *„časový harmonogram uzavírání smluv o veřejných službách a postup při uzavírání těchto smluv“* [1, s. 2211]. Koncepce veřejné dopravy bývají uveřejněny například na internetových stránkách jednotlivých krajů. Zveřejněné materiály mohou sloužit jako zdroj informací o aktuální dopravní politice.

1.1 Národní právní předpisy

Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů.

Nařízení vlády č. 295/2010 Sb., o stanovení požadavků a postupů pro zajištění propojitelnosti elektronických systémů plateb a odbavení cestujících.

Vyhláška č. 296/2010 Sb., o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace.

Vyhláška č. 297/2010 Sb., o stanovení vzoru formuláře pro uveřejnění oznámení o zahájení nabídkového řízení pro výběr dopravce k uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících.

Nařízení vlády č. 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.

Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (s účinností od 1. ledna 2015), je připravována novelizovaná verze s účinností od 1. dubna 2017.

Vyhláška č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu.

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů.

Vyhláška č. 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě.

Vyhláška č. 122/2014 Sb., o jízdních řádech veřejné linkové dopravy.

1.2 Definice pojmů

Účel cest – možné důvody přepravy osob (z hlediska potřeby cestujících): [2, s. 46]

- **školská zařízení a zaměstnání** – nejčastější účel cest. Z hlediska zajištění dopravní obslužnosti jsou tyto cesty prioritní, toto tvrzení však nelze generalizovat. Existují železniční tratě, na kterých je provozována drážní doprava pouze v nepracovní dny (popř. v určitých měsících) – jde většinou o turisticky atraktivní oblasti. V takových případech neslouží doprava pro cesty do škol a primárně ani pro cesty do zaměstnání,
- kultura, zábava a volnočasové aktivity – divadla, kluby, biografy, různé akce, zábavní parky, zájmové kroužky, sportovní aktivity,
- návštěva osob,
- rekreace, turistika,

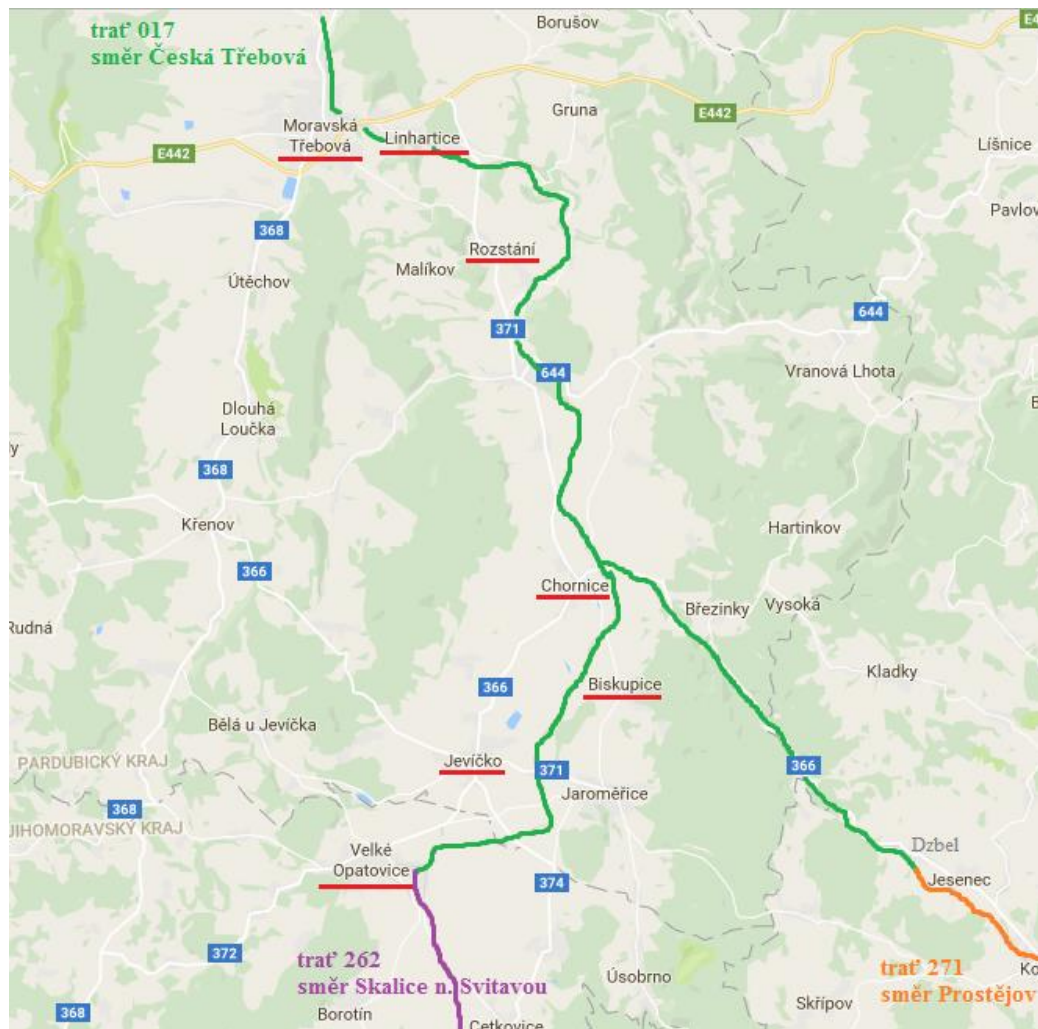
- nakupování – obchodní centra, specializované prodejny, výdejny internetových obchodů (tzv. e-shopů), servisní centra,
- veřejné instituce, úřady – soudy, úřady státní správy a samosprávy, sídla organizací,
- jednání,
- zdravotnická zařízení a jiná péče – nemocnice, výchovné ústavy, léčebné ústavy, ordinace,
- ostatní důvody – záliba v samotném cestování (dopravě) nebo „rozlučkové jízdy“ před ukončením provozu drážní dopravy.

Objednatel veřejné dopravy (dopravní obslužnosti území) – stát, kraj nebo obec (případně svazek obcí). Obecně subjekt, který objednává dopravní obslužnost v stanoveném rozsahu. Za dopravu v závazku veřejné služby vyplácí z veřejných rozpočtů kompenzace dopravcům [2, s. 180].

2 MORAVSKOTŘEBOVSKO

Pro účely této práce je za oblast Moravskotřebovska (dále jen MTO) považováno území mezi Moravskou Třebovou a Velkými Opatovicemi. Nebude zkoumána DO všech sídelních celků nacházejících se na zmíněném území. Práce se primárně zaměřuje na obce, ve kterých je dopravní obslužnost zajišťována veřejnou linkovou osobní dopravu a prochází jimi trať 017.

Obcemi, které splňují výše uvedená kritéria, jsou (Obr. 1): Moravská Třebová, Linhartice, Radkov (nemá žel. zastávku na svém území, její vybudování bylo plánováno, dodnes však nebyla zřízena), Rozstání, Městečko Trnávka, Mezihoří, Chornice, Biskupice, Jevíčko, Velké Opatovice. Města Moravská Třebová, Jevíčko a Velké Opatovice jsou spádovými oblastmi okolních obcí.



Obr. 1 Mapa Moravskotřebovska

Zdroj: [3] a úprava autora

2.1 Popis území

Moravskotřebovsko se rozprostírá na území okresu Svitavy (Pardubický kraj), vyjma Velkých Opatovic, které spadají pod okres Blansko (Jihomoravský kraj). Historické i současné vazby směřují spíše na Olomoucký a Jihomoravský kraj, především u obcí Chornice a Jevíčko. Vystává otázka, zda je územní zařazení k Pardubickému kraji tím nejvhodnějším z hlediska rozvoje území i DO.

Následující pasáž popisuje jednotlivé obce na základě autorem zvolených ukazatelů, podkladem pro vypracování jsou data ČSÚ [4] [5]:

- počet obyvatel obce k 31. 12. 2015,
- přirozený přírůstek – vyjádřený počtem osob, kladný nebo záporný, za rok 2015,
- saldo migrace – vyjádřený počtem osob, kladné nebo záporné, za rok 2015,
- procentuální zastoupení obyvatel ve věku 0–14 let na počtu všech obyvatel, údaje k 31. 12. 2015,
- procentuální zastoupení obyvatel ve věku 15–64 let na počtu všech obyvatel, údaje k 31. 12. 2015,
- procentuální zastoupení obyvatel ve věku 65 a více let na počtu všech obyvatel, údaje k 31. 12. 2015,
- počet „přijatelných uchazečů“ o zaměstnání evidovaných úřadem práce („přijatelný uchazeč“ – osoba ve věku 15–64 let, která není např. ve výkonu trestu, pracovně neschopná, na mateřské dovolené), údaje k 31. 10. 2016,
- podíl nezaměstnaných osob v % – podíl počtu „přijatelných uchazečů“ ve věkovém rozmezí 15–64 let vůči celkovému počtu obyvatel ve shodném věkovém rozmezí, údaje k 31. 10. 2016,
- počet pracovních nabídek evidovaných úřadem práce, k 31. 10. 2016,
- dojížd'ka, vyjížd'ka – zjištěno **Sčítáním lidu, domů a bytů 2011** [6] [7] [8] [9]. Místa dojížd'ky a vyjížd'ky jsou pro účely grafického znázornění kategorizovány do tří skupin:
 - vyjížd'ka/dojížd'ka do/z obcí MTO,
 - vyjížd'ka/dojížd'ka do/z obcí mimo MTO,
 - ostatní vyjížd'ka/dojížd'ka – obce dojížd'ky/vyjížd'ky nelze zjistit, zahrnuje veškeré obce, jejichž vyjížd'ka/dojížd'ka je menší než 10 osob.
- Možné cíle cest.

2.2 Moravská Třebová

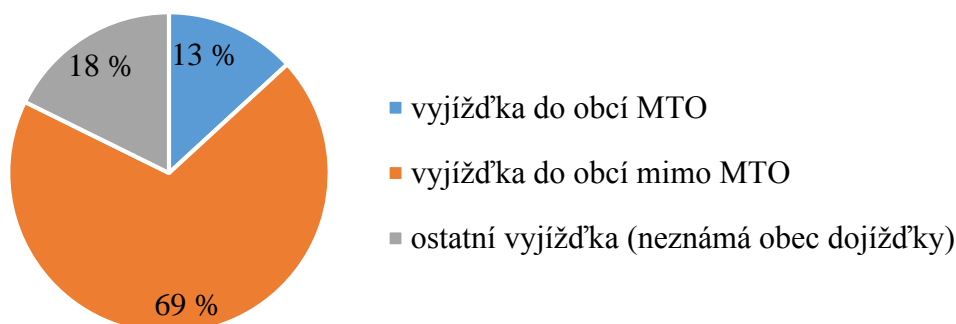
Na základě Tab. 1 lze konstatovat, že nedochází k navyšování počtu obyvatel. Podíl nezaměstnaných osob je v porovnání s obcemi MTO středně vysoký. Místní úřad práce (dále jen ÚP) eviduje nejvíce pracovních příležitostí na MTO.

Tab. 1 Analýza Moravské Třebové

Moravská Třebová					
počet obyvatel	přirozený přírůstek	saldo migrace	zastoupení obyvatel ve věku 0–14 let (%)	zastoupení obyvatel ve věku 15–64 let (%)	zastoupení obyvatel ve věku 65 a více let (%)
10 267	-54	-30	13,5	66,2	20,3
počet uchazečů o zaměstnání evidovaných ÚP		podíl nezaměstnaných osob (%)		počet pracovních nabídek evidovaných ÚP	
504		7,41		123	

Zdroj: autor na podkladech [4] [5]

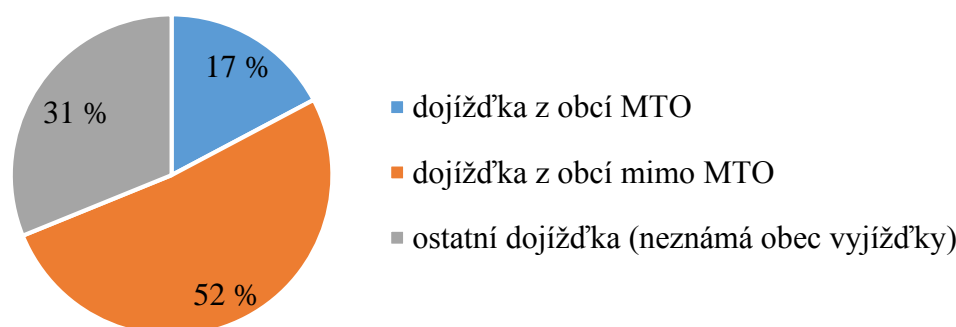
Vyjíždka do obcí MTO a ostatní vyjíždka jsou v procentuálních hodnotách nízké (Obr. 2). Malá hodnota ostatní vyjíždky vyjadřuje, že existuje malý počet obcí, do kterých by z Moravské Třebové vyjíždělo méně než 10 osob.



Obr. 2 Vyjíždka z Moravské Třebové

Zdroj: autor na podkladech [6]

Graf (Obr. 3) vyjadřuje, že necelou třetinu všech dojíždějících do Moravské Třebové tvoří osoby z více obcí s vyjíždkou z jednotlivých obcí pod 10 osob.



Obr. 3 Dojíždka do Moravské Třebové

Zdroj: autor na podkladech [7]

V Moravské Třebové se nacházejí 2 MŠ, 3 ZŠ, 1 ZUŠ a 1 speciální a praktická škola. Ze školských zařízení lze jmenovat dětský domov a DDM. Středoškolské vzdělání nabízejí **Vojenská střední škola a Vyšší odborná škola Ministerstva obrany v Moravské Třebové**, gymnázium a **integrovaná střední škola**.

Z hlediska poptávky po přepravě je významná vojenská škola, která je jediná svého druhu v ČR. Její studenti dojíždějí ze všech koutů ČR a často k tomu využívají veřejnou dopravu. Ač jde o vojáky, spousta z nich využívá pro přemístění z vlak. nádraží ke škole taxi službu. V určitém období byl pro přepravu studentů z vlak. nádraží vypravován speciální autobus.

Největšími zaměstnavateli jsou Abner a.s., Atek s.r.o., DGF a.s., HEDVA, a.s.; KAYSER s.r.o., Nástrojárna MM, s.r.o.; protechnik consulting s. r. o., Treboplast, s.r.o.; REHAU Automotive, s.r.o.; Toner s.r.o.

Ze zdravotnických zařízení se ve městě nachází nemocnice následné péče s ordinacemi lékařů. Sociální služby provozují domov pro seniory. Kromě městského úřadu se ve městě nachází ÚP, finanční úřad a kontaktní místo státní soc. podpory.

Významnými pamětihodnostmi jsou muzeum (expozice s mumií Hereret, jejíž motiv zdobí i motorovou jednotku Regionovu 814 177-2) a zámek z období renesance, který se řadí mezi nejvýznamnější stavby daného období ve střední Evropě.

2.3 Městečko Trnávka (včetně Mezihoří)

Záporný přirozený přírůstek (Tab. 2) a především pak záporné saldo migrace s relativně vysokou hodnotou vypovídají o neatraktivitě území.

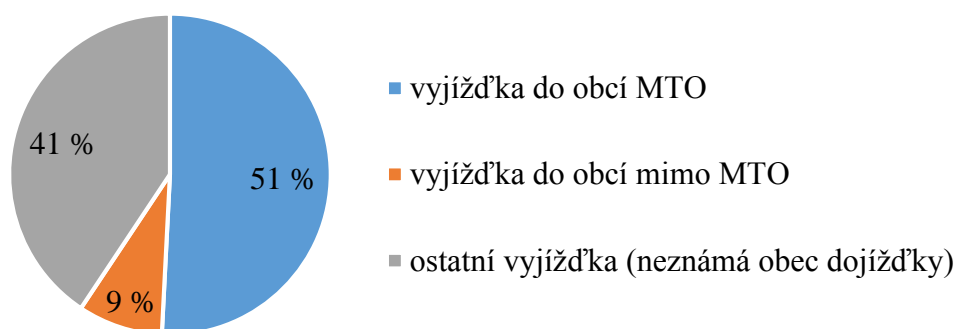
Tab. 2 Analýza Městečka Trnávky

Městečko Trnávka					
počet obyvatel	přirozený přírůstek	saldo migrace	zastoupení obyvatel ve věku 0–14 let (%)	zastoupení obyvatel ve věku 15–64 let (%)	zastoupení obyvatel ve věku 65 a více let (%)
1 390	–8	–26	11,0	69,8	19,2
počet uchazečů o zaměstnání evidovaných ÚP		podíl nezaměstnaných osob (%)		počet pracovních nabídek evidovaných ÚP	
87		8,97		–	

Zdroj: autor na podkladech [4] [5]

Při porovnání údajů z Tab. 2 s ostat. obcemi vyplývá, že Městečko Trnávka má nejmenší zastoupení obyvatel ve věku 0–14 let a největší zastoupení obyvatel ve věku 15–64 let.

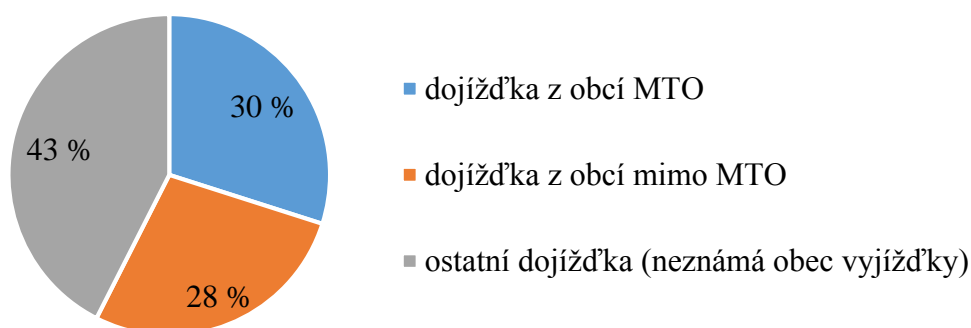
Procentuální hodnota vyjížděky do obcí MTO je vysoká (Obr. 4).



Obr. 4 Vyjížděka z Městečka Trnávky

Zdroj: autor na podkladech [6]

Dojížděka do „Trnávky“ (Obr. 5) z obcí MTO tvoří necelou třetinu veškeré dojížděky.



Obr. 5 Dojížděka do Městečka Trnávky

Zdroj: autor na podkladech [7]

Městečko Trnávka je obcí s největším podílem nezaměstnaných osob na MTO. Hlavním zaměstnavatelem byla místní mlékárna, která zaměstnávala více než 200 osob. V roce 2013 došlo k „vytunelování“ podniku s následkem masivního propouštění zaměstnanců. Podnik nyní zaměstnává asi 30 osob. Výroba byla tehdy zastavena po 113 letech provozu (1900–2013). V roce 2011 došlo k zastavení jiného provozu, a to železničního (i Městečko Trnávka pocítilo důsledky optimalizace dopravy), který sloužil od roku 1889.

V textu posledního rozloučení s vlakovým spojením (dále jen SPO) [10], který lze při úpravě aplikovat i na zastavení výroby mlékárny, se mimo jiné píše: „*Přežila dvě války, dvě okupace, bolševika, sametovou revoluci, ale nepřežila optimalizaci dopravy Pardubického kraje*“.

Zaměstnavatelem většího počtu pracovníků je pouze mlékárna. V obci se nachází ordinace praktického lékaře, dále pediatrická a stomatologická ordinace. Pro okolní obce je Městečko Trnávka spádovou obcí také kvůli školství – sídlí zde mateřská a základní škola. Z oblasti institucí (úřadů) má obec pouze obecní úřad. Turistickým cílem je zřícenina hradu Cimburk.

2.4 Chornice

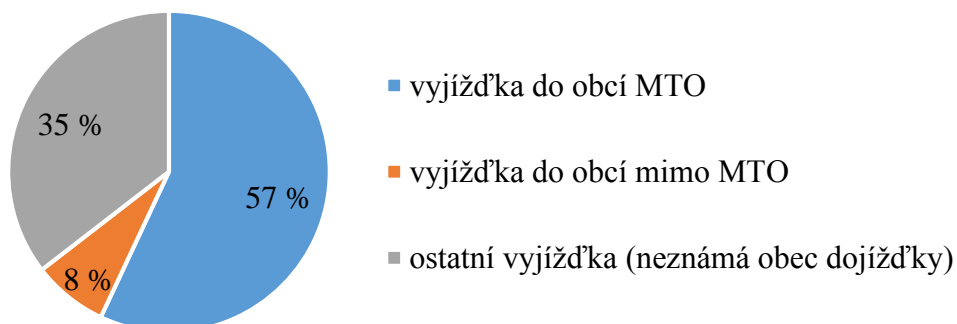
V Chornicích žije mnoho obyvatel ve věku 15 až 64 let (Tab. 3). Z hlediska podílu nezaměstnaných osob (Tab. 3) jsou Chornice na třetí nejhorší příčce (sestupně) obcí MTO.

Tab. 3 Analýza Chornic

Chornice					
počet obyvatel	přirozený přírůstek	saldo migrace	zastoupení obyvatel ve věku 0–14 let (%)	zastoupení obyvatel ve věku 15–64 let (%)	zastoupení obyvatel ve věku 65 a více let (%)
868	1	-10	13,8	69,0	17,2
počet uchazečů o zaměstnání evidovaných ÚP		podíl nezaměstnaných osob (%)		počet pracovních nabídek evidovaných ÚP	
50		8,35		–	

Zdroj: autor na podkladech [4] [5]

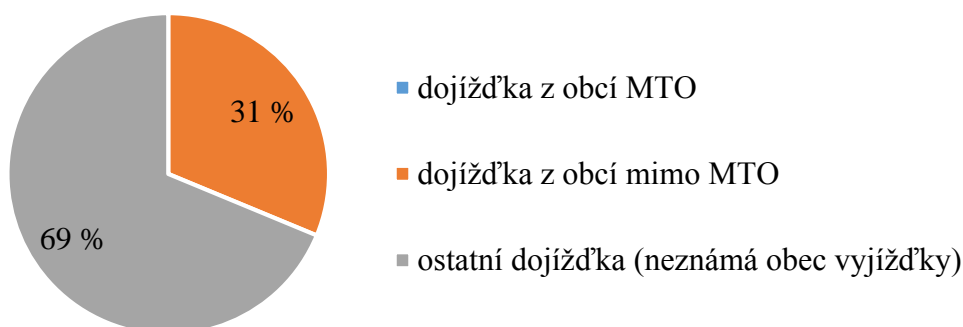
Vyjíždka do obcí MTO zaujímá velkou část z celkového „vyjíždění“ do škol a do zaměstnání (Obr. 6).



Obr. 6 Vyjíždka z Chornic

Zdroj: autor na podkladech [6]

Na základě vysoké hodnoty ostatní dojíždky (Obr. 7) lze konstatovat, že do Chornic dojíždí menší počet osob (pod 10 osob) z více obcí. V obci sídlí mateřská a základní škola.



Obr. 7 Dojíždka do Chornic

Zdroj: autor na podkladech [7]

2.5 Jevíčko

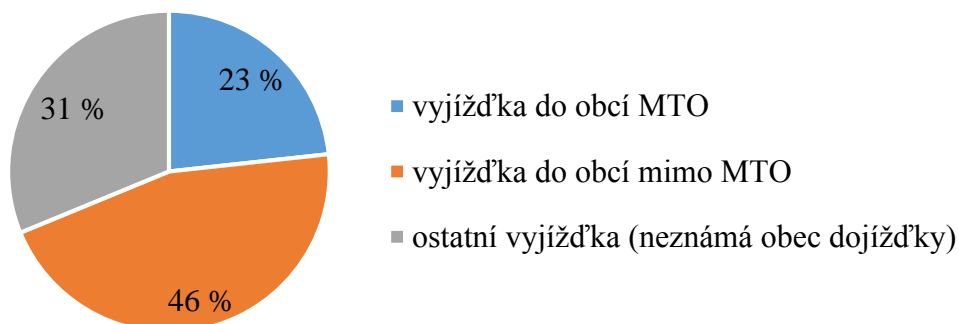
Jevíčko je jedinou obcí MTO s kladným saldem migrace (Tab. 4). Počet pracovních nabídek evidovaných ÚP je vysoký. Při srovnání s údajem Moravské Třebové lze zjistit nevýznamně lišící se hodnotu, přitom Moravská Třebová má více než 3,5násobek obyvatel.

Tab. 4 Analýza Jevíčka

Jevíčko					
počet obyvatel	přirozený přírůstek	saldo migrace	zastoupení obyvatel ve věku 0–14 let (%)	zastoupení obyvatel ve věku 15–64 let (%)	zastoupení obyvatel ve věku 65 a více let (%)
2 827	12	3	14,9	67,1	17,9
počet uchazečů o zaměstnání evidovaných ÚP		podíl nezaměstnaných osob (%)		počet pracovních nabídek evidovaných ÚP	
116		6,11		107	

Zdroj: autor na podkladech [4] [5]

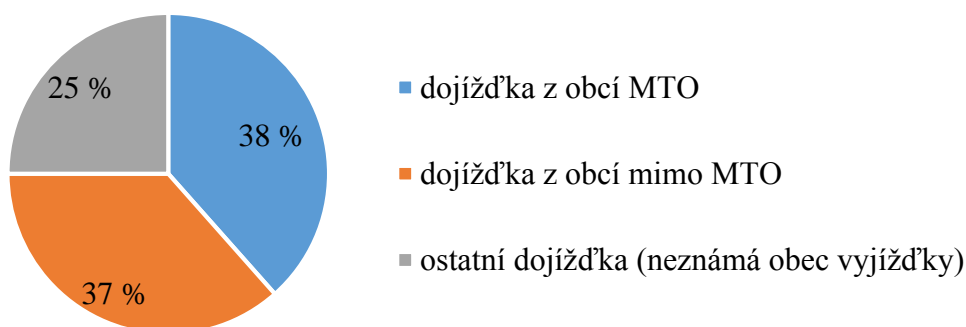
Vyjíždka do obcí mimo MTO tvoří téměř polovinu veškeré vyjíždky (Obr. 8).



Obr. 8 Vyjíždka z Jevíčka

Zdroj: autor na podkladech [6]

Více než třetina dojíždějících je z obcí mimo MTO (Obr. 9). Stejná procento lidí dojíždí z obcí MTO. Vysoký podíl obou částí na celkové dojíždce značí vyšší počty dojíždějících osob z jednotlivých obcí MTO i mimo něj. Dochází k tomu díky široké nabídce práce.



Obr. 9 Dojíždka do Jevíčka

Zdroj: autor na podkladech [7]

Ze školských zařízení se v obci nachází MŠ, ZŠ, ZUŠ a gymnázium. Gymnázium je pro MTO důležité. V Jevíčku sídlí pověřený obecní úřad, který spadá pod Správní obvod obce s rozšířenou působností Moravská Třebová.

Významnými zaměstnavateli jsou RABBIT TRHOVÝ ŠTĚPÁNOV a.s., MATOUŠEK CZ a.s., Czech Blades s.r.o. (výroba pro podnik Gilette) a REHAU Automotive s.r.o. V Jevíčku sídlí několik lékařských ordinací. Lidé z celé ČR navštěvují Odborný léčebný ústav Jevíčko. Železniční SPO (nejlépe v kombinaci s autobus. dopravou) by mohlo zajistit větší dostupnost léčebného ústavu.

