

UNIVERZITA PARDUBICE
DOPRAVNÍ FAKULTA JANA PERNERA

DIPLOMOVÁ PRÁCE

2025

Bc. Josef Plášek

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Optimalizace dopravní obslužnosti na území města Holice
s návazností na okolní obce

Diplomová práce

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Akademický rok: 2024/2025

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Bc. Josef Plášek**
Osobní číslo: **D22465**
Studijní program: **N1041A040008 Technologie a management v dopravě**
Specializace: **Technologie a řízení dopravy**
Téma práce: **Optimalizace dopravní obslužnosti na území města Holice s návazností na okolní obce**
Zadávací katedra: **Katedra technologie a řízení dopravy**

Zásady pro vypracování

V diplomové práci bude řešena problematika dopravní obslužnosti města Holice a jeho spádových obcí. Diplomová práce bude obsahovat:

- analýzu současného stavu,
- vytvoření návrhů na zlepšení dopravní obslužnosti ve městě Holice s návazností na okolní obce,
- výběr návrhů vhodných pro realizaci a jejich ekonomické vyjádření.

Na vedení diplomové práce se spolupodílí Ing. Antonín Suk (Statutární město Pardubice) v rámci udržitelnosti projektu Spolupráce Univerzity Pardubice a aplikační sféry v aplikačně orientovaném výzkumu lokačních, detekčních a simulačních systémů pro dopravní a přepravní procesy (PosiTrans). Registrační číslo projektu: CZ.02.1.01/0.0/0.0/17_049/0008394.

Rozsah pracovní zprávy: **50-60**
Rozsah grafických prací: **5-6**
Forma zpracování diplomové práce: **tištěná/elektronická**

Seznam doporučené literatury:
dle pokynů vedoucí/ho práce

Vedoucí diplomové práce: **doc. Ing. Petr Nachtigall, Ph.D.**
Katedra technologie a řízení dopravy

Datum zadání diplomové práce: **24. února 2025**
Termín odevzdání diplomové práce: **7. května 2025**

L.S.

doc. Ing. Ladislav Řoutil, Ph.D.
děkan

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

V Pardubicích dne 25. února 2025

Prohlašuji:

Práci s názvem „*Optimalizace dopravní obslužnosti na území města Holice s návazností na okolní obce*“ 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., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, 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. 7/2019 Pravidla pro odevzdávání, zveřejňování a formální úpravu závěrečných prací, ve znění pozdějších dodatků, bude práce zveřejněna prostřednictvím Digitální knihovny Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 7. 5. 2025

Bc. Josef Plášek v. r.

Rád bych poděkoval svému vedoucímu diplomové práce doc. Ing. Petru Nachtigallovi, Ph.D. za cenné rady ohledně struktury a obsahu této práce. Dále bych rád poděkoval zástupcům města Holice, Krajského úřadu Pardubického kraje a společnosti Citya za konzultace a poskytnutí cenných informací. V neposlední řadě bych rád poděkoval své rodině a všem ostatním, kteří mě podporovali v průběhu celého studia na Univerzitě Pardubice.

ANOTACE

Diplomová práce se zaměřuje na analýzu a návrh zlepšení dopravní obslužnosti ve městě Holice s návazností na okolní obce. Úvodní část práce analyzuje samotné město Holice a stávající stav dopravního systému s důrazem na identifikaci aktuálních nedostatků. Návrhová část se zaměřuje na vytvoření návrhu k řešení zjištěných problémů. Práce se zabývá možnostmi zlepšení stávajícího systému veřejné dopravy, ale také možnostmi zavedení alternativních způsobů dopravní obslužnosti města.

KLÍČOVÁ SLOVA

dopravní obslužnost, městská hromadná doprava, poptávková doprava, senior taxi, veřejná doprava, veřejná linková doprava

TITLE

Optimisation of transport services in the city of Holice with connections to the surrounding municipalities

ANNOTATION

The diploma thesis focuses on the analysis and proposal for improving the transport service in the town of Holice with reference to the surrounding municipalities. The introductory part of the thesis analyses the town of Holice and the current state of the transport system with emphasis on the identification of current deficiencies. The proposal section focuses on developing proposal to address the identified problems. The developed proposals focus not only on the existing public transport system, but also on the introduction of alternative modes of transport services in the city.

KEYWORDS

public transport accessibility, urban transport, demand transport, senior taxi, public transport, regional bus transport

OBSAH

SEZNAM OBRÁZKŮ	9
SEZNAM TABULEK	10
SEZNAM ZKRATEK	11
ÚVOD	12
1 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU	13
1.1 Město Holice	13
1.1.1 Charakteristika města	14
1.1.2 Geografie	16
1.1.3 Demografie	17
1.1.4 Školy	18
1.1.5 Významní zaměstnavatelé	18
1.1.6 Rozvojové lokality města	19
1.2 Vztah města a jeho okolí	21
1.2.1 Vyjíždka	21
1.2.2 Dojíždka	22
1.3 Doprava a dopravní infrastruktura	24
1.3.1 Silniční doprava	25
1.3.2 Cyklistická doprava	26
1.3.3 Železniční doprava	29
1.3.4 Integrovaný dopravní systém IREDO	30
1.3.5 Veřejná linková doprava	32
1.3.6 Senior taxi	43
1.4 Shrnutí provedené analýzy	44
2 MOŽNOSTI ZLEPŠENÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI	46
2.1 Zřízení systému městské hromadné dopravy	46
Příklad: MHD Přelouč	47

2.2	Zřízení systému poptávkové dopravy	48
2.2.1	<i>Příklad: Moravská Třebová „Třebus“</i>	50
2.2.2	<i>Příklad: Liberecký kraj „TvůjBus IDOL“</i>	51
2.2.3	<i>Příklad: Belgie „De Lijn Flex“</i>	51
2.3	Optimalizace stávající veřejné linkové dopravy	53
	<i>Příklad: Uherský Brod</i>	53
2.4	Shrnutí možností zlepšení dopravní obslužnosti města	54
3	NÁVRHOVÁ ČÁST	56
3.1	Varianta 1: „Minimální“	56
3.2	Varianta 2: „Střední“	61
3.3	Varianta 3: „Maximální“	64
3.4	Zhodnocení návrhových variant	68
	ZÁVĚR	72
	SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ	73
	SEZNAM PŘÍLOH.....	78

SEZNAM OBRÁZKŮ

<i>Obrázek 1</i> Letecký pohled na centrum města	13
<i>Obrázek 2</i> Mapa polohy Holic v kontextu regionu	14
<i>Obrázek 3</i> Mapa místních částí Holic	15
<i>Obrázek 4</i> Mapa nadmořské výšky v Holicích.....	16
<i>Obrázek 5</i> Graf vývoje počtu obyvatel v Holicích mezi lety 2000 a 2024.....	17
<i>Obrázek 6</i> Graf věkové struktury obyvatel Holic v roce 2021	18
<i>Obrázek 7</i> Rozvojové lokality vymezené Územním plánem Holic	20
<i>Obrázek 8</i> Mapa salda dojížděky osob do Holic	21
<i>Obrázek 9</i> Mapa modal splitu dojížděky žáků v rámci Holic	23
<i>Obrázek 10</i> Graf modal splitu cest obyvatel Holic do zaměstnání.....	24
<i>Obrázek 11</i> Mapa časové dostupnosti autobusového nádraží v Holicích jízdou na kole.....	28
<i>Obrázek 12</i> Železniční stanice Holice	29
<i>Obrázek 13</i> Tarifní mapa IREDO ze zóny Holice (610).....	31
<i>Obrázek 14</i> Mapa aktuálního vedení linek veřejné linkové dopravy v Holicích	33
<i>Obrázek 15</i> Mapa časové dostupnosti zastávek veřejné dopravy (chůze 5 a 10 minut).....	35
<i>Obrázek 16</i> Graf počtu cest z Holic dle cílových zón v rozdílných měsících	36
<i>Obrázek 17</i> Graf struktury cestujících v rámci Holic (září 2024).....	37
<i>Obrázek 18</i> Graf struktury cestujících v relaci Holice – Pardubice (září 2024)	37
<i>Obrázek 19</i> Graf nástupu cestujících v zóně 610 podle zastávky (září 2024)	38
<i>Obrázek 20</i> Graf počtu cestujících dle spoje ze zastávky Holice, Koudelka (září 2024)	39
<i>Obrázek 21</i> Graf obsazenosti spoje 612/4 (středa 18.9.2024)	39
<i>Obrázek 22</i> Graf počtu cestujících dle spoje ze zastávky Holice, Podlesí (září 2024)	40
<i>Obrázek 23</i> Graf počtu cestujících ze zastávky Holice, Kamenec (září 2024).....	41
<i>Obrázek 24</i> Graf obsazenosti spoje 613/20 (středa 18.9.2024)	41
<i>Obrázek 25</i> Graf počtu cestujících dle spoje ze zastávek v Roveňsku (září 2024)	42
<i>Obrázek 26</i> Senior TAXI Holice	43
<i>Obrázek 27</i> Graf počtu systémů MHD v České republice dle velikostí měst	47
<i>Obrázek 28</i> Vozidlo poptávkové dopravy „De Lijn Flex“	49
<i>Obrázek 29</i> Sledování průběhu cesty v aplikaci Hoppin reisplanner	52
<i>Obrázek 30</i> Časová dostupnost veřejné dopravy po zřízení nových zastávek.....	58
<i>Obrázek 31</i> „Minimální“ varianta: návrh jízdního řádu pro linku 613 (směr Poběžovice)....	59
<i>Obrázek 32</i> Systém B+R u železniční zastávky Waarschoot (Belgie)	71

SEZNAM TABULEK

<i>Tabulka 1 Významní zaměstnavatelé v Holicích</i>	<i>19</i>
<i>Tabulka 2 Cyklotrasy vedené přes město Holice</i>	<i>27</i>
<i>Tabulka 3 Náklady na zajištění provozu poptávkové dopravy „Třebus“</i>	<i>51</i>
<i>Tabulka 4 Možné trasy linky 613</i>	<i>57</i>
<i>Tabulka 5 Možné trasy linky 616</i>	<i>57</i>
<i>Tabulka 6 „Minimální“ varianta: Dopravní výkon za rok v km</i>	<i>60</i>
<i>Tabulka 7 „Minimální“ varianta: Náklady na provoz za rok v Kč</i>	<i>61</i>
<i>Tabulka 8 „Střední“ varianta: Dopravní výkon za rok v km</i>	<i>63</i>
<i>Tabulka 9 „Střední“ varianta: Náklady na provoz za rok v Kč</i>	<i>64</i>
<i>Tabulka 10 „Maximální“ varianta: Dopravní výkon za rok v km</i>	<i>65</i>
<i>Tabulka 11 „Maximální“ varianta: Náklady na provoz za rok v Kč</i>	<i>67</i>
<i>Tabulka 12 Náklady na provoz jednotlivých variant za rok v Kč</i>	<i>68</i>

SEZNAM ZKRATEK

B+R	Bike and Ride
CIS JŘ	Celostátní informační systém o jízdách
Citya	Citya mobility s.r.o.
CSD	Celostátní sčítání dopravy
ČSÚ	Český statistický úřad
IAD	individuální automobilová doprava
IDS	integrovaný dopravní systém
IDS Pk	Integrovaný dopravní systém Pardubického kraje
IREDO	Integrovaná regionální doprava
MHD	městská hromadná doprava
ORP	obec s rozšířenou působností
RDPI	roční průměr denních intenzit
SLDB	Sčítání lidu, domů a bytů
VLD	veřejná linková doprava
ZDO	základní dopravní obslužnost
zóna	tarifní zóna IREDO
ZTP	zvlášť těžké postižení
ZTP/P	zvlášť těžké postižení / průvodce

ÚVOD

Diplomová práce se bude zabývat problematikou dopravní obslužnosti, zejména na území města Holice. V první části práce bude provedena analýza města, včetně jeho geografie a demografie. Pro správné pochopení problematiky mobility osob se analytická část bude zaměřit nejen na dojížděku a vyjížděku osob, ale také na školy a významné zaměstnavatele sídlícími na území města. Dále budou analyzovány jednotlivé dopravní módy a služby, které je možné na území města využívat. Analýza se bude nejvíce zaměřovat na veřejnou linkovou dopravu.

Druhá část práce se bude zabývat možnostmi, které mohou přispět ke zlepšení dopravní obslužnosti města. Porovnány budou možnosti zřízení nového systému městské hromadné dopravy, zřízení poptávkové dopravy a optimalizace stávající veřejné linkové dopravy.

Na základě informací zjištěných v předchozích kapitolách práce budou vytvořeny návrhy vedoucí ke zlepšení stávající dopravní obslužnosti. Bude vytvořeno více návrhových variant, které budou na závěr porovnány se stávajícím stavem a také mezi sebou. Tato skutečnost městu Holice nabízí větší flexibilitu a s tím spojenou možnost volby preferované varianty.

Cílem diplomové práce je provedení komplexní analýzy města Holice, včetně vazeb na jeho okolí, a vytvoření návrhů vedoucích ke zlepšení dopravní obslužnosti města. Důležitou součástí práce je také porovnání různých systémů, které lze využít pro dosažení cíle. Jednotlivé návrhové varianty budou na závěr porovnány mezi sebou.

1 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU

První kapitola diplomové práce se zabývá analýzou současného stavu. V rámci ucelené struktury práce je nejprve analyzováno město samotné – jeho obecné charakteristiky, geografie a demografie. Dále je analyzován vztah města a okolí, neboť město plní v rámci regionu důležitou roli. Z města zároveň lidé vyjíždí do okolí za prací nebo studiem. Nejdůležitější část této kapitoly se zabývá analýzou dopravního systému na území města. Pro lepší porozumění současnému stavu jsou všechny uvedené části postupně analyzovány v následujících oddílech.

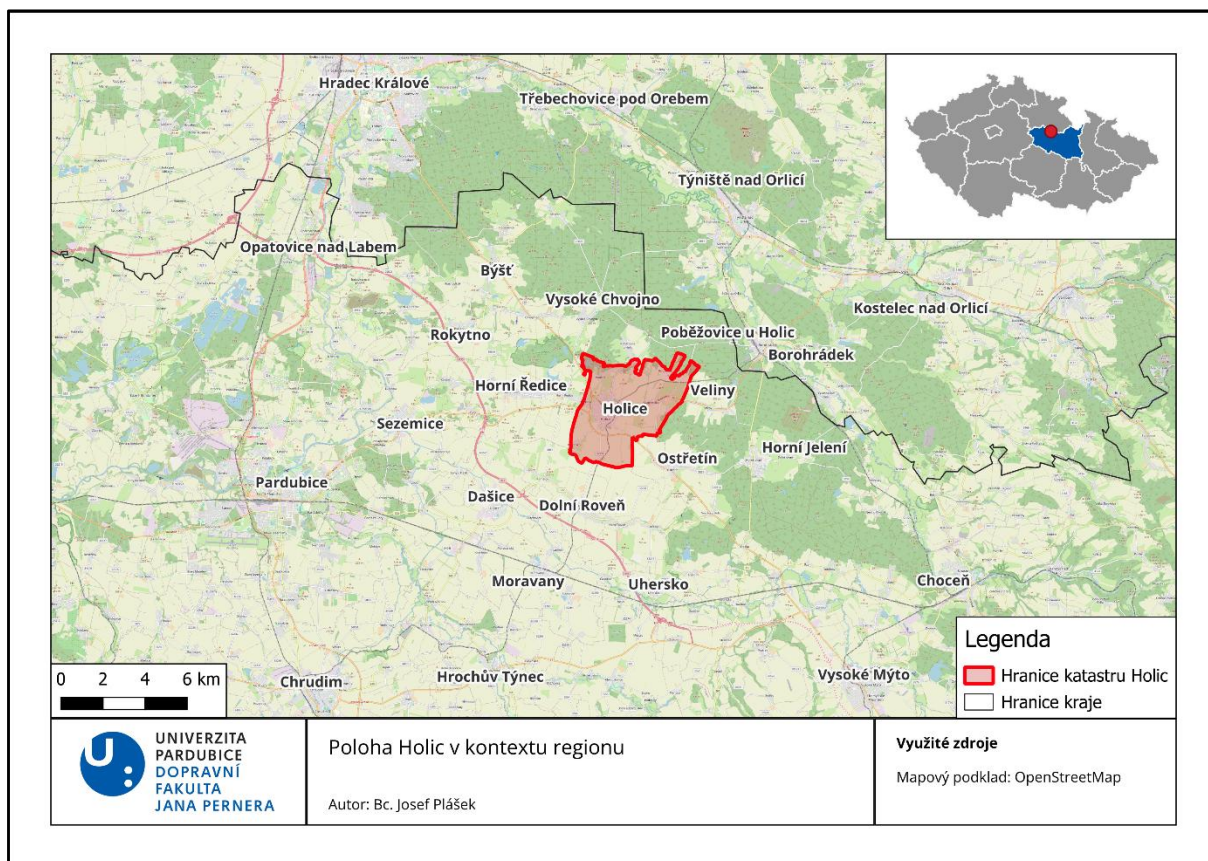
1.1 Město Holice

Město Holice leží v Pardubickém kraji přibližně 17 kilometrů východně od krajského města. (1) K 1. 1. 2024 zde žilo 6 767 obyvatel a podle počtu obyvatel se tak jedná o třetí největší město v okrese Pardubice. (2) Význam města je zdůrazněn faktem, že se jedná o obec s rozšířenou působností (dále ORP) a město tak vykonává státní správu i pro další obce. Všechny obce ORP Holice jsou uvedeny v příloze A. Rozloha katastru činí 19,65 km². (3) První písemná zmínka o Holicích je z roku 1336, tehdy byly známe pod názvem Ekleinsdorf. Nejznámějším zdejším rodákem je cestovatel Dr. Emil Holub. (4) Letecký pohled na centrum města je zachycen na obrázku 1.



Zdroj: (5)

Obrázek 1 Letecký pohled na centrum města



Zdroj: autor

Obrázek 2 Mapa polohy Holic v kontextu regionu

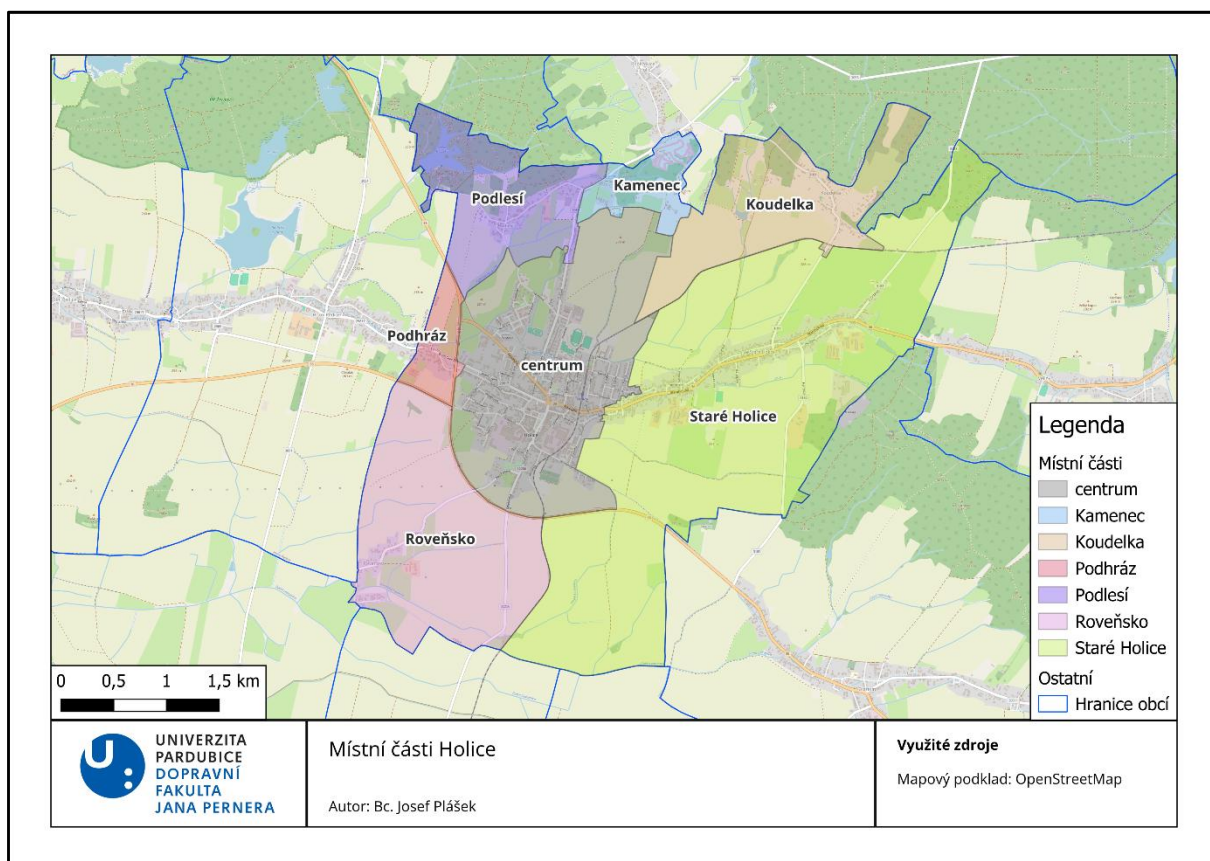
Mapa uvedená na obrázku 2 zobrazuje význam města v kontextu regionu. Již z této mapy je patrná blízkost větších měst v okolí – krajská města Pardubice a Hradec Králové. Dále lze zmínit také Vysoké Mýto nebo Týniště nad Orlicí. V neposlední řadě jsou z mapy také patrné okolní obce, pro které jsou Holice důležité z hlediska základních služeb a dojížděky do zaměstnání nebo do školy, například Poběžovice u Holic, Ostřetín nebo Dolní Roveň.

1.1.1 Charakteristika města

Město je rozděleno do 7 místních částí: centrum města s přilehlými částmi Staré Holice a Podhráz a dále vzdálenějšími částmi Podlesí, Kamenec, Koudelka a Roveňsko. (4) Jednotlivé místní části je možné pozorovat na obrázku 3.

Za střed samotného města lze považovat náměstí T. G. Masaryka. Na náměstí lze najít základní služby jako obchod, pekárnu nebo zařízení restauračního typu. Nedaleko náměstí se nachází autobusové nádraží, železniční stanice, pošta, park, kulturní dům nebo Africké muzeum Dr. Emila Holuba. (1) Centrum města tak poskytuje všechny základní prvky občanské vybavenosti, služby a zároveň je atraktivní také z hlediska turismu. V centru města se také nachází většina škol na území města. (6)

Druhá místní část, Staré Holice, je charakteristická dlouhou souvislou zástavbou podél ulice Staroholická (silnice I/36). Tato ulice vede z centra města směrem na Veliny. Vzhledem k většímu počtu zastávek a počtu spojů veřejné linkové dopravy vedoucích přes Staré Holice lze konstatovat, že dopravní obslužnost v této místní části je v kontextu města na poměrně dobré úrovni. (7) V této místní části se nachází také základní služby. Přímo na ulici Staroholická se nachází mateřská škola. (6)



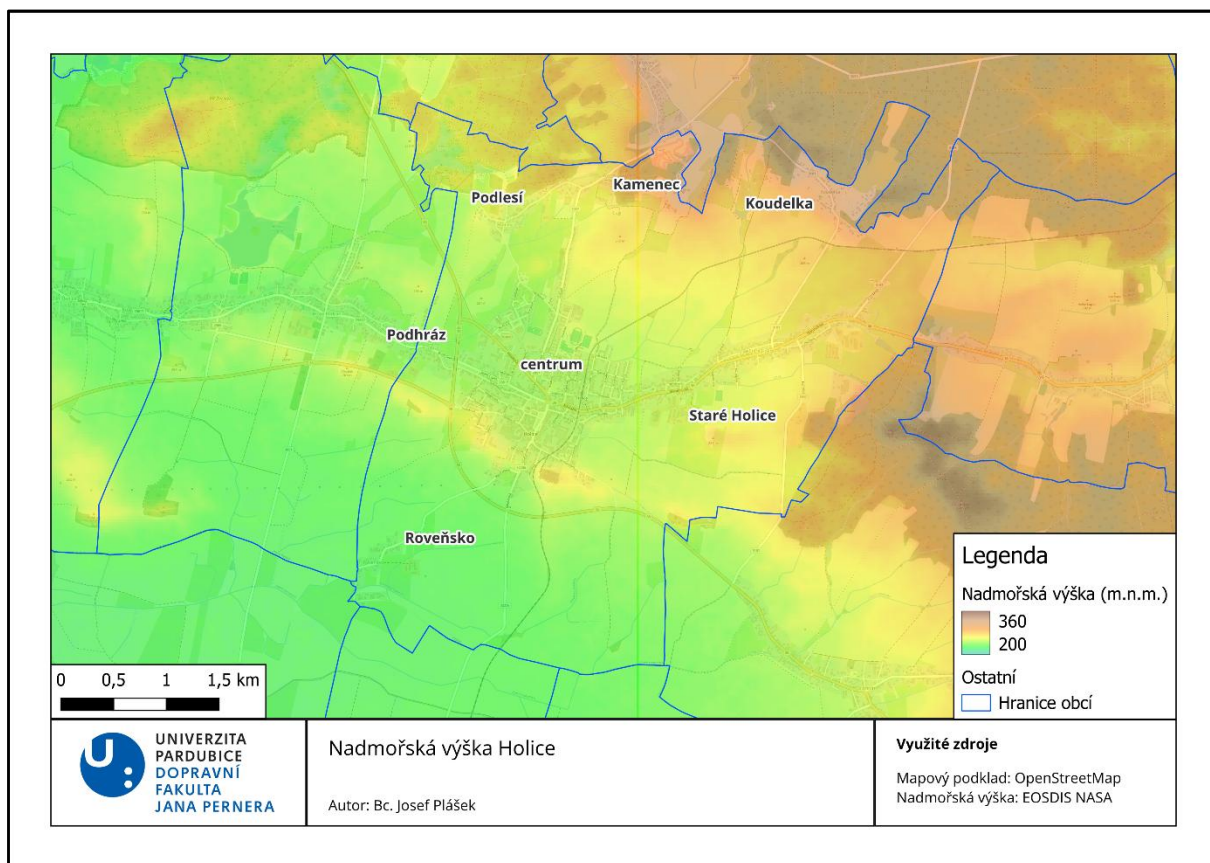
Zdroj: autor na základě (1)

Obrázek 3 Mapa místních částí Holic

Místní části Kamenec, Koudelka, Podlesí a Roveňsko jsou charakterem spíše malé části města, které jsou bez základních prvků veřejné vybavenosti. Z uvedené charakteristiky je proto zřejmé, že jsou závislé zejména na centru města. Místní část Podhráz je v podobné situaci, nicméně se liší umístěním v souvislé zástavbě mezi centrem města a sousedními Horními Ředice. (1) Tato místní část má také lepší dostupnost veřejné dopravy než odlehlé části města, protože jsou přes ni vedeny linky veřejné linkové dopravy z centra Holic ve směru na krajské město Pardubice. (7)

1.1.2 Geografie

Město se nachází v mírně členité krajině, kde Polabská nížina přechází do podhůří Orlických hor. Nejnižší bod města je 232 m.n.m. a nejvyšší bod v 328 m.n.m. (8) Město leží v průměrné nadmořské výšce 245 m.n.m. (4) S proměnlivou nadmořskou výškou, kterou lze pozorovat na obrázku 4, se mění také charakter krajiny a její využití pro různé účely. Zatímco krajinu jihozápadně od města lze charakterizovat jako plochy pro zemědělskou činnost, na severovýchodě se ve vyšší nadmořské výšce rozkládají rozsáhlé lesní plochy.



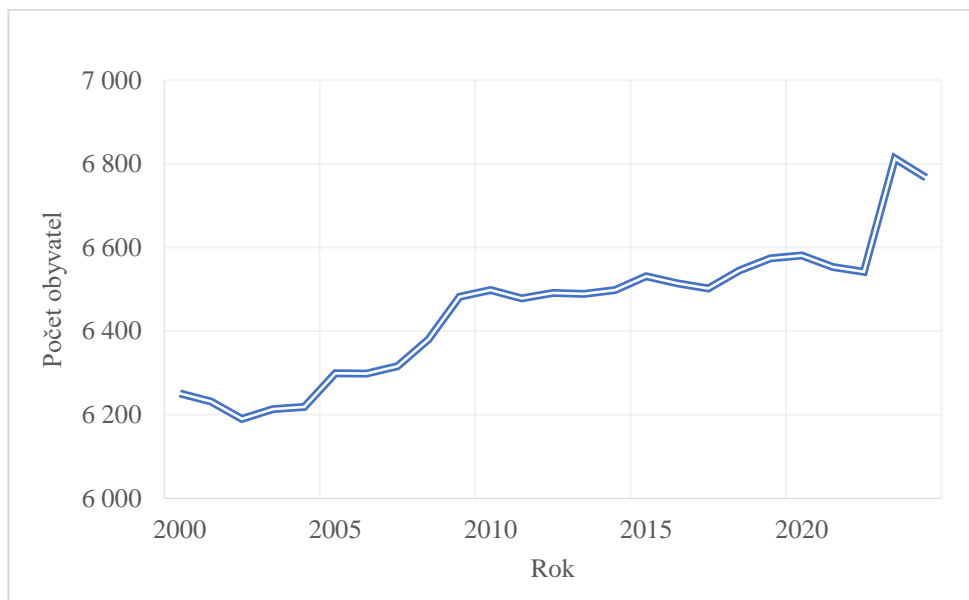
Zdroj: autor

Obrázek 4 Mapa nadmořské výšky v Holicích

Rozdíly v nadmořské výšce i charakter krajiny ovlivňují také dopravní chování obyvatel. Pro mnohé obyvatele může být nepříjemné využití cyklistické dopravy pro každodenní dojíždění do centra města nebo na nejbližší více frekventovanou autobusovou zastávku. Jedná se například o občany z místní části Koudelka, kteří nevyužijí cyklistické dopravy z důvodu převýšení na trase. Naopak pro cykloturistiku je tato část atraktivnější než jižní část katastru města, neboť se zde nachází lesy a klidná příroda.

1.1.3 Demografie

Na základě dat Českého statistického úřadu (dále ČSÚ) na obrázku 5 lze pozorovat vývoj počtu obyvatel od roku 2000. Z tohoto obrázku je zřejmé, že počet obyvatel ve městě postupně narůstá. Z hlediska pohlaví bylo zastoupení v roce 2024 téměř vyrovnané, s lehkou převahou 1 % – 2 % žen nad muži. (2)



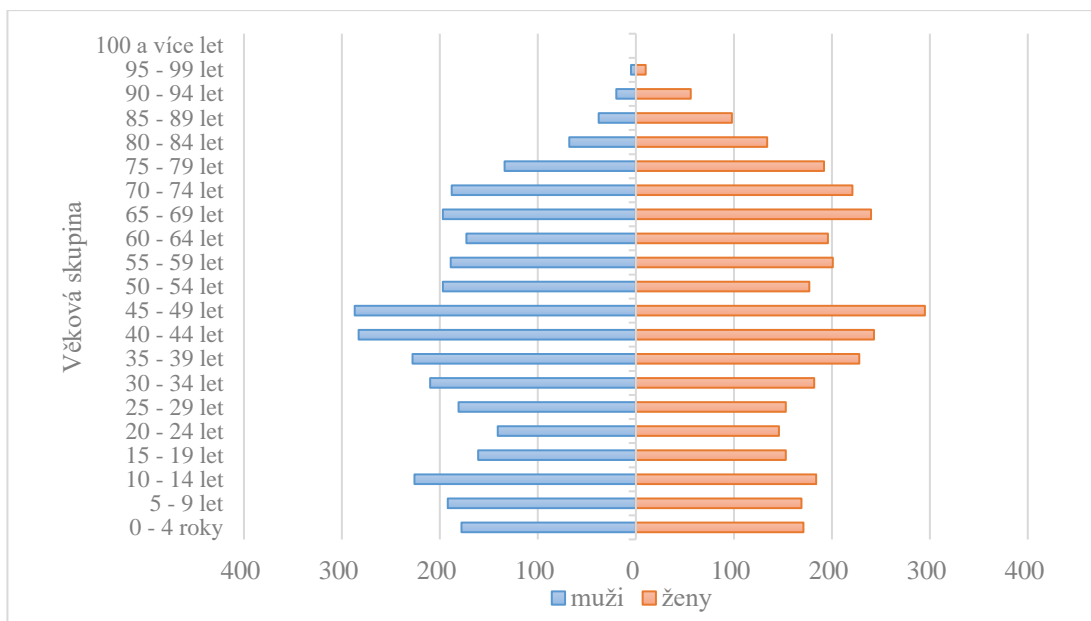
Zdroj: autor na základě (2)

Obrázek 5 Graf vývoje počtu obyvatel v Holicích mezi lety 2000 a 2024

Na obrázku 5 lze také pozorovat velký nárůst mezi lety 2022 a 2023, který je způsoben velkým počtem přistěhovalých ukrajinských uprchlíků kvůli válce na Ukrajině. Z grafu je také patrné, že se jejich počet se v posledním roce mírně snížil. (9)

Mezi faktory postupného nárůstu obyvatel patří vyšší atraktivita pro mladé rodiny a nová bytová výstavba v Holicích. V posledních letech se v oblasti Holicka v průměru ročně dokončily 4,3 byty na tisíc obyvatel, jedná se tak o třetí nejvyšší přírůstek v Pardubickém kraji. (10) Dalším důležitým faktorem je rozvoj dopravní infrastruktury v regionu (např. obchvat města a dálnice D35), který bude dále analyzován v oddílu 1.3.

Obrázek 6 zobrazuje věkovou strukturu obyvatel města v roce 2021. Z tohoto obrázku je zřejmé, že největší skupina obyvatel se nachází ve věkovém rozmezí 45–49 let, naopak nejmenší zastoupení má věková skupina 20–24 let. Nejmladší věkové skupiny (lidé do 19 let) jsou více zastoupeny než zmíněná skupina 20-24 let. (11)



Zdroj: autor na základě (11)

Obrázek 6 Graf věkové struktury obyvatel Holic v roce 2021

Graf na obrázku 6 také potvrzuje obecně vyšší počet žen než mužů. Větší počet žen je zejména ve věku 50 let a více, zatímco u lidí s věkem 50 let a méně je převaha mužů. Největší skupinou osob jsou lidé v produktivním věku (25-64 let), jedná se o 3 423 osob. Součet mladých lidí do 24 let a seniorů nad 65 let nepřesahuje tuto nejpočetnější skupinu osob. V roce 2021 se v Holicích nacházelo 1 721 mladých lidí a 1 601 seniorů. (11)

1.1.4 Školy

V Holicích se nachází několik škol různých typů. Jak již bylo dříve zmíněno, většina z nich se nachází přímo v centru města. Ve městě se nachází 3 mateřské školy, 2 základní školy (které jsou rozmístěny ve 3 různých budovách), 2 střední školy a také 1 základní umělecká škola. (6) Systém vzdělávání je pro město důležitý z důvodu zvyšujícího se počtu mladých rodin a vyššího počtu zastoupení v nejmladších věkových kategoriích. Přesné umístění škol v rámci města je uvedeno v mapě v příloze B. Klíčová oblast pro dojížděku žáků do škol je zejména v okolí ulic Holubova a Růžičkova. Dojížděka do škol bude více analyzována v další části této kapitoly.

1.1.5 Významní zaměstnavatelé

V Holicích existuje několik firem, které více ovlivňují chod města – pro účely této práce jsou klíčové zejména z hlediska dojížděky jejich zaměstnanců. Významní zaměstnavatelé v Holicích, včetně základních údajů, jsou uvedeni v tabulce 1. Z uvedené tabulky vyplývá, že tyto společnosti nemají sídlo na jednom místě (např. na průmyslové zóně), ale jsou rozmístěny v rámci celého města.

Tabulka 1 Významní zaměstnavatelé v Holicích

Název společnosti	Počet zaměstnanců	Předmět činnosti	Adresa
ADA International s.r.o.	25	Výroba parfémů a toaletních přípravků	Podlesí 53
BV Elektronik s.r.o.	340	Elektrotechnický průmysl (transformátory)	1) Puškinova 639 2) Vysokomýtská 1104
Erwin Junker Grinding Technology a.s.	252	Strojírenství (obráběcí stroje)	Pardubická 332
FEIFER – kovovýroba, spol. s r.o.	20-24	Balení zboží (páskovací a fóliové techniky)	Holubova 858
PENTA – servis spol. s r. o.	32	Balení zboží (páskovací a fóliové techniky)	1) 6. května 821 2) Puškinova 1251

Zdroj: (12), (13), (14), (15), (16), (17), (18)

Podle informací uvedených v tabulce 1 lze pozorovat, že se významnější zaměstnavatelé zaměřují na průmyslovou výrobu. Na základě Územně analytických podkladů ORP Holice (18) mají další podniky hlavní předmět činnosti také v jiných oborech, např. silniční nákladní doprava, dřevařská výroba, pěstování rostlin nebo chov zvířat.

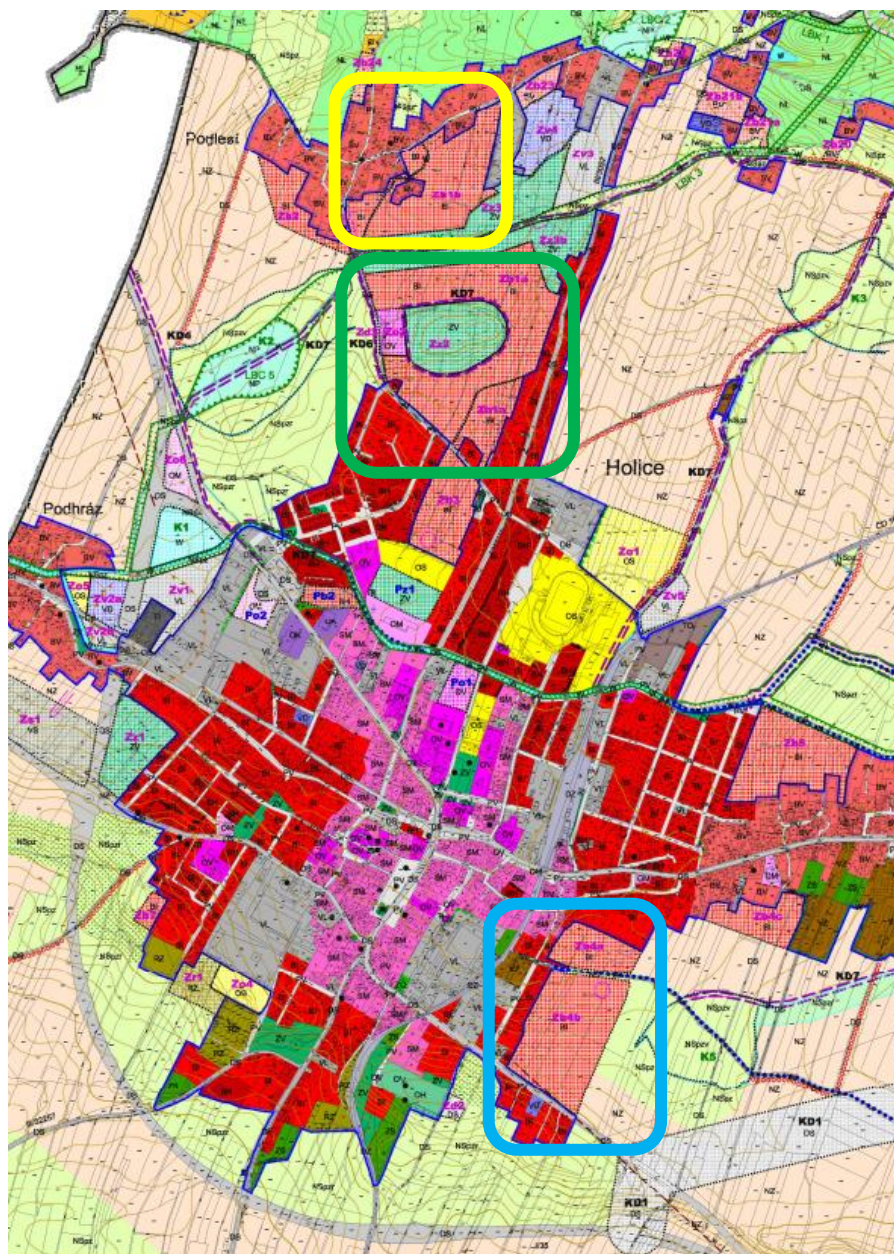
Z hlediska počtu zaměstnanců je nejdůležitější firmou BV Elektronik, která sídlí na dvou různých místech v rámci města. Výrobní závod je umístěn na ulici Vysokomýtská. Společnost se zaměřuje na výrobu v elektrotechnickém průmyslu, zejména transformátorů. Firma byla založena v Holicích v roce 1993. (13)

Junker Group prezentuje Holice v celosvětovém měřítku. Skupina má 13 závodů, ve kterých pracuje více než 1200 pracovníků. Hlavní činností podniku je vývoj a výroba brousících strojů pro obrábění kovů a filtrační zařízení. Společnost byla založena v Německu v roce 1962. Své aktivity skupina Junker rozšířila do Holic v roce 1998. (15)

Z tabulky 1 lze také pozorovat, že na území města se nachází 2 firmy se zaměřením na výrobu obalových materiálů. Firma FEIFER – kovovýroba vznikla v roce 1994 a navazuje svou činností na původní státní podnik Kovopodnik s.p. (16) Společnost PENTA – servis vznikla v roce 1992 jako kompletně nová firma v čele s odborníky v tomto odvětví. (17)

1.1.6 Rozvojové lokality města

Pro rozvoj města a udržení jeho důležitosti i do budoucna je klíčové plánovat rozložení a strukturu města. Strategickým dokumentem v této problematice je Územní plán Holice, který je platný od 7. ledna 2012. Na základě tohoto dokumentu jsou proto stanoveny plánované plochy pro bydlení. (19) Důležitost těchto ploch lze považovat vyšší i na základě dříve představených informací – Holice jsou atraktivním místem pro mladé rodiny a oblast se vyznačuje vysokou mírou výstavby nového bydlení.



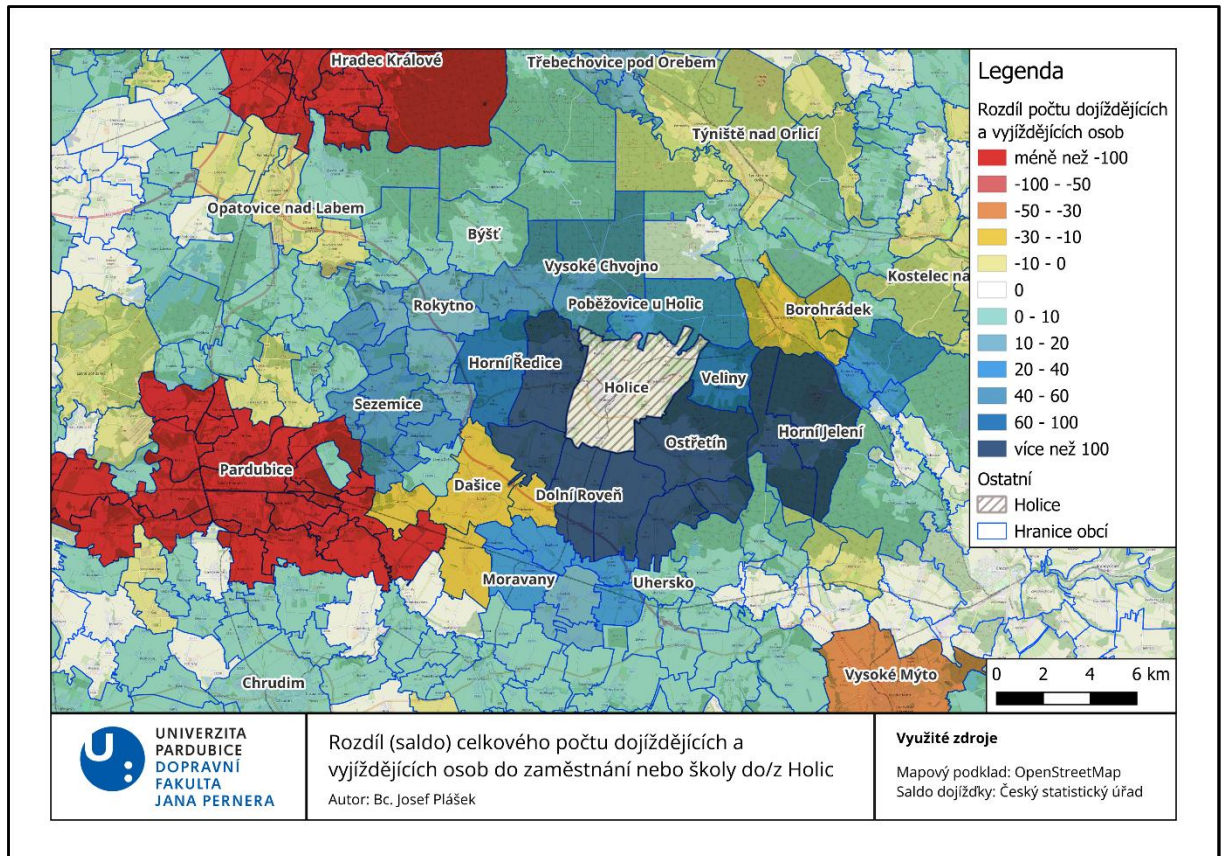
Zdroj: (19)

Obrázek 7 Rozvojové lokality vymezené Územním plánem Holic

Na obrázku 7 lze pozorovat část hlavního výkresu Územního plánu Holice se zvýrazněnými rozvojovými plochami. První významná plocha se nachází severně od ulice Vysokomýtská, jedná se o plochy Zb4a a Zb4b (zvýrazněno modře). Dále se jedná o plochu Zb1a v oblasti kolem vrchu Homole (zvýrazněno zeleně). Dle autora poslední významnější plocha (Zb1b) se nachází v místní části Podlesí (zvýrazněno žlutě). V současné době probíhá také výstavba bytových domů v ulici Pod Parkem. Další rozvojové plochy se nachází také v místní části Koudelka.

1.2 Vztah města a jeho okolí

Město Holice se řadí mezi obce s rozšířenou působností (ORP), a proto se jedná o důležité regionální centrum pro své blízké okolí. Přímo v Holicích žije 36,5 % obyvatel ORP Holice. (10) Vztahy s okolím jsou obecně dány dojížděnkou a vyjížděnkou do zaměstnání a škol, dostupností zdravotní péče nebo základních služeb (např. obchody). Mobilita příjíždějících a vyjíždějících osob z/do Holic je zkoumána v následujících pododdílech zejména na základě dat ČSÚ. (20)



Zdroj: autor na základě (20)

Obrázek 8 Mapa salda dojížděky osob do Holic

Na základě obrázku 8 je již na první pohled patrné, že interakce města probíhají oboustranně – osoby z Holic jak vyjíždí, tak také do něj dojíždí. Město je tedy pro daný region důležité. Následující oddíly detailněji přiblíží oba typy pohybu obyvatel.

1.2.1 Vyjížděka

Holice leží v okrese Pardubice mezi městy Pardubice, Hradec Králové a Vysoké Mýto. Tato poloha jasně definuje také vyjížděku z Holic – zejména v návaznosti na krajské město Pardubice. Do Pardubic celkem vyjíždí 546 osob s vyjížděkovým časem 15,04 minut. Následuje Hradec Králové, do kterého vyjíždí 358 obyvatel Holic s vyjížděkovým časem 18,05 minut.

Na třetím místě s nejvyšší vyjížděkou je město Vysoké Mýto – 62 osob s vyjížděkovým časem 16,56 minut. (20) Z okolních obcí lze zmínit Dolní Ředice (56 osob, 4,2 minuty), Borohrádek (52 osob, 8,69 minut) a Horní Jelení (42 osob, 7,68 minut). Důležité je zmínit také vyjížděku do Prahy (58 osob) s vyjížděkovým časem 106,2 minuty. (20)

Na základě výše uvedených dat lze konstatovat, že obyvatelé Holic jsou ochotni za studiem nebo prací dojíždět nejen v daném regionu. Celková vyjížděka z Holic v rámci regionu je graficky zobrazena v příloze C.

1.2.2 Dojížděka

Oproti vyjížděce, dojížděka do menších měst má většinou regionální charakter. Na základě informací, které byly dříve analyzovány, lze konstatovat, že město Holice je důležité z hlediska dojížděky zejména z důvodu:

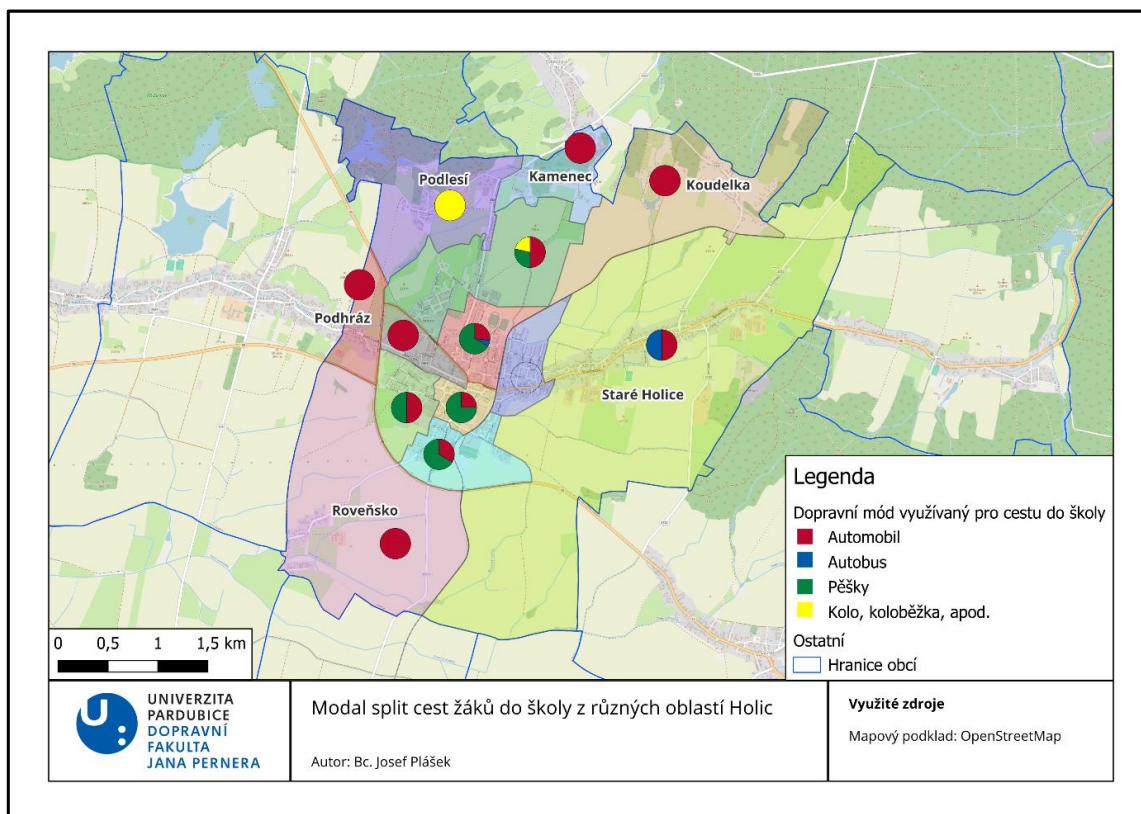
- Přenesené působnosti státní správy (ORP).
- Dostupnosti základních služeb a zdravotní péče.
- Existence vzdělávacích institucí.
- Dostupnosti pracovních míst.

Oboustrannost interakce s Pardubicemi je potvrzena také daty o dojížděce do Holic. Z Pardubic celkově dojíždí 227 osob s dojížděkovým časem 15,09 minut. Na rozdíl od vyjížděky ale dále nepokračují velká města, nýbrž menší obce v okolí Holic. Pro tyto obce jsou Holice důležité z hlediska výše vyjmenovaných důvodů. Z Horních Ředic dojíždí do Holic 183 osob, přičemž jejich dojížděkový čas je 2,3 minuty. Na třetím místě z hlediska dojížděky je Horní Jelení se 154 dojíždějícími osobami a dojížděkovým časem 7,68 minut.

Z hlediska dojížděky lze ještě zmínit Dolní Roveň (125 osob, 3,85 minut), Ostřetín (122 osob, 4,19 minuty), Dolní Ředice (118 osob, 4,21 minuty) a Veliny (101 osob, 4,64 minut). Zajímavostí také je, že dojížděka z Hradce Králové (87 osob) disponuje dojížděkovým časem 18,01 minuty nebo Vysoké Mýto (31 osob) s dojížděkovým časem 16,48 minuty. Uvedená data potvrzují, že pro Holice jsou tato města důležitější z hlediska vyjížděky, a nikoliv dojížděky. Celková dojížděka do Holic v rámci regionu je graficky zobrazena v příloze D.

Dosud byla analyzována dojížděka do škol a zaměstnání do Holic z ostatních obcí na základě Sčítání lidu, domů a bytů 2021. (20) Na základě informací z dotazníkového šetření, které bylo provedeno v roce 2024, je možné analyzovat také dojížděku žáků v rámci města. (9) Tato dojížděka je graficky znázorněna v mapě na obrázku 9.

Na tomto obrázku je možné pozorovat město rozdělené na místní části. Centrum města je dále rozděleno tak, aby bylo lépe rozlišeno, odkud žáci do školy dojíždí. Jednotlivé oblasti mají na grafu vyznačenou dělbu přepravní práce (tzv. modal split), tedy jaké dopravní prostředky využívají pro cesty do školy. V rámci dotazníku bylo získáno pouze 105 odpovědí, lze tedy konstatovat, že do vyplnění formuláře se zapojila pouze část žáků nebo jejich rodičů.



Zdroj: autor na základě (9)

Obrázek 9 Mapa modal splitu dojížd'ky žáků v rámci Holic

Na obrázku 9 je možné dále sledovat, že v rámci centra města je více preferovaná chůze pěšky, zatímco z okrajových částí se jedná o dojížd'ku zejména automobilem. Severně od centra města žáci také více využívají cyklistické dopravy. Veřejná linková doprava je podle těchto dat využívána zejména ze Starých Holic, což odpovídá vyšší kvalitě dopravní obslužnosti v této části města. Na základě tohoto průzkumu nejsou dostupná data z lokality nacházející se poblíž železniční stanice.

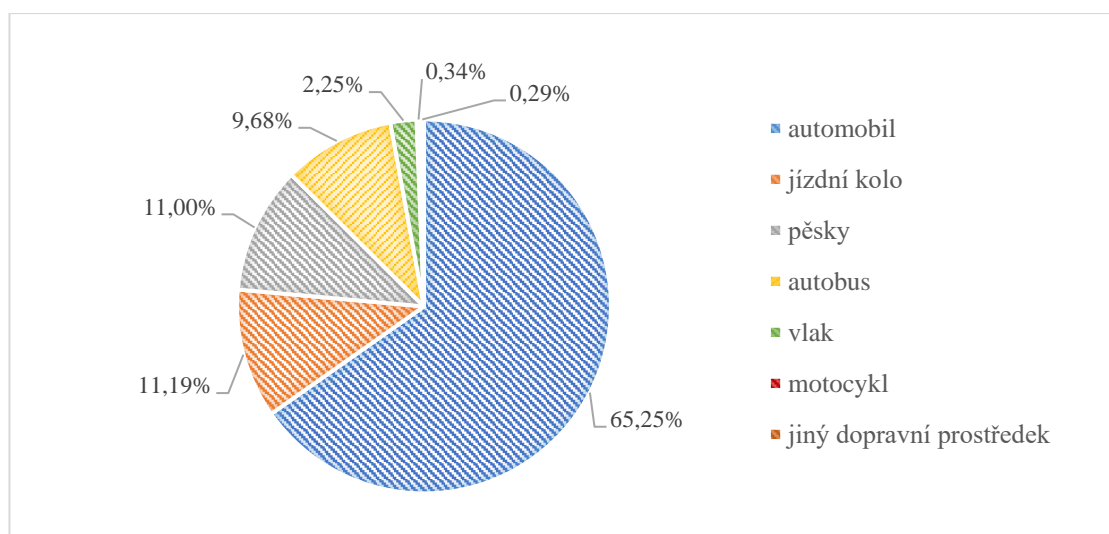
Podle obrázku 9 lze konstatovat, že z okrajových částí není využívána veřejná doprava. Tato data je potřeba uvažovat jako doplňková, neboť vyplnění dotazníku bylo dobrovolné a celkový počet zapojených žáků je nižší, než je realita. V realitě lze konstatovat, že na území města je také hojně využívána veřejná doprava. Využívání veřejné dopravy je proto detailněji analyzováno v další části kapitoly.

1.3 Doprava a dopravní infrastruktura

Doprava je rozsáhlý obor, který ovlivňuje celkové fungování města a jeho občanů. Nejedná se pouze o pohyb dopravních prostředků po dopravní síti nebo o plánování dopravní infrastruktury: „doprava jsou emoce.“ Prosazování jakýchkoliv změn a uplatňování nových principů v oblasti dopravy s sebou proto přináší dopad také na občany města, jejich každodenní život a jejich dosavadní návyky.

Jedná se nicméně o dynamický obor, který se neustále mění a vyvíjí – a proto je potřeba reagovat na změny a reflektovat nové potřeby obyvatel. Individuální automobilová doprava (dále IAD) je většinou považována za hlavní dopravní mód, a to zejména díky vysoké flexibilitě, poměrně jednoduchému používání, vyššímu komfortu přepravy nebo nízkým nákladům na realizaci cesty. Tyto faktory podporují vyšší využívání IAD, což poté vede k vyšším intenzitám silničního provozu a jeho nižší bezpečnosti.

Dělbá přepravní práce v Holicích je zachycena v obrázku 10. Graf zobrazuje data o vyjížděcí obyvatel Holic do zaměstnání podle používaného dopravního módu. Vyjížděčka do zaměstnání je z 32,7 % realizována pouze v rámci katastru města a dalších 36,8 % obyvatel cestuje do zaměstnání v rámci okresu Pardubice. V grafu nejsou uvedeny informace o mobilitě ostatních skupin ve městě (např. studentů nebo seniorů) a také nejsou uvedeny informace o jiných cestách než do zaměstnání. Data uvedená na obrázku 10 i přesto potvrzují již dříve zmíněný trend – IAD je i v Holicích dominantním dopravním módem s podílem přepravní práce přes 65 %. Bezmotorová aktivní doprava (jízdní kolo a chůze) činí dohromady přes 21 % a veřejná doprava (autobus a vlak) dosahuje téměř 12 %. Dle názoru autora je nicméně podíl aktivní dopravy na vysoké úrovni.



Zdroj: autor na základě (21)

Obrázek 10 Graf modal splitu cest obyvatel Holic do zaměstnání

Trendem posledních let je zklidňování silniční dopravy, a naopak posilování role veřejné dopravy a zlepšování podmínek pro aktivní mobilitu. Balíček různých opatření poté může změnit dopravní návyky obyvatel a přinést tak i změnu dělby přepravní práce.

Výsledkem změny přístupu k plánování dopravy a změny dopravního chování obyvatel by mělo být zvýšení bezpečnosti silničního provozu, zlepšení podmínek pro mobilitu obyvatel a podpoření udržitelnosti v oblasti dopravy. V neposlední řadě je důležité zmínit také celkové zkvalitnění veřejných prostor, které nově nemusí mít pouze dopravní funkci, ale mohou být doplněny o funkci pobytovou. V rámci následujících pododdílů je cílem přiblížit aktuální stav jednotlivých dopravních módů ve městě Holice a zaměřit se také na dopravní služby poskytované na území města.