2.6 Velké Opatovice

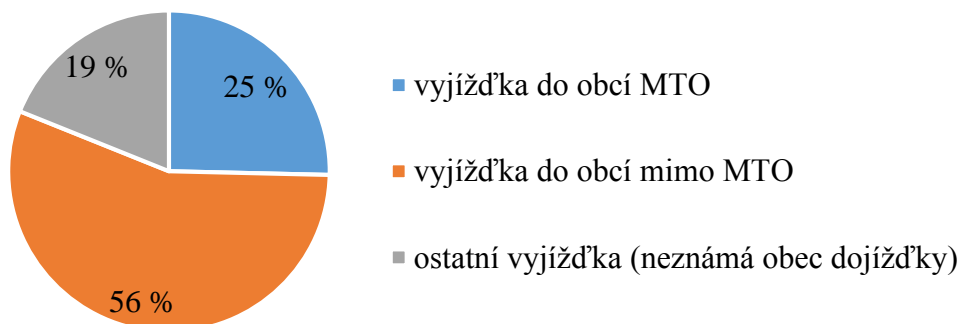
Velké Opatovice jsou počtem obyvatel druhým největším městem MTO. Přirozený přírůstek a saldo migrace mají vysoké záporné hodnoty (Tab. 5), což nevěští pro rozvoj území nic dobrého. Na daný počet obyvatel je v obci nabízeno velmi málo volných pracovních míst.

Tab. 5 Analýza Velkých Opatovic

Velké Opatovice					
počet obyvatel	přirozený přírůstek	saldo migrace	zastoupení obyvatel ve věku 0–14 let (%)	zastoupení obyvatel ve věku 15–64 let (%)	zastoupení obyvatel ve věku 65 a více let (%)
3 799	-18	-47	14,0	66,9	19,1
počet uchazečů o zaměstnání evidovaných ÚP		podíl nezaměstnaných osob (%)		počet pracovních nabídek evidovaných ÚP	
142		5,59		5	

Zdroj: autor na podkladech [4] [5]

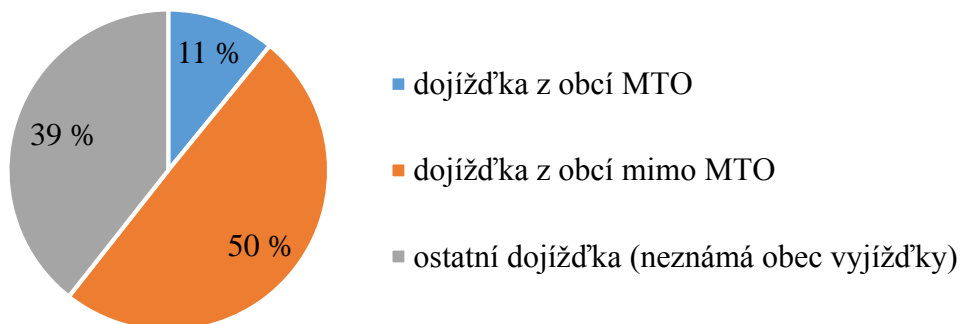
Polovina všech vyjíždějících cestuje mimo oblast MTO (Obr. 10).



Obr. 10 Vyjížd'ka z Velkých Opatovic

Zdroj: autor na podkladech [8]

Celá polovina všech dojíždějících cestuje odjinud než z MTO (Obr. 11). Tuto skutečnost podporuje i poloha Velkých Opatovic a dostupnost větších měst v okolí – Letovice, Boskovice.



Obr. 11 Dojížd'ka do Velkých Opatovic

Zdroj: autor na podkladech [9]

V obci se nachází městský úřad, základní škola, 2 mateřské školy a základní umělecká škola. Dále několik lékařských ordinací včetně specializovaných (oční, ortoped., gynekolog.). Hlavním zaměstnavatelem je P-D Refractories CZ a. s. (podnik využívá nákladní železniční dopravu). Turistickými cíli jsou aquapark a Moravské kartografické centrum.

2.7 Ostatní obce

Analytické údaje ostatních obcí obsahuje Tab. 6. Některá dat jsou dále interpretována.

Tab. 6 Analytické údaje ostatních obcí

	Linhartice	Radkov	Rozstání	Biskupice
počet obyvatel	640	114	244	437
přirozený přírůstek	-2	-	-3	3
saldo migrace	-10	-2	-1	-1
zastoupení obyvatel ve věku 0–14 let (%)	16,3	14,9	13,9	15,1
zastoupení obyvatel ve věku 15–64 let (%)	67	66,7	66,8	67
zastoupení obyvatel ve věku 65 a více (%)	16,7	18,4	19,3	17,8
počet uchazečů o zaměstnání evid. ÚP	29	5	9	25
podíl nezaměstnaných osob (%)	6,76	6,58	5,52	8,53
počet pracovních nabídek evidovaných ÚP	20	-	-	1
vyjížd'ka do obcí MTO (%)	57	0	60	34
vyjížd'ka do obcí mimo MTO (%)	0	0	0	16
ostatní vyjížd'ka (neznámá obec dojížd'.) (%)	43	100	40	50
dojížd'ka z obcí MTO (%)	55	0	0	0
dojížd'ka z obcí mimo MTO (%)	12	0	0	0
ostatní dojížd'ka (neznámá obec vyjížd'.) (%)	34	100	0	100

Zdroj: autor na podkladech [4] [5] [6] [7]

2.7.1 Linhartice

Vyjíždka do obcí MTO je stejně vysoká jako dojíždka z obcí MTO. Obě složky zaujímají hodnotou cca 55 %. Vyjíždka do obcí mimo MTO není vůbec zastoupena. Neznamená to, že by nikdo nevyjížděl do obcí mimo MTO. Počty vyjíždějících budou pod hranicí 10 osob, a proto tyto vyjíždky nelze zařadit do vyjížděk do obcí mimo MTO.

Významným zaměstnavatelem je podnik Plastic Parts & Technology s.r.o. Kromě obecního úřadu se v obci nachází mateřská a základní škola.

2.7.2 Radkov

Z Radkova nevyjíždí do jakékoliv obce více než 10 osob, zároveň z žádné obce nedojíždí do Radkova více než 10 osob.

V obci se nenacházejí významné cíle. Za turistický cíl lze považovat trosky hradu na Radkovském hradisku, nepatří však mezi hojně vyhledávané turistické cíle.

2.7.3 Rozstání

Podíl nezaměstnaných osob (v %) je nejnižší ze všech obcí MTO. Obec Rozstání má další „nej“. A to vyjíždku do obcí MTO, která je nejvyšší ze všech zahrnutých obcí. Obec nemá významné turistické ani jiné cíle.

2.7.4 Biskupice

Biskupice mají po Městečku Trnávce druhý nejvyšší podíl nezaměstnaných osob. Polovinu vyjíždky tvoří ostatní vyjíždka. Tato informace vyjadřuje skutečnost, že půle všech vyjíždějících je pomyslně rozdělena do skupin podle jednotlivých obcí dojíždky, s počtem vyjíždějících pod 10 osob. Stoprocentní zastoupení ostatní dojíždky bude pravděpodobně způsobeno velmi nízkým počtem dojíždějících osob z malého počtu obcí.

V obci se nachází mateřská škola. Biskupice jsou nejen blízkému okolí známé především svou každoroční akcí s názvem „Biskupické kalíšek“, která je festivalem slivovice.

3 POPIS ŽELEZNIČNÍ A VEŘEJNÉ LINKOVÉ OSOBNÍ DOPRAVY

Kapitola seznamuje s dopravní infrastrukturou, dopravci a jejich vozovým parkem.

3.1 Dopravní infrastruktura

Podkapitola obsahuje popis železničních tratí a jejich omezujících prvků, jako jsou propady traťové rychlosti a způsoby zabezpečení přejezdů. Dále jsou vyjmenovány pozemní komunikace využívané ve veřejné dopravě.

3.1.1 Infrastruktura železniční dopravy

Oblastí MTO prochází dvě železniční jednokolejné neelektrifikované tratě. Jde o regionální železniční dráhy. V současném JŘ 2016/2017 [11] jsou uvedeny pod čísly 017 Česká Třebová – (Chornice, pozn. autora) – Dzbel, Chornice – Velké Opatovice, a 262 Skalice nad Svitavou – Velké Opatovice. Na trať 017 navazuje trať 271 Prostějov–Dzbel.

Před optimalizací veřejné dopravy v Pardubickém kraji (2011/2012) bylo číslování tratí přehlednější. Tratě byly uvedeny pouze pod čísly 262 Česká Třebová – Chornice – Skalice nad Svitavou a 271 Prostějov–Chornice. Současné číslování v JŘ vychází z toho, že objednavatelem železniční dopravy v ZVS v „přeshraničních úsecích“ Chornice–Dzbel a Chornice – Velké Opatovice je Pardubický kraj. Proto patří části tratí 262 a 271 (dle dřívějšího značení) k trati 017. Z pohledu tabulek traťových poměrů Správy železniční dopravní cesty, státní organizace (dále jen SŽDC) [12] [13] je číslování zcela odlišné. V následujícím textu budou tratě analyzovány na podkladech [12] [13].

Trať 313D

Dráha Prostějov hl.n. (km 81,115) – Kostelec na Hané (km 6,927)

Dráha Kostelec na Hané (7,200) – Chornice (39,934)

Začátek trati: **Prostějov hl.n.** (km 80,850), konec trati: **Chornice** (km 40,530)

V úseku Kostelec na Hané – Chornice je organizována a provozována drážní doprava dle předpisu SŽDC D3. Dirigující dispečer sídlí v Kostelci na Hané. Z Prostějova hl. n. do Ptení je traťová rychlost 60 km/h, z Ptení do Chornic 50 km/h. Jenom v úseku Dzbel–Chornice je 6krát snížená traťová rychlost. V opačném směru jízdy pak 3krát. Normativ délky zastavujících osobních vlaků je 70 metrů. Nejvyšší traťová třída zatížení je C3, průjezdný průřez GC.

Trat' 314C

Dráha Chornice (km 0,800) – Skalice nad Svitavou (km 31,114)

Začátek trati: **Chornice** (km 40,530), konec trati: **Skalice nad Svitavou** (km 194,184)

Provozování drážní dopravy probíhá dle předpisu SŽDC D1.

Na trati leží tyto dopravní a stanoviště:

- ŽST Chornice,
- zast. Biskupice u Jevíčka,
- nákladiště a zast. Jevíčko,
- ŽST Velké Opatovice,
- zast. Cetkovice,
- ŽST Šebetov,
- nákladiště a zast. Knínice u Boskovic,
- ŽST Boskovice,
- ŽST Skalice nad Svitavou.

Staničním zabezpečovacím zařízením (dále jen SZZ) v ŽST Chornice je elektronické stavědlo jednotného obslužného pracoviště (JOP), typ K 2002 s rychlostní návěstní soustavou. Vybavení ŽST Chornice moderním typem SZZ vyvolává otázku o vzájemné komunikaci mezi SŽDC, Českými drahami, a.s. a objednatelem veřejné dopravy. Poměrně nákladná investice do modernizace SZZ byla realizována téhož roku, ve kterém byl zastaven provoz osobní železniční dopravy v této stanici (od JŘ 2011/2012). Stanice Velké Opatovice a Šebetov jsou vybaveny mechanickým SZZ. Stanice Boskovice je vybavena ústředním stavědlem typu TEST 10.

Trat'ová rychlost je 50 km/h. Normativ délky zastavujících osobních vlaků je 42 metrů, to znamená např. souprava max. tří vozů řady 810, ne však souprava složená z motorové jednotky Regionova a 1 vozu řady 810. Mezi Chornicemi a Velkými Opatovicemi je na dvou místech trvale snížena trat'ová rychlost, a to na 40 km/h. Jednou je to z důvodu přechodnice a převýšení, kdy je nižší rychlost na úseku 520 metrů (km 5,610–6,130). V druhém případě pak kvůli výhybce bez zabezpečení a převýšení. V opačném směru jízdy je rychlost omezena pouze jednou, ve stejném úseku (km 5,610–6,130) také na 40 km/h.

Mezi Chornicemi a Velkými Opatovicemi se nachází celkem 13 přejezdů. Jejich zabezpečení vyjadřuje Tab. 7. Nejvyšší traťová třída zatížení je C2, průjezdný průřez Z-GČD.

Tab. 7 Přejezdy a jejich zabezpečení Chornice – Velké Opatovice

Úsek: Chornice – Velké Opatovice					
celkem přejezdů	13				
křížení s PK	II. třídy		III. třídy		účelovou
počet přejezdů	3		3		7
zabezpečení	PZS 3SNI	PZS 3SBI	PZS 3SNI	výstr. kříže	výstr. kříže
počet přejezdů	2	1	2	1	7

Zdroj: autor na podkladech [12]

Trat' 314E

Dráha Chornice (km 39,934) – Třebovice v Čechách (km 75,850)

Začátek trati: **Chornice** (km 40,530), konec trati: **Třebovice v Čechách** (km 76,605)

Provozování drážní dopravy probíhá dle předpisu SŽDC D3. Na trati leží tyto dopravní a stanoviště:

- ŽST Chornice – dirigující stanice,
- zast. Mezihoří,
- dopravna D3 Městečko Trnávka,
- zast. Rozstání,
- zast. Linhartice,
- dopravna D3 Moravská Třebová,
- zast. Kunčina,
- dopravna D3 Mladějov na Moravě,
- zast. Trpík,
- zast. Anenská Studánka,
- ŽST Třebovice v Čechách – přilehlá stanice.

Křižování je možné dle prováděcího nařízení pro trať D3 [14] v dopravních D3 Městečko Trnávka, Moravská Třebová a Mladějov na Moravě. Je snahou minimalizovat počty křižování v dopravních D3 na této trati. Z nákrešného jízdního řádu 2016/2017 [15] je zřejmé, že např. v Městečku Trnávce se křižuje pouze jednou.

V Mladějově na Moravě se pravidelně křížuje pouze s manipulačním nákladním vlakem. Ke křížování dochází nejvíce v Moravské Třebové. Pro technologické zjednodušení křížování byly výhybky v dopravnách D3 Moravská Třebová a Mladějov na Moravě osazeny samovratnými přestavníky.

Traťová rychlost je 50 km/h. Normativ délky zastavujících osobních vlaků je 60 m. Mezi Chornicemi a Moravskou Třebovou je 4krát trvale snížena traťová rychlost. Dvakrát je to na 40 km/h z důvodu výhybek bez zabezpečení. Zbývá dvě omezení jsou na 30 km/h kvůli zabezpečení přejezdů. V opačném směru jízdy je rychlost omezena 6krát. Z toho 4krát jde o snížení traťové rychlosti na 40 km/h. Zároveň 4krát je to způsobeno zabezpečením přejezdů. Mezi Chornicemi a Moravskou Třebovou se nachází celkem 26 přejezdů. Nejvyšší traťová třída zatížení je C3, průjezdný průřez Z-GČD. Jednoduchým výpočtem autor zjišťoval průměrnou vzdálenost přejezdů (1).

$$\text{průměrná vzdálenost přejezdů} = \frac{\text{délka traťového úseku (m)}}{\text{počet přejezdů v traťovém úseku}} \text{ [m]} \quad (1)$$

$$\text{průměr. vzdálenost přejezdů} = \frac{\text{délka traťového úseku Chornice - Moravská Třebová}}{\text{počet přejezdů v trať. úseku Chornice - Mor. Třebová}}$$

$$\text{průměr. vzdálenost přejezdů} = \frac{56\,631 - 40\,530}{26}$$

$$\text{průměr. vzdálenost přejezdů} \cong \mathbf{619 \text{ m}}$$

Na základě vypočtené hodnoty lze konstatovat, že nedlouhý úsek trati je doslova „prošpikován“ přejezdy. Detailnější rozbor přejezdů znázorňuje Tab. 8.

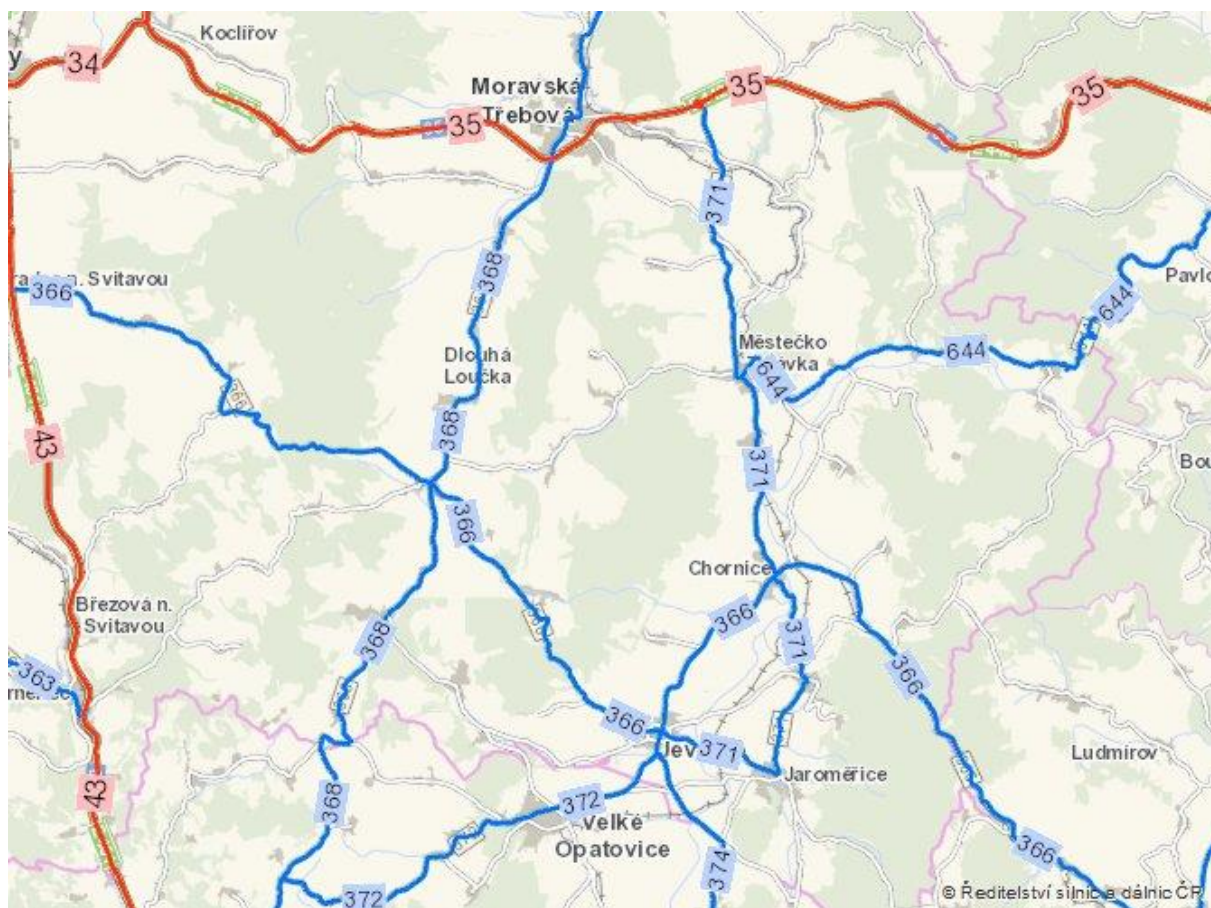
Tab. 8 Přejezdy a jejich zabezpečení Chornice – Moravská Třebová

Úsek: Chornice – Moravská Třebová								
celkem přejezdů	26*							
křížení s PK	I. třídy	II. třídy	III. třídy	úcelovou			místní	
počet přejezdů	1	2	1	17			5*	
zabezpečení	PZS 3ZNI	PZS 3SNI	výstr. kříže	PZS 3SNI	PZS 3SNL	výstr. kříže	PZS 3SNLI	výstr. kříže
počet přejezdů	1	2	1	1	1	15	1	4
* v jednom případě jde o přechod pro pěší								

Zdroj: autor na podkladech [12]

3.1.2 Infrastruktura silniční dopravy

Silniční síť MTO (Obr. 12) tvoří především silnice II. a III. třídy. Moravskou Třebovou prochází také silnice I. třídy I/35. Ze silnic II. třídy jde o: II/366, II/368, II/371, II/372, II/374, II/644. Mezi silnice III. třídy, které propojují některé obce MTO, popř. vedou na jejich území, patří: III/3711, III/3712, III/3713, III/3714, III/3715, III/3716, III/3723, III/3742, III/36611, III/36612, III/36613, III/36615, III/36825, III/36827.



Obr. 12 Mapa silnic I. a II. třídy na Moravskotřebovsku

Zdroj: autor na podkladu [16]

3.2 Dopravci ve veřejné dopravě a jejich vozový park

Podkapitola obsahuje výčet dopravců provozujících veřejnou dopravu. U majoritních dopravců je pak stručně popsán jejich vozový park.

3.2.1 Železniční dopravci

Jediným železničním dopravcem jsou České dráhy, a.s., které nasazují na tratě MTO motorové vozy řady 810 a motorové jednotky řady 814. Po zastavení osobní železniční dopravy deklarovala společnost ARRIVA vlaky s.r.o. možný zájem o provozování drážní dopravy. Zajímavostí je, že chtěla provozovat tuto dopravu na vlastní komerční riziko.

Úsek tratě bez provozu osobní dopravy byl využíván různými dopravci pro jízdy historických vlaků (Obr. 13).



Obr. 13 Historický vlak u zastávky Mezihoří

Zdroj: Jiří Štembírek

3.2.2 Silniční dopravci

Majoritním silničním dopravcem veřejné dopravy v ZVS je ČSAD Ústí nad Orlicí, a.s. Tento dopravce operuje na většině příměstských linek a všech dálkových linkách provozovaných na komerční riziko. Dalšími dopravci jsou Miroslav Matocha ml., Zlatovánek spol. s r.o., ARRIVA MORAVA a.s., VYDOS BUS a.s., Miroslav Matocha, DOPAZ s.r.o., ČSAD Tišnov, spol. s r.o., ČAD Blansko a.s. a ZDAR, a.s.

Doprovce ČSAD Ústí nad Orlicí, a.s. nasazuje na příměstské a meziměstské linky vozidla Mercedes-Benz Intouro II, Setra S 415 LE business a Mercedes-Benz Citaro K III.

4 ANALÝZA MOŽNOSTÍ ZVÝŠENÍ TRAŤOVÉ RYCHLOSTI NA TRATI 017

V kapitole je detailně analyzováno několik možností zvýšení traťové rychlosti na trati 017 v úseku Moravská Třebová až Velké Opatovice. Primárním cílem kapitoly je analýza současného stavu tratě s ohledem na možnosti zvyšování rychlosti. Parametr traťové rychlosti (a na ní závislé ostatní rychlosti) je z pohledu požadavků na infrastrukturu pro osobní železniční dopravu jedním z nejdůležitějších. Kvůli nízkým traťovým rychlostem nelze provozovat rychlou dopravu na většině regionálních drah. Základním problémem zvyšování traťové rychlosti je vysoká finanční náročnost úprav a směřování investic do koridorových tratí na úkor tratí regionálních.

4.1 Metodický postup analýzy

Na podkladech [17] [18] byly analyzovány současné parametry jednotlivých oblouků. Při zvyšování traťové rychlosti je důležité zohlednit náklady na úpravy. Není tudíž uvažována varianta zásahu do tělesa dráhy ve smyslu přeložení tratě. Veškeré úpravy jsou navrhovány pro stávající těleso. Základními nástroji a parametry pro zvýšení traťové rychlosti jsou změna převýšení (při využití limitní hodnoty strmosti vzestupnice), využití limitního nedostatku převýšení ($I = 100$ mm) a zabezpečení přejezdů. Dále byla ověřena možnost zvýšení traťové rychlosti při využití maximálního nedostatku převýšení ($I = 130$ mm). Veškeré navrhované změny byly ověřeny pomocí hodnot ověřovacích parametrů. Výsledné traťové rychlosti byly „očištěny“ na základě doprovodných výpočtů, které zohlednily délky úseků, polohy zastávek a finanční náročnost úprav.

Výstup provedené analýzy je uveden v **Příloze A** a **Příloze B**. Tabulka **Přílohy A** obsahuje v záhlaví položky *VTnyňi* – současná traťová rychlost, *Vmax100* – max. možná rychlost při využití nedostatku převýšení $I = 100$ mm a max. hodnotě převýšení, je určující pro *VD3*, *Vn. par.* – max. možná rychlost bez provedení jakýchkoliv úprav, je určující pro *Vmú*, *VD3* – navrhovaná traťová rychlost při zohlednění omezení (60 km/h) daného Předpisem pro zjednodušené řízení drážní dopravy SŽDC D3 [19], *Vmú* – navrhovaná rychlost při minimálních úpravách, *VI30* – navrhovaná rychlost při využití nedostatku převýšení $I = 130$ mm. Položka *zvýšení* vyjadřuje navýšení traťové rychlosti *VI30* oproti stávající rychlosti. Tabulka **Přílohy B** obsahuje stejné položky kromě *VD3*, neboť v traťovém úseku Chornice – Velké Opatovice se řídí provoz dle předpisu SŽDC D1. Navrhovanou rychlost místo položky *VD3* prezentuje položka *V*.

U všech navrhovaných variant by bylo nutné analyzovat přibližovací úseky stávajících přejezdů zabezpečených světelným zabezpečovacím zařízením. S ohledem na nově navrhované rychlosti je nezbytné analyzovat rozhledové trojúhelníky všech přejezdů.

4.2 Traťový úsek Moravská Třebová – Chornice

Několik variant, jak lze zvýšit traťové rychlosti v úseku Moravská Třebová – Chornice, je uvedeno v **Příloze A**. Výpočet nových přibližných jízdních dob při odlišných traťových rychlostech (**Příloha A**) byl zjednodušen. Byla zohledněna akcelerace a decelerace vlaku pomocí hodnoty středního zrychlení. Hodnota středního zrychlení byla stanovena na základě znalostí z předmětu Technologie a řízení – ŽD a následně upravena s ohledem na praktické měření této hodnoty v terénu a teoretické výpočty. Výpočet zanedbává sklonové poměry a jízdní odpory. V traťovém úseku je nejvyšší rozhodný spád 11 %. Hodnota středního zrychlení je hodnota redukována, nejde o hodnotu maximálního možného zrychlení vlaku. Částečně, i když nepřesně, zohledňuje různé vlivy. Výpočet jízdních dob při traťových rychlostech *V130* počítá s vyšší hodnotou středního zrychlení kvůli nasazení odlišných vozidel umožňujících jízdu při daných podmínkách. Motorový vůz ř. 841 Stadler Regio-Shuttle RS1 má vyšší hodnotu akcelerace a decelerace než motorový vůz ř. 810.

Dle výše uvedeného postupu byly vypočítány orientační jízdní doby i pro současné traťové rychlosti, aby byly výsledné jízdní doby (Tab. 9) vzájemně porovnatelné.

Tab. 9 Vypočítané jízdní doby Moravská Třebová – Chornice

Úsek / jízdní doby [min]	nyní	Vmú	V D3	V130
Moravská Třebová – Linhartice	6	5,5	5	5
Linhartice–Rozstání	7	7	6,5	6
Rozstání – Městečko Trnávka	3	3	3	2,5
Městečko Trnávka – Mezihorí	3,5	3,5	3,5	3,5
Mezihorí–Chornice	5	5	4,5	4,5
úspora [min]		0,5 (2 %)	2 (8 %)	3 (12 %)

Zdroj: autor na podkladech [12] [17] [20]

Pouze v jednom případě (Tab. 9 – červeně) nedošlo ke zvýšení traťové rychlosti a tedy i změně jízdní doby. Jde o úsek Městečko Trnávka – Mezihorí při variantě minimálních úprav. Pokud je jízdní doba v Tab. 9 při nové traťové rychlosti stejná jako při současných rychlostech, pak došlo ke zkrácení o cca 10–20 vteřin. Takové zkrácení jízdních dob pak není zřejmé z Tab. 9 vlivem zaokrouhlování na celé půlminuty nahoru. Z Tab. 9 je patrné, že při současném směrovém a výškovém vedení tratě není možné dosáhnout velkých časových úspor.