1.3.1 Silniční doprava

Z hlediska silniční dopravy lze Holice definovat jako významnou křižovatku. V minulosti se přímo v centru města setkávaly 2 důležité silnice první třídy:

- **I/35** Hrádek nad Nisou – Liberec – Turnov – Jičín – Hradec Králové – Holice – Svitavy – Mohelnice – Olomouc – Hranice – Valašské Meziříčí – Bumbálka.
- **I/36** Pardubice – Sezemice – Holice – Borohrádek – Čestice.

Situace se změnila v roce 2008 s otevřením obchvatu na silnici I/35, který v severojižním směru odvedl tranzitní dopravu z centra města. (22) Dle Celostátního sčítání dopravy (dále CSD) z roku 2020 dosahoval roční průměr denních intenzit (dále RDPI) na obchvatu hodnoty 13 677 vozidel za den. (23)

Tato přeložka vede extravilánem zejména jihozápadně od centra, přičemž město je na ni připojeno 2 stykovými, 1 průsečnou a 1 okružní křižovatkou. (1) V blízké době je plánována přestavba průsečné křižovatky na okružní z důvodu zvýšení bezpečnosti silničního provozu. (9)

Rozvoj silniční infrastruktury v oblasti Holicka se nezastavil ani po otevření obchvatu na silnici I/35. V letech 2021 a 2022 se otevřely 2 nové úseky dálnice D35, která postupně nahrazuje stávající silnici I/35. (24) (25) Zlepšování podmínek silničního provozu probíhá také na silnici I/36. V roce 2023 byla zprovozněna přeložka Časy – Holice a město tak získalo komfortnější a bezpečnější připojení na dálnici D35. (26) V současné době se také realizuje navazující úsek – obchvat Sezemice s plánovaným otevřením v roce 2026. (27) Po dokončení této přeložky, tak bude celá silnice I/36 vedena mezi Pardubicemi a Holicemi kompletně v nové stopě. Z důvodu zvýšení komfortu a snížení cestovních časů lze očekávat, že automobilová doprava se v této relaci stane atraktivnější, a to povede ke zvýšení intenzit silničního provozu (tzv. dopravní indukce).

Silnice I/36 nicméně stále vede centrem Holic. Tranzitní doprava v západovýchodním směru tak stále zatěžuje obyvatele města negativními externalitami. Dle CSD 2020 činila hodnota RDPI na silnici I/36 v ulici Hradecká 4 949 vozidel za den a v ulici Staroholická 3 235 vozidel za den. (23) I tato komunikace má být v budoucnu nahrazena přeložkou, která odvede tranzitní dopravu z Holic, Velin a Borohrádku. Dle aktuálních informací ŘSD, je výstavba plánována mezi lety 2029 a 2032. (28)

Silniční doprava je charakteristická tím, že využívá různých typů pozemních komunikací. Charakterizovány byly již dálnice a silnice I. třídy. V Holicích se nenachází žádná silnice II. třídy, které většinou plní funkci regionální. Síť pozemních komunikací ve městě nicméně zahrnuje také silnice III. třídy a místní komunikace. Většina komunikací v intravilánu je v režimu s nejvyšší povolenou rychlostí 50 km/h. (1) Tento dopravní režim je vhodný pro nejdůležitější komunikace města. V případě Holic se například jedná o silnici I/36, kterou využívá v současné době tranzitní doprava. Tento režim je také vhodný u ostatních komunikací, které napojují město na obchvat, např. ulice Vysokomýtská nebo Pardubická.

V méně dopravně zatížených ulicích a rezidentních lokalitách je vhodné dopravu zklidnit. Dopravní režimy „zóna 30“ a „obytná zóna“ jsou na území města zavedeny pouze na několika místech, např. obytná zóna v oblasti Na Mušce a zóna 30 v oblasti kolem ulice Holubova. (1) Dle názoru autora by bylo vhodné tyto režimy zřídit na větším podílu komunikacích na území města. Tyto režimy přispívají ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu a v případě provedení stavebních úprav ulic také ke zkvalitnění veřejného prostoru.

1.3.2 Cyklistická doprava

Na silniční dopravu úzce navazuje cyklistická doprava. Tento aktivní dopravní mód také využívá část její infrastruktury. Pro účely práce lze cyklisty rozdělit do dvou skupin, a to podle různého principu využití jízdního kola. Někteří cyklisté využívají tuto dopravu jako každodenní činnost k přepravě mezi různými místy, zatímco druhá část ji volí volnočasovou aktivitu. Oba typy cyklistů jsou charakteristické jinými návyky a jejich nároky na dopravní infrastrukturu.

Rekreační cyklistika, někdy také označována jako cykloturistika, je charakteristická svou nepravidelností a nižšími nároky na cyklistickou infrastrukturu. Tato skupina cyklistů je více ochotna využívat infrastrukturu, která je primárně určená pro motorová vozidla nebo využívat (ne)zpevněných polních a lesních cest. Cyklisté, kteří na kole tráví svůj volný čas, většinou znají své schopnosti a limity, a proto je zohledňují již během plánování trasy. Jinou náročnost a charakter trasy si například naplánuje zkušený jednotlivec a jinou rodina s dětmi – každý z nich vnímá bezpečí, komfort a důvod jízdy na kole z jiného hlediska.

Tabulka 2 Cyklotrasy vedené přes město Holice

Číslo cyklotrasy	Trasa cyklotrasy
181	Hradec Králové – Bělečko – Vysoké Chvojno – Poběžovice u Holic – Koudelka – Staré Holice – Veliny – Horní Jelení – Újezd u Chocně – Chocně
4161	Podlesí – Kamenec – Poběžovice u Holic – Žďár nad Orlicí – Světlá – Chotiv – Moravsko
4191	Holice – Horní Ředice – Dolní Ředice – Choteč – Sezemice – Pardubice
4238	Holice – Roveňsko – Dolní Roveň – Platěnice – Moravany
4265	Staré Holice – Holice – Podlesí – Vysoké Chvojno – Hoděšovice

Zdroj: autor na základě (1)

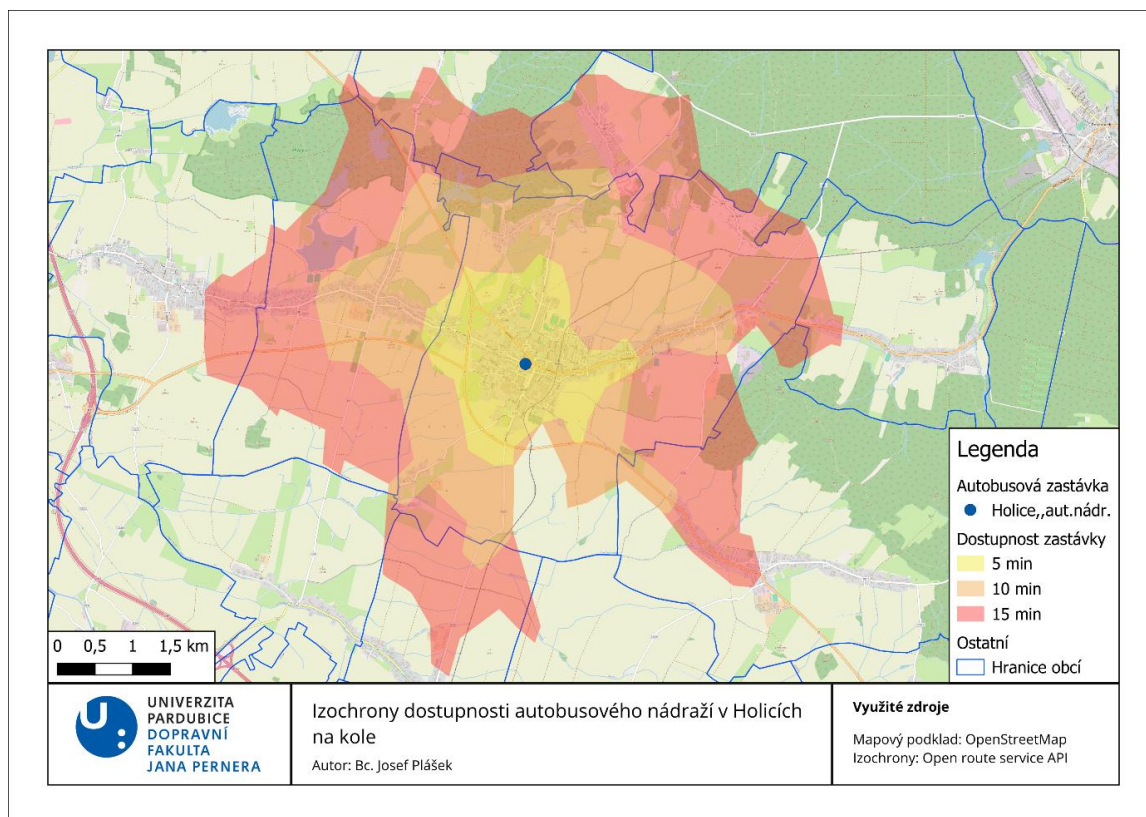
Zejména pro cykloturistiku byla vytvořena síť cyklotras, které často nevedou přímou či nejkratší trasou. Cyklotrasy jsou mnohdy vedeny delší trasou po komunikacích s nižšími intenzitami silničního provozu, cyklostezkách, (ne)zpevněných cestách nebo místy, kde se nachází turisticky zajímavá místa. Seznam cyklotras vedoucích přes Holice je uveden v tabulce 2. Lze konstatovat, že Holice jsou z hlediska cykloturistiky významným místem – cyklotrasy vedou do města ze všech světových stran. (1)

Z hlediska plánování osobní dopravy je důležitější **městská cyklistika**. Jedná se o cyklisty, kteří využívají kolo jako jednu z možností přepravy na krátké až středně dlouhé vzdálenosti. Jízdní kolo může být s průměrnou rychlostí 15-25 km/h vhodnou alternativou k IAD pro cesty mezi 8 až 10 kilometry. (29) V posledních letech se více prosazují také elektrická kola, která rozšiřují okruh potenciálních uživatelů. Cyklistická doprava přináší výhody efektivního využívání (zejména městského) prostoru, jednoduchost a nízké náklady na realizaci cesty. V neposlední řadě se také jedná o pohybovou aktivitu, která vede k lepšímu zdraví uživatele.

Cyklisté, kteří využívají kolo na denní bázi, se více soustředí na kvalitu a bezpečnost infrastruktury. Toto je dáno zejména z důvodu častého opakování cesty, ale také kvůli širší skupině (zranitelnějších) uživatelů, např. děti a senioři. Kvalitní cyklistická infrastruktura, která ve výsledku tvoří ucelenou síť, proto oslovuje více uživatelů. Klíčem k podpoře cyklistické dopravy je odstraňování zbytečných časových ztrát (např. rušení zajištění, snižování prostoje v křižovatkách) a podpora rozvoje značných časových zisků (zřizování tzv. cyklistických obousměrek, omezení zákazů odbočení). (29) V cyklisticky vyspělých zemích není problém ani počasí. Lidé se rozdílným povětrnostním vlivům přizpůsobují použitím vhodného oblečení a jiné cyklistické výbavy.

Cyklistická infrastruktura není v Holicích na příliš vysoké úrovni. I přes tento fakt lze konstatovat, že si tento dopravní mód drží poměrně vysoké zastoupení v dělbě přepravní práce. Dle grafu v obrázku 10 využívá cyklistickou dopravu na dojížděku do práce 11,19 % obyvatel Holic. V centru města se nenachází mnoho cyklistické infrastruktury, nejvýznamnější je stezka pro chodce a cyklisty spojující ulici Husova s gymnáziem a sousední zástavbou v lokalitě Na Mušce. Nejdelší souvislou cyklistickou infrastrukturou v Holicích je stezka pro chodce a cyklisty jižně od města podél silnice I/35 do Ostřetína. (1) Dle plánů města bude podél stejné komunikace vystavěna cyklistická infrastruktura také na směrem sever na Chvojenec. (9)

Cyklistické dopravě je v rámci analýzy věnována pozornost, protože se běžně využívá v moderních dopravních systémech. V případě některých cest se může jednat o návaznou dopravu k veřejné dopravě. Multimodalita je klíčová, protože mimo jiné rozšiřuje možnosti využití veřejné dopravy i pro skupiny cestujících, které k ní nemají přístup (např. velká pěší vzdálenost). Časová dostupnost autobusového nádraží v Holicích za využití cyklistické dopravy je uvedena na obrázku 11. Většina obyvatel Holic má tuto důležitou zastávku dostupnou na kole do 10 minut a do 15 minut je dostupná téměř všem obyvatelům. Podpora cyklistické dopravy proto může vést ke zvýšení využití veřejné dopravy a zajistit tak vyšší efektivitu využívání veřejných financí.



Zdroj: autor

Obrázek 11 Mapa časové dostupnosti autobusového nádraží v Holicích jízdou na kole

Pro vyšší provázanost obou systémů je vhodné následovat principy Bike+Ride (známé také jako B+R). Systém B+R je charakteristický vytvořením systému uschování kol v blízkosti důležitého dopravního uzlu. (29) V Holicích se nyní nachází v okolí železniční stanice a u autobusového nádraží pouze jednotky stojanů pro kola. Autor proto považuje za vhodné navýšení počtu parkovacích míst pro kola a také doplnění o „zabezpečená“ stání, například o tzv. cykloboxy. Atraktivita cyklistické dopravy může být zvýšena také zastřešením parkovacích ploch tak, aby byla kola chráněna před nepříznivými povětrnostními vlivy.

1.3.3 Železniční doprava

Městem prochází železniční trať 016 Borohrádek – Holice – Chrudim. (30) Tato trať začíná v Borohrádku, kde odbočuje z trati 026 Chocně – Náchod a končí v Chrudimi, kde se napojuje na trať 238 Pardubice – Havlíčkův Brod. Ve stanici Moravany protíná trať 010 Kolín – Česká Třebová, která je zároveň součástí I. a III. tranzitního železničního koridoru.

Železniční stanice je situována východně od centra města, přibližně 0,5 km od náměstí T. G. Masaryka a autobusového nádraží. (1) Aktuální stav železniční stanice Holice je možné pozorovat na obrázku 12 – výpravní budova byla rekonstruována, zatímco nástupiště jsou původní. Tato nástupiště neumožňují bezbariérový nástup do vlaku.



Zdroj: (1)

Obrázek 12 Železniční stanice Holice

V současné době jsou osobní vlaky objednávané Pardubickým krajem pouze v úseku Holice – Moravany a Moravany – Chrudim. Úsek Borohrádek – Holice není pravidelnou osobní dopravou obsluhován a pro spojení v tomto směru cestující využívají veřejné linkové dopravy (linky 200 a 612).

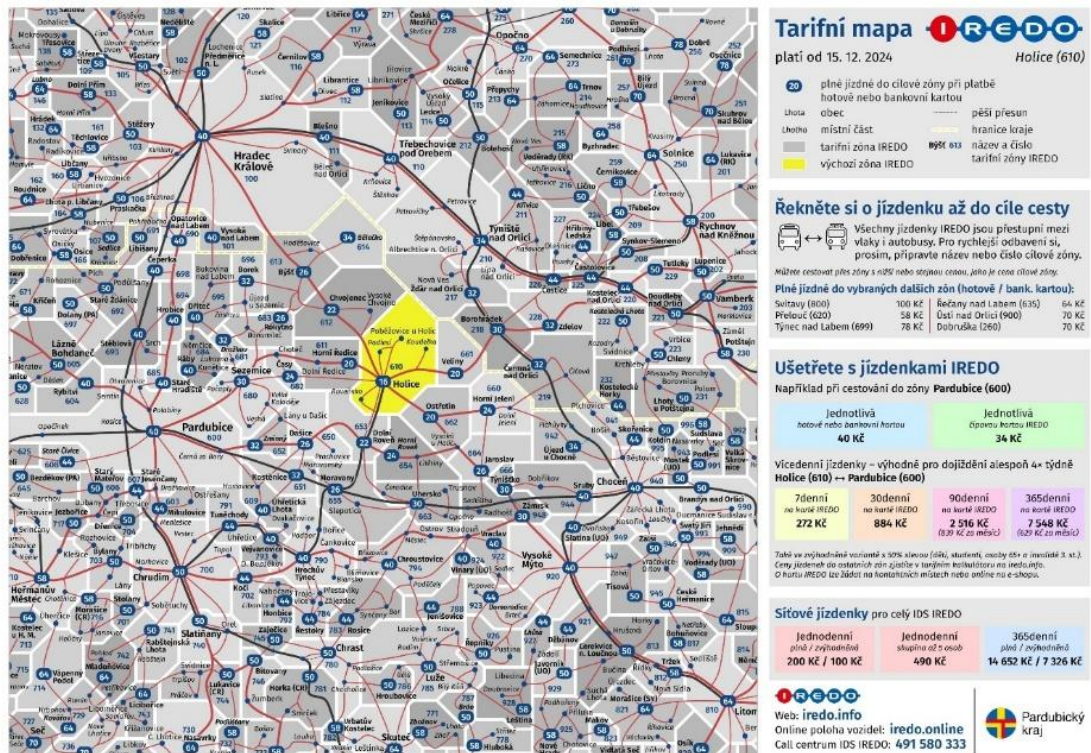
Osobní doprava je na této trati v současné době zajištěna motorovými jednotkami řady 814 „RegioNova“. Od změny jízdních řádů v prosinci 2024 jsou spoje vedeny režimu „samoobslužného způsobu odbavování cestujících“. Cestující si proto nemají možnost koupit jízdní doklady u průvodčího. Vlaky jsou vybaveny prodejními automaty na jízdenky a validátory. (31) V pracovní dny (mimo státní svátky) je v úseku Holice – Moravany v provozu 16 párů osobních vlaků. V Moravanech je na většinu těchto spojů vytvořena návaznost na osobní vlaky ve směru Kolín, Česká Třebová i Chrudim. Stejně fungují návaznosti i v opačném směru.

1.3.4 Integrovaný dopravní systém IREDO

Integrovaný dopravní systém (dále IDS) lze charakterizovat jako: *„způsob koordinovaného využití více druhů veřejné hromadné dopravy provozované více dopravci (včetně řízených návazností na individuální automobilovou dopravu) směřující k zabezpečení účelné a hospodárné dopravní obslužnosti zájmového území z hlediska ekonomických i mikroekonomických potřeb osob a institucí systémem dotčených.“* (29 str. 163)

Na území Pardubického kraje fungoval mezi lety 2008 až 2010 Integrovaný dopravní systém Pardubického kraje (IDS Pk). V roce 2010 tento systém zanikl a byl nahrazen rozšířením Integrované regionální dopravy (IREDO) z Královehradeckého kraje. Od té doby tento systém IDS pokrývá oba kraje, včetně mírných přesahů i do okolních krajů. Organizátorem tohoto systému je společnost OREDO s.r.o. se sídlem v Hradci Králové. Hlavním posláním společnosti v současné době je zajišťování oblasti tarifní integrace a provoz dopravního dispečinku. Dopravní integrací se zabývají krajské úřady samostatně. (29)

Tarif IREDO je zónově-relační tarif, jehož největší výhodou z hlediska cestujícího je flexibilita. Pro jízdu mezi 2 body je možné využít více tras, v případě, že cestující využije logickou cestu a cestuje přes tarifní zóny s nižší nebo stejnou cenou jízdenky, kterou si zakoupil. Zároveň je také potřeba cestu realizovat v časové platnosti jízdního dokladu. Tarif platí ve všech regionálních vlacích a autobusech veřejné linkové dopravy, které jsou objednávané Pardubickým nebo Královehradeckým krajem. Tarif je uznáván také v některých vlacích dálkové dopravy. V rámci tarifu existují jednotlivé jízdenky (přestupní v rámci časové platnosti a integrovaných spojů), ale také předplatní jízdenky pro pravidelné cestování.



Zdroj: (32)

Obrázek 13 Tarifní mapa IREDO ze zóny Holice (610)

Pro každou zónu v tomto tarifu je vytvořena tarifní mapa, která zobrazuje cenu za jednotlivé plně jízdné do dané zóny. Tarifní mapa pro cesty ze zóny Holice (číslo zóny 610) je uvedena na obrázku 13. Z obrázku je také zřejmé, že v rámci této zóny nenachází pouze město Holice, ale leží zde také sousední obec Poběžovice u Holic.

Systémy IDS jsou vytvářeny z důvodu efektivnějšího zajištění dopravní obslužnosti. Dopravní obslužnost je služba ve veřejném zájmu, jejíž cílem je: „zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu, především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívajících k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu.“ (33 str. 43) Dopravní obslužnost regionálního charakteru je v České republice objednávána jednotlivými kraji. (33)

Vzhledem k poloze Holic na rozhraní Pardubického a Královehradeckého kraje, je velmi důležité, že mezi oběma kraji funguje spolupráce a jednotný tarif. Autor považuje za klíčové, aby systém IDS zůstal v provozu, přičemž je potřeba ho do budoucna udržet a dále rozvíjet. Tarifní jednotnost a jednoduchost, stejně jako dobrá informovanost cestujících a jednotný vzhled systému, vedou k vyššímu využívání veřejné dopravy a tím ke zlepšení ekonomické efektivity a zvýšení kvality veřejné dopravy.

1.3.5 Veřejná linková doprava

V rámci zajištění dopravní obslužnosti má veřejná linková doprava (dále VLD) důležitou roli. Autobusy na rozdíl od vlaků mají výhodu flexibilnějšího využívání dopravní infrastruktury, což je dáno sítí pozemních komunikací. To umožňuje zavedení veřejné dopravy i do míst, která by nebylo možno obsloužit železniční dopravou. Obecně lze tedy říct, že železniční doprava by měla tvořit „páteř“ veřejné dopravy, zatímco VLD by měla být doplňkovým dopravním módem.

Vyšší flexibilita a jednodušší přizpůsobení autobusové dopravy s sebou přináší také větší komplexnost problematiky obslužení území. Lze konstatovat, že ne všechny linky VLD v daném systému zajištění dopravní obslužnosti plní stejnou funkci. Pro lepší pochopení různých funkcí VLD lze rozdělit pro účely této práce linky do následujících kategorií:

- Linky páteřní.
- Linky regionální.
- Linky místní.

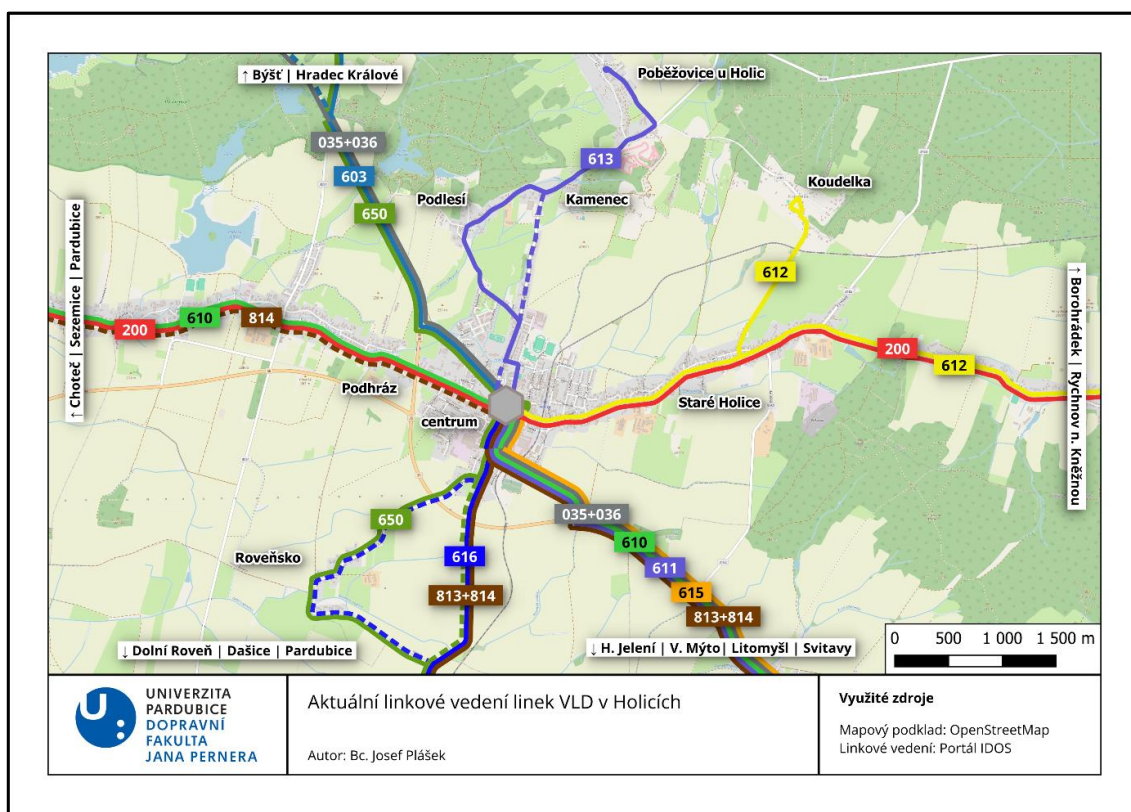
Páteřní linky VLD lze charakterizovat jako doplňkovou vrstvu k železniční dopravě. Tato kategorie je vhodná pro zavedení v relacích, ve kterých chybí železniční spojení a nahrazuje tak jeho funkci. Páteřní linky VLD lze také charakterizovat jako linky na delší vzdálenosti s nejvyšší důležitostí, protože spojují větší sídelní celky a jsou vedeny v relacích s vyšší poptávkou. Na těchto linkách je proto vhodné mít zaveden častější provoz spojů, které jsou zajištěny za pomoci autobusů s větší kapacitou míst k sezení.

Regionální linky VLD lze charakterizovat jako doplňkovou vrstvu k výše popsané páteřní dopravě (železniční i autobusové). Tato kategorie linek je vhodná pro pokrytí dojížděky do regionálních center, která nejsou na trase páteřních linek. Jedná se tedy zejména o spojení menších obcí s regionálním centrem nebo propojení ostatních linek páteřní dopravy. Na těchto linkách není potřeba využívat vysokokapacitních autobusů a je možno uvažovat s nižším počtem spojů.

Místní linky VLD lze charakterizovat jako „nejnižší“ vrstvu veřejné linkové dopravy. Jedná se o linky, které jsou z větší části vedeny na území jednoho města nebo po jeho nejbližším okolí. Charakter těchto linek je charakterizován poptávkou v rámci malého území a doplňuje tak síť výše zmíněných linek (železniční a autobusové dopravy). Ve větších městech lze hovořit o systému městské hromadné dopravy (MHD), která je na rozdíl od výše uvedených linek v objednávce města, nikoliv kraje.

Názvy zastávek VLD jsou uváděny dle Celostátního informačního systému jízdních řádů (CIS JŘ). (7) Tento formát neodpovídá pravidlům českého jazyka, proto jsou názvy zastávek v této práci uváděny kurzívou.

Veřejná linková doprava v Holicích je ve velké míře ovlivněna samotným charakterem města a jeho polohou v rámci regionu: Holice jako „křižovatka“ silnic I. třídy a zároveň důležité regionální centrum. Ve středu města se nachází autobusové nádraží, které plní různé funkce v rámci systému veřejné dopravy. První funkcí je zajištění obsluhy a dostupnosti centra města a druhou, neméně důležitou funkcí, je možnost zajištění návazností mezi jednotlivými linkami veřejné linkové dopravy. Mapa linek vedoucích centrem města Holice je zobrazena na obrázku 14. Kompletní seznam linek obsluhujících Holice je uveden v příloze E.



Zdroj: autor

Obrázek 14 Mapa aktuálního vedení linek veřejné linkové dopravy v Holicích

Autobusové nádraží vlastní společnost ČSAD Ostrava a.s. (1) Jsou zde umístěny 4 nástupní hrany. Stav autobusového nádraží neodpovídá standardům dnešní doby – jsou zde nástupiště neumožňující bezbariérový přístup, chybí přístřešky na jednotlivých nástupních hranách, a celkově se jedná o velkou nevzhlednou a poměrně neorganizovanou plochu. Dále lze zmínit také chybějící mobiliář, např. lavičky. I přes uvedená negativa je potřeba vyzdvihnout existenci elektronické tabule s aktuálními odjezdy autobusů. Zdrojem dat o aktuálním zpoždění autobusů je dispečink IDS IREDO.

Za **páteřní linky VLD** na území Holic lze považovat zejména linky vedoucí od západu na východ nebo od severu k jihu. Linku 200 lze považovat za nejdůležitější linku v Holicích. Spojuje Pardubice s Rychnovem nad Kněžnou a je vedena celodenně v pracovní dny v taktu 2 hodiny, o víkendech jsou na lince pouze tři páry spojů. Má charakter dálkové linky (cestovní doba přibližně 1 hodina 45 minut, délka 57 km), nicméně obsluhuje také většinu obcí na své trase. Perioda spojů a trasa linky 200 podle autora neodpovídá důležitosti linky.

Spojení Svitav a Hradce Králové je zajištěno pomocí linek 035 a 036. Tyto linky mají podobný charakter jako linka 200 (cestovní doba přibližně 1 hodina 45 minut, délka 79 km), zastavují však pouze na významných zastávkách. Spoje nejsou vedeny zcela v pravidelné periodě, nicméně lze říct, že v pracovní dny je téměř dodržen takt 1 hodina, o víkendech jsou vedeny opět tři páry spojů. Perioda spojů a trasa linek jsou podle autora v tomto případě nastaveny vzhledem k důležitosti linky správně. Problémem těchto linek je nicméně nejednotnost z hlediska linkového označení (více linek s téměř shodnou trasou).

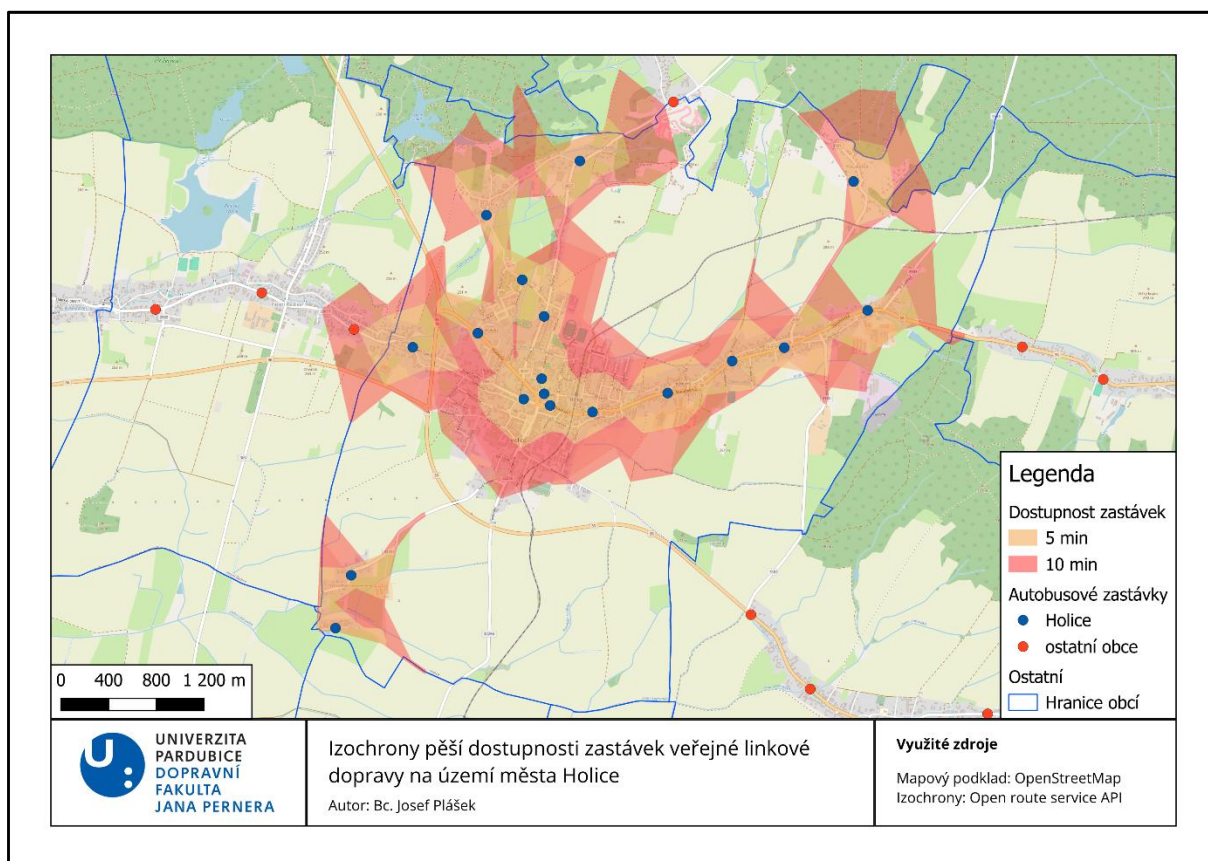
Uvedené páteřní linky se setkávají v Holicích okolo minuty 15 (směr Pardubice a Hradec Králové) a minuty 45 (směr Rychnov nad Kněžnou a Svitavy). V některých případech jsou přestupy mezi spoji garantovány, přičemž čekací doba činí ve většině případů pouze 3 minuty. (34) Větší podrobnosti o návaznostech spojů jsou uvedeny v přílohách F a G.

Do této kategorie by bylo vhodné zařadit také linky 813 a 814, které obsluhují větší města v rámci Pardubického kraje (Litomyšl, Vysoké Mýto, Pardubice). Linky mají nicméně také regionální charakter, protože obsluhují velké množství zastávek. Většinu trasy jsou vedeny tyto linky stejnou trasou, nicméně mezi Holicemi a Pardubicemi se liší (trasa přes Sezemice nebo Dašice).

Mezi **regionální linky VLD** lze zařadit většinu linek, protože slouží k obslužení okolních obcí a větších měst v blízkosti Holic. Jedná se o následující linky: 603, 610, 611, 612, 615, 616, 650. Některé linky slouží jako doplňkové k páteřním linkám. Například linka 650 doplňuje periodu linek 035+036, vede také upravenou trasou tak, aby obsloužila více zastávek. Linky 035+036 doplňuje také linka 611 v úseku Holice – Vysoké Mýto. Linka 610 může být naopak považována za doplňkovou k lince 200 v úseku Pardubice – Holice. Linka 603 je charakteristická velkým množstvím variant tras, což vede k nižší přehlednosti linky.

Místní linky VLD v rámci Holic jsou zejména linky 612 a 613. Většina spojů linky 612 je vedena pouze v rámci katastru Holic a spojuje centrum města a místní část Koudelka. Linka 613 vede z Holic pouze do sousedních Poběžovic u Holic. Za místní linku lze také částečně považovat linku 616, která zajišťuje dopravní obslužnost místní části Roveňsko a dále pokračuje směrem Dolní Roveň a Uhersko.

Město Holice se podílí na financování provozu na linkách 612 a 613 a to nad rámec základní dopravní obslužnosti Pardubického kraje (dále ZDO). (35) Jedná se zejména o 5kilometrový úsek spojů do místní části Koudelka a 1 km dlouhý závlek spojů do Poběžovic přes místní část Podlesí. Dopravní výkon nad rámec ZDO činí v období jízdního řádu 2025 celkem 6 910 km, s cenou 28 Kč za 1 kilometr. Za toto období se tedy jedná o příspěvek města celkem 193 480 Kč. (35)



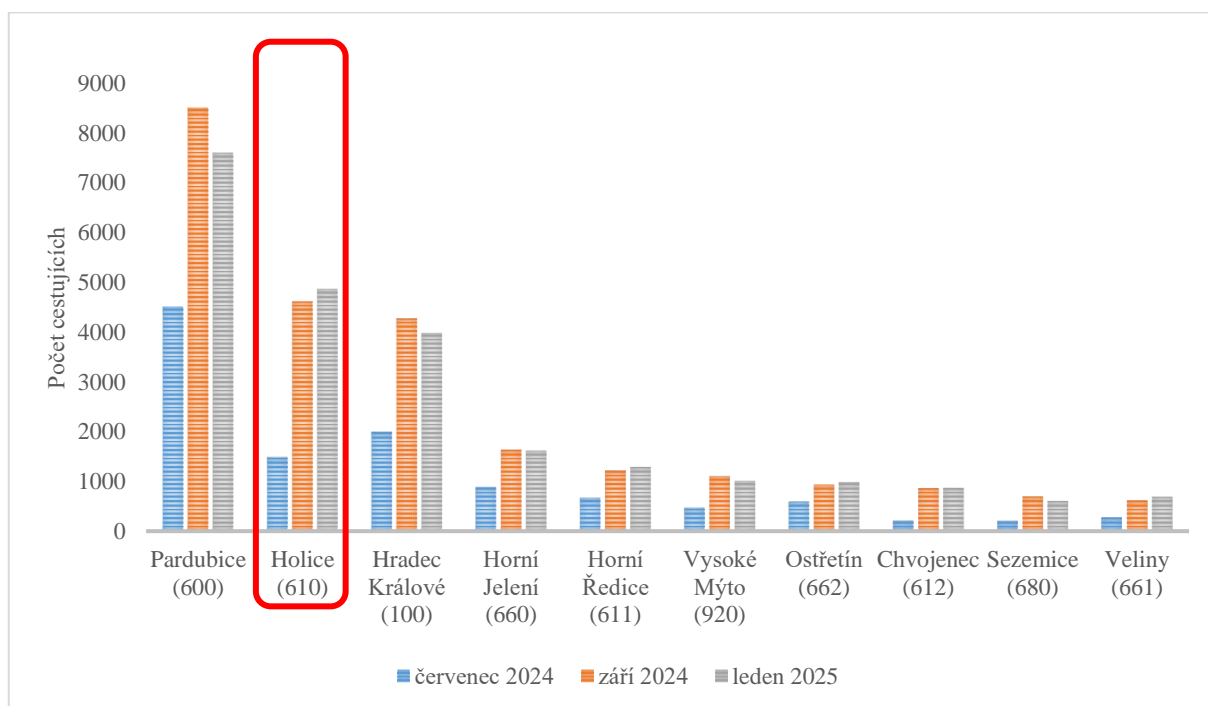
Zdroj: autor

Obrázek 15 Mapa časové dostupnosti zastávek veřejné dopravy (chůze 5 a 10 minut)

Z hlediska zajištění dopravní obslužnosti území nejsou důležité pouze linky a četnost spojů, ale také umístění zastávek. Na území města Holice se nachází 18 zastávek. Na obrázku 15 je uvedena mapa, na které jsou barevně vykresleny izochrony časové dostupnosti zastávek veřejné linkové dopravy. Z této mapy lze konstatovat, že pokrytí města zastávkami veřejné dopravy je na uspokojivé úrovni. Horší pokrytí se nachází zejména v jižní části centra města, v oblasti mezi ulicemi Bratří Čapků a Pardubická, mezi centrem města a místní částí Kamenec (ulice Husova) nebo mezi místními částmi Podlesí a Kamenec. Z lokalit, které mají horší dostupnost veřejné dopravy, činí docházkový čas většinou 5 až 10 minut, ojediněle více než 10 minut.

Pro lepší představu o využívání veřejné dopravy a pohybu cestujících se následující část práce zabývá daty o využití veřejné dopravy, tedy zejména cíli cest cestujících, strukturou cestujících nebo počtem cestujících na jednotlivých spojích nebo zastávkách na území města. Tato část analýzy je založena na datech o prodaných jízdních dokladech u autobusových dopravců, kteří jsou zaintegrovaní do systému IREDO. Data pro účely této práce byla poskytnuta Pardubickým krajem. (36)

Graf v obrázku 16 zobrazuje **počty cestujících z Holic do tarifních zón IREDO** (dále zóna). Je zde vybráno **10 zón s nejvyššími počty cestujících**, přičemž je možné pozorovat rozdíl mezi jednotlivými měsíci. Pro porovnání v rámci této kapitoly jsou používána data z měsíců s typicky vyšší poptávkou (září 2024), nižší poptávkou (leden 2025) a z měsíce s letním provozem (červenec 2024). V obrázku je možné pozorovat, že nejvyšší počet cestujících vykonalo z Holic svou cestu do krajského města Pardubice. To je v souladu s předchozí částí analýzy, která se zabývala dojížděnkou a vyjížděnkou. Lze také pozorovat (v obrázku zvýrazněno červeně), že velká část cest veřejnou linkovou dopravou je realizována pouze v rámci zóny Holice (která zahrnuje také Poběžovice u Holic).

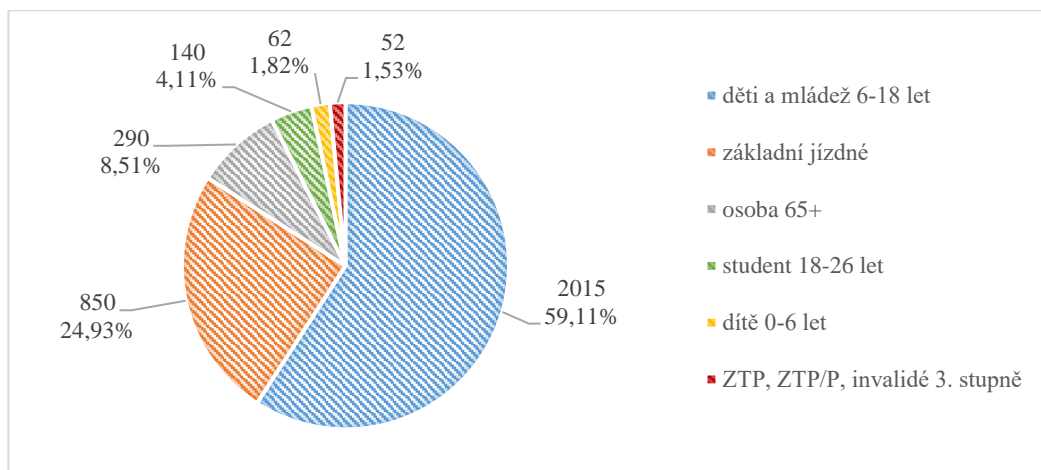


Zdroj: autor na základě (36)

Obrázek 16 Graf počtu cest z Holic dle cílových zón v rozdílných měsících

Následující část analýzy, která se podrobněji zabývá strukturou cestujících a využíváním konkrétních zastávek a spojů, je založena na datech z měsíce září 2024. Dle autora tento měsíc nejlépe charakterizuje obecnou poptávku na sledovaném území.

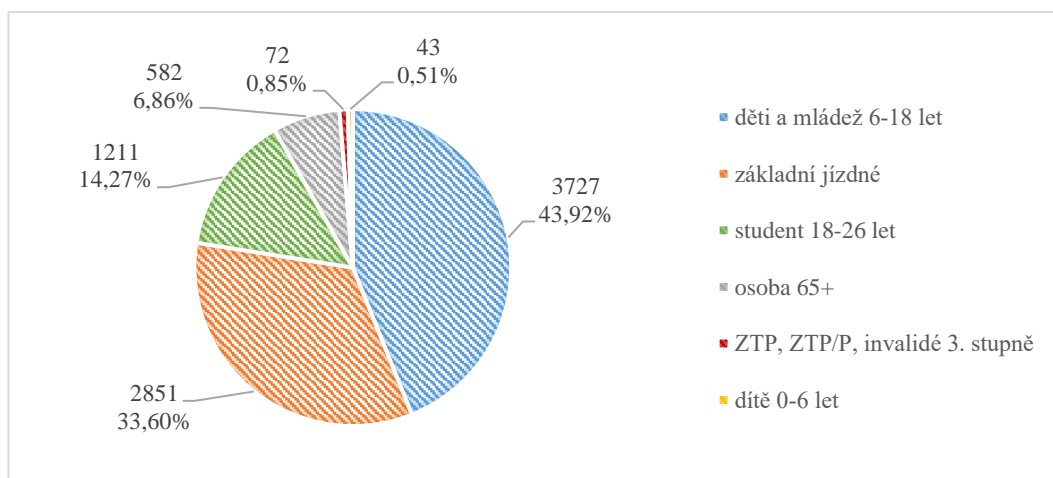
V rámci Holic v září 2024 využilo veřejné linkové dopravy 3 409 cestujících, z toho 14,37 % cestujících využilo pro svou jízdu předplatné jízdné. Více než polovinu všech cest vykonaly v tomto měsíci děti a mládež do 18 let (59,11 %). Druhou největší skupinou byly dospělí lidé se zastoupením 24,93 %. Služeb veřejné dopravy využily také senioři nad 65 let s podílem 8,51 %. Uvedená data jsou v grafu na obrázku 17.



Zdroj: autor na základě (36)

Obrázek 17 Graf struktury cestujících v rámci Holic (září 2024)

Pro porovnání je na obrázku 18 uvedena **struktura cestujících** ze všech zastávek v Holicích ve stejném měsíci, ale **na trase do nejvyužívanější zóny, tzn. Pardubice**. Zde je možné pozorovat menší zastoupení dětí do 18 let (43,92 %), naopak je zde vyšší zastoupení studentů mezi 18 a 26 lety (14,27 %) a dospělých (33,60 %). Zastoupení seniorů nad 65 let (6,86 %) je v tomto případě menší. Z toho vyplývá, že tyto kategorie cestujících se více pohybují veřejnou dopravou pouze v rámci Holic. V této relaci je také větší podíl osob s předplatným jízdným: 27,29 %.

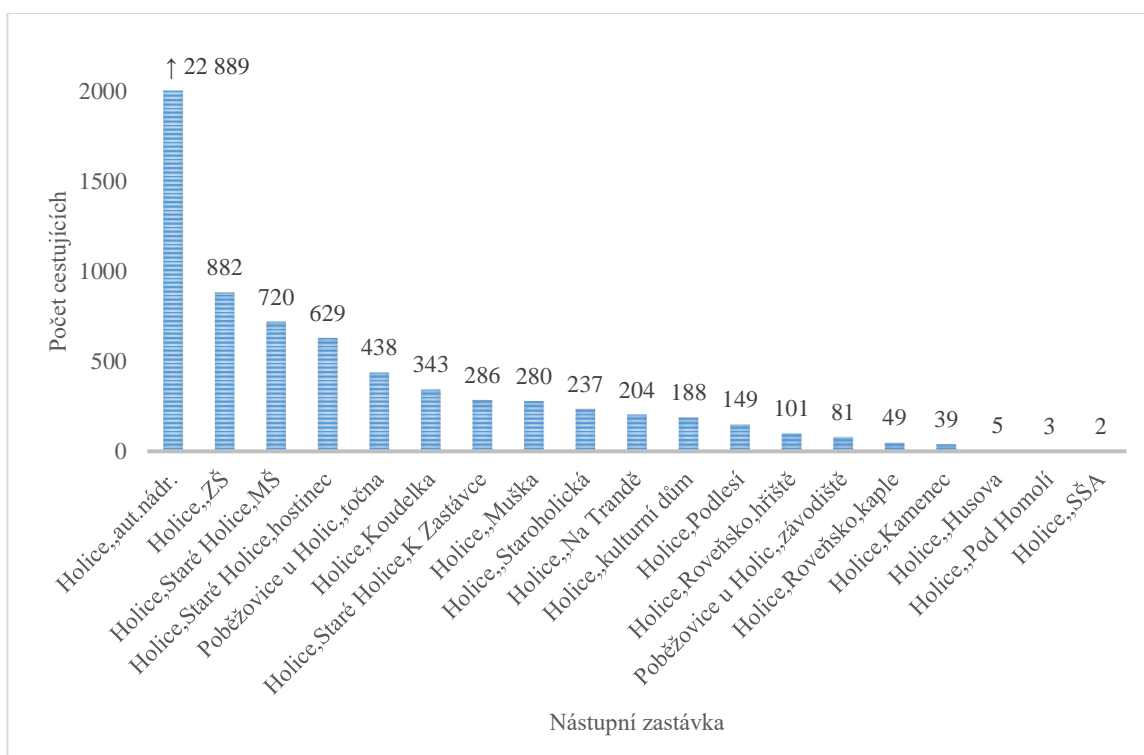


Zdroj: autor na základě (36)

Obrázek 18 Graf struktury cestujících v relaci Holice – Pardubice (září 2024)

Zastávky v rámci zóny 610 a jejich využití v září 2024 jsou uvedeny na obrázku 19. Dle nástupu cestujících je jednoznačně dominantní autobusové nádraží, kde započalo svou cestu 22 889 cestujících. Dále se jedná o zastávky, které se nachází v bezprostřední blízkosti škol: u základních škol na ulici Růžičkova a u mateřské školy ve Starých Holicích. Dále se jedná zejména o zastávky, které jsou na trase linek 200 a 612 (z centra města směr Staré Holice).

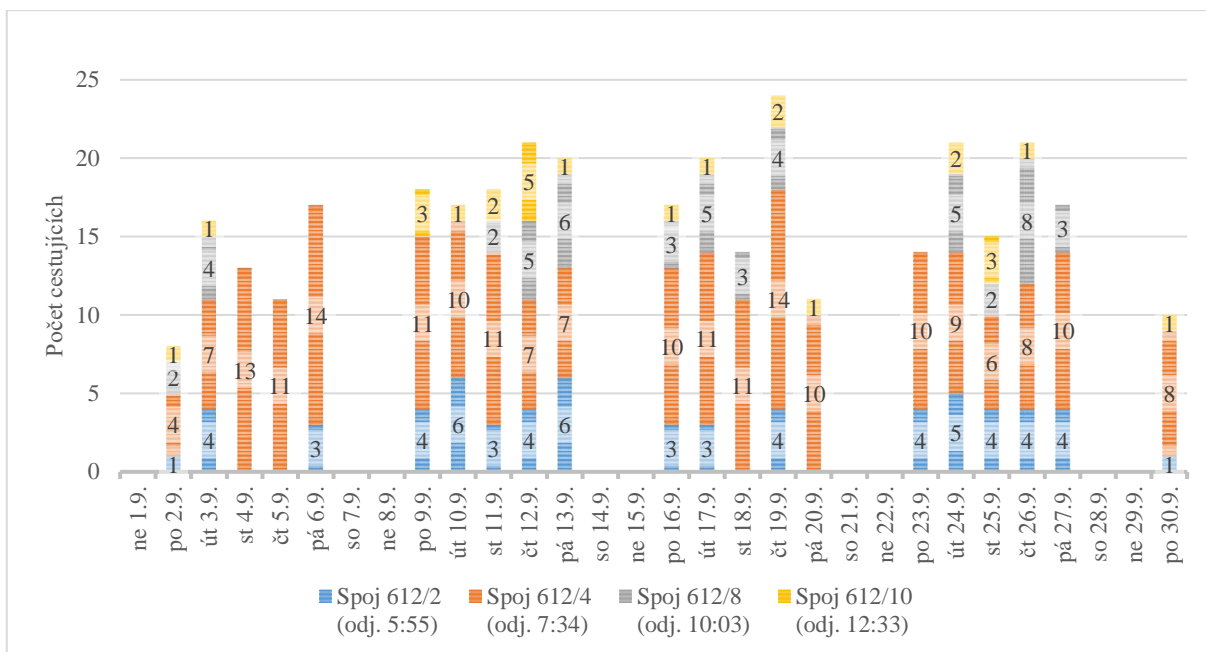
Poměrně využívanou zastávkou v zóně 610 je také zastávka v sousedních Poběžovicích, konkrétně *Poběžovice u Holic,,točna*. Ostatní zastávky, které obsluhuje také linka 613, jsou cestujícími podstatně méně využívány. Nižší atraktivita může být dána například nižším počtem spojů obsluhujících danou zastávku (např. *Holice,Podlesí* a *Holice,,Pod Homolí*).



Zdroj: autor na základě (36)

Obrázek 19 Graf nástupu cestujících v zóně 610 podle zastávky (září 2024)

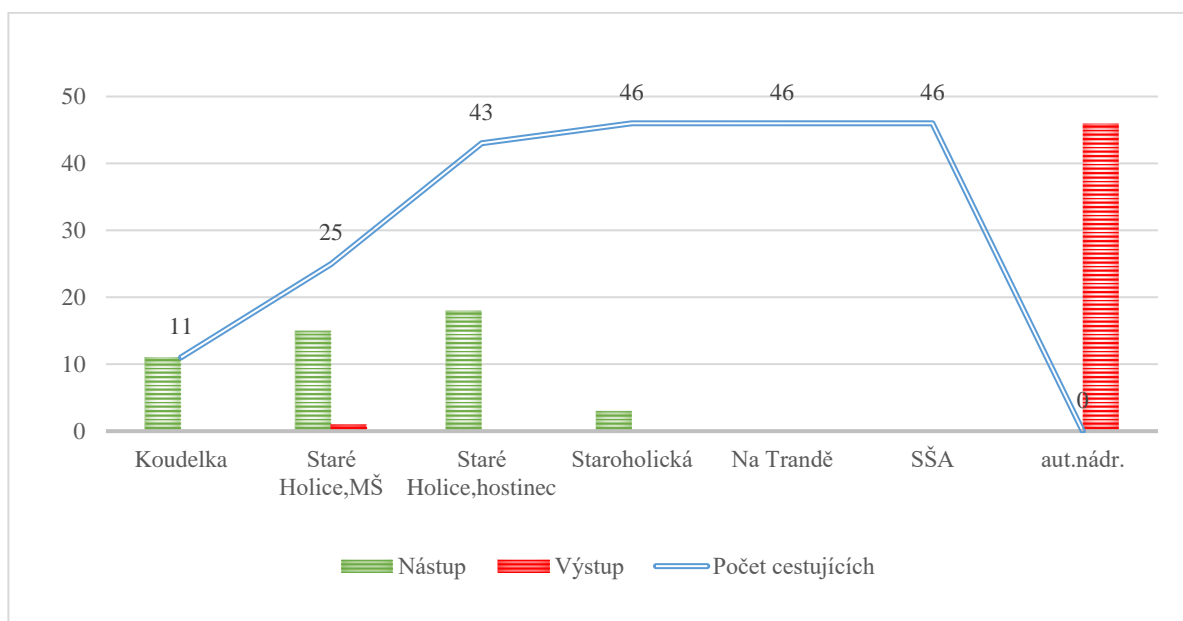
Pro tuto práci je důležité blíže analyzovat také **počty cestujících v odlehlých částech města** a linky veřejné dopravy, které město financuje nad rámec ZDO. Jedná se o místní části Koudelka, Kamenec, Podlesí a linky 612 a 613. V obrázku 20 je možné sledovat počet cestujících ze zastávky *Holice,Koudelka*. Graf také rozděluje počet cestujících podle spoje. Na základě těchto dat lze konstatovat, že nejvyužívanějším spojem je spoj 4 linky 612, který má z uvedené zastávky pravidelný odjezd v 7:34. Jedná se o spoj, který využívají žáci pro cesty do škol, v září 2024 tohoto spoje využilo ze zastávky *Holice,Koudelka* každý pracovní den průměrně 9,61 cestujících. Zastávka není obsluhována o víkendech a státních svátcích.



Zdroj: autor na základě (36)

Obrázek 20 Graf počtu cestujících dle spoje ze zastávky Holice,Koudelka (září 2024)

Pro bližší analýzu průběhu spojů bylo vybráno konkrétní datum: středa 18.9. Jedná se o den, který se nachází ve středu pracovního týdne a zároveň se jedná také přibližně o polovinu měsíce. Autor proto považuje tento termín za reprezentativní. Údaj o výstupu cestujících je potřeba vnímat orientačně, protože v rámci zónově-relačního tarifu často řidiči autobusů využívají k odbavení cestujících pouze jednu zastávku v rámci jedné zóny (cena do každé zastávky v rámci dané zóny je stejná).

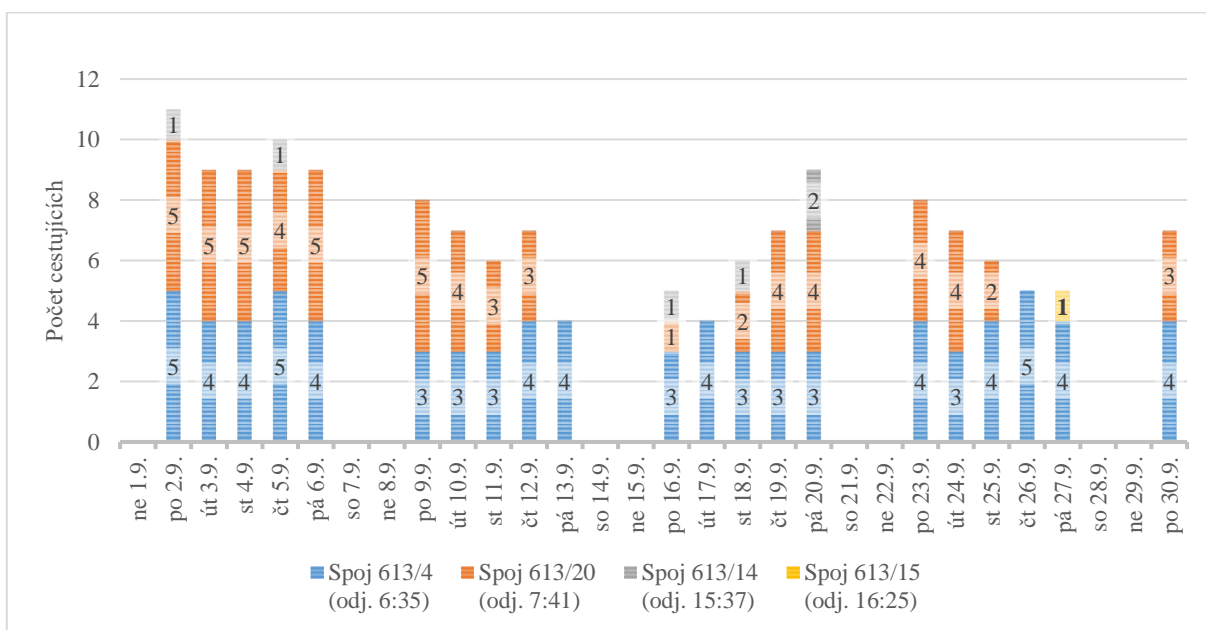


Zdroj: autor na základě (36)

Obrázek 21 Graf obsazenosti spoje 612/4 (středa 18.9.2024)

V obrázku 21 je uveden nástup a výstup cestujících, doplněný o počet cestujících v autobuse v průběhu celé linky spoje 612/4. Lze pozorovat, že nástup cestujících probíhá postupně od Koudelky až po zastávku *Holice, Staroholická*. Dle dostupných dat většina cestujících využívá spoje až na autobusové nádraží. Pouze jeden cestující (v tarifu dítě do 18 let) dle uvedených dat vystupuje na zastávce *Holice, Staré Holice, MŠ*. Na Koudelce v analyzovaný den nasedlo 11 cestujících (pouze děti do 18 let). Služeb uvedeného spoje dále využili 4 dospělí a 2 osoby ZTP. Zbytek cestujících byly děti do 18 let. Z této informace je zřejmé, že tento spoj je nejdůležitější pro přepravu dětí. V menší míře ho využívají také dospělé osoby.