Ve variantě *V130* by šlo v praxi dosáhnout většího zkrácení jízdní doby určitými úpravami, např. změnou délky přechodnic. Tyto úpravy nelze uvažovat bez potřebných podkladů a konkrétních představ provozovatele dráhy.

Varianta D3 je podmíněna úpravou převýšení oblouků označených hvězdičkou (*) v tabulce **Přílohy A** ve sloupci *VD3*. Úpravu převýšení by bylo nutné vykonat strojní podbíječkou. Náklady na úpravu 1 km tratě strojní podbíječkou činí včetně souvisejících činností cca 150 000 Kč [21]. Trať patří do rychlostního pásma RP0 (rychlost < 60 km/h). Není významně zatížena provozem a v určitých úsecích byla částečně rekonstruována, proto by podbíječka na trať „zavítala“ pouze kvůli úpravám pro zvýšení traťové rychlosti. Jelikož se oblouky, které by bylo nutno upravit, nacházejí v celé délce traťové úseku, strojní podbíječka by byla v činnosti na celých cca 16 km tratě. Náklady na nasazení strojní podbíječky by činily asi $16 \cdot 150\,000 = 2\,400\,000$ Kč. Pro aplikaci varianty D3 by musely být min. 2 přejezdy nově vybaveny světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením. Vybavení jednoho nového na trati 017 stojí orientačně dle [22] 7,25 mil. Kč. U jednoho z dalších přejezdů by měla být prověřena možnost jeho zrušení, popř. posouzení nutnosti současného snížení traťové rychlosti, nebo změna způsobu zabezpečení. Celkové náklady na úpravy dle varianty *VD3* jsou ve výši 16 400 000 Kč.

Náklady na variantu *V130* nejsou vyčísleny z několika důvodů. Jedním z nich je absence detailního posouzení trati z pohledu součástí železničního svršku (druhy upevňovadel, výměna kolejnic, aj.). Druhým důvodem je, že reálné úpravy by se mohly lišit od úprav navrhovaných autorem. Třetím důvodem je náročnost vyčíslení nákladů varianty *V130*.

4.3 Traťový úsek Chornice – Velké Opatovice

Varianty zvýšení trať. rychlostí v úseku Chornice – Velké Opatovice uvádí **Příloha B**. Výpočet nových jízdních dob při odlišných rychlostech byl proveden stejně jako v kapitole 4.2. Nové jízdní doby a jízdní doby při současné traťové rychlosti jsou znázorněny v Tab. 10.

Tab. 10 Vypočítané jízdní doby Chornice – Velké Opatovice

Úsek / jízdní doby [min]	nyň	Vmú	V130
Chornice – Biskupice u Jevíčka	5	4,5	4,5
Biskupice u Jevíčka – Jevíčko	4	3,5	3
Jevíčko – Velké Opatovice	6,5	6	5,5
úspora [min]		1,5 (9 %)	2,5 (16 %)

Zdroj: autor na podkladech [12] [18] [20]

Tabulka 10 záměrně neobsahuje jízdní doby varianty *V* z důvodu minimálních odlišností od varianty *V_{mú}*. U varianty *V* by navíc vznikly náklady na nasazení strojní podbíječky, není tedy předmětné se touto variantou dále zabývat. Bez ohledu na konkrétní navrhovanou variantu došlo ve všech úsecích ke zkrácení jízdních dob min. o 0,5 minuty. Varianta minimálních úprav umožňuje zkrátit jízdní dobu o cca 1,5 minuty. V úsecích, kde byla navržena rychlost vyšší než 60 km/h, se nenachází žádný přejezd zabezpečený pouze výstražným křížem. O variantě *VI30* platí stejné tvrzení ohledně možnosti většího zkrácení jízdních dob jako v kap. 4.2. Náklady na variantu *VI30* nejsou vyčísleny z důvodů uvedených v kap. 4.2.

5 ANALÝZA DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI

Kapitola obsahuje dílčí analýzy týkající se různých faktorů DO. Zahrnuje analýzu docházkových vzdáleností, cen jízdného a tarifní integrace, DO území z pohledu jednotlivých obcí, počtů cestujících, souběhů aj.

5.1 Docházkové vzdálenosti

Docházkové vzdálenosti byly zjišťovány z přibližných středů obcí. Naměřené hodnoty dle [23] zahrnují tzv. faktor okliky. Jde tedy o reálné vzdálenosti k zastávkám/stanicím. Hodnoty docházkových vzdáleností jsou uvedeny v **Příloze C**.

Na území Moravské Třebové se nachází vyšší počet autobusových zastávek, což přispívá k atraktivnosti autobusové dopravy. Lidé se naučili cestovat „z domu do domu“.

Vzdálenost mezi autobus. a vlak. nádražím je cca 800 metrů. Po zastavení osobní žel. dopravy od Moravské Třebové po Velké Opatovice a Dzbel v roce 2011 došlo ke ztížení možností dopravy do obcí MTO. Především v pátky bylo běžné vidět uspěchané studentky s rozměrnými zavazadly, jak strastiplně putují mezi nádražími. Železniční stanice je příliš vzdálená pro obyvatele okrajových částí města.

Z analýzy docházkových vzdáleností železničních zastávek / stanic vyplývá, že jediné Mezihorí má vysoce atraktivní docházkovou vzdálenost 300 metrů. Pouze dvě další obce, Městečko Trnávka a Rozstání, mají docházkovou vzdálenost do 1 000 metrů. Všechny ostatní zastávky / stanice jsou vzdálené min. 1 300 metrů, excesem je pak Jevíčko se svými 1 600 metry. V Linharticích, Chornicích, Biskupicích a Jevíčku neexistuje bezpečná, popř. zpevněná přístupová cesta k železničním zastávkám, přitom by měla být základním standardem. Řešení přístupových cest je však v kompetenci orgánů místních samosprávných celků.

Individuální automobilovou dopravu lze ve vztahu k veřejné dopravě považovat za jistý přínos. Automobil lze využít pro „přiblížení“ k zastávce veřejné dopravy. Cestující tedy nemusí vynakládat nadměrné fyzické úsilí a obětovat svůj čas. Místo toho je možné dojet přímo k zastávce. Praxe ukazuje, že toho využívají cestující z menších obcí, kteří přestupují na dálkový vlak. Tento efekt se do jisté míry rozvinul i v regionální železniční dopravě. **Docházkovou vzdálenost tedy nelze považovat za faktor rozhodující o atraktivitě dopravy. V případech, kdy je nabídka veřejné dopravy (především železniční) zajímavá v jiných ohledech, jsou cestující ochotni využít osobní automobil pouze k „návozu“ k veřejné dopravě.**

5.2 Tarifní integrace a ceny jízdného

Výše obyčejného jízdného v železniční dopravě je vzhledem k poměru zaplacená cena / vykonaná služba často irelevantní. Tarif Integrovaného dopravního systému IREDO snížil vzájemné rozdíly jízdného v regionální autobusové a železniční dopravě. Díky tomu se cestující nerozhodují při volbě dopravního módu pouze podle finanční náročnosti.

Problém tarifní integrace se vyskytuje například na území, kterým prochází hranice dvou krajů. Jednotlivé kraje si vytváří vlastní integrace, založené na vlastních představách a vlastních prioritách. Vznikly systémy, které ve výsledku popírají podstatu jednotného integrovaného dopravního systému. O vzájemné provázanosti jednotlivých platform ani nemluvě. Mimo technická a technologická omezení lze vnímat také nedostatečný zájem o konsensus ze strany zúčastněných subjektů. Jinak nelze vysvětlit aktuální stav po celé ČR.

Za příklad absence širší tarifní integrace několika systémů lze z oblasti MTO uvést znovuzavedenou osobní železniční dopravu v úseku Chornice – Velké Opatovice (od JŘ 2016/2017). V celém úseku platí tarif IREDO, tarif IDS JMK nikoliv. Není tedy možné cestovat na jeden jízdní doklad vlakem např. z Brna do Jevíčka a následně autobusem do centra obce. Pro úplnost jsou uvedeny ceny jízdného různých tarifů [24] [25] [26]. Obyčejné jízdné Českých drah stojí 97 Kč, autobus 74 Kč. Při integraci vlaků (Chornice – Velké Opatovice) a autobusů (které objednává Pardubický kraj a nelze v nich využít tarif IDS JMK), by stála jednotná jízdenka na celou přepravu dle tarifu IDS JMK 78 Kč.

Pro porovnání jízdného různých tarifů na podkladech [24] [25] [26] [27] byla zvolena relace Brno – Moravská Třebová. Jde o nadregionální SPO. Relace byla zvolena i s ohledem na možnost analýzy železničního SPO přes Chornice. Cestujícím je dospělá osoba, která cestuje jednorázově a nevlastní žádný průkaz. Jízdné za jízdu přímým autobusem činí 90 Kč. Jízdné za vlak přes Chornice stojí 125 Kč. Při kombinaci tarifu IDS JMK do Velkých Opatovic za 78 Kč a tarifu IREDO do Moravské Třebové za 34 Kč je celková cena 112 Kč. Cesta vlakem přes Českou Třebovou není uvažována kvůli výši jízdného – 166 Kč. Při kombinaci jízdy vlakem do Svitav za 109 Kč + autobus. IREDO do Moravské Třebové za 30 Kč = 139 Kč. Při opačné cestě lze koupit jízdenku IDS JMK pouze přes mobil. aplikaci IDS JMK Poseidon. Karta IREDO je podmínkou nákupu přestupních jízdenek. Pokud by ji cestující vlastnil, zaplatil by za IREDO v úseku Moravská Třebová – Letovice 44 Kč a IDS JMK do Brna za 63 Kč = 107 Kč. Pokud cestující kartu nemá, nevyplatí se při cestě do Brna kombinovat tarif IREDO a IDS JMK.

5.3 Dopravní obslužnost území

V kapitole je analyzována DO území z pohledu jednotlivých obcí.

5.3.1 Fakta o dopravní obslužnosti na Moravskotřebovsku

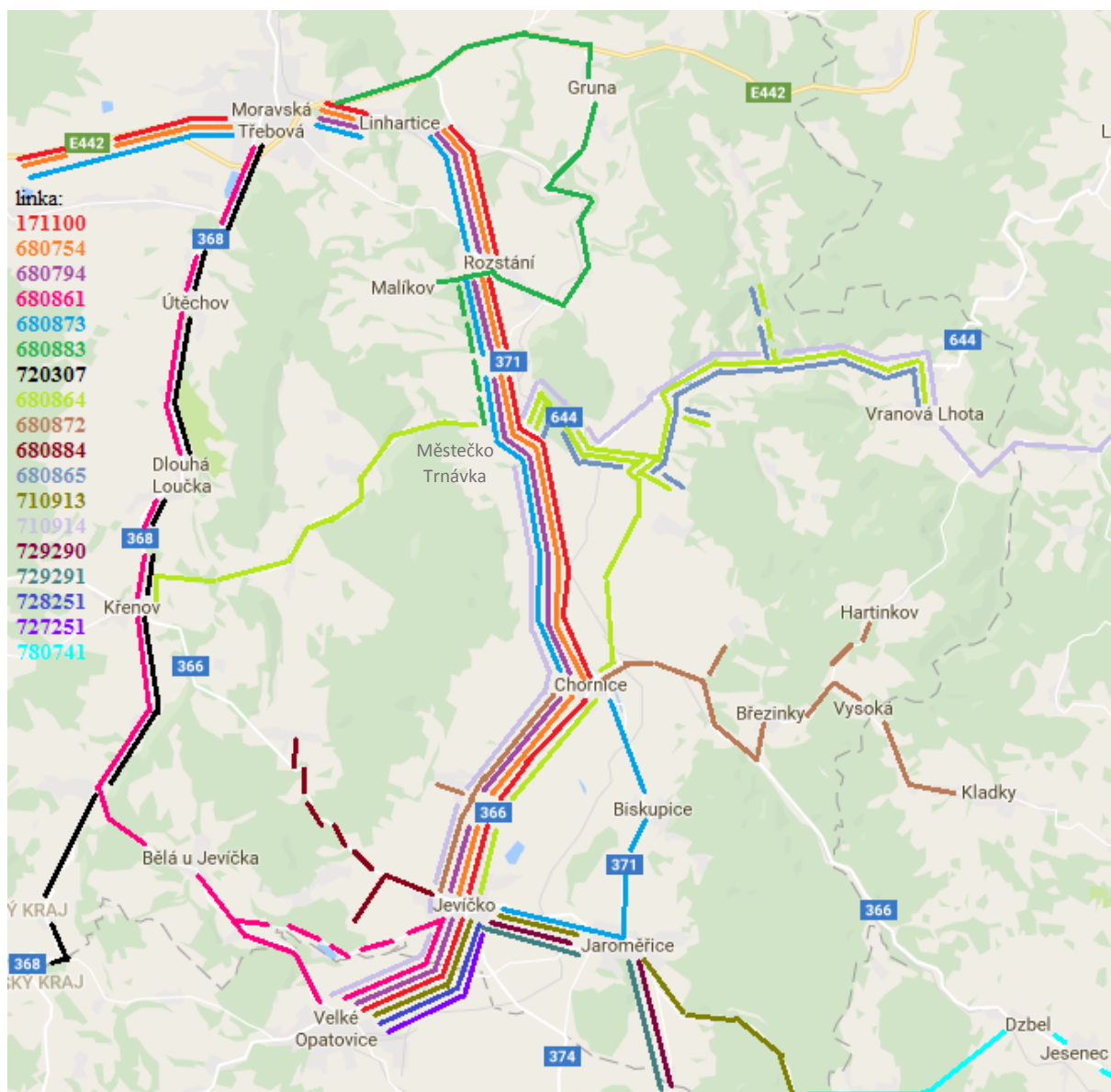
Dopravní obslužnost na MTO byla paralyzována optimalizací veřejné dopravy Pardubického kraje, která nastala v prosinci 2011. Rozsah a model DO fungující několik let byl od základů „překopán“. Optimalizace nepřinesla kýžený efekt, ba naopak způsobila v jistých případech neutěšený stav.

Od 5. března 2017, změny autobusových jízdních řádů, se ztížila možnost přepravy do Brna, Olomouce a Prahy. Došlo k ukončení provozu tří dálkových linek provozovaných společností ČSAD Ústí nad Orlicí, a.s. Linky 171100 Praha – Hradec Králové – Svitavy–Jevíčko – Velké Opatovice a 540900 Liberec – Hradec Králové – Svitavy –Olomouc–Přerov–Zlín–Luhačovice byly provozovány na komerční riziko. Na provozu linky 720307 Brno – Svitavy / Moravská Třebová – Lanškroun–Žamberk se finančně podílely obce MTO. V roce 2016 to bylo z rozpočtu města Mor. Třebová částkou cca 480 000 Kč [28]. Pro rok 2017 bylo rozhodnuto, že se město nebude dále podílet na financování. Zrušením linky přišlo MTO o jediné přímé SPO do Brna s nejkratší jízdní dobou 1 hod. a 35 min. Otázka zní, kdy a jak se zabývali zastupitelé Moravské Třebové DO linkou 720307? Zrušení linky 540900 má citelnější dopady. Již neexistuje možnost přímého spoje do Olomouce. Olomouc je nejbližším univerzitním městem Moravské Třebové. Překvapivým faktem je, že ČSAD Ústí nad Orlicí, a.s. přestala provozovat zmíněné linky po několika letech provozu.

5.3.2 Metodický postup analýzy

Analýza obsahuje data z JŘ 2015/2016. Je zpracována tabulkově. Vybrané obce mají samostatnou tabulku obsahující počty SPO a jízdní doby v minutách (modus jízdních dob, při SPO s přestupem jde pak o dobu přepravy) dvou dopravních módů do vybraných obcí MTO. Pokud se při určení modu jízdních dob vyskytoval stejný počet spojů s různými jízdními dobami, pak je v tabulce uvedena max. hodnota doby jízdy. Jednotlivé zastávky byly zvoleny s ohledem na počet linek jimi vedenými. Údaje jsou uvedeny zvlášť pro pracovní dny a zvlášť pro sobotu a neděli (počet SPO v sobotu byl totožný s počtem SPO v neděli). Počty SPO obsahují pouze přímá SPO nejkratším směrem, není-li uvedeno jinak. Jsou uvedena tedy „použitelná SPO“. Spojení s významně delší jízdní dobou oproti ostatním SPO nejsou zahrnuta. Případné odchylky od tohoto postupu jsou uvedeny ve formě číselných odkazů v rámci konkrétních tabulek.

Mapa (Obr. 14) názorně zobrazuje trasování meziměstských linek na území MTO. Přerušované jsou vyznačeny variantní trasy linek. Schéma neobsahuje linky, které procházejí pouze krajními body MTO a to Moravskou Třebovou, Velkými Opatovicemi. Je to z důvodu přehlednosti a nepřímé souvislosti s MTO. Naopak schéma zahrnuje i linky, které nebyly součástí analýzy, ale vedou v oblasti hranic krajů. Seznam všech linek vedených jednotlivými obcemi je uveden v **Příloze D**.



Obr. 14 Schéma autobusových linek na Moravskotřebovsku

Zdroj: autor na podkladech [3] [29]

5.3.3 Moravská Třebová

Rozsah DO Moravské Třebové a jízdní doby SPO vyjadřuje Tab. 11.

Tab. 11 Dopravní obslužnost obce Moravská Třebová

nástupní zastávka	Moravská Třebová,,aut.nádr. / Moravská Třebová							
	bus v prac. dny		vlak v prac. dny		bus v So a Ne		vlak v So a Ne	
výstupní zastávka	počet spojení	jízdní doba	počet spojení	jízdní doba	počet spojení	jízdní doba	počet spojení	jízdní doba
Linhartice,,škola	18	5	6	7	4	4	3	7
Rozstání,,horní	18	9	6	14	2	9	3	14
Radkov ¹	7	19	–	–	2	12	–	–
Městečko Trnávka,,kino	18	14	6	16	4	18	3	16
Měst. Trnávka,Mezihorí ²	3	47	6	22	0	–	3	22
Chornice,,Biskupická	15	22	6	27	3	26	3	27
Chornice,,host.	3	20	–	–	1	26	–	–
Biskupice,,lihovar	15	26	0 ⁶	–	3	30	0 ⁶	–
Jevíčko,,nám. ³	26	41	0 ⁶	–	6	42	0 ⁶	–
Jaroměřice,,rest. ⁴	13	33	0 ⁶	–	3	34	0 ⁶	–
Velké Opatovice,,aut.st. ⁵	6	35	0 ⁶	–	1	41	0 ⁶	–

¹včetně autobus. spojů s různou přepravní vzdáleností
²neexistence přímých autobusových spojů, přestup na zast. Městečko Trnávka,,kino
³všechny přímé spoje s jízdní dobou do 43 min. včetně
⁴podobně významná zast. Jaroměřice,,u hřiště – téměř shodný počet spojů, menší počet linek
⁵všechny přímé spoje s jízdní dobou do 41 min. včetně
⁶k JŘ 2015/2016 bez osobní železniční dopravy

Zdroj: autor na podkladu [29]

Z tabulky (Tab. 11) je patrné, že do všech větších obcí lze v pracovní dny využít minimálně 13 SPO. Nejméně SPO je nabízeno do Radkova, do zastávky Městečko Trnávka, Mezihorí a do Velkých Opatovic. Při zohlednění dojížděvky a vyjížděvky z/do Radkova popsané v kap. 2.7, napojení obce Mezihorí (část obce Městečko Trnávka) na osobní železniční dopravu a fakt, že jmenovitě relace Moravská Třebová – Velké Opatovice negeneruje nadprůměrně vysoké přepravní proudy, lze konstatovat dostatečný rozsah DO. V úseku Chornice – Velké Opatovice není objednáována osobní železniční doprava. Jízdní doby vlaků jsou ve všech případech kromě přepravy do Mezihorí vyšší než u autobusů, nejedná se však o extrémní rozdíly.

5.3.4 Linhartice

Rozsah DO Linhartic a jízdní doby SPO jsou uvedeny v **Příloze E**. Obec Linhartice má dobré možnosti SPO do většiny obcí MTO.

Kromě malé nabídky dopravy do Radkova, Mezihoří a Velkých Opatovic se počty SPO pohybují na hranici 14 a více. Při cestě do Mezihoří nabízí železniční spoj poloviční jízdní dobu oproti autobusu, a to v délce 15 minut. Nejvýraznější rozdíly v dobách jízdy (přepravy) v rámci autobusové dopravy lze zaznamenat při SPO do Radkova, které jsou v So a Ne 4krát kratší než v pracovní dny. Důvodem je odlišné trasování spojů linky 680873 v nepracovní dny. Paradoxně v nepracovní dny má SPO do Velkých Opatovic kratší jízdní dobu než ve dnech pracovních. Při porovnání dopravních módů vyplývá, že jízdní doby vlaků jsou v nepracovní dny v určitých případech kratší než u autobusových spojů.

5.3.5 Rozstání

Rozsah dopravní obslužnosti Rozstání a jízdní doby SPO jsou uvedeny v **Příloze E**. Z Rozstání je nejvíce SPO nabízeno do Městečka Trnávky. Široká nabídka dopravy byla pro obyvatele Malíkova důležitá v době plného provozu Mlékárny MILTRA v Městečku Trnávce. Počet SPO do Radkova je vyšší než ze spadové Moravské Třebové. Naproti tomu Rozstání nemá v nepracovní dny žádné autobus. SPO do Radkova. Při cestě do Městečka Trnávky nebo Mezihoří nabízí železniční spoje kratší jízdní doby. V nepracovní dny jsou vlaky jediným SPO do Mezihoří. Jízdní doba autobus. spoje do Velkých Opatovic je paradoxně v So a Ne atraktivnější než v pracovní dny. Spojení do Jevíčka se vyznačují rozdílnými jízdními dobami od min. 18 minut až do max. 32 minut. Obecně lze konstatovat, že je v nepracovní dny zajišťována DO v menším rozsahu než např. u Linhartic.

5.3.6 Radkov

Rozsah DO Radkova a jízdní doby SPO jsou uvedeny v **Příloze E**. Při interpretaci dat je nutné mít na vědomí údaje o stavu dojížděčky a vyjížděčky uvedené v kap. 2.7. Do tří obcí MTO není v So, Ne a v pracovní dny nabídnuto vhodné SPO. Většina SPO, kromě těch do okolních obcí, je s přestupem. Nejčastěji se pak přestupuje v Moravské Třebové, což přináší dvě negativa. Jedním z nich je celková doba přepravy zahrnující dobu na přestup s možným rizikem ujetí návazného spoje. Druhým negativem je výše jízdného kvůli „úvratěové jízdě“. Spojení v nepracovní dny nabízejí ve všech případech několikrát kratší přepravní doby než u SPO ve dny pracovní. Nabídku dopravy v pracovní dny nelze považovat za příliš atraktivní právě z důvodu dlouhých přepravních dob. Obec nemá na svém území železniční zastávku. O jejím zbudování se v minulosti uvažovalo. Bohužel ve vztahu k žel. dop. je zřízení nové zastávky téměř nereálné, nikoliv však nemožné.

5.3.7 Městečko Trnávka

Rozsah DO Městečka Trnávky a jízdní doby SPO vyjadřuje Tab. 12.

Tab. 12 Dopravní obslužnost obce Městečko Trnávka

nástupní zastávka	Městečko Trnávka,,kino / Městečko Trnávka							
	bus v prac. dny		vlak v prac. dny		bus v So a Ne		vlak v So a Ne	
	počet spojení	jízdní doba	počet spojení	jízdní doba	počet spojení	jízdní doba	počet spojení	jízdní doba
výstupní zastávka								
Mor. Třebová,,aut.nádr.	17	13	7	16	5	13	3	16
Linhartice,,škola	17	9	7	9	5	10	3	9
Rozstání,,horní	21	5	7	2	4	5	3	2
Radkov ¹	7	17	–	–	1	7	–	–
Měst. Trnávka,Mezihoří	9	4	6	4	0	–	3	4
Chornice,,Biskupická	15	8	6	9	3	8	3	9
Chornice,,host.	5	18	–	–	2	10	–	–
Biskupice,,lihovar	15	12	0 ⁴	–	3	12	0 ⁴	–
Jevíčko,,nám.	21	27	0 ⁴	–	5	24	0 ⁴	–
Jaroměřice,,rest. ²	17	19	0 ⁴	–	3	16	0 ⁴	–
Velké Opatovice,,aut.st. ³	6	42	0 ⁴	–	3	45	0 ⁴	–

¹včetně nepřímých (vzdáleně kratších) SPO s přestupem v zast. Rozstání,,horní
²všechna SPO (i nepřímá) s dobou přepravy do 36 min.
³všechna SPO (i nepřímá) s dobou přepravy do 45 min.
⁴k JŘ 2015/2016 bez osobní železniční dopravy

Zdroj: autor na podkladu [29]

Na základě dat v Tab. 12 je možné konstatovat, že Městečko Trnávka má poměrně rozsáhlou nabídku veřejné dopravy. V pracovní dny je nabízeno dostatečné množství SPO do všech obcí MTO. V nepracovní dny lze nabídku dopravy označit také za rozsáhlejší oproti některým obcím MTO. To je umožněno především díky vhodné pozici obce v rámci MTO a z toho plynoucího většího počtu linek vedených obcí. Jízdní doby (doby přeprav) obou dopravních módů jsou velmi podobné. Jízdní doby (doby přeprav) se v rámci módu autobusové dopravy v pracovní dny a So, Ne významně neliší.

5.3.8 Mezihoří

Analýza DO obce Mezihoří je ve formě krátkého textu. Obcí jsou vedeny 3 autobus. linky. Linka 710914 propojuje MTO od Velkých Opatovic po Městečko Trnávku (resp. Mezihoří) a nabízí ranní přímý spoj do Olomouce. V odpoledních hodinách jede spoj zpáteční. Jízdní doby obou spojů jsou cca 1,5 hodiny.

Spoje linky 680874 lze využít pro cesty z/do Jevíčka, Chornic a přilehlých menších obcí. Největší rozsah dopravy nabízí linka 680865. Některé spoje jsou vedené v taktu. Linka má význam v napojení obce z/do Městečka Trnávky, čímž umožňuje cestovat do celého MTO.

5.3.9 Chornice

Rozsah DO Chornic a jízdní doby SPO vyjadřuje Tab. 13. Ve sloupcích *počet spojení bus v prac. dny a bus v So a Ne* se údaj před lomítkem vztahuje k zast. Chornice, host. Údaj za lomítkem platí pro jízdu ze zast. Chornice, Biskupická. Stejným způsobem jsou uvedena data ve sloupcích jízdní doba u módu autobusové dopravy.

Tab. 13 Dopravní obslužnost obce Chornice

nástupní zastávka	Chornice,,host. a Chornice,,Biskupická / Chornice							
	bus v prac. dny		vlak v pr. dny		bus v So a Ne		vlak v So a Ne	
výstupní zastávka	počet spojení	jízdní doba	počet spojení	jízdní doba	počet spojení	jízdní doba	počet spojení	jízdní doba
Mor. Třebová,,aut.nádr.	3/14	23/20	7	26	2/3	23/20	3	26
Linhartice,,škola	3/14	17/16	7	19	2/3	18/16	3	19
Rozstání,,horní	3/14	13/12	7	12	2/2	13/12	3	12
Radkov	0/3 ⁴	-/22	-	-	0/1	-/14	-	-
Měst. Trnávka,Mezihorí	3/2 ⁵	13/13	7	5	0/0	-/-	3	5
Měst. Trnávka,,kino	5 ¹ /15	18/7	7	8	2/3	8/7	3	8
Biskupice,,lihovar	0/16	-/4	0 ⁸	-	0/3	-/4	0 ⁸	-
Jevíčko,,nám.	14 ² /16 ⁶	10/19	0 ⁸	-	2/3	10/16	0 ⁸	-
Jaroměřice,,rest.	8 ³ /16 ⁷	30/11	0 ⁸	-	0/3	-/8	0 ⁸	-
Velké Opatovice,,aut.st.	2/4 ⁷	18/35	0 ⁸	-	1/3 ³	15/37	0 ⁸	-

¹včetně spojů s delší přepravní vzdáleností (jízda přes zast. Městečko Trnávka,Mezihorí)
²včetně spojů s delší přepravní vzdáleností (jízda přes zast. Víška u Jevíčka,,návés)
³neexistence přímých autobusových spojů, přestup v zast. Jevíčko,,nám.
⁴neexistence přímých autobusových spojů, přestup v zast. Rozstání,,horní
⁵neexistence přímých autobusových spojů, přestup v zast. Městečko Trnávka,,kino
⁶včetně spojů s delší přepravní vzdáleností (jízda přes zast. Jaroměřice,,rest.)
⁷včetně spojů s delší přepravní vzdáleností a přestupem na zast. Jevíčko,,nám.
⁸k JŘ 2015/2016 bez osobní železniční dopravy

Zdroj: autor na podkladu [29]

V pracovní dny je do Jevíčka vedeno 30 SPO. Velký počet SPO je nabízen v pracovní dny do Městečka Trnávky, Biskupic a Jaroměřic. Jediným z větších měst s malým počtem vzájemných SPO jsou Velké Opatovice. Avšak současný rozsah dopravy je shodný s počtem SPO Moravské Třebové a Velkých Opatovic. Díky trasování autobus. linek jsou Chornice dopravně obslouženy v So a Ne ve větším rozsahu než ostatní obce MTO.

Jízdní doby vlaků jsou atraktivní při přepravách do Mezihoří, do ostatních obcí jsou stejně dlouhé nebo delší než u autobus. spojů. Jde o slabinu regionálních tratí, kdy železnice nemůže tvořit páteřní síť veřejné dopravy při stávajících jízdních dobách.

5.3.10 Biskupice

Rozsah DO Biskupic je uveden v **Příloze E**. Dopravní obslužnost Biskupic je zajišťována pouze veřejnou linkovou osobní dopravou. Relace do Velkých Opatovic nabízí malý počet SPO. Rozsah DO v nepracovní dny lze označit za dostatečný.

5.3.11 Jevíčko

Rozsah DO Jevíčka a jízdní doby SPO vyjadřuje Tab. 14.

Tab. 14 Dopravní obslužnost obce Jevíčko

nástupní zastávka	Jevíčko,,nám. / Jevíčko							
	bus v prac. dny		vlak v prac. dny		bus v So a Ne		vlak v So a Ne	
	počet spojení	jízdní doba	počet spojení	jízdní doba	počet spojení	jízdní doba	počet spojení	jízdní doba
výstupní zastávka								
Mor. Třebová,,aut.nádr. ¹	26	36	0 ⁵	–	7	43	0 ⁵	–
Linhartice,,škola ²	17	32	0 ⁵	–	5	32	0 ⁵	–
Rozstání,,horní ²	17	28	0 ⁵	–	4	28	0 ⁵	–
Radkov	3	37	–	–	1	30	–	–
Měst. Trnávka,,Mezihoří ³	5	29	0 ⁵	–	0	–	0 ⁵	–
Měst. Trnávka,,kino ⁴	20	23	0 ⁵	–	5	23	0 ⁵	–
Chornice,,Biskupická ²	17	16	0 ⁵	–	3	16	0 ⁵	–
Chornice,,host. ²	13	8	0 ⁵	–	2	7	0 ⁵	–
Biskupice,,líhovar ²	18	12	0 ⁵	–	3	12	0 ⁵	–
Jaroměřice,,rest.	32	7	0 ⁵	–	5	8	0 ⁵	–
Velké Opatovice,,aut.st.	31	7	0 ⁵	–	9	7	0 ⁵	–
¹ všechny přímé spoje s jízdní dobou do 45 min. ² všechny přímé spoje (i s různými přepravními vzdálenostmi) ³ všechna SPO (i nepřímá) s dobou přepravy do 29 min. ⁴ všechny přímé spoje s jízdní dobou do 23 min. ⁵ v úseku Chornice – Velké Opatovice k JŘ 2015/2016 bez osobní železniční dopravy								

Zdroj: autor na podkladu [29]

Při porovnání Tab. 14 s analýzou DO Moravské Třebové (Tab. 11) je patrný větší rozsah dopravy obce Jevíčka. Tento fakt je zajímavý v kontextu počtu obyvatel obou srovnávaných obcí (kap. 2.2 a 2.5). Do jisté míry je významný rozdíl v počtu cca 55 SPO dán větším rozsahem nabízených spojů do Velkých Opatovic. I při přihlédnutí k této skutečnosti se DO obce Jevíčka jeví jako atraktivnější.

Do všech obcí MTO mimo Mezihoří jsou z Jevíčka vedeny přímé autobusové spoje. Počty SPO v nepracovní dny lze označit také za rozsáhlejší. Jevíčko nemá pro období JŘ 2015/2016 železniční SPO. Tato skutečnost je mrzutá při zohlednění okolnosti, že nedělní vlaky byly pro studenty atraktivní možností, jak se přepravit do celé ČR. Jedním z následků zastavení osobní žel. dopravy v Jevíčku byla devastace nádražní budovy osobami, které ji neoprávněně obývaly. Problémem železniční dopravy v Jevíčku je neexistence přístupové cesty, která by propojila centrum obce a železniční zastávku.

5.3.12 Velké Opatovice

Rozsah DO Velkých Opatovic a jízdní doby SPO vyjadřuje Tab. 15.

Tab. 15 Dopravní obslužnost obce Velké Opatovice

nástupní zastávka	Velké Opatovice,,aut.st. / Velké Opatovice							
	bus v prac. dny		vlak v prac. dny		bus v So a Ne		vlak v So a Ne	
	počet spojení	jízdní doba	počet spojení	jízdní doba	počet spojení	jízdní doba	počet spojení	jízdní doba
výstupní zastávka								
Mor. Třebová,,aut.nádr. ¹	6	34	0 ⁷	–	4	35	0 ⁷	–
Linhartice,,škola ²	2	43	0 ⁷	–	2	32	0 ⁷	–
Rozstání,,horní ²	3	45	0 ⁷	–	2	27	0 ⁷	–
Radkov	0	–	–	–	0	–	–	–
Měst. Trnávka,,Mezihoří ²	3	45	0 ⁷	–	0	–	0 ⁷	–
Měst. Trnávka,,kino ³	7	42	0 ⁷	–	2	22	0 ⁷	–
Chornice,,Biskupická ⁴	6	35	0 ⁷	–	0	–	0 ⁷	–
Chornice,,host. ⁴	4	15	0 ⁷	–	2	15	0 ⁷	–
Biskupice,,lihovar ⁵	7	31	0 ⁷	–	0	–	0 ⁷	–
Jaroměřice,,rest. ⁶	10	26	0 ⁷	–	0	–	0 ⁷	–
Jevíčko,,nám. ¹	32	7	0 ⁷	–	10	7	0 ⁷	–

¹všechny přímé spoje (i s různými přepravními vzdálenostmi)
²všechna SPO (i s přestupem) s dobou přepravy do 45 min. včetně
³všechna SPO (i s přestupem) s dobou přepravy do 42 min. včetně
⁴všechna SPO (i s přestupem) s dobou přepravy do 35 min. včetně
⁵všechna SPO (i s přestupem) s dobou přepravy do 31 min. včetně
⁶všechna SPO (i s přestupem) s dobou přepravy do 26 min. včetně
⁷v úseku Chornice – Velké Opatovice k JŘ 2015/2016 bez osobní železniční dopravy

Zdroj: autor na podkladu [29]

Z porovnání Tab. 15 s analýzou DO jakékoliv obce MTO vyplývá výrazně menší rozsah DO Velkých Opatovic. Spojení z Velkých Opatovic jsou četná pouze po Jevíčko. Tato skutečnost vyjadřuje orientaci Velkých Opatovic směrem na Boskovicko a Brněnsko. Většina SPO je s přestupem v zast. Jevíčko, nám.

V rámci módu autobusového dopravy neexistuje v nepracovní dny relevantní SPO do 5 menších obcí MTO. V určitých případech je cestování v nepracovní dny časově kratší. Velké Opatovice nejsou napojeny na MTO osobní železniční dopravou. Z Velkých Opatovic je provozována osobní žel. doprava pouze ve směru Boskovice – Skalice nad Svitavou. Zastavení osobní dopravy od JŘ 2011/2012 v úseku Moravská Třebová – Velké Opatovice vedlo logicky k úbytku cestujících v traťovém úseku Velké Opatovice – Skalice nad Svitavou.

5.4 Počty cestujících

Data o počtech cestujících jsou stěžejním podkladem při rozhodování o jakýchkoliv změnách ve veřejné dopravě. Zjištěné hodnoty by však neměly být dogmaticky využívány jako argument pro zrušení či omezení veřejné dopravy. Ani při výraznějších investicích a změnách v DO nelze očekávat silné přepravní proudy u všech relací. Neznamená to, že by kvůli tomu neměla být zajištěna DO. Je na místě se tázat kompetentních zaměstnanců, co udělali pro zatraktivnění málo využívané veřejné dopravy před jejím omezením nebo zastavením.

5.4.1 Veřejná linková osobní doprava

Na základě dat [25] byla provedena analýza počtu cestujících na vybraných linkách. Za modelový týden bylo zvoleno období **11. až 17. dubna 2016**. V tomto týdnu nebyly na území MTO žádné státní svátky ani prázdniny. Výstupy z provedené analýzy jsou uvedeny v **Příloze F**. Příloha F obsahuje **průměrné počty nastupujících a vystupujících cestujících všech spojů** na jednotlivých zastávkách a aktuální obsazenost vozidla. Z tohoto důvodu není možné z tabulkového výstupu zjistit počty cestujících jednotlivých spojů. Údaje jsou odděleny zvláště pro sudé a liché spoje. V případech, kdy spoj začíná nebo končí svoji jízdu mimo území MTO, jsou tyto vstupní / výstupní počty cestujících také uvedeny. V posledním řádku tabulky, který není pojmenován, je uveden celkový počet nastupujících a vystupujících cestujících na území MTO. Absolutní počty byly zpracovány, ale nejsou součástí této práce. Počty cestujících některých linek jsou analyzovány na podkladech Přílohy F a [29].

Linka 680754

Spoj 51 linky 680754, který je jediným lichým spojem linky jedoucím po území MTO, je obsazen min. 14 cestujícími již z Jevíčka. Na území MTO je maximální obsazenost 26 cestujících, což je uspokojivý údaj. Ze všech 27 nastupujících cestujících jich 18 pokračuje dále mimo MTO. Spoj opačného směru je méně využíván. Celkově z něj vystoupí 13 cestujících. Obsazenost z Moravské Třebové toto číslo nepřevyšuje.

Linka 680794

V pracovní den nastupuje v Moravské Třebové do jednoho (lichého) spoje 12 cestujících. Vyšší počet nastupujících je denně v Jevíčku a Velkých Opatovicích. Pokud vztáhneme hodnoty k vyššímu počtu výchozích spojů z Jevíčka, nástup činí 9 cestujících. Nástup na území MTO na jeden lichý spoj činí uspokojivých 24 cestujících. V nepracovní den je to 18 cestujících. Sudé spoje směrem do obcí MTO jsou méně využívané než spoje liché směrem do Brna. V rámci analýzy linky byla provedena doplňková analýza zaměřená na přepravní proudy ze všech zastávek MTO do/z Boskovic a Brna. Tabulku doplňkové analýzy obsahuje **Příloha G**. Z doplňkové analýzy vyplývá:

- na každý lichý spoj v pracovní den průměrně připadá 9 cestujících jedoucích do Boskovic a 8 cestujících do Brna,
- na každý lichý spoj v nepracovní den průměrně připadají 2 cestující do Boskovic a min. 12 cestujících do Brna,
- na každý sudý spoj v pracovní den průměrně připadá 8 cestujících z Brna a 6 cestujících z Boskovic,
- na každý sudý spoj v nepracovní den průměrně připadá 9 cestujících z Brna a 2 cestující z Boskovic.

Cílem doplňkové analýzy bylo zjištění poptávky po veřejné dopravě do Boskovic a do Brna. Lze konstatovat, že počty cestujících nejsou nijak převratné, ale ani marginální.

Linka 680861

Jde o linku, ve které dochází k významnějším výměnám počtu cestujících na trase. Místa, ve kterých k tomu dochází, jsou Křenov, Březina a Velké Opatovice. Vyšší počty nastupujících a vystupujících cestujících jsou obecně v obcích Útěchov, Dlouhá Loučka a Bělá u Jevíčka. Výměna cestujících na trase má pozitivní efekt nižší pravděpodobnosti plného obsazení vozidla. Linka je učebnicovým příkladem, kdy nabídka dopravy pozitivně stimuluje poptávku. V pracovní den činí nástup i výstup na jednom spoji liché směru 20 cestujících. V sudém směru je to 17 cestujících.

Linka 680864

Liché spoje jsou využívány pouze pro cesty do zastávek Chornice, host., Bezděčí, náves a Městečko Trnávka, kino. Nejvyšší obsazenost spoje 5 cestujícími je z Jevíčka do Chornic a poté z Městečka Trnávky dále. Počty cestujících jsou nízké. U sudých spojů jsou obce vyjížděky stejné, ale cestující využívají pro nástup různé zastávky.

Nejvyšší obsazenost spoje je 9 cestujících. Do jednoho sudého spoje celkem nastupuje 12 cestujících, vystupuje 15.

Linka 680872

U lichých spojů nastupují cestující pouze v Jevíčku, Chornicích a minimálně v Kladkách. Naopak výstup cestujících, byť minimálního počtu, probíhá ve více obcích. Nejvyšší obsazenost je po/z obec Březinky. Od této zastávky jsou počty cestujících poloviční. Průměrně jde o 2 cestující do Březinek a dále pouze o 1 cestujícího. U sudých spojů nastupuje v celé trase průměrně 7 cestujících.

Linka 680873

Na základě praktických zkušeností i analýzy počtu cestujících lze konstatovat, že jde o úspěšnou linku. Linka 680873 obsluží vyjma Velkých Opatovic a Mezihorí většinu obcí MTO (rozdílné trasování spojů v nepracovní dny). Nástup na MTO na jeden lichý spoj v pracovní den činí 19 cestujících. Počet vystupujících na jeden lichý spoj je pak 30 cestujících bez zahrnutí výstupu na zast. Moravská Třebová, aut. nádr. Pokud zahrneme i tuto zastávku, na jeden spoj připadá 40 vystupujících. V nepracovní den je nástup na MTO poměrně nízký, jde o 8 cestujících. Výstup činí 21 cestujících, což není nízká hodnota na nepracovní den.

Nástup na MTO na jeden sudý spoj v pracovní den činí 34 cestujících. Průměrně polovina z nich pokračuje směrem na Svitavy. Počet vystupujících na jeden spoj je 17. V nepracovní den nastupuje do jednoho spoje 23 cestujících, vystupuje 9 cestujících.

Nevyužívanými zastávkami jsou Městečko Trnávka, Miltra; Jevíčko, ASCI a Jevíčko, uhelné sklady.

Nešvarem linky 680873 je dle praktických zkušeností opakované nedodržování jízdních řádů ve smyslu pozdních odjezdů z nácestných zastávek s následkem ujetí přípojných vlaků v ŽST Svitavy. K iritaci cestujících následně přispívají řidiči jízdou po silnici I/35 rychlostí 50 až 70 km/h. Bohužel to vyjadřuje vztah řidičů vůči cestujícím. To, že se v **praktickém důsledku stává veřejná doprava nepoužitelnou**, je věc druhá.

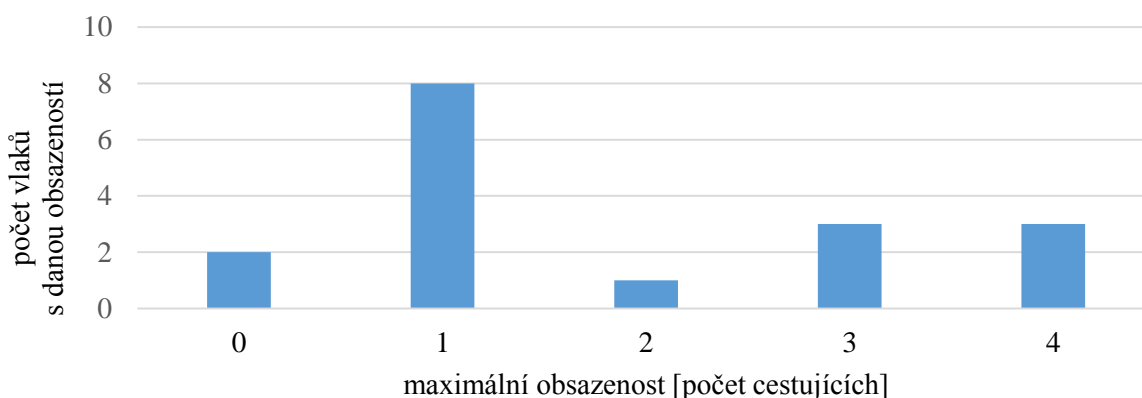
Linka 680883

Jde o linku s menšími počty cestujících. U lichých spojů cestující nastupují pouze v Moravské Třebové, Radkově, Rozstání a Malíkově. Největší obsazenost je do zast. Gruna, náves. U sudých spojů je nástup „rozmělněn“ na více zastávek. Nevyužívanými zastávkami jsou Borušov, odb.; Gruna, rozc. 1.5 a Městečko Trnávka, Miltra.

5.4.2 Osobní železniční doprava

Pro zjištění počtů cestujících byly na vlastní náklady provedeny průzkumy v poli. Na rozdíl od metodiky uvedené v kap. 5.4.1 pro autobusovou dopravu byly počty cestujících zpracovány naprosto odlišným způsobem. Zásadní jsou 2 rozdíly. Pro průzkum nebyl pevně stanoven 1 týden. Obsazenost spojů byla zjišťována v různých dnech delšího časového období **v roce 2017 a zahrnuje i znovuobnovené vlaky v úseku Chornice – Velké Opatovice**. Druhým rozdílem je uvedení přesných počtů namísto průměrných celkových počtů za všechny spoje. Důraz byl také kladen na pozorování souvislostí ve smyslu počtu cestujících přestupujících na/z ostatní/ch vlaky / vlaků. Uvedené hodnoty v **Příloze H** jsou obrazem reálného stavu.

Na základě dat z Přílohy H vyplývá, že v jakékoliv části traťového úseku Moravská Třebová – Dzbel (a zpět) je vlak obsazen, vyjma pátku, maximálně 4 cestujícími (Obr. 15). Nejvíce využívanými nástupními a výstupními zastávkami jsou Chornice a Městečko Trnávka. V ostatních zastávkách nevznikají až na výjimky žádné přepravní proudy. Většina cestujících z Moravské Třebové směrem na Chornice přestoupila od vlaku z České Třebové.



Obr. 15 Maximální obsazenost vlaků v úseku Moravská Třebová – Dzbel

Zdroj: autor

Maximální obsazenost vlaků v úseku Chornice – Velké Opatovice (a zpět), vyjma pátku, byla 2 cestující. V ostatních pěti případech byly dva vlaky obsazeny 1 osobou, zbylé tři jely prázdné.

U vlaků jedoucích v pátek odpoledne je frekvence cestujících v úseku Moravská Třebová – Dzbel vyšší. Z Moravské Třebové cestuje na vlaku s odjezdem v 15:10 cca 10 osob, za Chornicemi byla zjištěna obsazenost 6 cestujících. Vlak odjíždějící v 17:10 využilo 11 cestujících, dále do Dzbelu pokračovali 3 cestující. U vlaku jedoucího v pátek odpoledne z Chornic do Velkých Opatovic byla frekvence 3 cestující a všichni pokračovali z Velkých Opatovic přípojným vlakem do Boskovic.

5.5 Souběhy autobusových spojů

Pro účely analýzy souběhů autobusových spojů je souběh definován jako jízda dvou spojů, které obslouží min. 4 po sobě následující stejné zastávky a mezi jejichž jízdami je max. časový rozestup 15 minut. Lze tedy hovořit o společné analýze pro časové a prostorové souběhy. I když výčet souběhů neobsahuje časy příjezdů, splnění tohoto kritéria bylo ověřeno i na zastávce, ve které souběh zaniká. Výsledky analýzy shrnuje **Příloha I**.

Velké množství spojů v úseku Moravská Třebová, aut. nádr – Staré Město, aut. st. by bylo možné označit za souběžné, resp. splňují stanovená kritéria. Prakticky ale není smysluplné nahlížet na spoje jako na souběžné z důvodu přípojných taktových vazeb několika linek v Moravské Třebové.

Obecně lze říci, že neexistuje velké množství souběžných spojů na území MTO. Ve světle analýzy souběhů lze vidět propracovanost linkového vedení. V rámci linek objednávaných Pardubickým krajem se na území MTO nevyskytují žádné souběžné spoje. Kromě jednoho případu platí tvrzení i o linkách objednávaných Jihomoravským krajem. **Veškeré souběhy byly nalezeny mezi spoji linek objednávaných různými kraji.**

5.6 Souběhy vlakových a autobusových spojů

Na rozdíl od kritérií analýzy souběhů autobusových spojů jsou ta v oblasti souběhů vlak–bus zdánlivě přísnější. Zvolenými kritérii byli max. rozestup mezi odjezdy v délce 20 minut a obslužnost stejných obcí, nikoliv zastávek. Tato kritéria plně zohledňují rozlohu a počet obyvatel obcí. Výsledky analýzy uvádí **Příloha J**. Z provedené analýzy vyplývá, že jsou 4 ranní vlaky ve směru do/z Chornic vedeny souběžně s autobusy. Jelikož jsou obce MTO malé co do počtu obyvatel a stav dojížděky a vyjížděky je takový jaký je (kap. 2.2 až 2.7), **vlaky jsou již předem odsouzeny k nezájmu cestujících.**

5.7 Závěry z analýzy dopravní obslužnosti

Tarif IREDO srovnal rozdíly v jízdném jednotlivých dopravních módů regionální dopravy. V pracovní i nepracovní dny je DO zajištěna především veřejnou linkovou osobní dopravou v dostatečném rozsahu, který reflektuje stávající přepravní proudy. Železniční doprava je využívána nízkým počtem cestujících. Mezi hlavní důvody neatraktivnosti patří docházkové vzdálenosti, nevyhovující přístupové cesty, ceny jízdného, souběhy s autobusy, delší přepravní doby (zahrnující docházku) než u autobusů a neprovázanost s autobusovou dopravou. Možnosti železniční dopravy jsou v nadregionálních přepravách. V současné době jsou vlaky využívány především v pátek.

6 NAVRHOVANÉ ÚPRAVY

V této kapitole jsou popsány úpravy, které mají za cíl změnit stávající stav DO. Nejde o návrhy organizací, firem či agend řešících dopravní obslužnost.

Úpravy jsou zaměřeny na souběhy a řešení DO železniční dopravou v úseku Moravská Třebová – Chornice–Dzbel a Chornice – Velké Opatovice.

Analýza DO byla kromě počtu cestujících v železniční dopravě zaměřena na období JŘ 2015/2016. V tomto období nebyla objednáována osobní železniční doprava v úseku Chornice – Velké Opatovice. Navrhované řešení železniční dopravy v úseku Chornice – Velké Opatovice lze interpretovat dvěma způsoby, oba z nich jsou přípustné i prakticky proveditelné. **Primárně je návrh vztažen k JŘ 2015/2016.** V tomto kontextu půjde o znovuzavedení osobní železniční dopravy. Bylo ověřeno, že na zmíněném území neproběhly mezi JŘ 2015/2016 a JŘ 2016/2017 výrazné změny v DO. Návrh lze tedy s drobnými úpravami aplikovat i do stávajícího JŘ 2016/2017, kdy už byly obnoveny osobní vlaky.

Při tvorbě návrhu byly dodrženy zásady vyplývající z [30], např. v oblasti číslování vlaků a dob pobytů v dopravnách. Minimální doby pobytů jsou pak v některých případech lépe explicitně vyjádřeny v [31].

6.1 Úpravy souběžných autobusových spojů

Navrhované úpravy tkví ve změnách časových poloh spojů. Podkladem nebyly skutečné oběhy vozidel. **U všech úprav by bylo nutné ověřit možnosti jejich realizace na pokladu oficiálních oběhů vozidel dopravce.** Určitým „vodítkem“ byly podklady [29], díky kterým byl ověřen odjezd nejbližšího následujícího spoje (jakýmkoliv směrem) určitého dopravce. Tento přístup nezohledňuje přístavné a odstavné jízdy. Veškeré navrhované úpravy zachovávají stávající přestupní vazby. Byl kladen důraz na to, aby změnou časové polohy spoje nevznikl souběh s jiným spojem. Úpravy se týkají souběhů uvedených v **Příloze I.**

6.1.1 Úsek Jaroměřice, rest. – Jevíčko, nám. (3 km)

Souběh 1

Souběžné spoje není vhodné upravovat. Posun spoje 32 linky 729291 není možný kvůli obrátům. Posouvat spoj 33 linky 680873 není účelné kvůli nastalému brzkému odjezdu z Moravské Třebové.

Souběh 2

Posun spoje 3 linky 729290 na 7:16. Čas odjezdu spoje posunut již z výchozí zastávky.

Souběh 3

Souběh nelze eliminovat kvůli obratu vozidla na lince 729290. Posun spoje 39 na lince 680873 by vyvolal příjezd do Jevíčka v nevhodnou dobu.

Souběh 4

Posun spoje 52 linky 729291 na 11:16. Čas odjezdu spoje posunut již z výchozí zastávky.

Souběh 5

Posun spoje 4 linky 729291 na 13:17. Čas odjezdu spoje posunut již z výchozí zastávky.

Souběh 6

Posun spoje 17 linky 680873 na 15:03. Čas odjezdu spoje posunut již z výchozí zastávky.

Souběh 7

Posun spoje 21 linky 729290 na 15:39. Čas odjezdu spoje posunut již z výchozí zastávky.

Souběh 8

Posun spoje 15 linky 729290 na 18:39. Čas odjezdu spoje posunut již z výchozí zastávky.

Souběh 9

Souběh nelze eliminovat kvůli oběhům vozidel na lince 729290. Posun spoje 31 na lince 680873 by znamenal odjezd z Moravské Třebové v nevhodné časové poloze.

6.1.2 Úsek Jevíčko, nám. – Jaroměřice, rest. (3 km)

Souběh 10

Souběh nelze eliminovat ze dvou důvodů. Kvůli přípoji od spoje 2 linky 729290 v Cetkovicích a kvůli potenciálně nevhodné časové poloze odjezdu spoje 2 linky 680873 z Jevíčka.

Souběh 11

Souběh nelze eliminovat kvůli přípoji na spoj 12 linky 680873 v Jevíčku a kvůli obratům vozidel na lince 729290.

6.1.3 Úsek Jevíčko, nám. – Velké Opatovice aut. st. (4 km)

Souběh 12

Posun spoje 184 linky 727251 na 8:31.