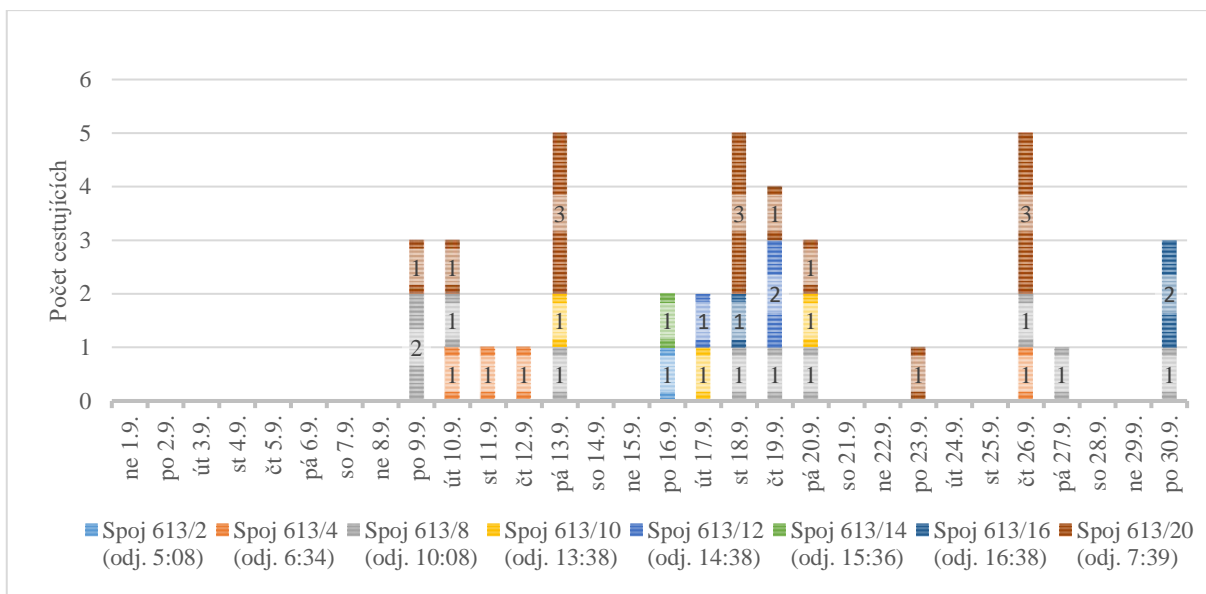
V obrázku 22 lze pozorovat graf nástupu cestujících na zastávce *Holice, Podlesí*. Podobně jako v předchozím případě z Koudelky lze pozorovat nízký počet spojů, které jsou cestujícími využity. Využity jsou zejména spoje v ranní špičce směrem do Holic. Zatímco spoj 613/4 je vzhledem ke svému dřívějšímu odjezdu využíván zejména dospělými cestujícími, spoj 613/20 je využíván zejména dětmi do 18 let. Lze také pozorovat, že využívání spojů je v rámci celého měsíce velmi podobné (zejména u spoje číslo 4). Spoj 613/15 má jako jediný cílovou zastávku *Poběžovice u Holic, točna*.



Zdroj: autor na základě (36)

Obrázek 22 Graf počtu cestujících dle spoje ze zastávky *Holice, Podlesí* (září 2024)

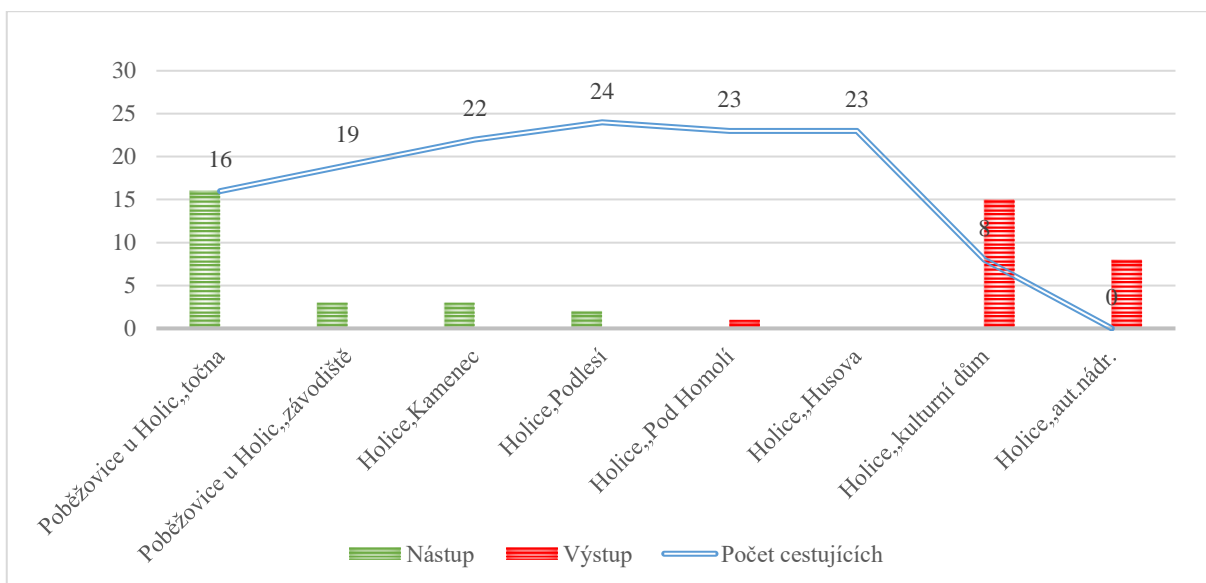
Linka 613 obsluhuje také zastávku *Holice, Kameneč*. V obrázku 23 je proto uveden obdobný graf s nástupy cestujících z této zastávky. Ta je obsluhována více spoji, nástup je zde nicméně menší a nepravidelnější. Nižší využití je dáno pravděpodobně především polohou zastávky, kdy místní část Kameneč nemá tak hustou zástavbu jako místní část Podlesí.



Zdroj: autor na základě (36)

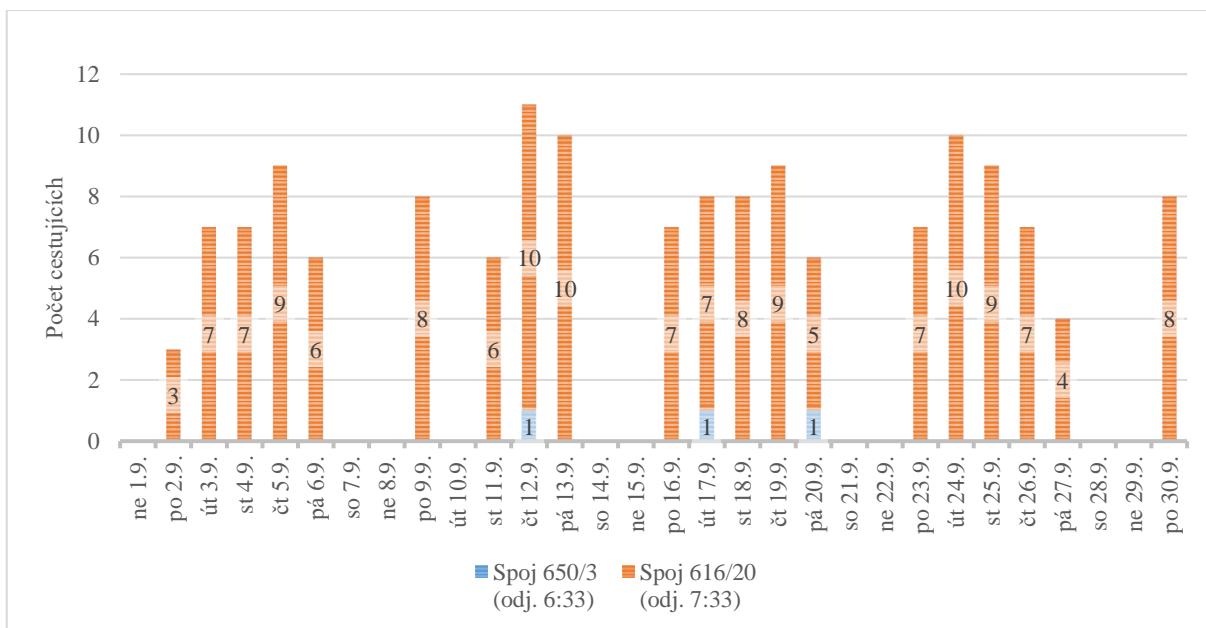
Obrázek 23 Graf počtu cestujících ze zastávky Holice,Kamenec (září 2024)

Také pro linku 613 byl blíže analyzován jeden ze spojů. Byl vybrán spoj v podobné časové poloze jako v případě dříve analyzované linky 612 (v obrázku 21). V obrázku 24 je proto analyzován spoj 613/20 s odjezdem z výchozí zastávky *Poběžovice u Holic,,točna* v 7:35. Lze pozorovat, že již z Poběžovic je spoj poměrně vytížen, nástup v této obci je 19 cestujících (všichni v tarifu děti do 18 let). Tento spoj využil pouze jeden dospělý cestující, a to ze zastávky *Holic,,Kamenec*. Za povšimnutí stojí také rozdílné zastávky, kde cestující vystupovali, a to *Holic,,kulturní dům* a *Holic,,aut.nádr.* Dle názoru autora je to způsobeno různou polohou škol v rámci centra města.



Zdroj: autor na základě (36)

Obrázek 24 Graf obsazenosti spoje 613/20 (středa 18.9.2024)



Zdroj: autor na základě (36)

Obrázek 25 Graf počtu cestujících dle spoje ze zastávek v Roveňsku (září 2024)

Poslední graf této části analýzy, který se nachází na obrázku 25, zobrazuje nástupy cestujících ze 2 zastávek nacházejících se v místní části Roveňsko (*Holice, Roveňsko, hřiště* a *Holice, Roveňsko, kaple*). Tato lokalita je obsluhována dvěma linkami: 616 a 650. Většina spojů těchto linek nicméně vede mimo Roveňsko po jiné trase. Ta je dle jízdního řádu (7) nepatrně kratší: délka o 1 km a cestovní doba o 2 min. Cestující v září 2024 proto využily pro své cesty z těchto zastávek pouze 2 spoje. Již na první pohled je zřejmé, že je využíván zejména spoj 616/20, který slouží jako školní spoj. Stejně jako v případech dříve analyzovaných místních částí Koudelka, Kamenec a Podlesí, i v případě Roveňska je dopravní obslužnost zajištěna pouze v pracovní dny.

Pro tuto místní část není podrobněji analyzován celý spoj z hlediska nástupu, výstupu a počtu cestujících v průběhu trasy. Linky 616 a 650 jsou vedeny několika zónami, přičemž data o nástupu z jiných zón než ze zóny Holice, nejsou pro autora dostupné. Nejedná se zároveň o podstatnou informaci – cestující nastupující na Roveňsku mají možnost vystoupit v centru pouze na zastávce *Holice, aut.nádr.* V tomto případě proto postačují nástupy, které jsou uvedeny v obrázku 25.

1.3.6 Senior taxi

Město Holice zajišťuje pro své občany také provoz Senior taxi. Jedná se o službu, fungující na principu klasického taxi, které si zákazník objedná zavoláním na dané telefonní číslo. Samotná přeprava je uskutečněna mezi předem daným počátkem a koncem cesty. Největším rozdílem oproti klasickému taxi je, že tuto službu mohou obecně využívat pouze osoby se zdravotním znevýhodněním a na provozu služby se finančně podílí samospráva. Tato služba je tedy primárně určená pro účely cest, které nelze vykonat jiným způsobem, například veřejnou dopravou. Cílem cest tedy nejčastěji bývá návštěva lékaře nebo nákup v obchodě. Senior taxi je nicméně možné využít i k cestám s jinými účely.



Zdroj: (37)

Obrázek 26 Senior TAXI Holice

Město Holice zahájilo provoz Senior taxi v září roku 2019. (38) V současné době je provoz zajištěn již druhým provozovatelem. Vozový park prvního provozovatele je zobrazen na obrázku 26. Jízdné v rámci Holic je v současné době 20 Kč, přičemž 1 osoba je jako doprovod zdarma. Pro možnost využívání služby je potřeba na městském úřadě požádat o vydání průkazu Senior taxi. (39) Aby bylo možné průkaz vydat je potřeba splnit alespoň jednu z uvedených podmínek:

- Osoba starší 65 let.
- Držitel průkazu ZTP nebo ZTP/P.
- Osoba se zdravotním znevýhodněním.

Služba je zajišťována od pondělí do pátku v časovém rozmezí od 8 do 17 hodin. Jízdu je potřeba objednat 24 hodin předem, ihned je možné ji využít pouze v případě volné kapacity. Přepravu nemohou využít osoby na invalidním vozíku z důvodu absence zvedací plošiny. (39)

Holice přispívají na provoz této služby paušální částku 30 tisíc Kč měsíčně, za rok 2024 se tedy jedná o celkovou částku 360 tisíc Kč. Za rok 2024 bylo provedeno celkem 1331 jízd, nejvíce v měsíci listopadu (175 jízd). Kompletní informace o provozu za rok 2024 jsou uvedeny v příloze H. (9)

Dle názoru autora je důležité podporovat a zajišťovat služby pro občany, kteří jsou znevýhodnění a podporovat jejich zvyšování životní úrovně a sociální interakce. V dnešní době existují také další služby, které mohou zlepšit dopravní obslužnost a zároveň plnit funkci Senior taxi. Řešením může být poptávková doprava, která bude detailněji analyzována v kapitole 2. Tato služba zároveň může být provozována modernějším vozovým parkem, který může být vybaven zařízením pro přepravu osob na invalidním vozíku.

1.4 Shrnutí provedené analýzy

Na základě provedené analýzy lze Holice charakterizovat jako **významné regionální centrum** v západní části okresu Pardubice. V centru města se nachází základní služby pro občany, školy, významní zaměstnavatelé i turistické a kulturní cíle. Strategická poloha města mezi Pardubicemi, Hradcem Králové a Vysokým Mýtem posiluje důležitost města a vytváří **silné vazby z hlediska mobility obyvatel**. Celý region prochází v posledních letech velkou proměnou z hlediska silniční infrastruktury. Výše uvedená fakta vedou k tomu, že v Holicích v posledních letech přibývá počet obyvatel a výstavba nové bytové zástavby v oblasti Holicka je jednou z nejvyšších v celém kraji.

Charakter města je proměnlivý s každou místní částí. Zatímco centrum města, Staré Holice a Podhráz lze charakterizovat jako souvislou městskou zástavbu, u ostatních místních částí se jedná spíše o charakter „satelitní“ obce. V různých částech města je také rozdílná nadmořská výška (rozdíl zhruba 100 výškových metrů). Proměnlivý charakter města má vliv také dopravní infrastrukturu, obslužnost a ve výsledku také na dopravní chování obyvatel.

Dopravní **dostupnost města je na dobré úrovni** díky dopravní infrastruktuře (a to jak silniční, tak i železniční). Silniční infrastruktura v okolí města prochází v posledních letech postupným rozvojem, zatímco rozvoj cyklistické dopravy není dostatečně podporován (i přesto je dle zastoupení v modal splitu její využívání na vysoké úrovni). Mobilita obyvatel je podporována dopravními službami, které na území města existují, a to integrovaným dopravním systémem IREDO a Senior taxi.

Na základě provedené analýzy bylo ve městě Holice v souvislosti s dopravou zjištěno několik problémů. Jedná se zejména o následující nedostatky:

- **Uliční profily** a nedostatečná existence „městských“ dopravních režimů na pozemních komunikacích „zóna 30“ nebo „obytná zóna“, které by přispěly k vyšší bezpečnosti a kvalitě ulic v intravilánu města.
- **Nízká podpora cyklistické dopravy** i přes její vysoké využívání v rámci modal splitu města, na území katastru města se téměř nevyskytuje cyklistická infrastruktura, řešením může být také rozšíření dopravních režimů zmíněných v předchozím bodu.
- Dostupnost veřejné dopravy z hlediska **rozmístění zastávek veřejné dopravy**, na území města se nachází několik lokalit s horší dostupností veřejné dopravy a u autobusového nádraží není zcela zajištěn princip B+R.
- **Dopravní obslužnost z hlediska regionu**, spojení Holic a důležitých bodů z hlediska dojížděky nebo vyjížděky je mnohdy velmi pomalé v porovnání s jinými dopravními módy, na některých linkách VLD existuje více tras, což činí celý systém veřejné dopravy méně přehledný, trasy by také měly reflektovat do budoucna rozvoj silniční infrastruktury v regionu (např. směr Pardubice), na závěr je potřeba zmínit také nepravidelnost spojů a malý počet spojů o víkendech.
- **Dopravní obslužnost na území města** má obdobné nedostatky jako jsou již zmíněny v předchozím bodu, například více variant tras linek, malý počet spojů během týdne, a hlavně neexistence spojení o víkendech do místních částí Koudelka, Podlesí, Kamenec a Roveňsko.

Tato práce se dále bude zabývat problémy spojenými zejména s dopravní obslužností. Dle autora je nejdůležitější zavedení pravidelných tras v rámci linkového vedení, pravidelnost a dostatečný počet spojů linek VLD. Zaměření bude zejména na dopravní obslužnost přímo na území města Holice. S touto problematikou je také spojeno umístění zastávek ve městě. Práce se naopak dále nezabývá rozvojem a změnou dopravní infrastruktury. Autor považuje za důležitou také tuto problematiku, zejména z důvodu zvýšení bezpečnosti silničního provozu a zlepšení funkce veřejných prostor, nicméně cílem práce je zaměření na veřejnou dopravu.

2 MOŽNOSTI ZLEPŠENÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI

Z analytické části diplomové práce v kapitole 1 vyplývá, že na území města existuje celá řada problémů s dopravní obslužností. Zjištěné nedostatky negativně ovlivňují mobilitu obyvatel a návštěvníků města. Problémy lze řešit více možnými variantami, nebo kombinací různých řešení. V následujících oddílech jsou proto uvedeny možnosti zlepšení stávajícího stavu.

2.1 Zřízení systému městské hromadné dopravy

Některá města zřizují systém městské hromadné dopravy (dále MHD), a to nad rámec základní dopravní obslužnosti. Jedná se tedy o tzv. dopravní obslužnost obce, která je financována z obecního rozpočtu. Tato služba může být poskytována také na území obvodu jiné obce, a to po jejím souhlasu a také souhlasu příslušného kraje. (33)

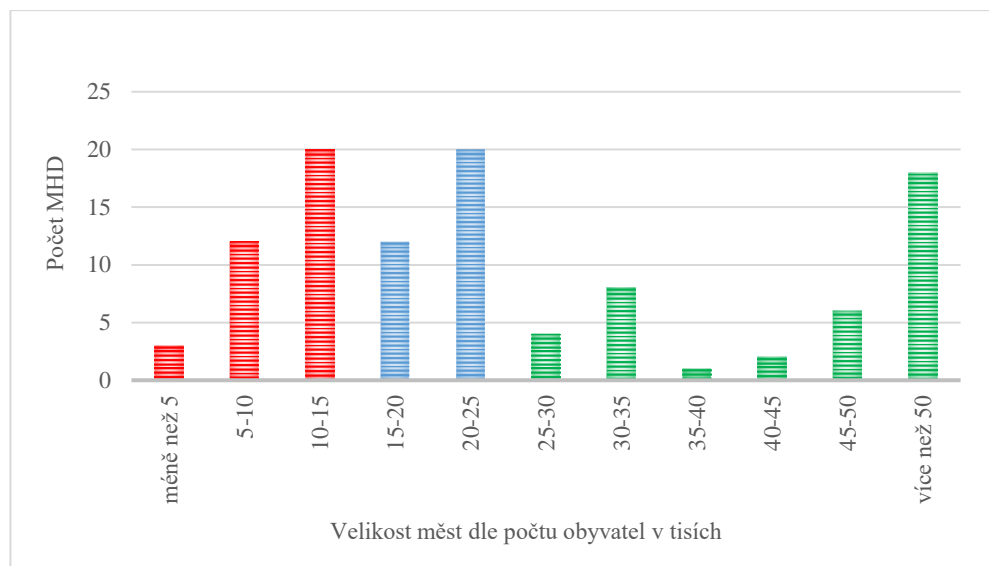
Základní výhodou zřízení systému MHD je, že město jednoduše ovlivňuje dopravní obslužnost vlastního území. Město, jako objednatel, může ovlivnit dopravní obslužnost zejména z hlediska:

1. Linkového vedení.
2. Rozsahu dopravního výkonu.
3. Jízdních řádů.
4. Tarifu.

Se zřízením MHD jsou nicméně spojena také mnohá negativa. Zřízení MHD v menších městech většinou brání ekonomická neefektivita. Ta je ovlivněna vysokými náklady na zřízení a provoz, a zároveň relativně nízkými tržbami z prodeje jízdních dokladů. Tržby jsou ovlivněny slabší poptávkou, kratší délkou cest a provozní neefektivitou (absence synergických efektů).

Městská hromadná doprava není proto v menších městech často stabilní z dlouhodobé perspektivy. V případě snižování dopravního výkonu z důvodu úspor klesá také atraktivita celého systému. Cestující proto hledají jiné alternativy a v případě, že je to pro ně efektivnější nebo nemají jinou možnost, mění své dopravní chování. V konečném důsledku systém využívá méně cestujících, snižují se tržby a ekonomická efektivita se více zhoršuje.

Před zřízením MHD je proto potřeba pečlivě analyzovat strukturu města, potřebnost vzniku tohoto nákladného systému a, zejména, zda je systém schopen uspokojit přepravní poptávku. Důležité je také analyzovat alternativní možnosti zajištění dopravní obslužnosti obce.



Zdroj: autor na základě (7)

Obrázek 27 Graf počtu systémů MHD v České republice dle velikostí měst

V rámci České republiky je v současné době dle Portálu IDOS (7) provozováno 106 systémů MHD, přičemž nejmenší systém se nachází ve Špindlerově Mlýně, kde žilo 1 152 obyvatel k 1. 1. 2024. (2) Jedná se o turisticky atraktivní město, přičemž tato skutečnost má vliv i na zřízení zdejšího systému MHD. Počet jednotlivých systémů MHD rozdělených podle velikosti města, ve kterých jsou provozovány, je uveden na obrázku 27. Ve všech městech v České republice, ve kterých žije více než 25 tisíc obyvatel, existuje MHD (v grafu zeleně). Ve více než polovině měst v kategoriích 25-20 tisíc a 20-25 tisíc obyvatel se nachází systém MHD (v grafu modře). Červeně jsou v grafu uvedeny kategorie měst do 15 tisíc obyvatel, přičemž MHD se nenachází ani v polovině z nich. V případě kategorie 5-10 tisíc obyvatel, ve které se nachází také Holice, existuje systém MHD pouze v 8,22 % z nich (12 ze 146 měst). Na základě zjištěných informací lze také konstatovat, že více než 85 % systémů MHD v České republice se nachází ve městech s více než 10 tisíci obyvateli. Holice s necelými 7 tisíci obyvateli lze tedy hodnotit jako malé město na zřízení městské hromadné dopravy.

Příklad: MHD Přelouč

Pro lepší představu o fungování menšího systému MHD bylo jako příklad vybráno město Přelouč. Toto město se stejně jako Holice nachází v okrese Pardubice. S přibližně 10 tisíci obyvatel se tak jedná o větší město, než jsou Holice. V provozu je zde jedna linka, která je provozována společností ARRIVA autobusy a.s.

Na lince MHD Přelouč platí tarif města, který není integrován do krajského tarifu IREDO. Jednotlivé jízdné je v současné době 10 Kč. Existuje také portfolio předplatných jízdenek, které jsou nahrávány na kartu IREDO. Město obsluhuje linka 655101, přičemž zastávky této linky jsou rozmístěny v rámci celého města. Zastávky se nachází také v odlehlejších částech města, např. Měllice. Spoje jsou provozovány jak v pracovních dnech, tak také o víkendech a ve státem uznaných svátcích.

V roce 2023 činil dopravní výkon MHD Přelouč 68 309,70 km s cenou za jednotku výkonu 42,10 Kč/km. Roční náklady na provoz MHD činily více než 2,87 mil. Kč. V porovnání s již dříve uvedenou cenou dopravního výkonu, který město Holice platí Pardubickém kraji nad rámec ZDO (28 Kč/km), je zřejmé, že náklady na provoz MHD jsou v tomto případě nesrovnatelně vyšší.

2.2 Zřízení systému poptávkové dopravy

Poptávková doprava je inovativní přístup k zajišťování dopravní obslužnosti. Služba je založena na principu poptávky od cestujících, a proto je potřeba ji tzv. objednat. Objednávka cesty většinou probíhá za pomoci mobilní aplikace. Alternativní možností může být také telefonická objednávka. Služba je proto dostupná téměř pro všechny obyvatele, včetně například seniorů. Poptávková doprava by měla být koncepčně vnímána jako doplňková, případně návazná doprava k ostatní veřejné dopravě, a to v místech a časech s nižší poptávkou.

Poptávková doprava je zajištěna osobními automobily, které nabízí menší počet míst než autobus. Většinou se jedná o vozidla, která disponují maximálně 8 místy pro cestující, a je možné je řídit s řidičským oprávněním skupiny B. Výhodou tohoto vozového parku jsou proto nižší náklady na provoz a řešení problému s nedostatkem řidičů autobusů. Jako příklad je uvedeno možné vozidlo poptávkové dopravy na obrázku 28.

Oblast poptávkové dopravy je novým přístupem v rámci zajištění dopravní obslužnosti. První zavedení této služby na území České republiky proběhlo v roce 2023 v Říčanech. (40) Od tohoto roku se postupně služba začíná rozšiřovat do různých lokalit v rámci celého státu. Služba je poskytována pro uspokojení poptávky po veřejné dopravě jak v rámci města, tak také regionu.



Zdroj: autor

Obrázek 28 Vozidlo poptávkové dopravy „De Lijn Flex“

Nový přístup k zajištění dopravní obslužnosti a zavádění poptávkové dopravy vyžaduje také změnu legislativy, která tak bude od 1. července 2025 reflektovat tento rozvoj. Na základě původní legislativy nebylo možné využít plné výhody tohoto typu dopravy – licence pro VLD byly vydávány na předem stanovenou trasu. Vozidla se proto musela držet časových poloh a trasy, které byly stanoveny jízdními řády. Nová legislativa platná od července 2025 zavádí možnost vydávání licencí VLD pro určené území. To znamená, že vozidlo se nemusí držet žádné konkrétní trasy a jednou jízdou tak může uspokojit poptávku více různých cestujících. Nástup a výstup cestujících může probíhat na standardních zastávkách a v případě malých vozidel je také možný na jiných předem určených místech. Dopravci musí plnit také povinnosti vztahující se k provozování VLD – uveřejnění smluvních a přepravních podmínek a tarifu. (41)

Jak bylo uvedeno dříve, v České republice bylo již spuštěno několik pilotních projektů poptávkové dopravy. Některé projekty byly již ukončeny, jiné pokračují stále dále. Všechny projekty jsou zajištěny ve spolupráci obcí a krajů se společností Citya mobility s.r.o. (dále Citya). (40) Jedná se o českou společnost, která si klade za cíl nabízet řešení pro efektivnější veřejnou dopravu.

V prvním kroku je pro zadavatele společností Citya vytvořena dopravní analýza dané provozní oblasti. V případě kladného výsledku a pokračování projektu společnost zajišťuje koordinaci spuštění poptávkové dopravy a poskytuje licenci pro software potřebný k zajištění jejího chodu. V neposlední řadě společnost zajišťuje také marketingové činnosti ohledně projektu.

Každý systém poptávkové dopravy má svá specifika. Rozdíly jsou proto patrné také mezi různými systémy, které jsou v provozu zajištěny společností Citya. Rozdíly jsou například mezi charakterem oblasti provozu (města vs. regiony), tarifní integrací do příslušného systému IDS nebo dopravcem, který dopravu zajišťuje. Poptávková doprava je celosvětový trend, proto je vhodné také porovnání s touto službou v jiné zemi. V následujících pododdílech je proto uvedeno stručné porovnání různých poptávkových doprav.

2.2.1 Příklad: Moravská Třebová „Třebus“

Jako příklad fungování poptávkové dopravy je uvedeno město Moravská Třebová. To leží v také v Pardubickém kraji a žilo zde 9 715 obyvatel (k 1. 1. 2024). (2) Jedná se tak o město, které má přibližně o 3 tisíce obyvatel více než Holice.

V minulosti zde byl v provozu na 2 roky také systém MHD. Provoz MHD Moravská Třebová byl zpětně vyhodnocen následovně: *„Po dvou letech provozu se ukázalo, že ji využívá velmi málo lidí a roční náklady téměř dva miliony korun byly pro město neúnosné.“* (42) Od září roku 2024 je proto v pilotním testovacím režimu zavedena poptávková doprava ve spolupráci se společností Citya, která nahrazuje dříve fungující systém MHD.

Služba je marketingově nazvána „Třebus“ a je v provozu ve všední dny mezi 7:00 a 19:00. Jízdné je stanoveno na 30 Kč za jízdu, další spolucestující platí 10 Kč. Provoz je zajištěn na území města Moravská Třebová a vybraných sousedních obcích. (43) Po půlroce provozu byl testovací režim prodloužen a dle dostupných informací je realizováno průměrně 95 jízd týdně. (42) Dle článku ve Svitavském deníku je první půl rok provozu hodnocen následovně: *„Náklady na provoz poptávkové dopravy za období od 16. září 2024 do 16. března 2025 dosáhly 1,014 milionu korun. Náklady města na přepravu jednoho člověka dosahují přibližně 377 korun.“* (42) Náklady města na zajištění pilotního provozu poptávkové dopravy „Třebus“ na základě registru smluv jsou uvedeny v tabulce 3.

Tabulka 3 Náklady na zajištění provozu poptávkové dopravy „Třebus“

Název smlouvy	Smluvní strana	Hodnota zakázky
Situační analýza dopravní obslužnosti a koncepce rozvoje operativní veřejné dopravy	CITYA mobility s.r.o.	65 000 Kč bez DPH (jednorázově)
Smlouva o poskytnutí licence	CITYA mobility s.r.o.	20 000 Kč bez DPH (měsíčně)
Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících (09/2024 – 03/2025)	Bus Line Pardubicko s.r.o.	133 690 Kč bez DPH (měsíčně)
Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících (03/2025 – 09/2025)	Bus Line Pardubicko s.r.o.	129 800 Kč bez DPH (měsíčně)

Zdroj: (44), (45), (46), (43)

Kompenzace dopravci je na základě Smlouvy o veřejných službách stanovena jako paušální měsíční částka, přičemž rozsah dopravního výkonu zahrnutého do této částky činí 3 000 km. Při překročení tohoto rozsahu činí doplatek dopravci 12,30 Kč/km. (42) Na základě těchto informací lze vyčíslit náklady na zajištění provozu služby „Třebus“ přibližně na 1,86 mil. Kč za rok.