Souběh 13

Posun spoje 13 linky 680794 na 9:10.

Souběh 14

Posun spoje 15 linky 680794 na 11:43.

Souběh 15

Souběh nelze eliminovat ze dvou důvodů. Kvůli přípoji od spoje 36 linky 728251 ve Skalici nad Svitavou a kvůli přípojům na spoj 18 linky 680861 v Moravské Třebové.

Souběh 16

Souběh nelze eliminovat ze dvou důvodů. Kvůli přípoji od spoje 68 linky 728251 ve Skalici nad Svitavou a kvůli přípojům na spoj 24 linky 680861 v Moravské Třebové.

Souběh 17

Souběh není vhodné upravovat z důvodu rozvozu zaměstnanců ze zaměstnání. Jakékoliv úpravy časových poloh by vedly ke snížení atraktivnosti daných spojů.

6.1.4 Úsek Velké Opatovice, aut. st. – Jevíčko, nám. (4 km)

Souběh 18

Souběh není vhodné upravovat z důvodu přípojů od spoje 52 linky 680794 v Boskovicích a Jevíčku. Změna časové polohy spoje 131 linky 728251 není možná kvůli přípoji od vlaku ve Skalici nad Svitavou.

Souběh 19

Posun spoje 71 linky 728251 na 13:18. Čas odjezdu spoje posunut již z výchozí zastávky.

Souběh 20

Posun spoje 22 linky 680794 na 14:10. Čas odjezdu posunut již z výchozí zastávky.

Souběh 21

Souběh nelze eliminovat. Kvůli vhodné časové poloze spoje 37 linky 680861, kvůli přípoji na spoj 63 linky 728251 ve Skalici nad Svitavou a přípoji od spoje 16 linky 680 794 ve Velkých Opatovicích.

Souběh 22

Souběh nelze eliminovat ze dvou důvodů. Kvůli přípoji na spoj 37 linky 728251 ve Skalici nad Svitavou a kvůli přípoji na spoj 39 linky 680861 v Moravské Třebové.

Souběh 23

Souběh nelze eliminovat ze dvou důvodů. Kvůli přípoji na spoj 65 linky 728251 ve Skalici nad Svitavou a kvůli přípoji na spoj 43 linky 680861 v Moravské Třebové.

6.2 Řešení osobní železniční dopravy

V kapitole jsou představeny návrhy na řešení osobní železniční dopravy v úseku Moravská Třebová – Chornice–Dzbel a (Moravská Třebová) – Chornice – Velké Opatovice.

6.2.1 Úsek Moravská Třebová – Chornice–Dzbel

Z analýzy vyplývá, že DO v úseku Moravská Třebová – Chornice je dostatečně zajištěna autobusy (kap. 5.3.3 a 5.3.9). Osobní vlaky lze v daném úseku považovat za jistý nadstandard. Autobusy jezdí v souběžných časových polohách s vlaky (kap. 5.6). Pokud k výše zmíněným faktům zohledníme obsazenost vlaků (kap. 5.4.2), současná koncepce osobní železniční dopravy je neudržitelná. **Pro smysluplný provoz osobních vlaků v okolí Chornic na trati 017, 262 a 271 je nezbytné vytvořit koncepci, která zohlední přístup sousedních krajů a nadefinuje roli železniční dopravy v systému DO.**

Na základě uvedených okolností vznikla myšlenka ekonomicky přijatelnější varianty DO. Tato varianta bude dále rozvíjena. Základní filozofií je výrazné omezení osobních vlaků v úseku Moravská Třebová – Dzbel (vlaky v úseku Velké Opatovice – Chornice – Moravská Třebová budou řešeny zvlášť). Podkladem pro tvorbu návrhu je [32]. Je navrženo, že vlaky budou v daném úseku jezdit pouze v pátek, sobotu a neděli. V pátek by šlo o zachování vlaků 24775, 24770, 24777. Vlak 24772 by jel v pátek pouze do Chornic. Zde by byl zajištěn přestup na vlak do Moravské Třebové ze směru Skalice nad Svitavou. V sobotu a neděli jede vlak 24772 až do Moravské Třebové. V úseku Chornice – Moravská Třebová je v sobotu nově zaveden vlak 24744 s příjezdem do Moravské Třebové v 6:28, kde je možnost přestupu na vlak do České Třebové. Vlak je možné vést v pozdější časové poloze, což by více vyhovovalo potřebám regionální dopravy, na druhou stranu by nešla zajistit vazba na Os vlak do České Třebové. Rozsah dopravy v sobotu by se mimo nový ranní vlak nezměnil. Důvodem pro zachování stávajícího počtu vlaků je zhoršená DO v nepracovní dny, doprava pro turisty a zájem provozu ze strany Olomouckého kraje [33]. V neděli by nedošlo k žádným úpravám oproti stávajícímu stavu.

Zrušené vlaky v úseku Moravská Třebová – Chornice není třeba nahrazovat. Právě tato skutečnost ušetří finance vynaložené za vlaky jedoucí v daném úseku. V úseku Chornice–Dzbel by jezdily nové autobusové spoje nově vzniklé linky. Při cestě z MTO do Dzbelu by bylo nutné přestoupit z autobusu na autobus na zast. Chornice, Biskupická; popř. Chornice, hostinec. Jízdní řád, zastávky a přestupní vazby uvádí Tab. 16 a Tab. 17. Grafické znázornění trasy autobusu ve Dzbelu a Chornicích obsahuje **Příloha K**. Navrhované úpravy v železniční dopravě jsou graficky znázorněny v **Příloze L**.

Proč je navrhováno nahrazení vlaků autobusy? Autobus. spoje umožňují navíc obsloužit obec Vrážné. Autobusy zajíždí ve většině obcí do jejich center a docházkové vzdálenosti jsou tak kratší oproti žel. dop. Díky navrhované lince vznikly přestupní vazby s možností SPO v rámci regionu i mimo něj. Prodloužení vlaků Prostějov–Dzbel až do Chornic se nejeví reálně. Důvodem je současný JŘ [11] a s ním související oběhy vozidel aj. V případě prodloužení vlaků do Chornic je nutné řešit vazby na veřejnou dopravu. Současné linky neumožňují vytvořit smysluplné vazby. Změna v trasování linek nepřipadá v úvahu.

Tab. 16 Návrhový jízdní řád autobusů část 1.

spoj	1	3	5	7	9	11
Chornice,,host.		6:01 (*2)	7:00	14:27	16:07	18:15 (*8)
Chornice,,Biskupická	4:59 (*2)	6:04 (*4)	7:03 (*6)	14:30	16:10 (*4; *6)	18:18
Chornice,,závod	5:02	6:07	7:06	14:33	16:13	18:21
Chornice,,škola	5:03	6:08	7:07	14:34	16:14	18:22
Vrážné,,rozc.	5:05	6:10	7:09	14:36	16:16	18:24
Vrážné,,náves	5:07	6:12	7:11	14:38	16:18	18:26
Vrážné,,rozc.	5:09	6:14	7:13	14:40	16:20	18:28
Chornice,Nectava,mlýn	5:11	6:16	7:15	14:42	16:22	18:30
Chornice,Nectava,žel.zast.	5:13	6:18	7:17	14:44	16:24	18:32
Kladky,Bělá,tábor	5:18	6:23	7:22	14:49	16:29	18:37
Dzbel,Borová	5:22	6:27	7:26	14:53	16:33	18:41
Dzbel	5:25	6:30 (*Š)	7:29	14:56 (*Š)	16:36 (*Š)	18:44
Dzbel,,žel.zast.	5:27 (*)	6:32 (*)	7:31 (*)	14:58 (*)	16:38	18:46
*přípoj na vlak (směr Prostějov)		spoje 1; 3; 5; 7; 11 jedou od pondělí do pátku				
*Š přípoj do Šubířova 6:43; 15:13; 16:52		spoj 9 jede od pondělí do čtvrtka				
*2 přípoj od Moravské Třebové – 4:50; 5:58						
*4 přípoj od Jevíčka – 5:57; 16:07						
*6 přípoj od Svitav – 6:50; 15:57						
*8 přípoj od Hradce Králové – 18:05						

Zdroj: autor

Tab. 17 Návrhový jízdní řád autobusů část 2.

spoj	2	4	6	8	10	12
Dzbel,,žel.zast.		5:29 (*)	6:34 (*)	7:37 (*)	15:01 (*)	16:58 (*)
Dzbel	4:34	5:33	6:38	7:41	15:05	17:02
Dzbel,Borová	4:35 (*K)	5:34	6:39	7:42	15:06	17:03
Kladky,Bělá,tábor	4:38	5:37	6:42	7:45	15:09	17:06
Chornice,Nectava,žel.zast.	4:43	5:42	6:47	7:50	15:14	17:11
Chornice,Nectava,mlýn	4:45	5:44	6:49	7:52	15:16	17:13
Vrážné,,rozc.	4:47	5:46	6:51	7:54	15:18	17:15
Vrážné,,náves	4:49	(	(	7:56	15:20	17:17
Vrážné,,rozc.	4:51	)	)	7:58	15:22	17:19
Chornice,,škola	4:53	5:48	6:53	8:00	15:24	17:21
Chornice,,závod	4:54	5:49 (*1)	6:54	8:01	15:25	17:22
Chornice,,Biskupická	4:57 (*3)	5:52 (*3)	6:57 (*3)	8:04 (*3)	15:28	17:25
Chornice,,host.		5:54 (*5; *7)	6:59	8:06	15:30	17:27
*přípoj od vlaku (ze směru Prostějov)						
spoje 2; 4; 6; 8; 10 jedou od pondělí do pátku						
*K přípoj od Konice						
spoj 12 jede od pondělí do čtvrtka						
*1 přípoj do Jevíčka – 5:58						
*3 přípoj do Svitav – 5:05; 5:57; 7:08; 8:11						
*5 přípoj do Brna – 5:58						
*7 přípoj do Hradce Králové – 6:03						

Zdroj: autor

Kvůli trase vedoucí obytnou částí Dzbelu a Chornic je možné návrh realizovat pouze při nasazení menšího vozidla, např. meziměstského midibusu. Rozměrově jde o vozidla s délkou cca 8,1 metrů a šířkou cca 2,4 metrů.

Z důvodu atraktivnosti pro cestující jsou u některých nově vzniklých autobusových spojů krátké přestupní doby v zast. Chornice, Biskupická a Dzbel, žel. zast. Základem provozu linky musí být flexibilní čekací doby na zpožděné spoje. Na daném území nejsou silné přepravní proudy, tudíž by při prodloužení čekacích dob neměl být problém s dodržováním JŘ na trase. Pro aplikaci návrhu by bylo nutné zajistit, aby spoje linky 680873 dodržovaly JŘ a cestujícím tak neujížděly přípojné vlaky v ŽST Svitavy.

6.2.2 Úsek (Moravská Třebová) – Chornice – Velké Opatovice

Další část návrhu se týká zavedení nových vlaků z Moravské Třebové do Velkých Opatovic. Základní myšlenkou je využít motorovou jednotku 814 + 914 Regionova, která končí svou jízdu v brzkých odpoledních hodinách ve Velkých Opatovicích. Ráno pak tato jednotka vyjíždí až před 6 hodinou. Součástí návrhu jsou i změny na území Jihomoravského kraje, které by měly být ku prospěchu.

Aby bylo možné navrhnout nové spoje, musí být zrušen pár vlaků 4588 a 4589 v úseku Boskovice – Velké Opatovice a zpět. Obsazenost spojů na území Jihomoravského kraje není součástí této práce, nicméně dle praktických zkušeností jsou podvečerní spoje využívány minimálně. Potvrzuje to i přístup Jihomoravské kraje, který spoje navrhované v této práci na zrušení k JŘ 2016/2017 skutečně zrušil.

Před popisem samotných úprav je nutné uvést, že návrh nelze označit za regulérní nabídku dopravy. Jde pouze o lepší využití technologických možností. Při současném stavu není možné navrhnout jakékoliv jiné úpravy. Bylo by možné sice navrhnout něco jiného, avšak za předpokladu porušení autorem stanovených zásad pro smysluplné zavedení nových vlaků. Těmi jsou vedení přímých vlaků min. v úseku Moravská Třebová – Skalice nad Svitavou a vazba ve Skalici nad Svitavou na/od rychlík/u do/od Brna.

Při analýze nákrešných jízdních řádů zapojených tratí [32] byl zjištěn minimální prostor pro jakékoliv úpravy. Situace je ztížená oběhy vozidel. Na trati 262 jsou nasazovány na 100 % výkonů jednotky Regionova a na trati 017 na polovinu všech výkonů motorové vozy 810. Dalším problémem je zastaralé SZZ 1. kategorie v ŽST Šebetov, ve které by bylo nutné případně křížovat. Stanice je sice obsazena výpravčím, ale současné intervaly křížování jsou ve 21. století nepoužitelné. Hlavním „nepřítelem“ jakýchkoliv změn je půlhodinový takt v pracovní dny mezi Skalicí nad Svitavou a Boskovicemi. Většina vlaků z trati 262 je ve Skalici nad Svitavou vázána na osobní vlaky z/do Brna, což nepředstavuje atraktivní nabídku (vyjma vlaků s vazbou na vlaky kategorie Sp). U této informace je nutné uvést závislost taktu regionální dopravy na dopravě dálkové, která je v gesci Ministerstva dopravy České republiky. Při zohlednění technologických omezení byl sestaven návrhový JŘ, který je uveden v Tab. 18.

Tab. 18 Navrhované vlaky v úseku Moravská Třebová – Velké Opatovice (– Skalice nad Svitavou)

<i>VŠEDNÍ DEN (2015–2016), vlak 4571</i>	<i>Příjezd</i>	<i>Odjezd</i>	<i>Pobyt</i>
Česká Třebová			
Moravská Třebová		5:14:30	
Městečko Trnávka	5:31:00	5:31:30	0:00:30
Chornice	5:40:00	5:40:30	0:00:30
Jevíčko	–	5:49:30	
Velké Opatovice	5:56:30	5:57:00	0:00:30
Boskovice	6:21:00	6:25:00	0:04:00
Skalice nad Svitavou	6:32:00	–	
<i>čas na přestup</i>	<i>4 minuty</i>		
Skalice nad Svitavou	6:35:00	6:36:00	
Brno hl. n.	7:14:00		

<i>VŠEDNÍ DEN (2015–2016), vlak 4586</i>	<i>Příjezd</i>	<i>Odjezd</i>	<i>Pobyt</i>
Brno hl. n.		16:55:00	
Skalice nad Svitavou	17:28:00	17:30:00	
<i>čas na přestup</i>	<i>14 minut</i>		
Skalice nad Svitavou	–	17:42:00	
Boskovice	17:49:00	17:50:00	0:01:00
Velké Opatovice	18:16:00	18:16:30	0:00:30
Jevíčko	–	18:23:00	
Chornice	18:31:30	18:32:30	0:01:00
Městečko Trnávka	18:40:30	18:41:00	0:00:30
Moravská Třebová	18:57:00		
<i>čas na přestup</i>	<i>11 minut</i>		
	19:05:00	19:08:00	
Česká Třebová	19:47:00		
<i>PÁTEK (2015–2016), vlak 4587</i>	<i>Příjezd</i>	<i>Odjezd</i>	<i>Pobyt</i>
Česká Třebová		18:30:00	
	19:05:00	19:08:00	
<i>čas na přestup</i>	<i>3 minuty</i>		
Moravská Třebová		19:08:00	
Městečko Trnávka	19:24:30	19:25:00	0:00:30
Chornice	19:33:30	19:34:00	0:00:30
Jevíčko	–	19:43:00	
Velké Opatovice	19:50:00	19:50:30	0:00:30
Boskovice	20:15:00	20:16:00	0:01:00
Skalice nad Svitavou	20:23:00	–	
<i>čas na přestup</i>	<i>6 minut</i>		
Skalice nad Svitavou	20:27:00	20:29:00	
Brno hl. n.	21:02:00		
<i>NEDĚLE (2015–2016), vlak 4588</i>	<i>Příjezd</i>	<i>Odjezd</i>	<i>Pobyt</i>
Brno hl. n.		18:57:00	
Skalice nad Svitavou	19:28:00	19:30:00	
<i>čas na přestup</i>	<i>4 minuty</i>		
Skalice nad Svitavou	–	19:32:00	
Boskovice	19:39:00	19:40:00	0:01:00
Velké Opatovice	20:06:00	20:06:30	0:00:30
Jevíčko	–	20:13:00	
Chornice	20:21:30	20:22:00	0:00:30
Městečko Trnávka	20:30:00	20:30:30	0:00:30
Moravská Třebová	20:46:30		
<i>čas na přestup</i>	<i>21,5 minut</i>		
Moravská Třebová	21:05:00	21:08:00	
Česká Třebová	21:47:00		

Zdroj: autor s poklady [29] [32]

Na návrhový JŘ navazuje výčet úprav, které je nutno provést.

Úpravy vyvolané vlakem 4586:

- Odjezd vlaku 14758 ze Skalice nad Svitavou posunut na 17:22 (při zachování min. přestup. doby), díky tomu přijede vlak 4583 do Skalice nad Svitavou v 17:38.
- Odjezd vlaku 4586 ze Skalice nad Svitavou posunut na 17:41, čímž dojde k rozvázání přípoje od Os 4726 (Sokolnice–Letovice), naopak je kratší přestupní doba od rychlíku z Brna.
- Vlak 4586 nově jede přímo v úseku Skalice nad Svitavou – Moravská Třebová.
- Vlak 14760 jede pouze v úseku Skalice nad Svitavou – Boskovice, má rychlý obrat v Boskovicích (2 min.), díky tomu vůz z vlaku 14760 přechází na vlak 14773.
- Vlak 4589 zrušen bez náhrady.
- Vlak 24772 končí v pátek svou jízdu už v Chornicích.

Úpravy vyvolané vlakem 4587:

- Vlak 14768 posunut na později. Odjezd ze Skalice nad Svitavou v 20:27, příjezd do Boskovic v 20:34.
- Vlak 14781 posunut na později. Odjezd z Boskovic v 20:38, příjezd do Skalice nad Svitavou v 20:45 (při zachování přestup. doby na vlak Os do Letovic).
- Sv 4589 přečíslován na Sv 14777, posunut na později cca na 20:15.

Veškeré navrhované úpravy v železniční dopravě jsou v grafické podobě v **Příloze L**.

Nový vlak 4571 nabídne v pracovní dny pro cestující z Moravské Třebové první ranní SPO do Brna s příjezdem v 7:14. První autobus přijíždí do Brna až v 7:37. Totéž platí pro obyvatele Jevíčka. V Jevíčku lze pro dopravu na vlak. nádraží využít spoj 1 linky 710913 nebo spoj 8 linky 680873.

Nový vlak 4586 nabídne v pracovní dny komfortnější SPO pro Velké Opatovice a nové SPO pro Jevíčko a Moravskou Třebovou. Nyní je ve Skalici nad Svitavou vazba od vlaku Os z Brna, nově bude od rychlíku. Autobus směr Jevíčko a Moravská Třebová odjíždí v 15:40 a poté až v 18:00. Toto SPO s odjezdem 16:55 z Brna je ideálním „prokladem“. V Jevíčku je možné využít pro cestu ze železniční zastávky do centra autobus. spoj 25 linky 680873.

Vlak 4587 jedoucí pouze v pátek je nutné zavést z technolog. důvodů – přemístění soupravy do depa kolejových vozidel v Brně-Maloměřicích. Studentům nabídne pohodlné SPO ve večerních hodinách, zároveň má vazbu ve Skalici nad Svitavou na rychlík do Brna. Je tedy možné se dopravit v pátek večer do Brna na různé kulturní a jiné zájmové akce.

Nový vlak 4588 jedoucí pouze v neděli je určen především pro studenty dojíždějící do Moravské Třebové. Jeho využití lze očekávat především ze strany studentů vojenské školy a integrované střední školy.

6.2.3 Ekonomické posouzení návrhů

Jednotlivé návrhy jsou ekonomicky posouzeny vyčíslením celkové výše nově vyplácených kompenzací objednatelem dopravy. Výše kompenzací za jednotlivé spoje jsou vyjádřeny součinem dopravního výkonu (= počet objednaných vlkm nebo buskm), počtu dní jízdy a výše kompenzace za jednotku dopravního výkonu. Orientační hodnoty kompenzace za jednotku dopravního výkonu byly zjištěny na základě [33].

Zrušení vlaků 4570, 4588, 4589. Zrušeny:

- 4570 v úseku Boskovice – Velké Opatovice,
- 4588 v úseku Boskovice – Velké Opatovice,
- 4589 v úseku Velké Opatovice – Boskovice.

Není známa výše kompenzace na 1 vlakový kilometr hrazené Jihomoravským krajem, nebylo tedy možné vyčíslit úsporu financí. Primárně jsou porovnávány vyplacené kompenzace a případné úspory, které vznikají na území Pardubického kraje.

Zrušení vlaků 24771, 24742, 24741, 24744, 24743, 24746, 24748. Zrušeny:

- 24771 v úseku Moravská Třebová – Dzbel: $28 \cdot 250 \cdot 103 = 721\ 000\ \text{Kč}$,
- 24742 v úseku Chornice – Moravská Třebová: $16 \cdot 250 \cdot 103 = 412\ 000\ \text{Kč}$,
- 24741 v úseku Moravská Třebová – Dzbel: $28 \cdot 250 \cdot 103 = 721\ 000\ \text{Kč}$,
- 24744 v úseku Dzbel – Moravská Třebová: $28 \cdot 250 \cdot 103 = 721\ 000\ \text{Kč}$,
- 24743 v úseku Moravská Třebová – Dzbel: $28 \cdot 250 \cdot 103 = 721\ 000\ \text{Kč}$,
- 24746 v úseku Dzbel – Moravská Třebová: $28 \cdot 250 \cdot 103 = 721\ 000\ \text{Kč}$,
- 24748 v úseku Dzbel – Moravská Třebová: $28 \cdot 250 \cdot 103 = 721\ 000\ \text{Kč}$.

Zrušením vlaků budou k dispozici finanční prostředky ve výši **4 738 000 Kč**.

Omezení vlaků 24745, 24752, 24775, 24770, 24777, 24772. Omezeny:

- 24745 jede v pracovní dny v úseku Česká Třebová – Moravská Třebová, v pracovní dny zrušen v úseku Moravská Třebová – Chornice: $16 \cdot 250 \cdot 103 = 412\ 000\ \text{Kč}$,

- 24752 jede v pracovní dny v úseku Moravská Třebová – Česká Třebová, v pracovní dny zrušen v úseku Chornice – Moravská Třebová: $16 \cdot 250 \cdot 103 = \mathbf{412\ 000\ Kč}$,
- 24775 jede pouze v pátek, So a Ne: $28 \cdot 363 \cdot 103 - 28 \cdot 156 \cdot 103 = \mathbf{596\ 988\ Kč}$,
- 24770 jede pouze v pátek, So a Ne: $28 \cdot 363 \cdot 103 - 28 \cdot 156 \cdot 103 = \mathbf{596\ 988\ Kč}$,
- 24777 jede pouze v pátek, So a Ne: $28 \cdot 363 \cdot 103 - 28 \cdot 156 \cdot 103 = \mathbf{596\ 988\ Kč}$,
- 24772 jede pouze v pátek, So a Ne. V pátek pouze v úseku Džbel–Chornice, v So a Ne ve stávajícím rozsahu: $28 \cdot 363 \cdot 103 - 28 \cdot 104 \cdot 103 - 12 \cdot 52 \cdot 103 = \mathbf{682\ 684\ Kč}$.

Omezením vlaků budou k dispozici finanční prostředky ve výši **3 297 648 Kč**.

Zavedení nových vlaků 4571, 4586, 4587, 4588, 24744. Zavedeny:

- 4571 v úseku Moravská Třebová – Velké Opatovice jedoucí v pracovní dny (i o prázdninách, kromě 27. až 30. prosince): $26 \cdot 247 \cdot 103 = \mathbf{661\ 466\ Kč}$,
- 4586 v úseku Boskovice – Moravská Třebová jedoucí v pracovní dny (i o prázdninách, kromě 27. až 30. prosince): $43 \cdot 247 \cdot 103 = \mathbf{1\ 093\ 963\ Kč}$,
- 4587 v úseku Moravská Třebová – Skalice nad Svitavou jedoucí pouze v pátek (i o prázdninách, kromě 27. až 30. prosince): $48 \cdot 51 \cdot 103 = \mathbf{252\ 144\ Kč}$,
- 4588 v úseku Skalice nad Svitavou – Moravská Třebová jedoucí pouze v neděli (i o prázdninách): $48 \cdot 52 \cdot 103 = \mathbf{257\ 088\ Kč}$,
- 24744 v úseku Chornice – Moravská Třebová jedoucí pouze v sobotu (i o prázdninách): $16 \cdot 52 \cdot 103 = \mathbf{85\ 696\ Kč}$.

K zavedení nových vlakových spojů jsou potřeba finanční prostředky ve výši **2 350 357 Kč**.

Zavedení nových autobusových spojů:

- 1 spoj v úseku Chornice, Biskupická – Džbel, žel. st. jedoucí v pracovní dny (i o prázdninách, kromě 27. až 30. prosince): $15 \cdot 247 \cdot 30 = \mathbf{111\ 150\ Kč}$,
- 4 spoje v úseku Chornice, host. – Džbel, žel. st. jedoucí v pracovní dny (i o prázdninách, kromě 27. až 30. prosince): $4 \cdot 15 \cdot 247 \cdot 30 = \mathbf{444\ 600\ Kč}$,
- 1 spoj v úseku Chornice, host. – Džbel, žel. st. jedoucí od pondělí do čtvrtka (i o prázdninách, kromě 27. až 30. prosince): $15 \cdot 195 \cdot 30 = \mathbf{87\ 750\ Kč}$,
- 1 spoj v úseku Džbel – Chornice, Biskupická jedoucí v pracovní dny (i o prázdninách, kromě 27. až 30. prosince): $14 \cdot 247 \cdot 30 = \mathbf{103\ 740\ Kč}$,

- 2 spoje v úseku Dzbel, žel. st. – Chornice, host. jedoucí v pracovní dny (nezajíždí do zastávky Vrážné, náves; jedou i o prázdninách, kromě 27. až 30. prosince):
= $2 \cdot 13 \cdot 247 \cdot 30 = \mathbf{192\ 660\ Kč}$,
- 2 spoje v úseku Dzbel, žel. st. – Chornice, host. jedoucí v pracovní dny (i o prázdninách, kromě 27. až 30. prosince): $2 \cdot 15 \cdot 247 \cdot 30 = \mathbf{222\ 300\ Kč}$,
- 1 spoj v úseku Dzbel, žel. st. – Chornice, host. jedoucí od pondělí do čtvrtka (i o prázdninách, kromě 27. až 30. prosince): $15 \cdot 195 \cdot 30 = \mathbf{87\ 750\ Kč}$.

K zavedení nových autobusových spojů jsou potřeba finanční prostředky ve výši **1 249 950 Kč**.

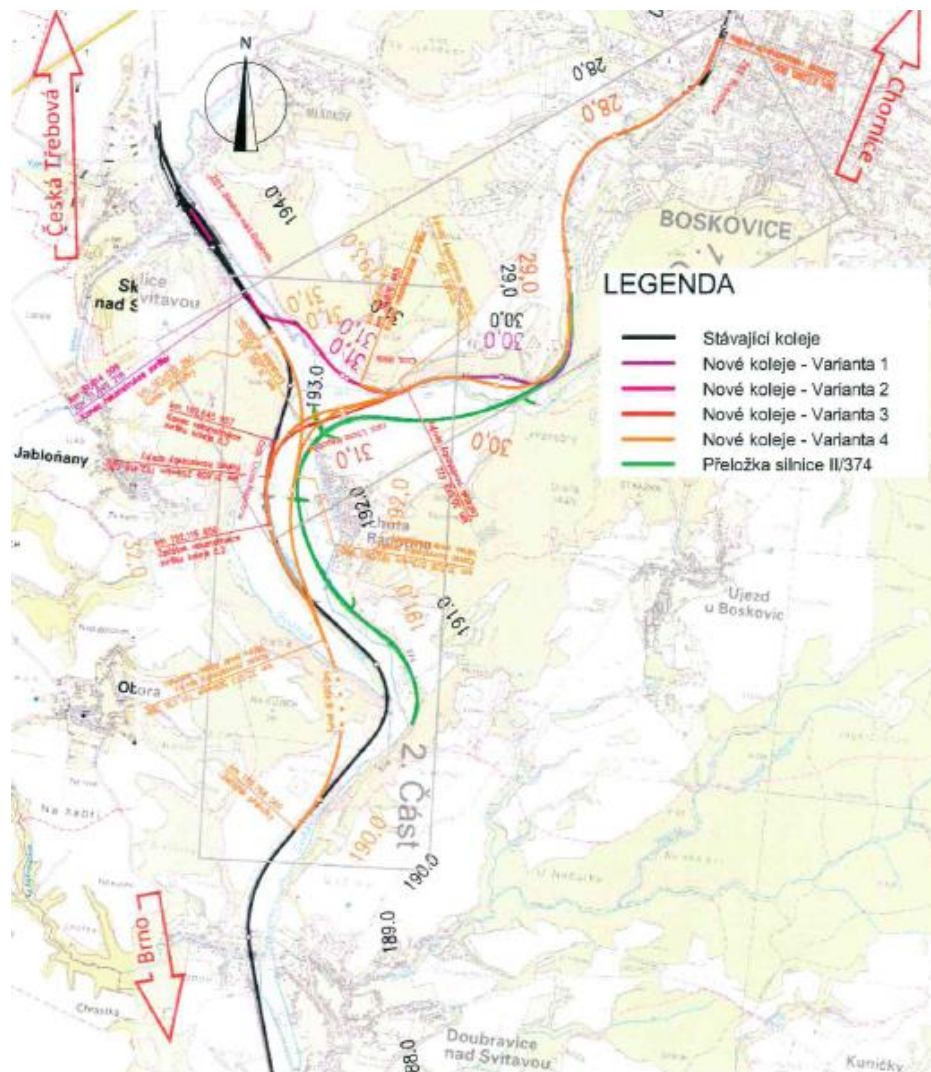
Z ekonomického posouzení návrhů vyplývá, že pokud by Pardubický kraj zrušil objednávku vlaků v úseku Moravská Třebová – Chornice, vlaky v úseku Chornice–Dzbel by byly nahrazeny autobusy a nedošlo by k žádné objednávce vlaků v úseku Moravská Třebová – Velké Opatovice, **návrh by přinesl úsporu ve výši 6 785 698 Kč**. Pokud by došlo k objednávce navrhovaných vlaků z Moravské Třebové do Velkých Opatovic a kompenzace by hradil pouze Pardubický kraj i za nové vlaky na území Jihomoravského kraje, **návrh by uspořil 4 435 341 Kč**.

Zvolený způsob **ekonomického posouzení** návrhů bohužel **nezohledňuje externí náklady** dopravy. Uvedené závěry týkající se úspor jsou tedy z pohledu financování **DO nekomplexní. Pro vyjádření reálných komplexních dopadů návrhů by bylo nutné u objednaných výkonů vyčíslit externí náklady**. Častým argumentem pro zrušení osobní železniční dopravy bývá nahrazení údajně levnější autobusovou dopravou. Součástí argumentace už však nebývá zohlednění externích nákladů. Z většiny provedených studií vyplývá, že se silniční doprava podílí na externích nákladech dopravy největším dílem [34].

Návrh nových vlaků počítá s nasazením jednotky Regionova, která není úplně vhodným vozidlem pro regionálně tratě. Z praktických hledisek nelze u tohoto vozidla nalézt významná pozitiva. Z ekonomického hlediska je patrné zvýšení provozních nákladů vlivem vyšší spotřeby paliva, odpisů a vyšších poplatků za užití železniční dopravní cesty. Je otázkou, jaké dopady nese provoz Regionov na hospodaření Českých drah a.s. Regionovy jsou nasazovány na mnoha regionálních tratích, kde do té doby jezdily motorové vozy 810 s významně nižšími provozními náklady. Vyšší provozní náklady se musely zákonitě někde projevit.

7 VÝHLEDOVÝ STAV OSOBNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY

Budoucnosti osobní dopravy na analyzovaných tratích může pomoci výstavba tzv. Boskovické spojky. Jde o stavbu nového úseku trati propojující Boskovice a traťovou kolej směr z/do Brna s cílem vedení přímých osobních vlaků Boskovice–Brno a zpět. Oproti současnému stavu by „odpadla“ úvraťová jízda do Skalice nad Svitavou. Posuzované varianty spojky znázorňuje Obr. 16.



Obr. 16 Varianty trasování Boskovické spojky

Zdroj: [35]

Po dostavbě spojky je uvažováno o zrušení osobní železniční dopravy v úseku Boskovice – Velké Opatovice [36], což bude pro MTO paradoxně znamenat nové možnosti železniční dopravy. Nebudou žádná technologická omezení ve smyslu nasazovaného vozového parku a nutnosti přizpůsobit se současnému taktu v úseku Skalice nad Svitavou – Boskovice, který je pro vedení vlaků v navazujícím úseku do Chornic problematický. Naopak bude možné vést vlaky dle konkrétních požadavků se zajištěním přípojných vazeb v Boskovicích směrem od/do Brna.

ZÁVĚR

Práce obsahuje základní popis a přehled aktuálně platné legislativy ve veřejné dopravě. Oblast MTO je analyzována z několika hledisek. Těmi jsou demografie, stav dojížděky a vyjížděky, možné cíle cest a aktuální stav pracovních příležitostí. Detailní popis území tvoří důležitý podklad analýzy DO území, např. z důvodu demografického vývoje oblasti.

Důležitou součástí veřejné dopravy tvoří dopravní infrastruktura jednotlivých dopravních módů, která je v práci představena. U železničních tratí byla provedena hloubková analýza možností zvýšení traťových rychlostí.

Práce obsahuje komplexní analýzu jednotlivých faktorů DO. Analýza byla zaměřena na docházkové vzdálenosti, tarifní integraci v rámci IDS a ceny jízdného. Dále byla detailně analyzována DO jednotlivých obcí, přičemž byly uplatněny praktické zkušenosti s veřejnou dopravou na území MTO. Díky tomu práce obsahuje postřehy, které by nebylo možné odhalit samotnou analýzou bez znalosti prostředí. Počty cestujících jsou zkoumány jak na detailních podkladech Oddělení dopravní obsluhy Odboru dopravy a silničního hospodářství Krajského úřadu Pardubického kraje, tak na základě vlastních průzkumů v železniční dopravě. Analytická část řeší i souběhy. Na závěr celé analýzy jsou stručně shrnuty zjištěné závěry, které jsou určitým podkladem pro tvorbu návrhu.

Obecně lze hovořit o vysokém standardu v DO některých obcí. Z analýzy vyplynulo určité „přeorientování“ organizátorů veřejné dopravy z železniční dopravy na dopravu silniční. Dříve byl vlak jakousi jistotou, i když jezdil např. v 3–4hodinovém taktu. Autobusy jezdily spíše sporadicky. Dnes je ve veřejné dopravě naprosto odlišná situace. Je otázkou, co způsobilo tak rapidní změnu v přístupu k osobní železniční dopravě.

Návrhová část je zaměřena na dvě oblasti. Jednou z nich je eliminace souběhů autobusových spojů, druhou je řešení osobní železniční dopravy. Ve vztahu k železniční dopravě byly vypracovány dva návrhy, které lze aplikovat odděleně. Výhodou vytvořených návrhů je jejich kompatibilita i s aktuálním JŘ. U návrhů bylo provedeno ekonomické posouzení.

Veřejná doprava prochází krizí. Krize sice není plošná, ale obecně lze vnímat sestupný zájem o regionální dopravu. Naproti tomu je známým faktem stárnutí obyvatelstva, což je jeden z dalších důvodů, proč je nezbytné řešit DO. O této souvislosti pojednává např. [37].

V práci byl splněn vytyčený cíl. Návrhy předkládají řešení v souvislostech a byly založeny na analýze současného stavu. Obsahují úpravy, které by měly částečně zlepšit nebo zefektivnit DO i na území sousedních krajů či na hranicích krajů.

SEZNAM CITOVANÝCH PRAMENŮ

- [1] ČESKO. Zákon č. 194 ze dne 20. května 2010 o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů. In: *Sbírka zákonů České republiky* [online]. Praha: Tiskárna Ministerstva vnitra, 2010, s. 2210–2212 [cit. 2016-11-06]. ISSN 1211-1244. Dostupné z: http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=194/2010&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy
- [2] DRDLA, Pavel. *Osobní doprava regionálního a nadregionálního významu*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2014. ISBN 978-80-7395-787-2.
- [3] *Mapy Google* [online]. Google, ©2016 [cit. 2016-12-18]. Dostupné z: <https://www.google.cz/maps>
- [4] Vybrané ukazatele pro územně analytické podklady za obec. *Český statistický úřad: Veřejná databáze* [online databáze]. [Praha]: Český statistický úřad, 2016 [cit. 2016-11-13]. Dostupné z: <https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt-parametry&pvo=UAP01&sp=A&pvokc=&katalog=31716&z=T#w=>
- [5] Nezaměstnanost v obcích vybraného SO ORP. *Český statistický úřad: Veřejná databáze* [online databáze]. [Praha]: Český statistický úřad, 2016 [cit. 2016-11-13]. Dostupné z: https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt-parametry&pvo=ZAMD004&sp=A&pvokc=&katalog=30853&filtr=G~F_M~F_Z~F_R~F_P~_S~_U~501_null_&z=T
- [6] Tab. 714 Vyjíždějící do zaměstnání a do školy podle pohlaví, věku a podle obce vyjížděky a obce dojížděky: definitivní výsledky podle obvyklého pobytu. In: *Český statistický úřad* [online]. [Praha]: Český statistický úřad, 2013 [cit. 2016-12-01]. Dostupné z: https://www.czso.cz/documents/10180/24412443/dvok714_40631_svitavy.pdf/22bdb471-81c7-4e10-a677-51294ff5c52a?version=1.0
- [7] Tab. 716 Dojíždějící do zaměstnání a do školy podle pohlaví, věku a podle obce dojížděky a obce vyjížděky: definitivní výsledky podle obvyklého pobytu. In: *Český statistický úřad* [online]. [Praha]: Český statistický úřad, 2013 [cit. 2016-12-01]. Dostupné z: https://www.czso.cz/documents/10180/24412443/dvok716_40631_svitavy.pdf/14f3b19e-51e5-46dc-8e1e-e93ab9142aa1?version=1.0

- [8] Tab. 714 Vyjíždějící do zaměstnání a do školy podle pohlaví, věku a podle obce vyjížděky a obce dojížděky: definitivní výsledky podle obvyklého pobytu. In: *Český statistický úřad* [online]. [Praha]: Český statistický úřad, 2013 [cit. 2016-12-01]. Dostupné z: https://www.czso.cz/documents/10180/20534014/dvok714_40703_blansko.pdf/2bce4921-524f-4a98-871f-5f01887da6a8?version=1.0
- [9] Tab. 716 Dojíždějící do zaměstnání a do školy podle pohlaví, věku a podle obce dojížděky a obce vyjížděky: definitivní výsledky podle obvyklého pobytu. In: *Český statistický úřad* [online]. [Praha]: Český statistický úřad, 2013 [cit. 2016-12-01]. Dostupné z: https://www.czso.cz/documents/10180/20534014/dvok716_40703_blansko.pdf/7977b2c7-2cff-4322-b919-1509d53e1a15?version=1.0
- [10] POSLEDNÍ ROZLOUČENÍ. In: *Pavel Prchal: články, odkazy* [online]. Pavel Prchal, 2011 [cit. 2016-12-08]. Dostupné z: http://prch.wz.cz/index_soubory/louceni_soubory/image047-puvodni.jpg
- [11] Jízdní řády (platné od 11. 12. 2016). *SŽDC: Správa železniční dopravní cesty* [online]. [Praha]: SŽDC, 2016 [cit. 2016-12-18]. Dostupné z: <http://www.szdc.cz/provozovani-drahy/knizni-jizdni-rady.html>
- [12] Interní materiály Správy železniční dopravní cesty, státní organizace – Tabulky traťových poměrů tratě č. 314
- [13] Tabulky traťových poměrů. In: *Pomůcky GVD: POMŮCKY GVD SŽDC 2017 NOVÉ* [online]. 2017 [cit. 2017-05-14]. Dostupné z: <http://gvd.cz/cz/data/TTP/>
- [14] Interní materiály Správy železniční dopravní cesty, státní organizace – Prováděcí nařízení pro trať D3 Chornice – Třebovice v Čechách
- [15] L313_314. In: *Pomůcky GVD: POMŮCKY GVD SŽDC 2017 NOVÉ* [online]. 2016 [cit. 2016-12-18]. Dostupné z: http://gvd.cz/cz/data/njr/png/L313_314/index.html
- [16] *Geoportal - Ředitelství silnic a dálnic ČR* [online]. © Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2016 [cit. 2016-12-18]. Dostupné z: <https://geoportal.rsd.cz/web>
- [17] Interní materiály Správy železniční dopravní cesty, státní organizace – Nákrešný přehled železničního svršku Chornice – Třebovice v Čechách
- [18] Interní materiály Správy železniční dopravní cesty, státní organizace – Nákrešný přehled železničního svršku Chornice – Velké Opatovice

- [19] SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, STÁTNÍ ORGANIZACE. SŽDC D3 – Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy. In: *Portál provozování dráhy* [online]. OLTIS Group [cit. 2017-03-18]. Dostupné z: <http://provoz.szdc.cz/portal/ViewDirective.aspx?oid=870002>
- [20] Interní materiály Správy železniční dopravní cesty, státní organizace – plánky stanic
- [21] FIALA, Petr. Konzultace se systémovým specialistou Správy tratí Pardubice Správy železniční dopravní cesty, státní organizace. Pardubice, 12. 12. 2016.
- [22] Plán investiční výstavby železniční dopravní infrastruktury na rok 2016: 2. změna. In: *SŽDC: Správa železniční dopravní cesty* [online]. [Praha]: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2016 [cit. 2017-03-19]. Dostupné z: <http://www.szdc.cz/soubory/plan-inv.vystavby/02-01-17-web-plan-2016-2.zmena-2016-final.pdf>
- [23] *Mapy.cz* [online]. [Praha]: © Seznam.cz, a.s., © OpenStreetMap [cit. 2016-12-18]. Dostupné z: <https://mapy.cz>
- [24] *Tarifní kalkulačtor jízdného ČD: VNITROSTÁTNÍ JÍZDENKA* [online]. [Brno]: CHAPS spol. s r.o. [cit. 2017-04-14]. Dostupné z: <http://jizdenka.idos.cz/NT.aspx>
- [25] Interní materiály Oddělení dopravní obslužnosti Odboru dopravy a silničního hospodářství Krajského úřadu Pardubického kraje
- [26] VÝPOČET JÍZDNÉHO. *IDS JMK: Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje* [online]. [cit. 2017-04-15]. Dostupné z: <https://www.idsjmk.cz/TicketFinder.aspx>
- [27] IREDO – kalkulačtor jízdného. *OREDO s.r.o.: Integrátor regionální dopravy* [online]. Hradec Králové: OREDO, 2016 [cit. 2017-05-14]. Dostupné z: http://files.oredo.cz/jizdenka_iredo_zastavkova.htm
- [28] Rozbory hospodaření města k 30.09.2016. In: *MORAVSKÁ TŘEBOVÁ: OFICIÁLNÍ STRÁNKY MĚSTA* [online]. Public4u © 2000-2017, 2016 [cit. 2017-04-10]. Dostupné z: <http://www.moravskatrebova.cz/cs/rozvoj/hospodareni-mesta.html>
- [29] *IDOS: IDOS - Vlaky + Autobusy - Vyhledání spojení* [online]. Mafra [cit. 2016-11-25]. Dostupné z: <http://jizdnirady.idnes.cz/vlakyautobusy/spojeni/>

- [30] Směrnice SŽDC č. 69: Směrnice pro tvorbu jízdního řádu státní organizace Správa železniční dopravní cesty. In: SŽDC: Správa železniční dopravní cesty [online]. Praha: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2015 [cit. 2017-05-13]. Dostupné z: <http://www.szdc.cz/dalsi-informace/dokumenty-a-predpisy/organizacne-ridici.html?page=detail&docid=1%3B%23e58bcda5-a9f0-4aa3-b577-0e637a7bcae7>
- [31] Podklady pro sestavu GVD - normy časové: Pobyty vlaků. VONKA, J., T. MOLKOVÁ a J. ŠIROKÝ. Technologie a řízení dopravy II. - GVD. [Vyd. 1.]. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2000, s. 27. ISBN 80-7194-286-3.
- [32] Interní materiály Správy železniční dopravní cesty, státní organizace – Nákrešný jízdní řád List 313+314
- [33] PÁLKA, Jiří. Konzultace s jednatelem společnosti OREDO s.r.o. Pardubice, 14. 3. 2017.
- [34] POLANSKÝ, Martin. Externí náklady v dopravě a způsob jejich oceňování [online]. Pardubice, 2013 [cit. 2017-05-13]. Dostupné z: https://dk.upce.cz/bitstream/handle/10195/52255/PolanskyM_ExterniNaklady_ACh_2013.pdf?sequence=3&isAllowed=n. Diplomová práce. Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera, Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky. Vedoucí práce Alexander Chlaň.
- [35] SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, STÁTNÍ ORGANIZACE. ZADÁVACÍ DOKUMENTACE: Posuzovací protokol „Studie proveditelnosti Boskovická spojka“. In: *Portál pro vhodné uveřejnění* [online]. 2016 [cit. 2017-05-15]. Dostupné z: <https://www.vhodne-uvarejneni.cz/index.php?m=xenorders&h=orderdocument&a=detail&document=1182119>
- [36] KORDIS JMK, a.s. a Odbor rozvoje dopravy Krajského úřadu Jihomoravského kraje. Plán dopravní obslužnosti Jihomoravského kraje: pro období let 2017 až 2021. In: *Portál Jihomoravského kraje* [online]. Brno: Jihomoravský kraj, 2016 [cit. 2017-04-16]. Dostupné z: <http://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?ID=325457&TypeID=2>
- [37] DŮVODY INTEGRACE VEŘEJNÉ DOPRAVY: Obecné podmínky ovlivňující veřejnou dopravu. JAREŠ, Martin. Integrovaná doprava v praxi: jedna jízdenka, jeden tarif, jeden jízdní řád, jedna síť. Praha: Česká technika - nakladatelství ČVUT, 2016, s. 24. ISBN 978-80-01-05896-1.

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A: Možnosti zvýšení traťové rychlosti v úseku Moravská Třebová – Chornice

Příloha B: Možnosti zvýšení traťové rychlosti v úseku Chornice – Velké Opatovice

Příloha C: Docházkové vzdálenosti autobusových a železničních zastávek / stanic

Příloha D: Seznam linek vedených jednotlivými obcemi

Příloha E: Dopravní obslužnost ostatních obcí

Příloha F: Počty cestujících na jednotlivých linkách

Příloha G: Doplnková analýza počtu cestujících linky 680794

Příloha H: Počty cestujících ve vlacích

Příloha I: Souběhy autobusových spojů

Příloha J: Souběhy vlakových a autobusových spojů

Příloha K: Grafické znázornění trasy nové autobusové linky ve Dzbelu a Chornicích

Příloha L: Návrh NJŘ

Příloha A: Možnosti zvýšení traťové rychlosti v úseku Moravská Třebová – Chornice

obl.	staničení	R [m]	VTnyní	Vmax100	V n. par.	V D3	Vmú	úsek	V130	zvýšení
1	40.791–40.876	400	50	70	70	55	55	1,995 km	60	10
2	41.552–41.854	200	50	55	55	55	55		60	10
3	42.128–42.290	300	50	60	55	60*	55		60	10
3	42.290–42.367	1 000	50	110	100	60	55		60	10
3	42.367–42.435	300	50	60	55	60*	55		60	10
4	42.526–42.851	390	50	80	65	60	60	1,012 km	60	10
5	42.871–43.057	300	50	65	65	60	60		60	10
6	43.218–43.317	450	50	80	70	60	60		60/55	10 a 5
7	43.447–43.747	180	30/20	50	50	50	30/20		55	25 a 35
8	43.747–43.904	195	30/20	55	50	50	30/20		55	25 a 35
9	43.996–44.076	280	50	60	55	50	50		55	5
10	44.076–44.160	400	50	70	65	50	50		55	5
11	44.175–44.335	190	50	55	50	50	50		55	5
12	44.352–44.619	180	50	50	50	50	50		55	5
13	44.883–45.094	235	50	65	60	50	50		55	5
14	45.136–45.398	200	50/30	55	55	50/30	50/30		50/30	0
15	45.427–45.627	190	50/30	50	50	50/30	50/30		50/30	0
16	45.662–45.753	190	40	40	40	40	40		40	0
17	45.995–46.196	180	40	40	50	40	40		40	0
18	46.219–46.583	200	50	55	55	55	55	1,989 km	60	10
19	46.600–46.998	260	50	65	60	55	55		60	10
20	47.455–47.621	196	50	55	55	55	55		60	10
21	47.679–47.925	200	50	55	55	55	55		60	10
22	47.925–48.185	200	50	55	55	55	55		60	10
23	48.227–48.537	275	30	60	55	60*	30		60	30
23	48.537–48.656	325	50	65	60	60	55	0,778 km	60	10
27	48.722–49.003	495	50	85	75	60	55		60	10
28	49.039–49.221	675	50	95	80	60	55		60	10
29	49.315–49.608	180	50	50	50	50	50		55	5
30	49.608–50.164	180	50	50	50	50	50		55	5
31	50.453–50.582	500	50	85	70	50	50		55	5
31	50.582–50.766	180	50	50	50	50	50		55	5
31	50.766–51.002	196	50	50	55	50	50		55	5
32	51.002–51.350	180	50	50	50	50	50		55	5
33	51.610–51.713	270	50	60	60	60	50		55	5
34	51.763–51.889	210	50/30	60	55	60	50/30		55	5 a 25
35	51.937–52.161	300	50	70	60	60*	50	1,933 km	55	5
36	52.341–52.534	300	50	70	60	60*	50		55	5
37	52.752–52.903	600	50	95	80	60	60		60	10
38	53.184–53.326	300	50	65	65	60	60		60	10
39	53.576–53.721	300	50	65	60	60*	60		60	10
40	53.822–53.916	300	50/30	65	60	60*	50/30		60	10 a 30
41	53.964–54.031	410	50	65	65	60	50		60	10
42	54.081–54.198	250	50	55	60	55	50		60	10
43	54.286–54.361	400	50	75	70	60	60		60	10
44	54.532–54.606	1 000	50	110	90	60	60	2,212 km	60	10
45	54.792–55.020	300	50	65	60	60*	60		60	10
46	55.020–55.128	295	50	65	60	60*	60		60	10
47	55.128–55.337	300	50	65	60	60*	60		60	10
48	55.440–55.752	345	50	75	60	60*	60		60	10
49	55.880–56.410	343	50	75	65	60	60		60	10

Zdroj: autor na podkladech [17]

Příloha B: Možnosti zvýšení trat'ové rychlosti v úseku Chornice – Velké Opatovice

obl.	staničení	R [m]	VTnyň	Vmax100	V n. par.	V	Vmú	V130	zvýšení
1	0.572–0.645	1 400	50	105	105	65	55	70	20
2	0.733–0.908	300	50	65	55	65*	55	70	20
3	1.101–1.451	300	50	65	65	65	65	70	20
4	1.612–1.695	800	50	80	80	65	65	70	20
5	1.949–2.123	200	50	55	55	55	55	60	10
6	2.321–2.511	300	50	70	65	55	55	60	10
7	2.612–2.793	300	50	65	65	55	55	60	10
8	2.904–3.143	200	50	55	55	55	55	60	10
9	3.192–3.497	199	50	55	55	55	55	60	10
10	3.591–3.767	300	50	65	60	60	55	60	10
11	4.322–4.489	500	50	75	75	60	60	85	35
12	4.635–4.764	1 000	50	90	90	60	60	85	35
13	5.215–5.344	400	50	75	70	60	60	85	35
14	5.746–5.906	181	40	40	45	40	40	40	0
15	6.153–6.288	600	50	85	70	60	60	60	10
16	6.740–6.874	300	50	65	65	60	60	60	10
17	6.956–7.147	300	50	65	65	60	60	60	10
17	7.147–7.492	250	50	60	60	60	60	60	10
18	7.641–7.793	200	50	55	55	55	55	60	10
19	7.808–7.962	400	50	70	70	70	70	75	25
20	8.062–8.205	500	50	75	75	70	70	75	25
21	8.449–8.543	1 100	50	95	95	70	70	75	25
22	8.913–8.955	1 500	50	110	110	70	70	75	25
23	9.305–9.402	600	50	80	80	70	70	75	25
24	9.877–10.199	199	50	55	55	50	50	50	0
25	10.318–10.629	181	50 a 40	50	50	50 a 40	50 a 40	50 a 40	0

Zdroj: autor na podkladech [18]

Příloha C: Docházkové vzdálenosti autobusových a železničních zastávek / stanic

Moravská Třebová	vzdálenost v [m]
Moravská Třebová,,aut.nádr.	501
Moravská Třebová,,Brněnská	545
Moravská Třebová,,Lanškrounská	868
Moravská Třebová,,Lidl	1 000
Moravská Třebová,,Na Písku	1 600
Moravská Třebová,,nem.	527
Moravská Třebová,,rozc.žel.st.0.1	1 200
Moravská Třebová,,U komína	974
<i>železniční stanice</i>	<i>1 300</i>
Linhartice	
Linhartice,,dol.	863
Linhartice,,odb.střelnice	1 600
Linhartice,,škola	181
Linhartice,,závod	1 500
<i>železniční zastávka</i>	<i>1 400</i>
Radkov	
	0
Rozstání	
Rozstání,,horní	805
Rozstání,,žel.zast.	909
<i>železniční zastávka</i>	<i>909</i>
Městečko Trnávka	
Městečko Trnávka,,kino	113
Městečko Trnávka,,Miltra	639
Městečko Trnávka,,u mostu	343
<i>železniční zastávka</i>	<i>674</i>
Městečko Trnávka,Mezihoří	
	0
<i>železniční zastávka</i>	<i>300</i>
Chornice	
Chornice,,Biskupická	0
Chornice,,host.	262
Chornice,,stř.ZD	590
Chornice,,škola	742
Chornice,,závod	511
Chornice,,žel.st.	1 200
<i>železniční stanice</i>	<i>1 400</i>
Biskupice	
Biskupice,,lihovar	485
Biskupice,Flintor	270
<i>železniční zastávka</i>	<i>1 300</i>