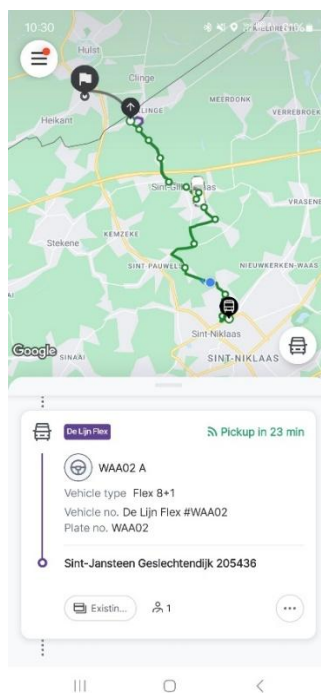
2.2.2 Příklad: Liberecký kraj „TvůjBus IDOL“

Společnost Citya nespolupracuje pouze s městy, ale také s kraji. V Libereckém kraji je v současné době v provozu služba „TvůjBus IDOL,“ která pokrývá oblast v okolí měst Nové Město pod Smrkem a Jindřichovice pod Smrkem. Jedná se proto o doplňkovou službu k ostatní veřejné dopravě v regionu. Dle názoru autora je v tomto případě největší výhodou dopravně-tarifní integrace do integrovaného dopravního systému IDOL. Výhodou pro cestující je lepší dostupnost veřejné dopravy i v odlehlejších lokalitách nebo na méně poptávaných cestách. Zároveň je možné tuto cestu realizovat za použití jednoho jízdního dokladu (v tarifu IDOL), a to i při kombinaci tradiční veřejné dopravy a poptávkové dopravy.

2.2.3 Příklad: Belgie „De Lijn Flex“

Poptávková doprava je trendem nejen v České republice. Jako příklad ze zahraničí lze uvést Belgii, kde je tato služba v provozu v rámci oblasti Vlámka. Poptávková doprava s názvem „De Lijn Flex,“ je provozována vlámskem vlastněnou společností De Lijn. Vozidlo využívané pro zajištění této služby je zachyceno na obrázku 28. Objednávku je možné provést telefonicky nebo pomocí mobilní aplikace Hoppin reisplanner. V rámci tohoto systému jsou akceptovány všechny jednotlivé jízdenky společnosti, které jsou platné na všech spojích dopravce (tedy také v tramvajích a autobusech). Ceny jízdenek se v současné době pohybují od 1,50 do 2,50 EUR za jízdenku s plaností na 1 hodinu. (47)

Poptávková doprava funguje v rámci uceleného systému Hoppin, který si klade za cíl propojit všechny druhy doprav. Hlavními cíli projektu je proto zvýšení efektivity veřejné dopravy za pomoci principu multimodality: navýšení počtu spojů na vytížených relacích, na relacích s menší poptávkou zavést poptávkovou dopravu, podporována je také cyklistická doprava a sdílená mobilita. (48)



Zdroj: autor

Obrázek 29 Sledování průběhu cesty v aplikaci Hoppin reisplanner

Autor na základě vlastní zkušenosti vnímá systém jako jednoduchý. Cestující si pomocí aplikace naplánuje trasu. V případě, že je možné cestu realizovat pomocí klasické veřejné dopravy (tramvaje, autobusy), aplikace zvolí tuto variantu. V případě, že na dané relaci (nebo její části) neexistuje vhodné spojení, plánovač doporučí cestujícímu objednání poptávkové dopravy na celou nebo část cesty. V rámci objednání cestující může za jízdu zaplatit přímo z aplikace, u řidiče anebo může využít předem zakoupené jednotlivé jízdenky z portfolia dopravce De Lijn. Využívání předplatných jízdenek v současné době není možné. Poptávková doprava není omezená pouze na oblast Vlámška, ale zasahuje také do blízkých obcí sousedního Nizozemska. (47)

Na obrázku 29 lze vidět snímek obrazovky během průběhu cesty veřejnou dopravu v aplikaci Hoppin reisplanner. Jedná se o kombinaci autobusové dopravy (zelená čára) a poptávkové dopravy (šedá čára). Cestující má kompletní informace o zastávkách a místu přestupu mezi autobusem a vozidlem poptávkové dopravy. V aplikaci jsou uvedeny podrobnější informace o cestě, je možné sledovat aktuální polohu vozidla poptávkové dopravy.

2.3 Optimalizace stávající veřejné linkové dopravy

V předchozích dvou oddílech byly přiblíženy možnosti zlepšení dopravní obslužnosti města, které se zabývaly zřízením nové služby. Ta by byla plně financována z městského rozpočtu a fungovala nad rámec stávající veřejné linkové dopravy. Poslední varianta se však zabývá zlepšením samotné VLD, která může být po provedení optimalizace efektivnější, a to nejen z hlediska nabízené kvality pro cestující, ale také z finančního hlediska.

Největší výhodou této možnosti je skutečnost, že tento systém již funguje. Je proto možné téměř ihned modifikovat jeho podobu, a to případně i drobnými (nízkonákladovými) úpravami. Tento systém má také nižší finanční náročnost pro rozpočet města a také pro určité skupiny cestujících (např. studenty a seniory), protože se tarif řídí dle státem nařízených slev. Výhodou tohoto řešení jsou také bezesporu synergické efekty s provozem v regionu:

- Provozně-plánovací – systém je pružnější z hlediska provozního plánování a operativy, např. z hlediska oběhů vozidel a směn řidičů, vozidla a řidiči mohou zajišťovat dopravní obslužnost nejen města, ale také v rámci blízkého okolí.
- Tarifní – využívání jednoho tarifu (v rámci města i IDS) znamená také jednodušší vztahy mezi krajem jako objednavatelem a městem jako jeho zákazníkem, tato tarifní jednotnost je výhodou také pro cestující: jedná se o jednoduchý a přehledný systém, který zvyšuje atraktivitu veřejné dopravy.

Z pohledu města lze považovat za největší nevýhody tohoto řešení menší vliv na linkové vedení, dopravní výkon, celkové jízdní řády a tarifní podmínky. Jedná se proto v podstatě o výhody zřízení systému MHD. Město o všech těchto parametrech v tomto případě musí jednat s objednatelům – příslušným krajem.

Jak již bylo uvedeno v kapitole 1, město Holice se již v současné době finančně podílí na provozu některých spojů linek 612 a 613. Cena za kilometr pro rok 2025 je dle smlouvy uzavřené mezi Holicemi a Pardubickým krajem stanovena na 28 Kč/km. Z analytické části práce také vyplynulo, že v souvislosti s provozem VLD v Holicích je spojeno několik nedostatků.

Příklad: Uherský Brod

Stejně jako v případě kapitoly 2.1, která pojednává o zřízení MHD, i v tomto případě je uveden příklad. Město Uherský Brod leží ve Zlínském kraji a k 1. 1. 2024 v něm žilo 16 444 obyvatel. (2) Uherský Brod je v porovnání s Holicemi i dříve uvedenou Přeloučí poměrně velké město. I přes jeho velikost, město není zřizovatelem vlastního systému MHD.

Uherský Brod má uzavřenou smlouvu se Zlínským krajem a finančně se podílí na provozu 4 linek, které jsou objednávány krajem. Tyto linky mají charakter městské hromadné dopravy (linky 802320, 802321, 802322, 802323) (49) a jsou plně integrovány do integrovaného dopravního systému Integrovaná doprava Zlínského kraje. Jedná se o integraci tarifní i dopravní. V rámci města proto platí jednotlivé i předplatní jízdenky, které jsou prodávány cestujícím různými prodejními kanály (offline i online). Dopravní integrace spočívá v optimalizaci VLD v oblasti Uherskobrodsko, kde byly zavedeny pravidelné jízdní řády na regionálních linkách. Tyto linky zajišťují spojení města s regionem, ale také je lze využít pro cestování v rámci města. Pro zajištění komplexní dopravní obslužnosti města jsou doplněny zmíněné „městské“ linky.

Předpokládaný dopravní výkon v roce 2024 činil přibližně 124 000 km. Město poskytlo kraji příspěvek 3 mil. Kč za tento rok provozu. V případě nevyužití celé částky krajem, je zbylá část financí městu navracena (v roce 2022 bylo navraceno více než 230 tisíc Kč). (49) Na základě uvedených informací lze konstatovat, že v případě čerpání celého příspěvku města činí cena za jednotku dopravního výkonu přibližně 24,39 Kč/km.

Na základě uvedených informací lze konstatovat, že se jedná o nákladově efektivnější vynaložení veřejných financí města než v případě zřízení vlastního systému MHD a zároveň je dopravní obslužnost města zajištěna na dobré úrovni.

2.4 Shrnutí možností zlepšení dopravní obslužnosti města

V rámci této kapitoly byly zkoumány možnosti pro řešení nevyhovujícího stavu dopravní obslužnosti ve městě Holice. Autor prověřil jednotlivé varianty, a to z obecného hlediska, výhod a nevýhod daného řešení, ale také z hlediska ekonomické náročnosti. Uvedeny byly také příklady fungování jednotlivých systémů v praxi. Prověřeny byly následující možnosti:

- Zřízení systému MHD.
- Zřízení systému poptávkové dopravy.
- Optimalizace stávající VLD.

Zřízení systému MHD autor vyhodnotil jako ekonomicky a provozně neefektivní. Dle provedeného průzkumu se více než 85 % systémů MHD nachází ve městech s více než 10 tis. obyvateli. Efektivita systému je založena na vyšší poptávce a větší rozloze měst. Náklady na zřízení a provoz MHD jsou pro malá města neúnosně vysoké. Nevýhodou je také minimum synergických efektů, a to zejména absence provozní provázanosti s VLD.

Poptávková doprava je autorem vyhodnocena jako výhodná, a to zejména pro svou provozní efektivitu. Ta je založena na moderních informačních technologiích, které vhodně pracují s proměnlivou poptávkou. Poptávková doprava dokáže nabídnout služby cestujícím i v časech, kdy není ekonomické objednávat autobusové spoje do dané lokality. Výhodou tohoto systému je také možnost propojení s existujícím Senior taxi, které je v současné době využíváno poměrně vysokým počtem osob. Mezi největší **nevýhody poptávkové dopravy** lze zařadit **vyšší provozní náklady a také menší kapacitu vozidla**, které nemůže uspokojit vyšší poptávku v časech přepravní špičky.

Optimalizaci stávající veřejné dopravy autor vyhodnocuje jako vhodný první krok k proměně dopravní obslužnosti menších měst. Změny ve stávajícím stavu mohou být realizovány v krátkém čase a za minimálních nákladů. I tyto menší změny (např. změna linkového vedení nebo jízdních řádů) mohou přispět ke zvýšení kvality dopravní obslužnosti a tím i k vyššímu počtu cestujících a větším z tržbám z prodeje jízdného. Výhodou tohoto řešení je větší provázanost s regionem a jednoduché tarifní podmínky pro cestující. Nespornou výhodou jsou nízké náklady na provoz systému (zejména ze strany města). Na optimalizovaný systém VLD je možné navázat také další systémy, např. poptávkovou dopravu.

Tato kapitola zhodnotila možnosti zlepšení dopravní obslužnosti, přičemž **v první řadě je důraz kladen na optimalizaci VLD. V návaznosti na úpravu VLD je možno plánovat i další opatření**, např. zřízení poptávkové dopravy. Z důvodu neefektivity zřízení a provozu MHD nebude tato možnost již dále uvažována.

3 NÁVRHOVÁ ČÁST

Tato část diplomové práce se zaměřuje na vytvoření návrhu, jehož cílem je zlepšit stávající dopravní obslužnost města Holice. Na základě informací, které byly zjištěny v předchozích dvou kapitolách, je důraz kladen na zlepšení stávajícího systému veřejné linkové dopravy. V dopravním plánování obecně neexistuje pouze jedna vhodná varianta a určité nedostatky systému je možné řešit více různými přístupy. Rozdílná řešení s sebou přináší různé výhody a nevýhody, ale také finanční nákladnost na zřízení a provoz systému. Aby byla zajištěna co největší možnost flexibility pro město Holice, je v rámci této kapitoly vytvořeno více návrhů. Každé variantní řešení má z důvodu přehlednosti vytvořen název. Jedná se o následující návrhové varianty:

- Varianta 1: „Minimální“.
- Varianta 2: „Střední“.
- Varianta 3: „Maximální“.

Jednotlivé návrhy se od sebe liší zejména rozsahem úprav veřejné linkové dopravy a také možností zavedení alternativních přístupů k zajištění dopravní obslužnosti. Tyto návrhy jsou také jinak finančně náročné pro městský rozpočet. V následujících oddílech jsou varianty podrobněji rozpracovány.

3.1 Varianta 1: „Minimální“

„Minimální“ návrhová varianta je založena na provedení malých úprav v rámci stávajícího stavu. Důraz je kladen na nízkonákladovost řešení, a to zejména za pomoci úpravy stávajícího linkového vedení a jízdních řádů. Dopravní výkon, který město platí nad rámec základní dopravní obslužnosti kraje, je uvažován v podobném rozsahu. Zlepšení dopravní obslužnosti města je proto malé, nicméně za podobné náklady. Tato varianta, její části nebo principy jsou výchozí také pro další návrhové varianty.

Linkové vedení stávajícího systému není dle autora zcela přehledné – některé linky mají více variant trasy, přičemž některé z nich jsou považovány za nadbytečné. Návrh se zaměřuje zejména na úpravu linek 613 a 616.

Linka 613 vedoucí z Holic do Poběžovic u Holic je na své trase v současné době vedena mezi zastávkami *Holice, aut.nádr.* a *Holice, Husova* buď ulicí Husova nebo přes ulici Holubova, kde obsluhuje zastávku *Holice, kulturní dům*. Mezi zastávkami *Holice, Husova* a *Holice, Kamenec* je linka vedena buď dále po ulici Husova nebo přes místní část Podlesí, kde obsluhuje stejnojmennou zastávku. Linkové vedení této linky by proto mělo být sjednoceno. Rozdíly ve vzdálenostech a v cestovních časech jednotlivých tras jsou zobrazeny v tabulce 4.

Tabulka 4 Možné trasy linky 613

Možná trasa linky	Délka (km)	Cestovní čas (min)
<i>Holice,,aut.nádr. – Holice,,Husova – Holice,Kamenec</i>	2,3	4
<i>Holice,,aut.nádr. – Holice,,Husova – Holice,,Pod Homolí – Holice,Podlesí – Holice, Kamenec</i>	3,0	7
<i>Holice,,aut.nádr. – Holice,,kulturní dům – Holice,,Husova – Holice,Kamenec</i>	2,3	5
<i>Holice,,aut.nádr. – Holice,,kulturní dům – Holice,,Husova – Holice,,Pod Homolí – Holice,Podlesí – Holice,Kamenec</i>	3,0	8

Zdroj: autor na základě (7) a (1)

Nejlepší možností pro linku 613 je dle autora poslední trasa uvedená v tabulce 4, a to i přes její delší vzdálenost i cestovní čas. Důvodem k výběru této trasy bylo zejména její vedení:

- Přes zastávku *Holice,,kulturní dům*, která se nachází u základních škol a důležitých míst z hlediska celého města.
- Přes místní část Podlesí, kde se dle Územního plánu (19) předpokládá v budoucnosti rozvoj.

Tato trasa proto dle autora i přes mírné prodloužení jízdní doby přispěje ke zlepšení dostupnosti veřejné dopravy.

Trasa linky 616 je navržena k úpravě obdobným způsobem. V tabulce 5 jsou uvedeny délky a cestovní časy rozdílných variant trasy, které se liší pouze (ne)obsloužením zastávek v místní části Roveňsko. Lze pozorovat, že rozdíly v délce i cestovním času jsou opět obdobné. Dle názoru autora je proto lepší možností prodloužit nepatrně trasu, za cenu podstatného zlepšení dopravní obslužnosti v uvedené místní části. Potenciálně noví cestující mohou také přispět k vylepšení ekonomické bilance linky.

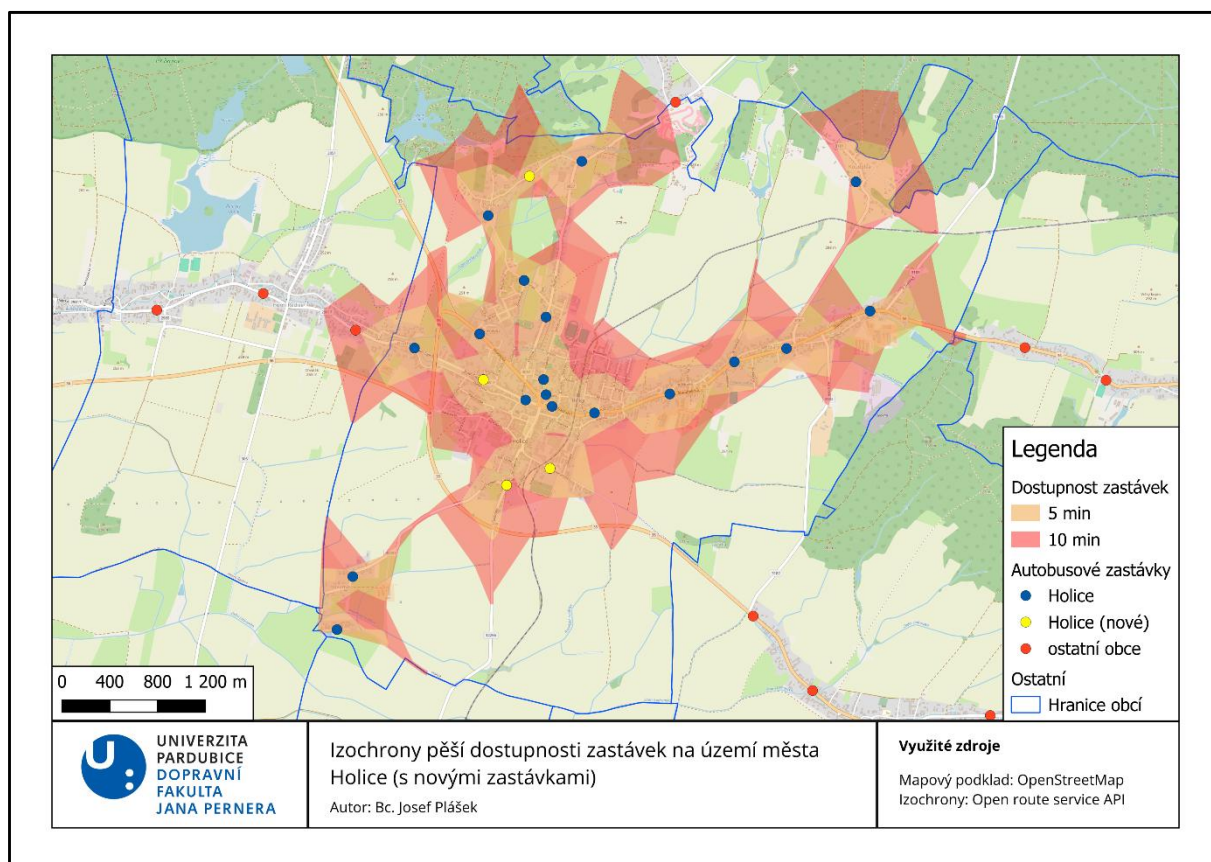
Tabulka 5 Možné trasy linky 616

Možná trasa linky	Délka (km)	Cestovní čas (min)
<i>Holice,,aut.nádr. – Dolní Roveň,,ObÚ</i>	4,8	7
<i>Holice,,aut.nádr. – Holice,Roveňsko,hřiště – Holice,Roveňsko,kaple – Dolní Roveň,,ObÚ</i>	6,3	9

Zdroj: autor na základě (7) a (1)

V analytické části práce byl nalezen také nedostatek v dostupnosti veřejné dopravy, a to v podobě chybějících zastávek. Na základě aktuálních izochron dostupnosti zastávek VLD, které jsou uvedeny na obrázku 15, autor navrhuje vytvoření až čtyř nových zastávek. První místo, kudy je zároveň vedeno největší množství linek, se nachází na ulici Vysokomýtská, přes kterou jsou vedeny všechny spoje linek přijíždějících do Holic od Ostřetína. Důležitost této zastávky bude vyšší v budoucnosti, protože se poblíž plánuje nová bytová výstavba. (19) Vhodná pozice zastávky je východně od železničního přejezdu. Druhé místo se nachází na ulici Bratří Čapků, kudy jsou vedeny linky z Holic směrem na Sezemice a Pardubice. Vhodné místo je západně od křižovatky s ulicí Šafaříkova.

Další nově navržené zastávky se nachází také na trase linek 613 a 616. Třetí vhodné místo ke zřízení zastávky je u parku poblíž křižovatky ulic Smetanova a Pod Parkem, které vhodně obslouží jižní část města. Čtvrtá navržená zastávka se nachází přibližně v polovině úseku mezi zastávkami *Holice, Podlesí* a *Holice, Kamenec*, poblíž autoprodeje (č.p. 101). Tato zastávka má ze všech uvedených zastávek nejnižší potenciál (nižší počet spojů a dostatečná dostupnost sousedních zastávek). Izochrony dostupnosti zastávek veřejné dopravy po zřízení nových zastávek jsou zobrazeny na obrázku 30.



Zdroj: autor

Obrázek 30 Časová dostupnost veřejné dopravy po zřízení nových zastávek

Pro zvýšení atraktivity veřejné dopravy jsou důležité také konkrétní časové polohy spojů a jejich návaznosti na další přípoje. V případě Holice se jedná zejména o přestupní vazby na zastávce *Holice,,aut.nádr.* a to kolem 15. a 45. minuty. Spoje na linkách, které obsluhují místní části Koudelka, Kamenec, Podlesí a Roveňsko, nemají v současnosti ve většině případů pravidelně opakující se periodu.

Dle autora je proto potřeba vycházet z dříve uvedených předpokladů a upravit stávající jízdní řád. Při návrhu pozměněných jízdních řádů je kladen důraz na:

- Minimalizaci počtu tras v rámci jedné linky.
- Snaha o periodické odjezdy ve stejnou minutu.
- Zajištění návazností na autobusovém nádraží.

Uvedené změny je potřeba také „umět prodat.“ Návrhy upravených jízdních řádů jsou proto prezentovány v graficky atraktivnějším designu, který je přehlednější a splňuje nároky dnešní doby. Navržený jízdní řád pro linku 613 (směr Poběžovice) je zobrazen v obrázku 31. Větší srozumitelnost je zajištěna pomocí rozdělení na pracovní dny, víkendy a státní svátky. V tomto případě je nicméně toto rozdělení v podstatě zbytečné, protože tato varianta je založena zejména na malé úpravě jízdních řádů, které neobsahují spoje o víkendech a státních svátcích. Spoje obsluhující více tarifních zón mají v navržených jízdních řádech (v rámci všech návrhových variant) uvedenou trasu pouze po první nebo od poslední zastávky nacházející se mimo zónu Holice. V návrzích jízdních řádů jsou uvedeny pouze stávající zastávky.

Trasa linky			Pracovní dny										Vikendy, svátky
km	zastávka	zóna	1	3	19	7	9	11	13	15	17	5	
0	Holice,,aut.nádr.	P610	4:48	6:18	7:18	9:48	13:18	14:18	15:18	16:18	16:48	17:18	
1	Holice,,kulturní dům	P610	4:50	6:20	7:20	9:50	13:20	14:20	15:20	16:20	16:50	17:20	
1	Holice,,Husova	P610	4:51	6:21	7:21	9:51	13:21	14:21	15:21	16:21	16:51	17:21	
2	Holice,,Pod Homolí	P610	4:52	6:22	7:22	9:52	13:22	14:22	15:22	16:22	16:52	17:22	
2	Holice,,Podlesí	P610	4:53	6:23	7:23	9:53	13:23	14:23	15:23	16:23	16:53	17:23	
3	Holice,,Kamenec	P610	4:55	6:25	7:25	9:55	13:25	14:25	15:25	16:25	16:55	17:25	
4	Poběžovice u Holic,,zvodště	P610	4:56	6:26	7:26	9:56	13:26	14:26	15:26	16:26	16:56	17:26	
5	Poběžovice u Holic,,točna	P610	4:59	6:29	7:29	9:59	13:29	14:29	15:29	16:29	16:59	17:29	

☒ jede v pracovních dnech		
22 nejede od 23.12.24 do 3.1.25	61 nejede od 23.12.24 do 3.1.25, od 31.1.25 do 9.2.25, 17.4.25,	
41 jede od 28.6.25 do 31.8.25 42	od 28.6.25 do 31.8.25, od 27.10.25 do 29.10.25	
42 nejede od 23.12.24 do 3.1.25, od 28.6.25 do 31.8.25		

Na lince platí tarif a smluvní přepravní podmínky vyhlášené dopravcem, které jsou shodné s tarifem a přepravními podmínkami IREDO. Informace jsou zveřejněny ve vozidlech na lince. Informace o garantovaných čekacích dobách a návaznostech na území Pardubického kraje jsou zveřejněny na www.pardubickykraj.cz. Všechny spoje jsou zajišťovány nízkopodlažními vozidly. Centrum IDS IREDO: 491 580 333. Aktuální poloha spojů v mobilní aplikaci IDS IREDO a na iredo.online.

Zdroj: autor

Obrázek 31 „Minimální“ varianta: návrh jízdního řádu pro linku 613 (směr Poběžovice)

Spoje linky 612 jsou dle jízdních řádů v této návrhové variantě vedeny pouze po jedné trase, tzn. ve směru z centra města obsluhují zastávku *Holice,,ZŠ*, v opačném směru *Holice,,SŠA*. Spoje jsou vedeny téměř stejně jako ve stávajícím stavu, jsou pouze upraveny do nových časových poloh. Odjezd z autobusového nádraží je navržen v 16. nebo 46. minutu. Z Koudelky do centra města je odjezd navržen na 2. nebo 32. minutu.

Také linka 613 je nově vedena pouze v jedné trase, přičemž jednotlivé možnosti byly analyzovány dříve v této návrhové variantě. Zvolená trasa je vedena přes zastávku *Holice,,kulturní dům* a *Holice,Podlesí* a je uvažována v obou směrech stejná. Odjezd z autobusového nádraží je navržen v 18. nebo 48. minutu. Odjezd z Poběžovic je navržen na 1. nebo 31. minutu.

Linka 616 je vedena na území Holic také v jedné trase, a to se závlekem přes místní část Roveňsko a je uvažována v obou směrech stejná. Odjezd z autobusového nádraží je navržen v 18. nebo 48. minutu. Odjezd ze zastávky *Holice,Roveňsko,kaple* do centra města v 7. nebo 37. minutu. Jízdní řády všech tří linek této návrhové varianty jsou uvedeny v příloze K.

Porovnání plánovaného ročního dopravního výkonu se stávajícím, které město financuje nad rámec ZDO, je uvedeno v tabulce 6. Stávající stav je určen smlouvou města s krajem, který pro výpočet dopravního výkonu nad rámec ZDO využívá vzdálenosti vyjádřené v celých číslech. Autor této práce nicméně pro vyšší přesnost využívá vzdálenosti, které jsou zaokrouhleny na jedno desetinné místo. Vyšší přesnost proto může v určitých případech vést k poklesu rozsahu dopravního výkonu. Kompletní informace o stávajícím stavu, včetně jízdních řádů, jsou uvedeny v přílohách I a J.

Lze konstatovat, že kvůli přesnějšímu výpočtu se dopravní výkon na lince 612 snížil o 680,8 kilometrů za rok a zpravidelněním trasy pro linku 613 se navyšuje její dopravní výkon nad rámec ZDO o 145,1 kilometrů za rok. Navýšení dopravního výkonu v této variantě je způsobeno zejména z důvodu nových závleků do místní části Roveňsko na lince 616.

Tabulka 6 „Minimální“ varianta: Dopravní výkon za rok v km

Linka	Stávající stav	„Minimální“ varianta	Rozdíl
612	4 316,0	3 635,2	- 680,8
613	2 594,0	2 739,1	+ 145,1
616	-	2 368,5	+ 2 368,5
Celkem	6 910,0	8 742,8	+ 1 832,8

Zdroj: autor

V tabulce 7 je podrobně zachyceno porovnání ročních nákladů na zprostředkování všech přepravních služeb pro občany. Kompletní informace o „Minimální“ variantě jsou uvedeny v příloze L. V této návrhové variantě se jedná o úpravu provozu veřejné linkové dopravy (jak již bylo popsáno dříve) a ponechání provozu Senior taxi. Je zde možné také pozorovat další rozdělení varianty na další dvě podvarianty. Rozdílem mezi nimi je (ne)zahrnutí úpravy trasy linky 616. Podvarianta 2 pracuje s ponecháním trasy většiny spojů mimo Roveňsko, zatímco podvarianta 1 navrhuje plné převedení všech spojů přes tuto místní část.

Tabulka 7 „Minimální“ varianta: Náklady na provoz za rok v Kč

Nákladová položka \ Podvarianta	„Minimální 1“	„Minimální 2“
Dopravní obslužnost nad rámec ZDO	244 798	178 480
<i>Linka 612</i>	<i>101 786</i>	<i>101 786</i>
<i>Linka 613</i>	<i>76 695</i>	<i>76 695</i>
<i>Linka 616</i>	<i>66 318</i>	-
Senior taxi	360 000	360 000
Celkem	604 798	538 480

Zdroj: autor

Rozdělení na podvarianty je zde uvedeno zejména z důvodu lepšího porovnání se stávajícím stavem, kdy město Holice přispívá na dopravní obslužnost nad rámec ZDO pouze na linkách 612 a 613. Dle autora je nicméně preferována podvarianta 1 z důvodu lepšího obslužení všech místních částí (včetně Roveňska) v pracovní dny.