Jevíčko	
Jevíčko,,ASCI	765
Jevíčko,,dětský domov	784
Jevíčko,,nám.	0
Jevíčko,,přehrada	2 700
Jevíčko,,stř.ČSAD	511
Jevíčko,,Svitavská	417
Jevíčko,,škola	503
Jevíčko,,u kostelíčka	2 100
Jevíčko,,uhelné sklady	1 400
Jevíčko,,ZD	851
<i>železniční zastávka</i>	<i>1 600</i>
Velké Opatovice	
Velké Opatovice,,aut.st.	216
Velké Opatovice,,rozc.0.1	658
Velké Opatovice,,sídliště	487
Velké Opatovice,,Zádvoří	730
Velké Opatovice,,závod	968
<i>Železniční stanice</i>	<i>1 300</i>

Zdroj: autor na podkladech [23] [29]

Příloha D: Seznam linek vedených jednotlivými obcemi

Obec Moravská Třebová	
číslo linky	trasa
171100	Praha-Hradec Králové-Svitavy-Jevíčko-Velké Opatovice
540900	Liberec-Hradec Králové-Svitavy-Olomouc-Přerov-Zlín-Luhačovice
680019	Polička-Svitavy-Moravská Třebová-Mladějov-Česká Třebová-Litomyšl -Vysoké Mýto-Nové Hrady-Proseč-Polička
680754	Jevíčko-Moravská Třebová-Svitavy-Litomyšl-Vysoké Mýto-Hradec Králové
680794	Moravská Třebová-Jevíčko-Boskovice-Brno
680861	Moravská Třebová-Velké Opatovice-Jevíčko
680873	Svitavy-Moravská Třebová-Městečko Trnávka-Jevíčko
680880	Svitavy-Moravská Třebová-Mohelnice
680881	Moravská Třebová-Kunčina-Staré Město-Rychnov
680882	Moravská Třebová-Staré Město-Borušov-Moravská Třebová
680883	Moravská Třebová-Gruna-Rozstání-Malíkov-Městečko Trnávka
700860	Lanškroun-Rychnov-Moravská Třebová
700870	Lanškroun-Tatenice-Třebořov-Moravská Třebová
720307	Brno-Svitavy/Moravská Třebová-Lanškroun-Žamberk
930451	Mohelnice-Líšnice-Moravská Třebová
Obec Linhartice	
číslo linky	trasa
680754	Jevíčko-Moravská Třebová-Svitavy-Litomyšl-Vysoké Mýto-Hradec Králové
680794	Moravská Třebová-Jevíčko-Boskovice-Brno
680873	Svitavy-Moravská Třebová-Městečko Trnávka-Jevíčko
680880	Svitavy-Moravská Třebová-Mohelnice
680882	Moravská Třebová-Staré Město-Borušov-Moravská Třebová
680883	Moravská Třebová-Gruna-Rozstání-Malíkov-Městečko Trnávka
930451	Mohelnice-Líšnice-Moravská Třebová
Obec Rozstání	
číslo linky	trasa
680754	Jevíčko-Moravská Třebová-Svitavy-Litomyšl-Vysoké Mýto-Hradec Králové
680794	Moravská Třebová-Jevíčko-Boskovice-Brno
680873	Svitavy-Moravská Třebová-Městečko Trnávka-Jevíčko
680883	Moravská Třebová-Gruna-Rozstání-Malíkov-Městečko Trnávka
Obec Radkov	
číslo linky	trasa
680873	Svitavy-Moravská Třebová-Městečko Trnávka-Jevíčko
680883	Moravská Třebová-Gruna-Rozstání-Malíkov-Městečko Trnávka

Obec Městečko Trnávka	
číslo linky	trasa
680754	Jevíčko-Moravská Třebová-Svitavy-Litomyšl-Vysoké Mýto-Hradec Králové
680794	Moravská Třebová-Jevíčko-Boskovice-Brno
680861	Moravská Třebová-Velké Opatovice-Jevíčko
680864	Vranová Lhota-Bezděčí u Trnávky-Jevíčko-Chornice-Městečko Trnávka -Přední Arnoštov-Křenov-Janůvky
680865	Vranová Lhota-Bezděčí u Trnávky-Městečko Trnávka
680873	Svitavy-Moravská Třebová-Městečko Trnávka-Jevíčko
680883	Moravská Třebová-Gruna-Rozstání-Malíkov-Městečko Trnávka
710914	Velké Opatovice-Jevíčko-Litovel-Olomouc
Mezihoří, část obce Městečko Trnávka	
číslo linky	trasa
680864	Vranová Lhota-Bezděčí u Trnávky-Jevíčko-Chornice-Městečko Trnávka -Přední Arnoštov-Křenov-Janůvky
680865	Vranová Lhota-Bezděčí u Trnávky-Městečko Trnávka
710914	Velké Opatovice-Jevíčko-Litovel-Olomouc
Obec Chornice	
číslo linky	trasa
680754	Jevíčko-Moravská Třebová-Svitavy-Litomyšl-Vysoké Mýto-Hradec Králové
680794	Moravská Třebová-Jevíčko-Boskovice-Brno
680864	Vranová Lhota-Bezděčí u Trnávky-Jevíčko-Chornice-Městečko Trnávka -Přední Arnoštov-Křenov-Janůvky
680872	Jevíčko-Chornice-Kladky
680873	Svitavy-Moravská Třebová-Městečko Trnávka-Jevíčko
710914	Velké Opatovice-Jevíčko-Litovel-Olomouc
Obec Biskupice	
číslo linky	trasa
680873	Svitavy-Moravská Třebová-Městečko Trnávka-Jevíčko
Obec Jaroměřice	
číslo linky	trasa
680794	Moravská Třebová-Jevíčko-Boskovice-Brno
680873	Svitavy-Moravská Třebová-Městečko Trnávka-Jevíčko
710913	Velké Opatovice-Jevíčko-Konice-Olomouc
729290	Cetkovice - Uhřice - Úsobrno - Jaroměřice - Jevíčko
729291	Velké Opatovice - Jevíčko - Jaroměřice - Úsobrno - Horní Štěpánov

Obec Jevíčko	
číslo linky	trasa
680754	Jevíčko-Moravská Třebová-Svitavy-Litomyšl-Vysoké Mýto-Hradec Králové
680794	Moravská Třebová-Jevíčko-Boskovice-Brno
680861	Moravská Třebová-Velké Opatovice-Jevíčko
680864	Vranová Lhota-Bezděčí u Trnávky-Jevíčko-Chornice-Městečko Trnávka -Přední Arnoštov-Křenov-Janůvky
680872	Jevíčko-Chornice-Kladky
680873	Svitavy-Moravská Třebová-Městečko Trnávka-Jevíčko
680884	Křenov-Jevíčko
710913	Velké Opatovice-Jevíčko-Konice-Olomouc
710914	Velké Opatovice-Jevíčko-Litovel-Olomouc
727251	Skalice nad Svitavou - Boskovice - Velké Opatovice - Jevíčko
728251	Skalice nad Svitavou - Boskovice - Velké Opatovice - Jevíčko
729290	Cetkovice - Uhřice - Úsobrno - Jaroměřice - Jevíčko
729291	Velké Opatovice - Jevíčko - Jaroměřice - Úsobrno - Horní Štěpánov
Obec Velké Opatovice	
číslo linky	trasa
680794	Moravská Třebová-Jevíčko-Boskovice-Brno
680861	Moravská Třebová-Velké Opatovice-Jevíčko
710913	Velké Opatovice-Jevíčko-Konice-Olomouc
710914	Velké Opatovice-Jevíčko-Litovel-Olomouc
727251	Skalice nad Svitavou - Boskovice - Velké Opatovice - Jevíčko
727253	Boskovice - Svitávka - Míchov - Pamětice - Velké Opatovice
728251	Skalice nad Svitavou - Boskovice - Velké Opatovice - Jevíčko
728253	Boskovice - Svitávka - Míchov - Pamětice - Velké Opatovice
728271	Letovice - Velké Opatovice
728272	Letovice - Deštná - Roubanina - Velké Opatovice
729291	Velké Opatovice - Jevíčko - Jaroměřice - Úsobrno - Horní Štěpánov

Zdroj: autor na podkladu [29]

Příloha E: Dopravní obslužnost ostatních obcí

nástupní zastávka	Linhartice,,škola / Linhartice							
	bus v prac. dny		vlak v prac. dny		bus v So a Ne		vlak v So a Ne	
	počet spojení	jízdní doba	počet spojení	jízdní doba	počet spojení	jízdní doba	počet spojení	jízdní doba
výstupní zastávka								
Mor. Třebová,,aut.nádr.	18	5	7	7	4	4	3	7
Rozstání,,horní	18	4	6	7	2	5	3	7
Radkov ¹	4	31	–	–	2	8	–	–
Městečko Trnávka,,kino	18	9	6	9	4	14	3	9
Měst. Trnávka,Mezihoří ²	3	30	6	15	0	–	3	15
Chornice,,Biskupická	15	17	6	20	3	22	3	20
Chornice,,host.	3	20	–	–	1	23	–	–
Biskupice,,lihovar	15	21	0 ⁴	–	3	26	0 ⁴	–
Jevíčko,,nám.	19	36	0 ⁴	–	4	38	0 ⁴	–
Jaroměřice,,rest.	13	28	0 ⁴	–	3	30	0 ⁴	–
Velké Opatovice,,aut.st. ³	4	46	0 ⁴	–	1	38	0 ⁴	–
¹ včetně SPO s přestupem v zast. Rozstání,,horní (6 km) nebo Linhartice,,závod (12 km); jízdní doba srovnatelná, cena díky tarifu IREDO také ² neexistence přímých autobusových spojů, přestup v zastávce Městečko Trnávka,,kino ³ všechny SPO (i s přestupem) s dobou přepravy do 46 min. včetně ⁴ k JŘ 2015/2016 bez osobní železniční dopravy								
nástupní zastávka	Radkov							
	bus v prac. dny		vlak v prac. dny		bus v So a Ne		vlak v So a Ne	
	počet spojení	jízdní doba	počet spojení	jízdní doba	počet spojení	jízdní doba	počet spojení	jízdní doba
výstupní zastávka								
Mor. Třebová,,aut.nádr.	9	19	–	–	1	12	–	–
Linhartice,,škola	0	–	–	–	1	8	–	–
Rozstání,,horní	6	5	–	–	0	–	–	–
Městečko Trnávka,,kino	5	17	–	–	2	6	–	–
Měst. Trnávka,Mezihoří ¹	2	28	–	–	0	–	–	–
Chornice,,Biskupická ²	5	47	–	–	2	14	–	–
Chornice,,host.	0	–	–	–	0	–	–	–
Biskupice,,lihovar ³	3	51	–	–	2	18	–	–
Jevíčko,,nám. ⁴	3	59	–	–	2	30	–	–
Jaroměřice,,rest. ⁵	2	58	–	–	2	22	–	–
Velké Opatovice,,aut.st. ⁶	0	–	–	–	1	51	–	–

¹neexistence přímých autobusových spojů, přestup v zastávce Městečko Trnávka,,kino
^{2, 3, 4, 5}v pracovní dny SPO pouze „úvratňovou jízdou“ přes zast. Moravská Třebová,,aut.nádr.
⁶přestup v zastávce Jevíčko,,nám.

nástupní zastávka	Rozstání,,horní / Rozstání							
	bus v prac. dny		vlak v prac. dny		bus v So a Ne		vlak v So a Ne	
výstupní zastávka	počet spojení	jízdní doba	počet spojení	jízdní doba	počet spojení	jízdní doba	počet spojení	jízdní doba
Mor. Třebová,,aut.nádr.	17	8	7	14	3	8	3	14
Linhartice,,škola	17	4	7	7	3	4	3	7
Radkov	8	5	–	–	0	–	–	–
Městečko Trnávka,,kino ¹	22	5	6	2	2	9	3	2
Měst. Trnávka,Mezihoří ²	4	26	6	8	0	–	3	8
Chornice,,Biskupická	15	13	6	13	1	13	3	13
Chornice,,host.	3	16	–	–	1	19	–	–
Biskupice,,lihovar	15	17	0 ⁵	–	1	17	0 ⁵	–
Jevíčko,,nám.	18	32	0 ⁵	–	2	29	0 ⁵	–
Jaroměřice,,rest. ³	13	24	0 ⁵	–	1	21	0 ⁵	–
Velké Opatovice,,aut.st. ⁴	6	47	0 ⁵	–	1	34	0 ⁵	–

¹včetně spojů s delší přepravní vzdáleností (jízda přes zast. Malíkov,,náves)

²neexistence přímých autobusových spojů, přestup v zastávce Městečko Trnávka,,kino

³včetně SPO s přestupem v zast. Jevíčko,,nám.

⁴všechna SPO (i s přestupem) s dobou přepravy do 47 min. včetně

⁵k JŘ 2015/2016 bez osobní železniční dopravy

nástupní zastávka	Biskupice,,lihovar / Biskupice u Jevíčka							
	bus v prac. dny		vlak v prac. dny		bus v So a Ne		vlak v So a Ne	
výstupní zastávka	počet spojení	jízdní doba	počet spojení	jízdní doba	počet spojení	jízdní doba	počet spojení	jízdní doba
Mor. Třebová,,aut.nádr.	14	24	0 ⁶	–	3	24	0 ⁶	–
Linhartice,,škola	14	20	0 ⁶	–	3	20	0 ⁶	–
Rozstání,,horní	14	16	0 ⁶	–	2	16	0 ⁶	–
Radkov ¹	3	26	–	–	1	18	–	–
Měst. Trnávka,Mezihoří ²	2	38	0 ⁶	–	0	–	0 ⁶	–
Měst. Trnávka,,kino	15	11	0 ⁶	–	3	11	0 ⁶	–
Chornice,,Biskupická	17	4	0 ⁶	–	3	4	0 ⁶	–
Chornice,,host.	1	26	0 ⁶	–	0	–	0 ⁶	–

Jevíčko,,nám. ³	17	13	0 ⁶	–	3	12	0 ⁶	–
Jaroměřice,,rest.	15	7	0 ⁶	–	3	4	0 ⁶	–
Velké Opatovice,,aut.st. ⁴	4	31	0 ⁶	–	3	33	0 ⁶	–

¹včetně spojů s přestupem v zast. Rozstání,,horní

²neexistence přímých spojů, přestup v zast. Měst. Trnávka,,kino nebo Jevíčko,,nám.

³včetně spojů s delší přepravní vzdáleností (jízda přes zast. Jaroměřice,,rest.)

⁴neexistence přímých autobusových spojů, přestup v zast. Jevíčko,,nám.

⁵všechna SPO (i nepřímá) s dobou přepravy do 31 min.

⁶k JŘ 2015/2016 bez osobní železniční dopravy

Zdroj: autor na podkladu [29]

Příloha F: Počty cestujících na jednotlivých linkách

680754						
LICHÝ SPOJ	Ø PO–PÁ			Ø SO–NE		
	nástup	výstup	cest.	nástup	výstup	cest.
Jevíčko,,nám.	14	–	14	nejede		
Jevíčko,,ZD	0	0	14			
Víska u Jevíčka,,rozc.0.6	0	0	14			
Chornice,,host.	6	1	19			
Městečko Trnávka,Lazy	1	0	20			
Městečko Trnávka,,kino	4	0	24			
Městečko Trnávka,,Miltra	0	0	24			
Rozstání,,horní	1	0	25			
Linhartice,,škola	1	0	26			
Linhartice,,závod	0	1	25			
Moravská Třebová,,aut.nádr.	–	7	18			
	27	9				
680754						
SUDÝ SPOJ	Ø PO–PÁ			Ø SO–NE		
	nástup	výstup	cest.	nástup	výstup	cest.
Moravská Třebová,,aut.nádr.	5	–	12	nejede		
Linhartice,,závod	0	0	12			
Linhartice,,škola	0	2	10			
Rozstání,,horní	0	1	9			
Městečko Trnávka,,Miltra	|	|	|			
Městečko Trnávka,,kino	0	3	6			
Městečko Trnávka,Lazy	0	0	6			
Chornice,,host.	1	0	7			
Víska u Jevíčka,,rozc.0.6	0	0	7			
Jevíčko,,ZD	0	0	7			
Jevíčko,,nám.	–	7	0			
	6	13				
680794						
LICHÉ SPOJE	Ø PO–PÁ			Ø SO–NE		
	nástup	výstup	cest.	nástup	výstup	cest.
Moravská Třebová,,aut.nádr.	25	–	25	11	–	11
Linhartice,,škola	0	2	23	0	0	11
Rozstání,,horní	2	0	25	0	0	11
Městečko Trnávka,,Miltra	0	0	25	|	|	|
Městečko Trnávka,,kino	9	4	30	4	2	13
Městečko Trnávka,Lazy	0	3	27	0	0	13
Chornice,,host.	7	2	32	3	0	16
Víska u Jevíčka,,rozc.0.6	0	0	32	|	|	|
Jevíčko,,nám.	65	10	87	21	2	35
Jevíčko,,stř.ČSAD	8	0	95	3	0	38

Jaroměřice,,rozc.1.0	0	0	95	0	0	38
Uhřice	5	4	96	1	0	39
Velké Opatovice,,sídliště	7	2	101	2	0	41
Velké Opatovice,,aut.st.	36	7	130	8	2	47
Velké Opatovice,,závod	6	1	135	0	0	47
	170	35		53	6	
SUDÉ SPOJE						
	Ø PO-PÁ			Ø SO-NE		
	nástup	výstup	cest.	nástup	výstup	cest.
Velké Opatovice,,závod	1	2	117	0	0	38
Velké Opatovice,,aut.st.	7	33	91	3	10	31
Velké Opatovice,,sídliště	1	6	86	0	1	30
Uhřice	1	2	85	0	0	30
Jaroměřice,,rozc.1.0	0	0	85	(((
Jevíčko,,stř.ČSAD	0	2	83	0	2	28
Jevíčko,,nám.	9	70	22	4	12	20
Víska u Jevíčka,,rozc.0.6	0	0	22	0	0	20
Chornice,,host.	0	3	19	2	1	21
Městečko Trnávka,Lazy	1	0	20	|	|	|
Městečko Trnávka,,kino	4	2	22	1	1	21
Městečko Trnávka,,Miltra	|	|	|	|	|	|
Rozstání,,horní	1	0	23	1	0	22
Linhartice,,škola	0	0	23	0	0	22
Moravská Třebová,,aut.nádr.	–	23	0	–	22	0
	25	143		11	49	
680861						
LICHÉ SPOJE						
	Ø PO-PÁ			Ø SO-NE		
	nástup	výstup	cest.	nástup	výstup	cest.
Moravská Třebová,,aut.nádr.	78	–	78	8	–	8
Moravská Třebová,,Brněnská	60	0	138	4	0	12
Moravská Třebová,,Lidl	5	0	143	0	0	12
Moravská Třebová,,Boršov,rozc.0.1	1	1	143	1	0	13
Útěchov	2	39	106	0	3	10
Dlouhá Loučka,,samota	2	3	105	0	0	10
Dlouhá Loučka,,obchod	7	10	102	0	1	9
Dlouhá Loučka,,škola	3	7	98	0	0	9
Dlouhá Loučka,,horní	8	23	83	0	2	7
Křenov,,rozc.Přední Arnoštov 2.5	0	0	83	0	0	7
Křenov,,pošta	20	41	62	2	4	5
Březina,Šnekov	0	0	62	0	0	5
Březina,,rozc.	16	26	52	5	1	9
Březina,,Důl Anna	1	0	53	(	(	9
Březina,,rozc.	–	–	53	–	–	9

Slatina,,náves	0	3	50	(	(	9
Březina,,rozc.	–	–	50	–	–	9
Bělá u Jevíčka	33	4	79	0	2	7
Bělá u Jevíčka,Smolná,rozc.	7	1	85	0	1	6
Velké Opatovice,,závod	1	2	84	(	(	6
Velké Opatovice,,aut.st.	16	10	90	)	)	6
Velké Opatovice,,sídlíště	7	2	95	(	(	6
Jevíčko,,stř.ČSAD	0	0	95	)	)	6
Bělá u Jevíčka,Smolná,rozc.k léčebně	0	0	95	0	0	6
Jevíčko,,přehrada	0	0	95	0	0	6
Jevíčko,,dětský domov	(	(	95	(	(	6
Jevíčko,,škola	0	11	84	0	0	6
Jevíčko,,nám.	–	84	0	–	6	0
	267	267		20	20	
SUDÉ SPOJE						
	Ø PO–PÁ			Ø SO–NE		
	nástup	výstup	cest.	nástup	výstup	cest.
Jevíčko,,nám.	63	–	63	8	–	8
Jevíčko,,škola	(	(	63	(	(	8
Jevíčko,,dětský domov	13	0	76	)	)	8
Jevíčko,,přehrada	0	0	76	(	(	8
Bělá u Jevíčka,Smolná,rozc.k léčebně	0	0	76	)	)	8
Jevíčko,,stř.ČSAD	3	0	79	0	0	8
Velké Opatovice,,sídlíště	2	2	79	0	0	8
Velké Opatovice,,aut.st.	8	8	79	6	2	12
Velké Opatovice,,závod	5	2	82	0	0	12
Bělá u Jevíčka,Smolná,rozc.	1	7	76	0	1	11
Bělá u Jevíčka	6	25	57	2	1	12
Březina,,rozc.	27	16	68	2	5	9
Slatina,,náves	4	0	72	(	(	9
Březina,,rozc.	–	–	72	–	–	9
Březina,,Důl Anna	0	3	69	(	(	9
Březina,,rozc.	–	–	69	–	–	9
Březina,,Šnekov	0	0	69	0	0	9
Křenov,,pošta	32	23	78	2	1	10
Křenov,,rozc.Přední Arnoštov 2.5	11	0	89	0	0	10
Dlouhá Loučka,,horní	14	6	97	1	0	11
Dlouhá Loučka,,škola	7	0	104	0	0	11
Dlouhá Loučka,,obchod	13	5	112	2	0	13
Dlouhá Loučka,,samota	3	4	111	0	0	13
Útěchov	32	0	143	4	0	17
Moravská Třebová,Boršov,rozc.0.1	2	1	144	0	0	17
Moravská Třebová,,Lidl	0	2	142	0	0	17
Moravská Třebová,,Brněnská	0	12	130	0	4	13
Moravská Třebová,,aut.nádr.	–	130	0	–	13	0

	246	246		27	27	
680864						
LICHÉ SPOJE	Ø PO–PÁ			Ø SO–NE		
	nástup	výstup	cest.	nástup	výstup	cest.
Jevíčko,,nám.	5	0	5	nejedou		
Chornice,,škola	(	(	5	
Chornice,,závod	)	)	5	
Chornice,,host.	2	3	4			
Chornice,,závod	0	0	4			
Chornice,,žel.st.	0	0	4			
Bezděčí u Trnávky,,rozc.	0	0	4			
Bezděčí u Trnávky,,náves	0	3	1			
Bezděčí u Trnávky,,rozc.	–	–	1			
Bezděčí u Trnávky,Unerázka	0	0	1			
Městečko Trnávka,Mezihorí	0	0	1			
Městečko Trnávka,,u mostu	0	0	1			
Městečko Trnávka,,kino	6	2	5			
	13	8				
680872						
SUDÉ SPOJE	Ø PO–PÁ			Ø SO–NE		
	nástup	výstup	cest.	nástup	výstup	cest.
Městečko Trnávka,,kino	5	7	3	nejedou		
Městečko Trnávka,,u mostu	0	0	3			
Městečko Trnávka,Mezihorí	1	0	4			
Bezděčí u Trnávky,Unerázka	0	0	4			
Bezděčí u Trnávky,,rozc.	0	0	4			
Bezděčí u Trnávky,,náves	8	0	12			
Bezděčí u Trnávky,,rozc.	–	–	12			
Chornice,,žel.st.	7	0	19			
Chornice,,závod	0	1	18			
Chornice,,host.	3	9	12			
Chornice,,závod	(	(	12	
Chornice,,škola	)	)	12	
Jevíčko,,nám.	–	12	0			
	24	29				
680872						
LICHÉ SPOJE	Ø PO–PÁ			Ø SO–NE		
	nástup	výstup	cest.	nástup	výstup	cest.
Jevíčko,,nám.	26	–	26	nejedou		
Jevíčko,,ZD	1	0	27			
Víska u Jevíčka,,rozc.0.6	0	1	26			
Víska u Jevíčka,,náves	0	4	22			
Víska u Jevíčka,,rozc.0.6	–	–	22			

Chornice,,host.	4	4	22			
Chornice,,závod	1	3	20			
Chornice,,škola	0	0	20			
Vrážné,,rozc.	0	0	20			
Vrážné,,náves	0	5	15			
Vrážné,,rozc.	–	–	15			
Chornice,Nectava,mlýn	0	0	15			
Chornice,Nectava,žel.zast.	0	1	14			
Březinky	0	7	7			
Vysoká,,rozc.	0	0	7			
Hartinkov	0	2	5			
Vysoká,,rozc.	–	–	5			
Vysoká,,náves	0	2	3			
Kladky,Trpín	0	0	3			
Kladky,Ošíkov	1	0	4			
Kladky,Vyšehrad	0	0	4			
Kladky,,ZŠ	0	2	2			
Kladky,,obchod	0	1	1			
Kladky,,dol.konec	–	1	0			
	33	33				
SUDÉ SPOJE	Ø PO–PÁ			Ø SO–NE		
	nástup	výstup	cest.	nástup	výstup	cest.
Kladky,,dol.konec	1	–	1	nejedou		
Kladky,,obchod	0	0	1			
Kladky,,ZŠ	1	0	2			
Kladky,Vyšehrad	0	0	2			
Kladky,Ošíkov	0	0	2			
Kladky,Trpín	0	0	2			
Vysoká,,náves	3	0	5			
Vysoká,,rozc.	0	0	5			
Hartinkov	4	0	9			
Vysoká,,rozc.	–	–	9			
Březinky	14	0	23			
Chornice,Nectava,žel.zast.	3	0	26			
Chornice,Nectava,mlýn	0	0	26			
Vrážné,,rozc.	0	0	26			
Vrážné,,náves	7	0	33			
Vrážné,,rozc.	–	–	33			
Chornice,,škola	0	4	29			
Chornice,,závod	4	0	33			
Chornice,,host.	17	9	41			
Viska u Jevíčka,,rozc.0.6	0	0	41			
Viska u Jevíčka,,náves	6	0	47			
Viska u Jevíčka,,rozc.0.6	–	–	47			

Jevíčko,,ZD	0	1	46			
Jevíčko,,nám.	–	46	0			
	60	60				
680873						
LICHÉ SPOJE	Ø PO–PÁ			Ø SO–NE		
	nástup	výstup	cest.	nástup	výstup	cest.
Moravská Třebová,,aut.nádr.	140	159	301	16	18	36
Linhartice,,závod	3	4	300	0	0	36
Linhartice,,škola	5	21	284	0	0	36
Linhartice,,dolní	0	47	237	0	2	34
Gruna,,rozc.1.5	(	(	237	0	0	34
Radkov	)	)	237	1	0	34
Rozstání,,žel.zast.	(	(	237	0	0	34
Rozstání,,horní	6	15	228	(	(	34
Malíkov,,rozc.1.2	4	8	224	)	)	34
Městečko Trnávka,,Miltra	0	5	219	0	0	34
Městečko Trnávka,,kino	12	67	164	1	12	23
Městečko Trnávka,,Lazy	2	11	155	0	1	22
Chornice,,závod	(	(	155	(	(	22
Chornice,,stř.ZD	2	1	156	1	0	23
Chornice,,Biskupická	20	32	144	2	4	21
Biskupice,,lihovar	49	14	179	2	2	21
Biskupice,,Flintor	3	0	182	(	(	21
Biskupice,,Zálesí	2	0	184	)	)	21
Biskupice,,Flintor	–	–	184	(	(	21
Biskupice,,lihovar	–	–	184	–	–	21
Jaroměřice,,rest.	36	51	169	3	1	23
Jaroměřice,,u hřiště	7	4	172	0	2	21
Jevíčko,,uhelné sklady	0	1	171	0	0	21
Jevíčko,,ASCI	0	0	171	(	(	21
Jevíčko,,nám.	–	171	0	–	21	0
	291	611		26	63	
SUDÉ SPOJE						
	Ø PO–PÁ			Ø SO–NE		
	nástup	výstup	cest.	nástup	výstup	cest.
Jevíčko,,nám.	168	–	168	22	–	22
Jevíčko,,ASCI	0	0	168	(	(	22
Jevíčko,,uhelné sklady	0	1	167	0	0	22
Jaroměřice,,u hřiště	0	3	164	0	0	22
Jaroměřice,,rest.	53	31	186	4	4	22
Biskupice,,lihovar	(	(	186	(	(	22
Biskupice,,Flintor	)	)	186	)	)	22
Biskupice,,Zálesí	(	(	186	(	(	22

Biskupice,Flintor	)	)	186	)	)	22
Biskupice,,lihovar	15	58	143	2	4	20
Chornice,,Biskupická	24	35	132	4	5	19
Chornice,,stř.ZD	1	3	130	1	0	20
Chornice,,závod	(	1	129	(	(	20
Městečko Trnávka,Lazy	14	2	141	1	0	21
Městečko Trnávka,,kino	72	23	190	12	2	31
Městečko Trnávka,,Miltra	2	1	191	0	0	31
Malíkov,,rozc.1.2	6	0	197	0	0	31
Rozstání,,horní	11	6	202	0	0	31
Rozstání,,žel.zast.	(	(	202	0	0	31
Radkov	)	)	202	0	1	30
Gruna,,rozc.1.5	(	(	202	0	0	30
Linhartice,,dolní	14	1	215	1	0	31
Linhartice,,škola	28	2	241	1	0	32
Linhartice,,závod	2	4	239	1	0	33
Moravská Třebová,,aut.nádr.	136	103	272	21	12	42
	546	274		70	28	
680883						
LICHÉ SPOJE	Ø PO-PÁ			Ø SO-NE		
	nástup	výstup	cest.	nástup	výstup	cest.
Moravská Třebová,,aut.nádr.	41	-	41	nejedou		
Linhartice,,závod	0	0	41			
Linhartice,,odb.střelnice	(	(	41			
Borušov,,odb.	0	0	41			
Gruna,,čekárna	0	4	37			
Gruna,,náves	0	10	27			
Gruna,,rozc.1.5	0	0	27			
Radkov	4	6	25			
Rozstání,,žel.zast.	3	7	21			
Rozstání,,horní	0	0	21			
Malíkov,,rozc.1.2	0	1	20			
Malíkov,,náves	4	6	18			
Malíkov,,rozc.1.2	-	-	18			
Městečko Trnávka,,Miltra	0	0	18			
Městečko Trnávka,,kino	0	18	0			
Městečko Trnávka,,ObÚ	-	-	-			
	52	52				
SUDÉ SPOJE	Ø PO-PÁ						Ø SO-NE
	nástup	výstup	cest.	nástup	výstup	cest.
Městečko Trnávka,,ObÚ	-	-	-	nejedou		
Městečko Trnávka,,kino	17	-	17			

Městečko Trnávka,,Miltra	0	0	17
Malíkov,,rozc.1.2	1	0	18
Malíkov,,náves	6	2	22
Malíkov,,rozc.1.2	–	–	22
Rozstání,,horní	2	5	19
Rozstání,,žel.zast.	6	2	23
Radkov	7	3	27
Gruna,,rozc.1.5	0	0	27
Gruna,,náves	13	0	40
Gruna,,čekárna	9	0	49
Borušov,,odb.	0	0	49
Linhartice,,odb.střelnice	0	1	48
Linhartice,,závod	(	(	48
Moravská Třebová,,aut.nádr.	–	48	0
	61	61	

Zdroj: autor na podkladu [25]

Příloha G: Doplnková analýza počtu cestujících linky 680794

Doplnková analýza					
680794	LICHÉ SPOJE	Ø PO–PÁ		Ø SO–NE	
		do Boskovic	do Brna	do Boskovic	do Brna
	Moravská Třebová,,aut.nádr.	4	6	0	6
	Linhartice,,škola	0	0	0	0
	Rozstání,,horní	1	0	0	0
	Městečko Trnávka,,Miltra	0	0	|	|
	Městečko Trnávka,,kino	4	1	0	3
	Městečko Trnávka,Lazy	0	0	0	0
	Chornice,,host.	2	1	0	2
	Víska u Jevíčka,,rozc.0.6	0	0	|	|
	Jevíčko,,nám.	22	28	1	17
	Jevíčko,,stř.ČSAD	3	2	3	0
	Jaroměřice,,rozc.1.0	0	0	0	0
	Uhřice	5	0	0	1
	Velké Opatovice,,sídlíště	4	2	1	1
	Velké Opatovice,,aut.st.	15	16	2	6
	Velké Opatovice,,závod	3	2	0	0
		63	58	7	36
		121		43	
680794	SUDÉ SPOJE	Ø PO–PÁ		Ø SO–NE	
		z Brna	z Boskovic	z Brna	z Boskovic
	Velké Opatovice,,závod	0	1	0	0
	Velké Opatovice,,aut.st.	15	15	5	4
	Velké Opatovice,,sídlíště	2	2	1	0
	Uhřice	0	1	((
	Jaroměřice,,rozc.1.0	0	0))
	Jevíčko,,stř.ČSAD	2	0	1	0
	Jevíčko,,nám.	33	25	10	0
	Víska u Jevíčka,,rozc.0.6	0	0	0	0
	Chornice,,host.	1	0	0	0
	Městečko Trnávka,Lazy	0	0	|	|
	Městečko Trnávka,,kino	1	0	0	0
	Městečko Trnávka,,Miltra	|	|	|	|
	Rozstání,,horní	0	0	0	0
	Linhartice,,škola	0	0	0	0
	Moravská Třebová,,aut.nádr.	6	1	11	3
		60	45	28	7
		105		35	

Zdroj: autor na podkladu [25]

Příloha H: Počty cestujících ve vlacích

Datum: 16. února 2017			
číslo vlaku	výchozí stanice	konečná stanice	
24771	Moravská Třebová	Dzbel	
<i>zkoumaný úsek:</i>	<i>nový nást. / z jiného vlaku</i>	<i>výst. bez přest. / na jiný vlak</i>	<i>stav</i>
Moravská Třebová	0/–	–	0
Linhartice	0	0	0
Rozstání	0	0	0
Městečko Trnávka	0	0	0
Mezihoří	0	0	0
Chornice	0/–	0/–	0
Nectava	1	0	1
Šubířov	0	0	1
Dzbel	–	0/1 (24703)	–
Sčítání ve stanicí:			
Chornice			
číslo vlaku	výchozí stanice	konečná stanice	
24742	Chornice	Česká Třebová	
<i>nový nástup</i>		2	
Sčítání ve stanicí:			
Dzbel			
číslo vlaku	výchozí stanice	konečná stanice	
24703	Dzbel	Prostějov hl.n.	
<i>nový nást. / z jiného vlaku</i>		0/1 (24771)	
<i>celkem</i>		1	
číslo vlaku	výchozí stanice	konečná stanice	
24744	Dzbel	Česká Třebová	
<i>zkoumaný úsek:</i>	<i>nový nást. / z jiného vlaku</i>	<i>výst. bez přest. / na jiný vlak</i>	<i>stav</i>
Dzbel	0/nelze zjistit	–	0
Šubířov	0	0	0
Nectava	0	0	0
Chornice	0/–	0/–	0
Sčítání ve stanicí:			
Chornice			
číslo vlaku	výchozí stanice	konečná stanice	
24741	Česká Třebová	Dzbel	
	<i>nový nást. / z jiného vlaku</i>	<i>výst. bez přest. / na jiný vlak</i>	<i>stav</i>
cestujících ve vlaku		1	1
	0/–	1/–	0
číslo vlaku	výchozí stanice	konečná stanice	
24787	Chornice	Velké Opatovice	
<i>zkoumaný úsek:</i>	<i>nový nást. / z jiného vlaku</i>	<i>výst. bez přest. / na jiný vlak</i>	<i>stav</i>
Chornice	0/–	–	0
Biskupice u Jevíčka	0	0	0
Jevíčko	0	0	0
Velké Opatovice	–	0/0 (14703)	–

<i>číslo vlaku</i>	<i>výchozí stanice</i>	<i>konečná stanice</i>	
24786	Velké Opatovice	Moravská Třebová	
<i>zkoumaný úsek:</i>	<i>nový nást. / z jiného vlaku</i>	<i>výst. bez přest. / na jiný vlak</i>	<i>stav</i>
Velké Opatovice	1/nelze zjistit	–	1
Jevíčko	0	0	1
Biskupice u Jevíčka	0	0	1
Chornice	0/–	0/–	1
Mezihoří	0	0	1
Městečko Trnávka	0	0	1
Rozstání	0	0	1
Linhartice	0	0	1
Moravská Třebová	–	1/–	–
<i>číslo vlaku</i>	<i>výchozí stanice</i>	<i>konečná stanice</i>	
24745	Česká Třebová	Chornice	
<i>zkoumaný úsek:</i>	<i>nový nást. / z jiného vlaku</i>	<i>výst. bez přest. / na jiný vlak</i>	<i>stav</i>
Moravská Třebová	1/nelze zjistit	–	1
Linhartice	0	0	1
Rozstání	0/–	0/–	1
<i>číslo vlaku</i>	<i>výchozí stanice</i>	<i>konečná stanice</i>	
24748	Dzbel	Česká Třebová	
<i>zkoumaný úsek:</i>	<i>nový nást. / z jiného vlaku</i>	<i>výst. bez přest. / na jiný vlak</i>	<i>stav</i>
cestujících ve vlaku	3	0	3
Rozstání	0/–	0/–	3
Linhartice	0	0	3
Moravská Třebová	–	1/–	2
<i>číslo vlaku</i>	<i>výchozí stanice</i>	<i>konečná stanice</i>	
24775	Moravská Třebová	Dzbel	
<i>zkoumaný úsek:</i>	<i>nový nást. / z jiného vlaku</i>	<i>výst. bez přest. / na jiný vlak</i>	<i>stav</i>
Moravská Třebová	2/2 (odhad z 24755)	–	4
Linhartice	0	0	0
Rozstání	0	0	0
Městečko Trnávka	0	2	2
Mezihoří	0	0	2
Chornice	0/–	2/0 (24789)	0
<i>číslo vlaku</i>	<i>výchozí stanice</i>	<i>konečná stanice</i>	
24789	Chornice	Velké Opatovice	
<i>zkoumaný úsek:</i>	<i>nový nást. / z jiného vlaku</i>	<i>výst. bez přest. / na jiný vlak</i>	<i>stav</i>
Chornice	0/0 (24775)	–	0
Biskupice u Jevíčka	0	0	0
Jevíčko	0	0	0
Velké Opatovice	–	0/0 (14711)	–
<i>číslo vlaku</i>	<i>výchozí stanice</i>	<i>konečná stanice</i>	
24788	Velké Opatovice	Chornice	

<i>zkoumaný úsek:</i>	<i>nový nást. / z jiného vlaku</i>	<i>výst. bez přest. / na jiný vlak</i>	<i>stav</i>
Velké Opatovice	0/nelze zjistit	–	0
Jevíčko	0	0	0
Biskupice u Jevíčka	0	0	0
Chornice	–	0/0 (24770)	–
číslo vlaku			
24770	<i>výchozí stanice</i>	<i>konečná stanice</i>	
	Dzbel	Moravská Třebová	
<i>zkoumaný úsek:</i>	<i>nový nást. / z jiného vlaku</i>	<i>výst. bez přest. / na jiný vlak</i>	<i>stav</i>
cestujících ve vlaku		1	1
Chornice	0/0	0/–	1
Mezihoří	0	1	0
Městečko Trnávka	0	0	0
Rozstání	0	0	0
Linhartice	0	0	0
Moravská Třebová	–	0/nezjišťováno	–
číslo vlaku			
24777	<i>výchozí stanice</i>	<i>konečná stanice</i>	
	Moravská Třebová	Dzbel	
<i>zkoumaný úsek:</i>	<i>nový nást. / z jiného vlaku</i>	<i>výst. bez přest. / na jiný vlak</i>	<i>stav</i>
Moravská Třebová	0/1 (odhad z 24759)	–	0
Linhartice	0	0	0
Rozstání	0	0	0
Městečko Trnávka	0	0	0
Mezihoří	0	0	0
Chornice	0/–	1/–	1
Nectava	0	0	0
Šubířov	0	0	0
Dzbel	–	0/0 (24723)	–
číslo vlaku			
24772	<i>výchozí stanice</i>	<i>konečná stanice</i>	
	Dzbel	Moravská Třebová	
<i>zkoumaný úsek:</i>	<i>nový nást. / z jiného vlaku</i>	<i>výst. bez přest. / na jiný vlak</i>	<i>stav</i>
Dzbel	1/2	–	3
Šubířov	0	0	3
Nectava	0	0	3
Chornice	0/–	2/–	1
Mezihoří	0	0	1
Městečko Trnávka	0	1	0
Rozstání	0	0	0
Linhartice	0	0	0
Moravská Třebová	–	0/0 (odhad na 24766)	–
Datum: 20. února 2017			
Sčítání ve stanici:		Moravská Třebová	
číslo vlaku	<i>výchozí stanice</i>	<i>konečná stanice</i>	
24777	Moravská Třebová	Dzbel	
cestujících ve vlaku		3	

<u>Datum: 21. února 2017</u>			
Sčítání ve stanici:		Moravská Třebová	
<i>číslo vlaku</i>	<i>výchozí stanice</i>	<i>konečná stanice</i>	
24777	Moravská Třebová	Dzbel	
cestujících ve vlaku	4		
<u>Datum: 22. února 2017</u>			
<i>číslo vlaku</i>	<i>výchozí stanice</i>	<i>konečná stanice</i>	
24789	Chornice	Velké Opatovice	
<i>zkoumaný úsek:</i>	<i>nový nást. / z jiného vlaku</i>	<i>výst. bez přest. / na jiný vlak</i>	<i>stav</i>
Chornice	1/0 (24775)	–	1
Biskupice u Jevíčka	0	0	1
Jevíčko	0	0	1
Velké Opatovice	–	0/1 (14711)	–
Sčítání ve stanici:		Velké Opatovice	
<i>číslo vlaku</i>	<i>výchozí stanice</i>	<i>konečná stanice</i>	
24788	Velké Opatovice	Chornice	
cestujících ve vlaku	2		
<u>Datum: 3. března 2017</u>			
<i>číslo vlaku</i>	<i>výchozí stanice</i>	<i>konečná stanice</i>	
24775	Moravská Třebová	Dzbel	
<i>zkoumaný úsek:</i>	<i>nový nást. / z jiného vlaku</i>	<i>výst. bez přest. / na jiný vlak</i>	<i>stav</i>
Moravská Třebová	10/1 (odhad z 24755)	–	11
Linhartice	0	0	11
Rozstání	0	0	11
Městečko Trnávka	0	1	10
Mezihoří	0	1	9
Chornice	1/–	1/3 (24789)	6
<i>číslo vlaku</i>	<i>výchozí stanice</i>	<i>konečná stanice</i>	
24789	Chornice	Velké Opatovice	
<i>zkoumaný úsek:</i>	<i>nový nást. / z jiného vlaku</i>	<i>výst. bez přest. / na jiný vlak</i>	<i>stav</i>
Chornice	0/3 (24775)	–	3
Biskupice u Jevíčka	0	0	3
Jevíčko	0	0	3
Velké Opatovice	–	0/3 (14711)	–
<u>Datum: 24. března 2017</u>			
<i>číslo vlaku</i>	<i>výchozí stanice</i>	<i>konečná stanice</i>	
24777	Moravská Třebová	Dzbel	
<i>zkoumaný úsek:</i>	<i>nový nást. / z jiného vlaku</i>	<i>výst. bez přest. / na jiný vlak</i>	<i>stav</i>
Moravská Třebová	0/10 (odhad z 24759)	–	10
Linhartice	0	0	10
Rozstání	0	1	9
Městečko Trnávka	0	1	8
Mezihoří	0	1	7

Chornice	1/–	5/–	3
Datum: 30. března 2017			
<i>číslo vlaku</i>	<i>výchozí stanice</i>	<i>konečná stanice</i>	
24775	Moravská Třebová	Dzbel	
<i>zkoumaný úsek:</i>	<i>nový nást. / z jiného vlaku</i>	<i>výst. bez přest. / na jiný vlak</i>	<i>stav</i>
Moravská Třebová	0/1 (odhad z 24755)	–	1
Linhartice	0	0	1
Rozstání	0	0	1
Městečko Trnávka	1	1	1
Mezihoří	0	0	1
Chornice	0/–	0/1 (24789)	0
Sčítání ve stanici: Chornice			
<i>číslo vlaku</i>	<i>výchozí stanice</i>	<i>konečná stanice</i>	
24770	Dzbel	Moravská Třebová	
	<i>nový nást. / z jiného vlaku</i>	<i>výst. bez přest. / na jiný vlak</i>	<i>stav</i>
cestujících ve vlaku		1	1
	0/–	0/–	1
Sčítání ve stanici: Chornice			
<i>číslo vlaku</i>	<i>výchozí stanice</i>	<i>konečná stanice</i>	
24777	Moravská Třebová	Dzbel	
	<i>nový nást. / z jiného vlaku</i>	<i>výst. bez přest. / na jiný vlak</i>	<i>stav</i>
cestujících ve vlaku		4	4
	0/–	2/–	2
Sčítání ve stanici: Chornice			
<i>číslo vlaku</i>	<i>výchozí stanice</i>	<i>konečná stanice</i>	
24772	Dzbel	Moravská Třebová	
	<i>nový nást. / z jiného vlaku</i>	<i>výst. bez přest. / na jiný vlak</i>	<i>stav</i>
cestujících ve vlaku		0	0
	0/–	0/–	0

Zdroj: autor

Příloha I: Souběhy autobusových spojů

Úsek Jaroměřice, rest. – Jevíčko, nám. (3 km)

Souběh 1:

- linka 680873, spoj 33, odjezd 4:58;
- linka 729291, spoj 32, odjezd 5:10.

Souběh 2:

- linka 680873, spoj 5, odjezd 7:00;
- linka 729290, spoj 3, odjezd 7:13.

Souběh 3:

- linka 729290, spoj 5, odjezd 7:36;
- linka 680873, spoj 39, odjezd 7:37.

Souběh 4:

- linka 680873, spoj 11, odjezd 11:01;
- linka 729291, spoj 52, odjezd 11:10.

Souběh 5:

- linka 680873, spoj 13, odjezd 13:04;
- linka 729291, spoj 4, odjezd 13:10.

Souběh 6:

- linka 680873, spoj 17, odjezd 15:13;
- linka 729291, spoj 54, odjezd 15:24.

Souběh 7:

- linka 729291, spoj 54, odjezd 15:24;
- linka 729290, spoj 21, odjezd 15:36.

Souběh 8:

- linka 680873, spoj 25, odjezd 18:25;
- linka 729290, spoj 15, odjezd 18:36.

Souběh 9:

- linka 729290, spoj 19, odjezd 22:58;
- linka 680873, spoj 31, odjezd 22:58.

Úsek Jevíčko, nám. – Jaroměřice, rest. (3 km)

Souběh 10:

- linka 680873, spoj 2, odjezd 4:20;
- linka 729290, spoj 2, odjezd 4:25.

Souběh 11:

- linka 680873, spoj 12, odjezd 6:50;
- linka 729290, spoj 6, odjezd 6:56.

Úsek Jevíčko, nám. – Velké Opatovice, aut. st. (4 km)

Souběh 12:

- linka 680794, spoj 53, odjezd 8:15;
- linka 727251, spoj 184, odjezd 8:27.

Souběh 13:

- linka 680794, spoj 13, odjezd 9:15;
- linka 728251, spoj 134, odjezd 9:27.

Souběh 14:

- linka 728251, spoj 4, odjezd 11:27;
- linka 680794, spoj 15, odjezd 11:30.

Souběh 15:

- linka 728251, spoj 36, odjezd 14:27;
- linka 680861, spoj 18, odjezd 14:40.

Souběh 16:

- linka 728251, spoj 68, odjezd 18:30;
- linka 680861, spoj 24, odjezd 18:40.

Souběh 17:

- linka 728251, spoj 42, odjezd 22:15;
- linka 680861, spoj 50, odjezd 22:20.

Úsek Velké Opatovice aut. st. – Jevíčko, nám. (4 km)

Souběh 18:

- linka 728251, spoj 131, odjezd 10:26;
- linka 680794, spoj 52, odjezd 10:33.

Souběh 19:

- linka 728251, spoj 71, odjezd 13:26;
- linka 680861, spoj 35, odjezd 13:33.

Souběh 20:

- linka 680794, spoj 22, odjezd 14:22;
- linka 728251, spoj 3, odjezd 14:26.

Souběh 21:

- linka 680861, spoj 37, odjezd 15:18;
- linka 728251, spoj 63, odjezd 15:26;
- linka 680794, spoj 16, odjezd 15:32.

Souběh 22:

- linka 680861, spoj 39, odjezd 16:14;
- linka 728251, spoj 37, odjezd 16:26.

Souběh 23:

- linka 680861, spoj 43, odjezd 18:14;
- linka 728251, spoj 65, odjezd 18:24.

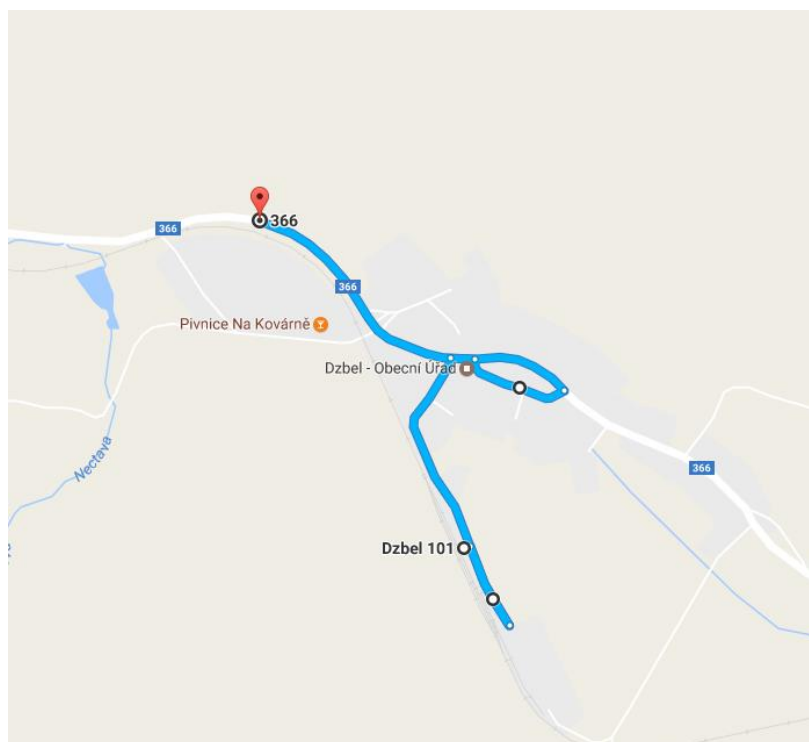
Zdroj: autor na podkladu [29]

Příloha J: Souběhy vlakových a autobusových spojů

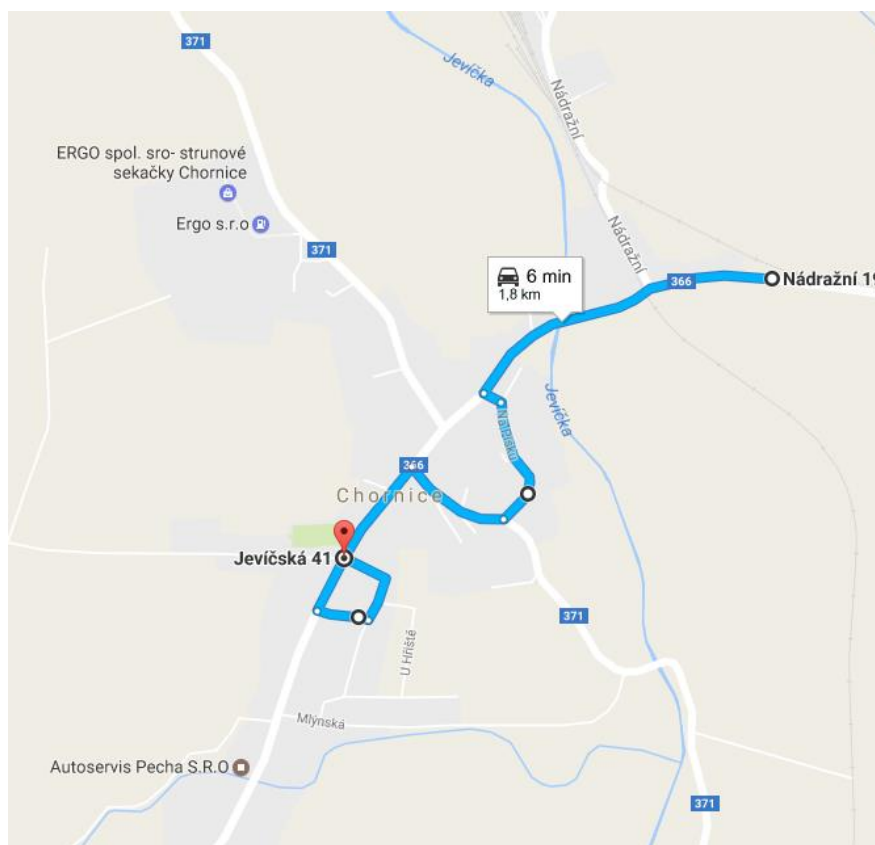
	<i>Bus (spoj/linka)</i>	<i>Vlak</i>	<i>Bus (spoj/linka)</i>	<i>Vlak</i>	
<i>zastávka/stanice</i>	33/680873	24771	1/680794	24741	
Moravská Třebová	4:30	4:32	5:35	5:32	
Linhartice	4:35	4:39	–	–	
Rozstání	4:38	4:46	5:42	5:46	
Městečko Trávka	4:41	4:50	5:44	5:50	
Chornice	4:50	4:59	5:58	5:59	
	5/680873	24743	7/680873	24745	
Moravská Třebová	6:29	6:32	7:31	7:32	
Linhartice	6:35	6:39	7:37	7:39	
Rozstání	6:38	6:46	7:40	7:46	
Městečko Trávka	6:41	6:50	7:43	7:50	
Chornice	6:50	6:59	7:53	7:59	
	4/680873	24742	8/680873	51/680754	24744
Chornice		5:01	5:57	6:03	6:01
Městečko Trávka	5:14	5:11	6:06	6:13	6:11
Rozstání	5:17	5:13	6:09	6:16	6:13
Linhartice	5:21	5:20	6:12	–	6:20
Moravská Třebová	5:29	5:27	6:18	6:28	6:27
	12/680873	24746	16/680873	24748	
Chornice	7:08	7:01	8:11	8:01	
Městečko Trávka	7:17	7:11	8:20	8:11	
Rozstání	7:20	7:13	8:23	8:13	
Linhartice	7:24	7:20	8:26	8:20	
Moravská Třebová	7:32	7:27	8:31	8:27	

Zdroj: autor na podkladu [29]

Příloha K: Grafické znázornění trasy nové autobusové linky ve Dzbelu a Chornicích



Zdroj: [3]



Zdroj: [3]