Cílem „Minimální“ návrhové varianty, jak již název napovídá, je vytvoření minimálních úprav stávajícího stavu, což v konečném důsledku vede i k nízkým dodatečným nákladům na provoz systému. Varianta je proto doporučena k realizaci v krátkodobém horizontu. Vzhledem k tomu, že jsou doporučeny minimální změny jízdních řádů je možné tohoto cíle dosáhnout již v rámci změn jízdních řádů, které probíhají každý rok přibližně v polovině prosince. Realizace této varianty by také neměla mít výrazný negativní dopad na městský rozpočet.

3.2 Varianta 2: „Střední“

„Střední“ návrhová varianta stále vnímá veřejnou linkovou dopravu jako nejdůležitější článek v rámci dopravní obslužnosti města. Tato varianta proto navrhuje větší změny linkového vedení, jízdních řádů a také navýšení dopravního výkonu na linkách obsluhujících město. Stejně jako v minulé variantě se jedná o linky 612, 613 a 616. Stále je uvažován také provoz Senior taxi, a to v nezměněné podobě.

Pro zvýšení dostupnosti veřejné dopravy je doporučeno i v této variantě zřízení nových zastávek. Počet a umístění zastávek jsou totožné jako v předcházející „Minimální“ variantě. Jedná se o zřízení dvou zastávek v jižní části centra města, další mezi centrem města a místní částí Podhráz a poslední mezi místními částmi Podlesí a Kamenec. Graficky jsou tyto zastávky zobrazeny na obrázku 30.

Největší změnou oproti předchozí návrhové variantě je změna v trase linky 613. Ta je v současnosti vedena z Poběžovic u Holic na autobusové nádraží v Holicích. Ve „Střední“ návrhové variantě je toto vedení linky ponecháno, nově je nicméně prodloužena do místní části Koudelka, a to v trase linky 612. Toto prodloužení zajišťuje možnost cestování mezi různými místními částmi Holic bez přestupu. Spoje linky 612, které nyní končí na Koudelce, jsou proto nově zajištěny v rámci linky 613. Linka 612 je ponechána ve stávající trase, v provozu jsou pouze spoje, které vyjíždí nebo přijíždí do Holic ze směru od Velin a Borohrádku. Závlek na Koudelku je ponechán na vybraných spojích. Linka 616 je uvažována stejně jako ve variantě „Minimální“ (Podvarianta 1), tzn. všechny spoje této linky jsou vedeny přes Roveňsko. Místní část má díky této úpravě lepší dopravní obslužnost a zároveň je celá linka přehlednější z důvodu sjednocení trasy.

„Střední“ návrhová varianta klade důraz na zpravidelnění spojení, a proto je většina spojení nově objednávána celoročně, přičemž spoje nejsou v provozu pouze během Vánoc. V případě, že kraj objednává spoje v ZDO jen v části roku, předpokládá se, že město nově „přiojedná“ tyto spoje na zbytek roku nad rámec ZDO. V rámci „Střední“ návrhové varianty jsou nejčastěji používány (data jsou uvedena k jízdnímu řádu 2024/2025) následující kódy pro omezení jízdy:

- **22** nejede od 23.12.24 do 3.1.25.
- **25** nejede od 24.12.24 do 26.12.24, 1.1.25.
- **41** jede od 28.6.25 do 31.8.25

Velkou změnou je také zavedení víkendových spojů na linkách 613 a 616. Místní části Koudelka, Kamenec, Podlesí a Roveňsko díky této změně mají nově zajištěnou dopravní obslužnost i v těchto dnech. Do místních částí Koudelka a Roveňsko jsou nově zřízeny dva páry spojů o víkendech a státem uznaných svátcích. Vzhledem k vyšší důležitosti spojení do místních částí Podlesí a Kamenec a také sousední obce Poběžovice u Holic jsou v tomto směru navrženy tři páry spojů. Víkendové spoje jsou v rámci linky 613 vedeny po stejné trase jako spoje v pracovních dnech.

U linky 616 jsou víkendové spoje vedeny v pozměněné trase a to tak, že spoj z autobusového nádraží je veden na principu tzv. smyčky. Linkové vedení v centru města je následující: z autobusového nádraží po ulici Bratří Čapků a Holubova, dále přes náměstí T. G. Masaryka, dále po ulici Vysokomýtská a Smetanova, kde spoje odbočují na ulici Pod Parkem neboli silnici III/32257. Do Roveňska jsou spoje vedeny od severu a obsluhují zastávky *Holice, Roveňsko, hřiště* a *Holice, Roveňsko, kaple*. Spoje dále pokračují směr Dolní Roveň a na křižovatce se silnicí III/32256 pokračují na sever směr Holice. Od ulice Smetanova na autobusové nádraží jsou vedeny ve stejné trase, jako v opačném směru.

Časové polohy a počet spojů v této variantě jsou uvažovány podobně jako v předchozí variantě „Minimální.“ Navržené jízdní řády pro „Střední“ variantu jsou uvedeny v příloze M. Návrh oběhů pro linky 612 a 613 (pracovní dny i víkendy) a linku 616 (pouze víkendy) je uveden v příloze N. K zajištění provozu na těchto linkách jsou v pracovní den potřeba tři vozidla a jedno vozidlo o víkendech a státem uznaných svátcích. Některá vozidla mohou být v době prostoje využita k zajištění spojů i na jiných regionálních linkách, případně může být navýšen počet spojů na linkách (zejména 613), a to v případě příznivého vývoje poptávky.

Tabulka 8 „Střední“ varianta: Dopravní výkon za rok v km

Linka	Stávající stav	„Střední“ varianta	Rozdíl
612	4 316,0	1 659,2	- 2 656,8
613	2 594,0	14 200,0	+ 11 606,0
616	-	4 575,0	+ 4 575,0
Celkem	6 910,0	20 434,2	+ 13 524,2

Zdroj: autor

V tabulce 8 je možné pozorovat roční dopravní výkon nad rámec ZDO, včetně porovnání se stávajícím stavem. Na první pohled je zřejmé, že spoje linky 612 jsou nově převedeny pod linku 613. Celkový nárůst dopravního výkonu je dán zejména zpravidlením stávajících spojů (jejich trasy a celoroční provoz mimo Vánoce), ale také zavedením víkendových spojů na linkách 613 a 616. Kompletní informace o „Střední“ variantě jsou uvedeny v příloze O.

Tabulka 9 zobrazuje kompletní náklady na roční provoz této návrhové varianty. Jsou zde uvedeny náklady jak v rámci jednotlivých linek, tak také za provoz Senior Taxi, které je v této variantě stále uvažováno v nezměněné podobě. Lze pozorovat, že celkové náklady na roční provoz „Střední“ varianty činí 932 158 Kč, což je nárůst o 327 359 Kč oproti „Minimální“ návrhové variantě.

Tabulka 9 „Střední“ varianta: Náklady na provoz za rok v Kč

Nákladová položka	„Střední“ varianta
Dopravní obslužnost nad rámec ZDO	572 158
<i>Linka 612</i>	<i>46 458</i>
<i>Linka 613</i>	<i>397 600</i>
<i>Linka 616</i>	<i>128 100</i>
Senior taxi	360 000
Celkem	932 158

Zdroj: autor

Cílem „Střední“ varianty je vytvoření pravidelnějších (v některých obdobích roku také častějších) **spojení a zřízení víkendového provozu**. Dle názoru autora se stále jedná o konzervativnější variantu, kdy je kladen důraz na zlepšování stávajícího systému. Na závěr lze dodat, že i přes vyšší finanční nároky na realizaci této varianty oproti variantě 1, se dostupnost veřejné dopravy výrazně zlepší. Dle názoru autora může být v první fázi realizována pouze varianta 1, přičemž varianta 2 může být realizována později, a to na základě výsledků předchozího pilotního provozu a zpětné vazby od obyvatel a cestujících.

3.3 Varianta 3: „Maximální“

„Maximální“ návrhová varianta předpokládá úpravy veřejné linkové dopravy alespoň v rozsahu „Minimální“ varianty. Důležitou změnou je zde zavedení poptávkové dopravy, která doplňuje veřejnou linkovou dopravu a nahrazuje Senior taxi. Jedná se proto o poměrně inovativní přístup k dopravní obslužnosti na území města.

Tato návrhová varianta je založena na principu, kdy v době vyšší poptávky jsou cestující přepravováni za pomoci veřejné linkové dopravy. V rámci této varianty autor proto navrhuje postupovat při návrhu VLD podle „Minimální“ varianty, a to konkrétně v podvariantě 2.

Klíčové je ponechání stávajících spojů v provozu, nicméně s upravenou časovou polohou a trasou u linek 612 a 613. Všechny spoje linky 616 v tomto případě není potřeba vést přes Roveňsko, protože tato místní část bude obsloužena mimo špičku poptávkovou dopravou. Předpokládaná změna dopravního výkonu je uvedena v tabulce 10. Nižší dopravní výkon nad rámec ZDO je zapříčiněn přesnějšími údaji o vzdálenostech spojů nebo závlaků, které byly počítány s přesností na jedno desetinné místo. I v této variantě je doporučeno vytvoření čtyř nových zastávek, které jsou graficky zobrazeny na obrázku 30. Jízdní řády vytvořené pro tuto návrhovou variantu jsou uvedeny v příloze P.

Tabulka 10 „Maximální“ varianta: Dopravní výkon za rok v km

Linka	Stávající stav	„Maximální“ varianta	Rozdíl
612	4 316,0	3 635,2	- 680,8
613	2 594,0	2 739,1	+ 145,1
Celkem	6 910,0	6 374,3	- 535,7

Zdroj: autor

Poptávková doprava je v České republice v současné době běžně dostupná pouze v pracovní dny v čase od 7:00 do 19:00. (40) V tomto časovém období nicméně návrhová varianta uvažuje také provoz autobusů veřejné linkové dopravy. Tato diplomová práce proto k danému problému využívá jiné principy řešení.

Poptávková doprava by v období ranních špiček pracovních dnů nahrazovala stávající provoz Senior taxi, které je v provozu od pondělí do pátku mezi 8:00 a 18:00. Dle autora by proto mohla poptávková doprava fungovat v režimu „Senior taxi“ v době například od 8:00 do 10:30. V tomto rozmezí se dá předpokládat největší poptávka cestujících se zdravotním znevýhodněním, kdy se jedná například o cesty k lékaři. Ostatní cestující v tomto období zároveň mohou využít spojů VLD. V zbylé části dne se dá předpokládat poptávka po Senior taxi nižší, ale také je nižší provoz VLD. Možnost využití poptávkové dopravy by proto byla umožněna i ostatním cestujícím v režimu „klasické“ poptávkové dopravy. Jednalo by se například o cesty ze zaměstnání do místa bydliště, které leží v odlehlejších místních částech města, a to v době, kdy nejsou již vedeny žádné spoje VLD (např. kolem 18:00).

Na rozdíl od zvyklostí spojených s provozem poptávkové dopravy v České republice, autor navrhuje provoz poptávkové dopravy také o víkendu. Jedná se o časové období, kdy je poptávka po cestování nižší a je také více proměnlivá v čase i prostoru. Dle autora se proto v případě poptávkové dopravy jedná o efektivnější řešení než zavádění nových víkendových spojů do odlehlejších místních částí, tak jako to bylo navrženo ve „Střední“ návrhové variantě. Víkendový provoz by měl dle autora nabídnout občanům možnost cestovat zejména v průběhu dne (ráno a odpoledne), přičemž není potřeba mít provoz příliš brzy ráno ani pozdě do večera.

Na základě uvedených skutečností autor navrhuje následující provozní dobu poptávkové dopravy v Holicích:

- Pracovní dny, režim „Senior taxi“: 7:00 – 10:30.
- Pracovní dny, režim „klasický“: 10:30 – 19:00.
- Víkendy a státní svátky, režim „klasický“: 8:00 – 17:30.

Jízdné v režimu „Senior taxi“ by nemělo být dražší, než je současný tarif, tzn. 20 Kč za jednu jízdu + jeden spolucestující zdarma. Je doporučeno také ponechat stávající podmínky přepravy, např. pro vystavení průkazu „Senior taxi.“

Autor považuje za důležité provedení tarifní integrace poptávkové dopravy do integrovaného dopravního systému IREDO. Ne/provedení integrace je závislé na jednání s krajem, jakožto objednavatelem veřejné dopravy v regionu. V případě úspěšné integrace lze konstatovat, že budou pro cestující zajištěny lepší podmínky pro cestování. Poptávková doprava poté nebude vnímána jako oddělený systém, ale společně s „klasickou“ veřejnou dopravou bude tvořit komplexní systém dopravní obslužnosti území. Toto řešení nepřináší výhody pouze cestujícím, nýbrž také objednavatelům veřejné dopravy (městu Holice i Pardubickému kraji), a to z důvodu pravděpodobného zvýšení poptávky a počtu cestujících díky provázání obou systémů. V konečném důsledku to může vést i ke zvýšení tržeb a provozní efektivity.

Využívání tarifu IREDO je výhodné pro cestující také z důvodu možnosti využívání předplatného jízdného, které je obecně levnější než jednotlivé jízdné. Pro určité skupiny cestujících by bylo jízdné ještě levnější, protože by mohli zakupovat jízdní doklady, které se řídí podle pravidel systému státem nařízených slev. Snížená cena jízdného by pro určité skupiny byla příjemným benefitem, a zároveň by město (ani kraj) nevynakládalo žádné další finanční prostředky navíc na podporu těchto skupin. Tarif IREDO (který obsahuje také snížené jízdné pro určité skupiny) by mohl být uplatněn i v případě cest v režimu „Senior taxi“, protože cena cesty v rámci tarifní zóny Holice je levnější než v současném Senior taxi (základní 16 Kč, zlevněná 8 Kč).

V pracovní dny autor navrhuje „klasický“ provoz poptávkové dopravy pouze v rámci Holic, případně Poběžovic u Holic. Víkendový provoz by mohl být rozšířen i o okolní obce, např. Dolní Roveň nebo Veliny. Rozšíření oblasti by mohlo zajistit vyšší efektivitu v rámci víkendového provozu, kdy je poptávka předpokládána nižší. Konkrétní stanovení oblasti provozu poptávkové dopravy je dále založeno na jednáních s okolními obcemi a také provozovatelem systému a softwaru poptávkové dopravy. Autor považuje za důležité postupovat podle principu, kdy pokud je v požadované relaci a daném čase je veden spoj VLD, cestujícím by mělo být v první řadě doporučeno využití tohoto spoje.

Pro stanovení předpokládané ceny provozu poptávkové dopravy byla využita veřejně známá data o provozu poptávkové dopravy Třebus v Moravské Třebové. Tento systém byl již analyzován v kapitole 2.2, ve které jsou uvedeny i přesné náklady dle příslušných smluv. Výpočet nákladnosti provozu poptávkové dopravy dále obsahuje vstupní parametry, které jsou založeny na předpokladech respektujících různá specifika samotných Holic.

Průměrná vzdálenost jízdy v Holicích je předpokládána na 3,5 km. Tento parametr zohledňuje vzdálenost mezi centrem města a ostatními místními částmi. Ta je sice větší, nicméně je zároveň potřeba vzít v potaz, že poptávková doprava může být využívána i na kratší cesty. Předpokládaný počet jízd v rámci režimu „Senior taxi“ za měsíc je stanoven na 110 jízd, přičemž tento počet je založen na průměrném počtu jízd za měsíc z roku 2024. Předpokládaný počet jízd v „klasickém“ režimu za měsíc je 200. Tento počet reflektuje vyšší poptávku cestujících v době, kdy není možné cestovat spoji VLD – jedná se také o víkendy. Pro případ, že by byla poptávka nebo průměrná vzdálenost vyšší, v rámci výpočtu je uvažována rezerva, která činí 15 %. Předpokládaný rozsah najetých kilometrů za měsíc včetně rezervy proto činí 1 248 km.

V porovnání s poptávkovou dopravou Třebus je měsíční rozsah kilometrů v Holicích předpokládán pouze na úrovni 41,59 %. Při zohlednění této skutečnosti, ale také vyššího počtu dnů v provozu – sedmi místo pěti dní – činí měsíční kompenzaci dopravci 91 452 Kč včetně DPH měsíčně. Po započtení 24 200 Kč za poskytnutí licence softwaru, který je potřeba pro provoz se jedná o celkové roční náklady 1 387 827 Kč včetně DPH.

Tabulka 11 „Maximální“ varianta: Náklady na provoz za rok v Kč

Nákladová položka	„Maximální“ varianta
Dopravní obslužnost nad rámec ZDO	178 480
<i>Linka 612</i>	<i>101 786</i>
<i>Linka 613</i>	<i>76 695</i>
Poptávková doprava	1 387 827
<i>Licence k softwaru</i>	<i>290 400</i>
<i>Zajištění provozu</i>	<i>1 097 427</i>
Celkem	1 566 307

Zdroj: autor

Náklady na provoz této varianty jsou uvedeny v tabulce 11. Lze pozorovat, že náklady na zajištění dopravní obslužnosti nad rámec základní dopravní obslužnosti jsou minimální v porovnání s náklady na zajištění poptávkové dopravy. Ta nově nahrazuje Senior taxi a zároveň doplňuje stávající provoz veřejné linkové dopravy, a to i o víkendech. Kompletní informace o této návrhové variantě jsou uvedeny v příloze Q. Je zde možné nalézt informace jak o veřejné linkové dopravě, tak i o poptávkové dopravě.

Oproti předchozím variantám je **přínos této varianty znatelný – veřejná doprava je lidem dostupná v rámci celého týdne**, přičemž možnost zajištění přepravy je po většinu dne. V době přepravní špičky je zvýšená poptávka uspokojena autobusy s vyšší kapacitou, které se drží pravidelné trasy. Zároveň je v tuto dobu využití poptávkové dopravy upřednostněno pro stávající uživatele Senior taxi. Tato varianta je proto hodnocena jako nejvíce progresivní a prozákaznická. Kompletní informace k této návrhové variantě jsou uvedeny v příloze Q. V rámci hodnocení nákladnosti systému nejsou zahrnuty výnosy z prodeje jízdních dokladů, celková bilance zřízení poptávkové dopravy proto může být v konečném důsledku ještě příznivější.

3.4 Zhodnocení návrhových variant

Na závěr návrhové části práce je vhodné jednotlivé návrhové varianty porovnat se stávajícím stavem a také mezi sebou. Toto porovnání je uvedeno v tabulce 12. Varianty jsou v této tabulce porovnány na základě roční finanční náročnosti.

Tabulka 12 Náklady na provoz jednotlivých variant za rok v Kč

Nákladová položka \ Varianta	stávající	„Minimální“	„Střední“	„Maximální“
Dopravní obslužnost nad rámec ZDO	193 480	244 798	572 158	178 480
Senior Taxi	360 000	360 000	360 000	-
Poptávková doprava	-	-	-	1 387 827
Celkem	553 480	604 789	932 158	1 566 307

Zdroj: autor

Na základě finančního porovnání je zřejmé, že nejméně nákladnou variantou je „Minimální“ návrhová varianta. Veřejná doprava by měla být nicméně chápána jako služba, která je zřizována k uspokojení potřeb obyvatel a jejich poptávky po přepravě, a nikoliv jako služba zřízená za účelem generování zisků. Finanční stránka a hospodárné zacházení s veřejnými financemi je nicméně důležitým aspektem veřejného sektoru. Každá návrhová varianta je založena na jiných přístupech a cílech, které má splnit. Hodnocení pouze na základě finanční stránky jednotlivých variant není proto z výše uvedených principů zcela správné. Autor proto považuje za důležité porovnat jednotlivé varianty také na základě přínosu pro obyvatele.

Přínos pro cestující je v rámci jednotlivých návrhových variant následující:

- **Varianta 1: „Minimální“:** Tato varianta je založena na stávajícím stavu, kdy **odlehlejší místní části jsou obslouženy pouze v pracovní dny**, a to zejména v hlavních směrech poptávky, tzn. ráno směrem do centra města, odpoledne opačným směrem. Tato varianta **ponechává podobný rozsah spojů** a upravuje jejich časové polohy a snaží se o maximální sjednocení trasy. Nové časové polohy lépe navazují na ostatní linky na autobusovém nádraží.
- **Varianta 2: „Střední“:** Tato varianta je založena na principech předchozí varianty, zejména sjednocením tras, časových poloh a respektování návazností. Spoje obsluhující zastávky pouze v zóně Holice jsou spojeny do jedné linky (číslo 613), díky čemuž **nově vzniknou přímá spojení mezi různými částmi města**. Byly sjednoceny také kódy omezující jízdu spojů tak, aby byl **provoz většiny spojů zajištěn celoročně** (mimo Vánoce). Největší novinkou je **vytvoření víkendových spojů**.
- **Varianta 3: „Maximální“:** Jízdní řády VLD jsou založeny na „Minimální“ návrhové variantě. **Spoje jsou vedeny s minimálními úpravami oproti stávajícímu stavu** a v provozu jsou pouze v pracovní dny. Doplnění provozu VLD je zajišťováno za pomoci **poptávkové dopravy, která funguje 7 dní v týdnu**. V určitých částech dne je vyhrazena pro uživatele zrušené služby Senior taxi. Autor považuje za důležité také provedení integrace poptávkové dopravy do tarifu IREDO tak, aby se jednalo o součást veřejné dopravy.

Autor doporučuje v krátkodobém horizontu realizaci alespoň „Minimální“ návrhové varianty. Z pilotního provozu této varianty může být provedeno jeho vyhodnocení, včetně zpětné vazby od občanů a cestujících. Z dlouhodobějšího hlediska je doporučeno spíše následování „Střední“ nebo „Maximální“ varianty, a to z důvodu většího zlepšení podmínek pro cestující. Výběr výsledné varianty by měl být zvážen a rozhodnut městem samotným, přičemž dle autora si jednotlivé varianty nekonkurují, ale jedna může vhodně doplňovat druhou.

„Střední“ varianta je konzervativnější přístup k plánování veřejné dopravy, přičemž z dlouhodobého hlediska se může jednat o nákladnější variantu než v případě „Maximální“ varianty. „Maximální“ varianta je oproti předchozímu návrhu progresivnější. Pružnější pracovní s poptávkou po přepravě a dobře zvládnutý marketing, zejména při spuštění nové služby, může přilákat do veřejné dopravy nové cestující. V konečném důsledku se proto může jednat z dlouhodobého hlediska o výhodnější variantu.

Na základě dříve uvedených informací lze konstatovat, že pro zlepšení dopravní obslužnosti je potřeba počítat s vyššími náklady vynaloženými na zajištění těchto služeb. Pro město Holice proto může nastat otázka, odkud čerpat finanční prostředky na dofinancování zvýšených nákladů. Z důvodu zvýšení bezpečnosti silničního provozu město Holice zprovoznilo od prosince 2024 úsekové měření na silnici I/36 (ulice Staroholická). (50) Jen za první měsíc provozu bylo vybráno na pokutách celkem 86 500 Kč. (51) Autor proto navrhuje alespoň částečné využití těchto prostředků k financování veřejné dopravy. To pomůže městskému rozpočtu, ale také to má hlubší význam, kdy prohřešky vzniklé z provozu silniční dopravy zlepšují dopravní služby pro občany města.

Pro celkové zatraktivnění systému veřejné dopravy v Holicích by měly být také upraveny linky vedoucí do důležitých měst vyjížděky z Holic. Jedná se zejména o krajské město Pardubice, do kterého vyjíždí největší podíl počtu obyvatel Holic. Město by proto mělo o veřejné dopravě dále jednat s krajem. Jedná se například o linku 200, která je v současné době vedena v souběhu s dalšími linkami. Velký rozvoj infrastruktury, který v oblasti Holicka probíhá, by měl být doplněn také o úpravy veřejné linkové dopravy.

Zmíněná páteřní linka 200 by tak mohla využívat nové infrastruktury po jejím dokončení v relaci Holice – Pardubice. Linka by tak lépe vystihovala svůj charakter „expresního“ meziregionálního spojení. V případě vzniku těchto spojů je vhodné také prověřit zřízení zastávky na ulici Pardubická. Zde se jedná o poslední lokalitu ve městě, kde je dostupnost veřejné dopravy horší (mezi 5 až 10 minutami).

Ostatním linkám by bylo vhodné zjednodušit a sjednotit jejich linkové vedení, a to v ideálním případě tak, že každá linka má svou pevnou trasu. Jednu linku vést například z Holic do Pardubic přes Choteč, jinou přes Časy. Důležité je podle autora také postupovat podle principů, kdy časy odjezdů se pravidelně opakují a omezení dnů provozu je minimální – to ještě více zpřehledňuje celý jízdní řád.



Zdroj: autor

Obrázek 32 Systém B+R u železniční zastávky Waarschoot (Belgie)

Na závěr autor doporučuje provedení revize a stanovení jednotného přístupu k mobiliáři na zastávkách VLD. Následování těchto doporučení může vést k vyššímu využívání veřejné dopravy, protože již samotné zastávky reprezentují celý systém veřejné dopravy.

U autobusového, případně i železničního nádraží, autor doporučuje rozšíření počtu stání pro kola na základě principu B+R. Toto opatření dále podpoří využívání veřejné dopravy. Jako inspiraci zdařilého systému B+R lze uvést například belgické město Lievegem. V jeho místní části Waarschoot žije přibližně 8 458 obyvatel, což je více než v Holicích. (52) Nachází se zde krytá stání pro kola, která jsou umístěna přímo vedle nástupiště železniční zastávky Waarschoot, odkud lidé cestují vlakem do nedalekého Gentu. Systém B+R u zastávky Waarschoot je zachycen na obrázku 32.

ZÁVĚR

Diplomová práce se zabývala nejprve analýzou města Holice, jeho důležitostí v regionu, demografickými a geografickými charakteristikami. Také byla zkoumána dojíždka a vyjíždka obyvatel, včetně důležitých míst, které jsou s ní spojeny – školy a významní zaměstnavatelé. Analýza se poté podrobněji zabývala všemi dopravními módy a přepravními službami, které je možné na území města využít. Důraz byl kladen zejména na analýzu veřejné linkové dopravy: na strukturu a počet cestujících využívajících veřejnou dopravu v rámci města Holice, ale také směrem do okolního regionu. V rámci této části práce byly také vyčísleny současné náklady na zajištění mobility obyvatel ve městě, tzn. příspěvek na dopravní obslužnost nad rámec základní obslužnosti a financování provozu Senior taxi.

Další část práce se zaměřila na prověření různých možností, kterými lze zlepšit současný stav dopravní obslužnosti a nabídky přepravních služeb pro obyvatele města. Byly analyzovány tři principy: založení nového systému městské hromadné dopravy (MHD), zřízení poptávkové dopravy, optimalizace stávající veřejné linkové dopravy, která je zřizována krajem a město se na provozu finančně spolupodílí. Z této části práce vyplývá, že zřízení systému MHD není finančně a provozně efektivní pro město o velikosti Holic. Poptávková doprava byla vyhodnocena jako efektivní způsob zajištění mobility osob, nevýhodou tohoto řešení je zejména vyšší nákladnost na provoz. Kladně bylo vyhodnoceno také vylepšení stávající veřejné linkové dopravy, přičemž výhodou je minimální zásah do stávajícího stavu a tím i možná nízkonákladovost tohoto řešení.

V závěrečné části práce byly vytvořeny návrhy vedoucí ke zlepšení stávajícího stavu. Jednotlivé návrhové varianty byly vytvořeny na základě informací, které byly zjištěny v kapitolách 1 a 2. Varianty jsou proto navrženy s důrazem na zlepšení veřejné linkové dopravy a využití poptávkové dopravy. Jednotlivé přístupy k návrhovým variantám se liší tak, aby byla pro město zajištěna flexibilita ve volbě preferované varianty. Dle autora není žádná varianta silně preferována, město má možnost volby podle finančních a organizačních možností. Realizována by však měla být alespoň „Minimální“ varianta. Autor na závěr práce také doporučil další podněty k prověření. Jedná se zejména o revizi veřejné linkové dopravy v regionu, či mobiliáře na zastávkách VLD na území města. Vhodné je také prověření zřízení systému B+R, tzn. vytvoření nových stání pro kola, zejména u autobusového nádraží.

Cíl diplomové práce, stanovený v Úvodu, byl dle názoru autora splněn. V práci byla provedena analýza města a jeho vazeb s okolím, prověřeny byly také různé možnosti zlepšení dopravní obslužnosti a na závěr byly vytvořeny jednotlivé návrhové varianty.

SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ

- (1) **SEZNAM.CZ.** *Mapy.cz*. [online]. Praha: Seznam.cz, 2025 [cit. 1. 2. 2025]. Dostupné z: <https://www.mapy.cz/>
- (2) **ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD.** Počet obyvatel v obcích - k 1. 1. 2024. *Český statistický úřad*. [online]. Praha: Český statistický úřad, 2024 [cit. 1. 12. 2024]. Dostupné z: <https://csu.gov.cz/produkty/pocet-obyvatel-v-obcich-9vln2prayv>
- (3) **ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD.** Registr sčítacích obvodů a budov - Holice. *Český statistický úřad*. [online]. Praha: Český statistický úřad, 2025 [cit. 2. 3. 2025]. Dostupné z: <https://apl.czso.cz/irso4/cisdet.jsp?b=22&hkodcis=43&kodpol=574988&kodcis=43&kod=574988&ciselid=343498>
- (4) **HOLICE.** O městě. *Holice | město neznámé energie*. [online]. Holice: 2024 [cit. 1. 12. 2024]. Dostupné z: <https://www.holice.eu/zivot-ve-meste/o-meste/>
- (5) **HOLICE.** Virtuální prohlídka. *Holice | město neznámé energie*. [online]. Holice: 2025 [cit. 3. 2. 2025]. Dostupné z: <https://holice.cz/virtual/>
- (6) **HOLICE.** Školy a školská zařízení. *Holice | město neznámé energie*. [online]. Holice: 2025 [cit. 10. 3. 2025.]. Dostupné z: <https://www.holice.eu/zivot-ve-meste/skoly-a-skolska-zarizeni/>
- (7) **CHAPS.** *IDOS - VJŘ*. [online]. Praha: CHAPS, 2025 [cit. 5. 4. 2025]. Dostupné z: <http://portal.idos.cz/>
- (8) **ATLASO.CZ.** Holice - podrobné informace. *Atlaso.cz*. [online]. Brno: Rock Forest Network, 2025 [cit. 10. 3. 2025]. Dostupné z: <https://www.atlaso.cz/mista/holice-podrobne-informace/>
- (9) **HOLICE.** Informace poskytnuté městem Holice. Holice: 2025.
- (10) **ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD.** Charakteristika správního obvodu Holice. *Český statistický úřad*. [online]. Praha: Český statistický úřad, 2025 [cit. 6. 3. 2025]. Dostupné z: https://csu.gov.cz/pak/charakteristika_spravniho_obvodu_holice
- (11) **ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD.** Obyvatelstvo podle pětiletých věkových skupin a pohlaví. *Veřejná databáze ČSÚ*. [online]. Praha: Český statistický úřad, 2025 [cit. 6. 3. 2025]. Dostupné z: https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt&z=T&f=TABULKA&skupId=4450&katalog=33517&pvo=SLD21023-VSE&&u=v220__VUZEMI__43__574988&str=v220&kodjaz=203

- (12) **ADA COSMETICS INTERNATIONAL.** Holice. *ADA cosmetics*. [online].
Kehl: Ada Cosmetics International, 2025 [cit. 10. 3. 2025]. Dostupné z: <https://ada-cosmetics.com/career/holice/>
- (13) **BV ELEKTRONIK.** O firmě. *BV Elektronik*. [online]. Holice: BV Elektronik, 2025 [cit. 10. 3. 2025]. Dostupné z: <https://www.bvelektronik.cz/cs/o-firme>
- (14) **BV ELEKTRONIK.** Zpráva o výpočtu uhlíkové stopy společnosti BV Elektronik s.r.o. za rok 2024. *BV Elektronik*. [online]. Holice: BV Elektronik, 2025 [cit. 10. 3. 2025]. Dostupné z: <https://bvelektronik.cz/src/Frontend/Files/FileManager/source/file1741078767.pdf>
- (15) **JUNKER.** JUNKER Group. *JUNKER*. [online]. Holice: Junker, 2025 [cit. 10. 3. 2025]. Dostupné z: <https://www.junker-group.com/cs/junker-group>
- (16) **FEIFER.** O firmě. *FEIFER*. [online]. Holice: FEIFER, 2025 [cit. 10. 3. 2025]. Dostupné z: <https://www.feifer.cz/o-firme>
- (17) **PENTA.** O nás. *PENTA*. [online]. Holice: Penta, 2025 [cit. 10. 3. 2025]. Dostupné z: <https://www.pentaservis.cz/o-nas/>
- (18) **HOLICE.** Územně analytické podklady správního obvodu ORP Holice. *Holice | město neznámé energie*. [online]. Holice: 2025 [cit. 10. 3. 2025]. Dostupné z: https://www.holice.eu/media/d5vn04u5/orp_holice2020_uap_aktualizace.pdf
- (19) **HOLICE.** Územní plán Holice. *Holice | město neznámé energie*. [online]. Holice: 2025 [cit. 17. 3. 2025]. Dostupné z: <https://www.holice.eu/mesto-a-urad/uzemni-planovani/up-a-uap-holice/uzemni-plan-holice/>
- (20) **ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD.** *Mobilita – ČSÚ*. [online]. Praha: Český Statistický úřad, 2024 [cit. 1. 12. 2024]. Dostupné z: <https://geodata.csu.gov.cz/as/mobilita>
- (21) **ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD.** Vyjíždějící do práce a školy. *Veřejná databáze ČSÚ*. [online]. Praha: Český Statistický úřad, 2025 [cit. 28. 2. 2025]. Dostupné z: https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt&z=T&f=TABULKA&katalog=34217&pv=SLD21OB005x&&u=v80__VUZEM I__43__574988&str=v80&kodjaz=203
- (22) **ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC.** I/35 Holice - obchvat - Mapa staveb ŘSD s.p. *ŘSD*. [online]. Praha: Ředitelství silnic a dálnic, 2025 [cit. 10. 3. 2025]. Dostupné z: [https://www.rsd.cz/web/guest/mapa-staveb#/stavby/I35/i35-holice-obchvat?filters\[\]=StavbyProvoz2008&page=0](https://www.rsd.cz/web/guest/mapa-staveb#/stavby/I35/i35-holice-obchvat?filters[]=StavbyProvoz2008&page=0)

- (23) **ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC.** Interaktivní mapa. *Celostátní sčítání dopravy 2020*. [online]. Praha: Ředitelství silnic a dálnic, 2025 [cit. 24. 3. 2025]. Dostupné z: https://scitani.rsd.cz/CSD_2020/pages/map/default.aspx
- (24) **ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC.** D35 Opatovice-Časy - Mapa staveb ŘSD s.p. *ŘSD*. [online]. Praha: Ředitelství silnic a dálnic, 2025 [cit. 10. 3. 2025]. Dostupné z: [https://www.rsd.cz/web/guest/mapa-staveb#/stavby/D35/d35-opatovice-casy?filters\[\]=StavbyProvoz2021&page=0](https://www.rsd.cz/web/guest/mapa-staveb#/stavby/D35/d35-opatovice-casy?filters[]=StavbyProvoz2021&page=0)
- (25) **ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC.** D35 Časy-Ostrov - Mapa staveb ŘSD s.p. *ŘSD*. [online]. Praha: Ředitelství silnic a dálnic, 2025 [cit. 10. 3. 2025]. Dostupné z: [https://www.rsd.cz/web/guest/mapa-staveb#/stavby/D35/d35-casy-ostrov?filters\[\]=StavbyProvoz2022&page=0](https://www.rsd.cz/web/guest/mapa-staveb#/stavby/D35/d35-casy-ostrov?filters[]=StavbyProvoz2022&page=0)
- (26) **ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC.** I/36 Časy–Holice - Mapa staveb ŘSD s.p. *ŘSD*. [online]. Praha: Ředitelství silnic a dálnic, 2025 [cit. 10. 3. 2025]. Dostupné z: [https://www.rsd.cz/web/guest/mapa-staveb#/stavby/I36/i36-casyholice?filters\[\]=StavbyProvoz2023&page=0](https://www.rsd.cz/web/guest/mapa-staveb#/stavby/I36/i36-casyholice?filters[]=StavbyProvoz2023&page=0)
- (27) **ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC.** I/36 Sezemice–obchvat - Mapa staveb ŘSD s.p. *ŘSD*. [online]. Praha: Ředitelství silnic a dálnic, 2025 [cit. 10. 3. 2025]. Dostupné z: [https://www.rsd.cz/web/guest/mapa-staveb#/stavby/I36/i36-sezemiceobchvat?filters\[\]=StavbyRealizace&page=0](https://www.rsd.cz/web/guest/mapa-staveb#/stavby/I36/i36-sezemiceobchvat?filters[]=StavbyRealizace&page=0)
- (28) **ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC.** I/36 Holice–Čestice - Mapa staveb ŘSD s.p. *ŘSD*. [online] Praha: Ředitelství silnic a dálnic, 2025 [cit. 10. 3. 2025]. Dostupné z: <https://www.rsd.cz/mapa-staveb#/stavby/I36/i36-holicecestice>
- (29) **DRDLA, Pavel.** *Osobní doprava regionálního a nadregionálního významu*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2021 ISBN 978-80-7560-361-6.
- (30) **SPRÁVA ŽELEZNIC.** Jízdní řád 2025 - trať 016. *Správa železnic*. [online]. Praha: Správa železnic, 2024 [cit. 16. 3. 2025]. Dostupné z: <https://www.spravazeleznic.cz/documents/50004227/172897705/k016.pdf>
- (31) **ČESKÉ DRÁHY.** Nový jízdní řád 2025 v Pardubickém kraji. *České dráhy*. [online]. Praha: České dráhy, 2024 [cit. 17. 3. 2025]. Dostupné z: <https://ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/novy-jizdni-rad-2025-v-pardubickem-kraji>
- (32) **OREDO.** Tarifní mapy. *iredo.info*. [online]. Hradec Králové: OREDO, 2025 [cit. 17. 3. 2025]. Dostupné z: <https://iredo.info/tarifni-mapy/>
- (33) **ŠIROKÝ, Jaromír.** *Technologie dopravy*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2023 ISBN 978-80-7560-483-5.

- (34) **PARDUBICKÝ KRAJ.** Informace k autobusové dopravě. *Pardubický kraj - úřední deska*. [online]. Pardubice: Pardubický kraj, 2025 [cit. 19. 3. 2025]. Dostupné z: <https://deska.pardubickykraj.cz/dopravni-obsluznost/i111177/informace-k-autobusove-doprave-pardubickeho-kraje>
- (35) **HOLICE.** Informace o konání zasedání zastupitelstva města 16. prosince 2024. *Holice | město neznámé energie*. [online]. Holice: 2024 [cit. 17. 3. 2025]. Dostupné z: <https://www.holice.eu/infocentrum/aktuality/2024/informace-o-konani-zasedani-zastupitelstva-mesta-16-prosince-2024/>
- (36) **PARDUBICKÝ KRAJ.** Informace poskytnuté Pardubickým krajem - výstupy a nástupy cestujících ve veřejné linkové dopravě na území města Holice v měsících červenec 2024, září 2024 a leden 2025. Pardubice: Pardubický kraj, 2025.
- (37) **HOLICE.** Město Holice. *Facebook*. [online]. Holice: 2021 [cit. 24. 3. 2025]. Dostupné z: <https://www.facebook.com/mestoholice/>
- (38) **WOLF, Ondřej.** Senioři z Holic dojedou taxíkem za 20 korun na nákup i k holiči. *Český rozhlas*. [online]. Praha: Český rozhlas, 2019 [cit. 24. 3. 2025]. Dostupné z: <https://pardubice.rozhlas.cz/seniori-z-holic-dojedou-taxikem-za-20-korun-na-nakup-i-k-holici-8041929>
- (39) **HOLICE.** Senior TAXI Holice. *Holice | město neznámé energie*. [online] Holice: 2023 [cit. 24. 3. 2025]. Dostupné z: <https://www.holice.eu/infocentrum/aktuality/2023/senior-taxi-holice/>
- (40) **CITYA MOBILITY.** *CITYA*. [online]. Brno: CITYA Mobility, 2024. [cit. 1. 12. 2024]. Dostupné z: <https://www.citya.io/>
- (41) **MINISTERSTVO DOPRAVY.** Inspektoři silniční dopravy budou od července kontrolovat kamiony, rozhodla sněmovna. *Ministerstvo dopravy ČR*. [online]. Praha: Ministerstvo dopravy, 2025 [cit. 28. 3. 2025]. Dostupné z: <https://md.gov.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Inspektori-silnicni-dopravy-budou-od-cervence-kont>
- (42) **ALT, Martin.** TřeBus zůstává. Moravská Třebová prodlužuje provoz alternativní dopravy. *Svitavský deník.cz*. [online]. Praha: Vltava Labe Media, 2025 [cit. 31. 3. 2025]. Dostupné z: https://svitavsky.denik.cz/zpravy_region/trebus-zustava-moravska-trebova-prodluzuje-provoz-alternativni-dopravy-20250327.html

- (43) **DIGITÁLNÍ A INFORMAČNÍ AGENTURA.** Město Moravská Třebová - Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících. *Registr smluv*. [online]. Praha: Digitální a informační agentura, 2025 [cit. 31. 3. 2025]. Dostupné z: <https://smlouvy.gov.cz/smlouva/32684680>.
- (44) **DIGITÁLNÍ A INFORMAČNÍ AGENTURA.** Město Moravská Třebová - Situační analýza dopravní obslužnosti a koncepce rozvoje operativní veřejné hromadné dopravy. *Registr smluv*. [online]. Praha: Digitální a informační agentura, 2023 [cit. 31. 3. 2025]. Dostupné z: <https://smlouvy.gov.cz/smlouva/26173175>.
- (45) **DIGITÁLNÍ A INFORMAČNÍ AGENTURA.** Město Moravská Třebová - Smlouva o poskytnutí licence - poptávková doprava. *Registr smluv*. [online]. Praha: Digitální a informační agentura, 2024 [cit. 31. 3. 2025]. Dostupné z: <https://smlouvy.gov.cz/smlouva/30135460>
- (46) **DIGITÁLNÍ A INFORMAČNÍ AGENTURA.** Město Moravská Třebová - Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících. *Registr smluv*. [online]. Praha: Digitální a informační agentura, 2024 [cit. 31. 3. 2025]. Dostupné z: <https://smlouvy.gov.cz/smlouva/29828040>
- (47) **DE LIJN.** De Lijn Flex. *De Lijn*. [online]. Mechelen: De Lijn, 2025 [cit. 30. 4. 2025]. Dostupné z: <https://www.delijn.be/en/content/reisinfo/flex/>
- (48) **VLAAMSE OVERHEID.** Wat is Hoppin? *Hoppin*. [online]. Brusel: Vlaamse Overheid, 2025 [cit. 5. 5. 2025]. Dostupné z: <https://hoppin.be/nl/wat-is-hoppin/>
- (49) **UHERSKÝ BROD.** 10. řádné zasedání zastupitelstva města, konané dne 26.2.2024. *Uherský Brod | web města Uherský Brod*. [online] Uherský Brod: 2024 [cit. 4. 4. 2025]. Dostupné z: <https://ub.cz/default/council/3>
- (50) **HOLICE.** Měření rychlosti – radary. *Holice | Město neznámé energie*. [Online] 2024. [Citace: 28. 4. 2025.] <https://www.holice.eu/mesto-a-urad/mereni-rychlosti-radary/>.
- (51) **KOVÁŘOVÁ, Radka.** Kde končí pokuty z dálnic: vylepšují obecní rozpočty, někde až o desítky milionů. *Novinky.cz*. [online]. Praha: Seznam.cz, 2025 [cit. 28. 4. 2025]. Dostupné z: <https://www.novinky.cz/clanek/domaci-kde-konci-pokuty-z-dalnic-vylepsuji-obecni-rozpocety-nekde-az-o-desitky-milionu-40516041>
- (52) **CITYPOPULATION.DE.** Waarschoot (Lievegem, East Flanders Province). *Citypopulation.de*. [online] 2025. [cit. 28. 4. 2025]. Dostupné z: https://citypopulation.de/en/belgium/places/oostvlaanderen/lievegem/44072A__waarschoot/

SEZNAM PŘÍLOH

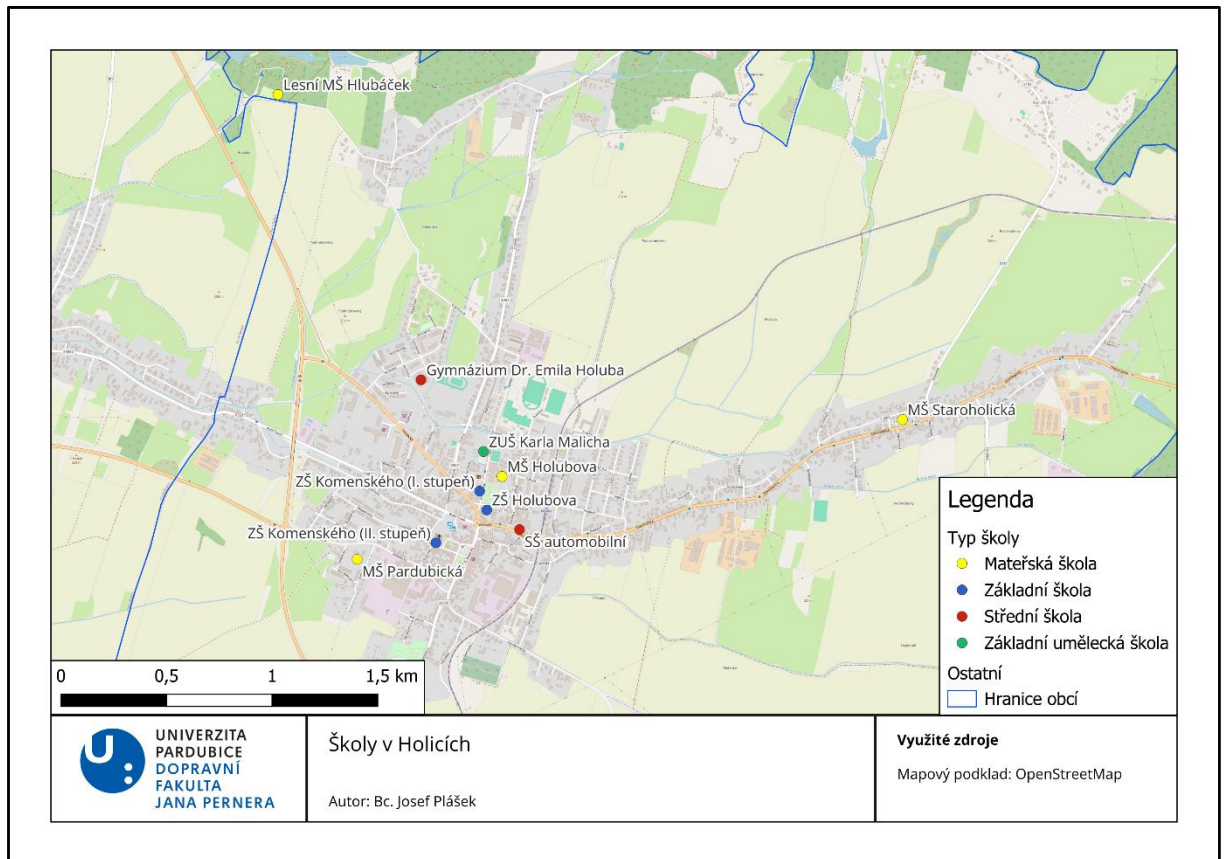
<i>Příloha A</i> Počet obyvatel a průměrný věk v obcích ORP Holice k 1. 1. 2024	79
<i>Příloha B</i> Mapa škol na území města Holice	80
<i>Příloha C</i> Mapa vyjížděky z Holic na základě Sčítání lidu, domů a bytů 2021	81
<i>Příloha D</i> Mapa dojížděky do Holic na základě Sčítání lidu, domů a bytů 2021	82
<i>Příloha E</i> Seznam linek obsluhujících autobusové nádraží v Holicích	83
<i>Příloha F</i> Počty návazností mezi jednotlivými linkami na zastávce Holice, „aut.nádr.“	84
<i>Příloha G</i> Čekací doby dle linek na zastávce Holice, „aut.nádr.“	85
<i>Příloha H</i> Využití služby Senior Taxi Holice v roce 2024	86
<i>Příloha I</i> Stávající stav: Jízdní řády	87
<i>Příloha J</i> Stávající stav: Dopravní výkon a finanční nákladnost	88
<i>Příloha K</i> „Minimální“ varianta: Navržené jízdní řády	89
<i>Příloha L</i> „Minimální“ varianta: Dopravní výkon a finanční nákladnost	92
<i>Příloha M</i> „Střední“ varianta: Navržené jízdní řády	93
<i>Příloha N</i> „Střední“ varianta: Oběhy vozidel na linkách 612, 613 a 616	95
<i>Příloha O</i> „Střední“ varianta: Dopravní výkon a finanční nákladnost	96
<i>Příloha P</i> „Maximální“ varianta: Navržené jízdní řády	97
<i>Příloha Q</i> „Maximální“ varianta: Dopravní výkon a finanční nákladnost	99

Příloha A Počet obyvatel a průměrný věk v obcích ORP Holice k 1. 1. 2024

Obec	Počet obyvatel	Průměrný věk
Holice	6 767	43,5
Býšť	1 672	39,2
Dolní Roveň	2 116	41,8
Dolní Ředice	1 046	39,7
Horní Jelení	2 124	42,5
Horní Ředice	1 070	40,9
Chvojenec	835	42,2
Jaroslav	259	39,9
Ostřetín	911	44,2
Poběžovice u Holic	309	40,0
Trusnov	221	43,3
Uhersko	434	41,1
Veliny	498	40,7
Vysoké Chvojno	457	40,7
ORP Holice	18 719	42,1

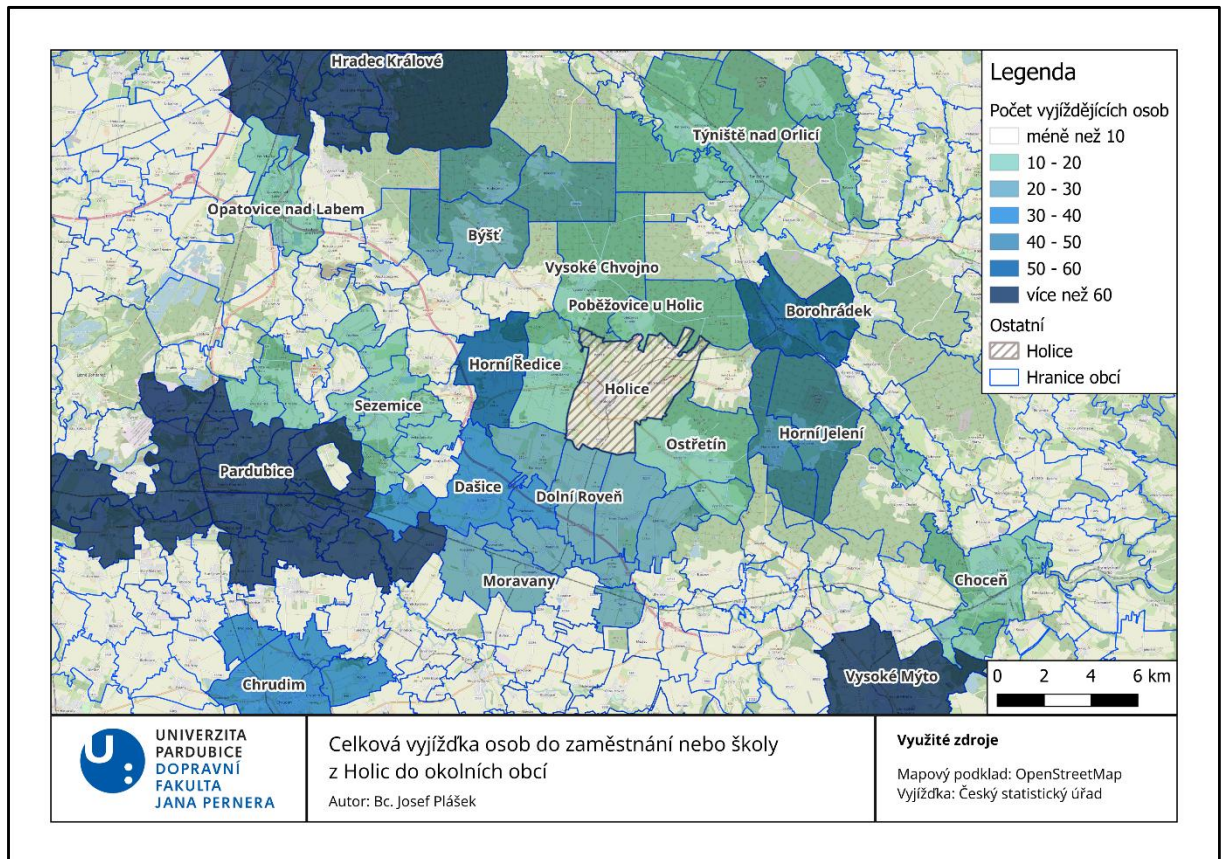
Zdroj: autor na základě (2)

Příloha B Mapa škol na území města Holice



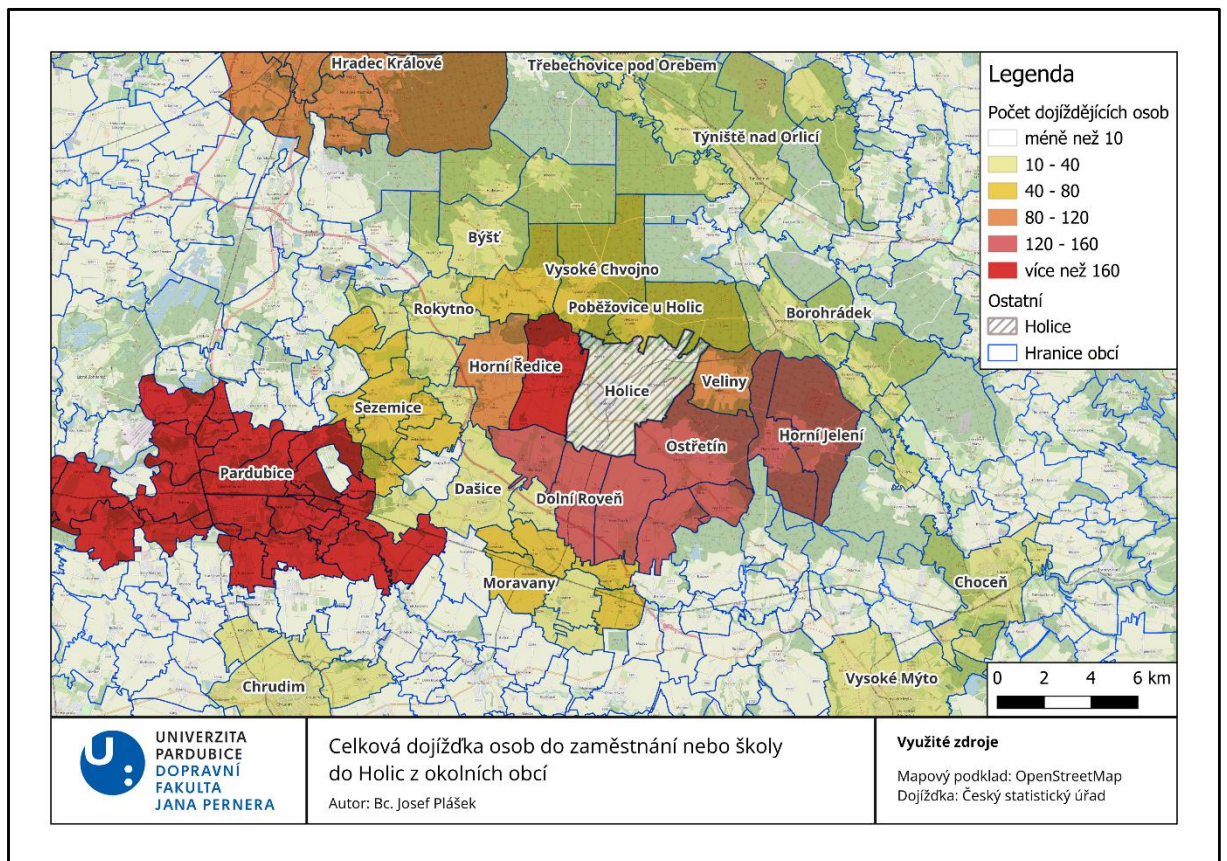
Zdroj: autor na základě (6)

Příloha C Mapa vyjížděky z Holic na základě Sčítání lidu, domů a bytů 2021



Zdroj: autor na základě (20)

Příloha D Mapa dojížděky do Holic na základě Sčítání lidu, domů a bytů 2021



Zdroj: autor na základě (20)

Příloha E Seznam linek obsluhujících autobusové nádraží v Holicích

Linka	Trasa	Dopravce
542005	Liberec-Hradec Králové-Brno-Olomouc	RETROBUS Line, s.r.o.
650200	Pardubice-Holice-Borohrádek-Kostelec n.O.-Rychnov n.Kn.	CAR – TOUR spol. s r.o.
650603	Pardubice-Sezemice-Rokytno-Býšť-Vysoké Chvojno-Holice	CAR – TOUR spol. s r.o.
650610	Pardubice-Sezemice-Holice-Horní Jelení	CAR – TOUR spol. s r.o.
650611	Holice-Vysoké Mýto	CAR – TOUR spol. s r.o.
650612	Holice-Borohrádek-Horní Jelení	CAR – TOUR spol. s r.o.
650613	Holice-Poběžovice u Holic	CAR – TOUR spol. s r.o.
650615	Holice-Horní Jelení-Choceň	CAR – TOUR spol. s r.o.
650616	Holice-Uhersko-Trusnov	CAR – TOUR spol. s r.o.
650650	Dašice-Holice-Býšť-Hradec Králové	CAR – TOUR spol. s r.o.
651690	Pardubice-Holice-Rychnov n.Kněž.-Říčky-Deštné v Orh.h.	UMBRELLA Coach & Buses s.r.o.
661200	Rychnov n.Kn.-Kostelec n.O.-Borohrádek-Holice-Pardubice	Transdev Čechy s.r.o.
680035	Svitavy-Litomyšl-Vysoké Mýto-Holice-Hradec Králové	BusLine Pardubicko s.r.o.
680036	Svitavy-Litomyšl-Vysoké Mýto-Holice-Hradec Králové	ZDAR, a.s.
680813	Svitavy-Litomyšl-Vysoké Mýto-Holice-Pardubice	ZDAR, a.s.
680814	Litomyšl-Vysoké Mýto-Holice-Pardubice	BusLine Pardubicko s.r.o.
721852	Veselí nad Moravou-Zlín-Olomouc-Hradec Králové-Praha	RETROBUS Line, s.r.o.

Zdroj: autor na základě (7)

Příloha F Počty návaznosti mezi jednotlivými linkami na zastávce Holice,,aut.nádr.

Linka	Přijíždějící spoj										Celkem
	035+036	200	610	611	612	613	615	650	814		
035+036		14	1			2	3	1			21
200	4						1				5
610	2	5			2		2	8			19
611			1					1			2
612	1		4								5
613		1	5								6
615	1	3									4
650		4	4			1					9
814	5										5
Celkem	13	27	15	0	2	3	6	10	0	0	76

Čekající spoj

Zdroj: autor na základě (34)

Příloha G Čekací doby dle linek na zastávce Holice,,aut.nádr.

Čekající linka	Doba čekání (min)	Počet návazností
200		5
	3	3
	5	2
610		19
	2	3
	3	6
	5	10
611		2
	3	2
612		5
	5	4
	7	1
613		6
	5	5
	7	1
615		4
	2	1
	3	1
	7	2
650		9
	3	5
	5	4
035+036		21
	3	21
814		5
	3	5
Čekající spoje celkem		76

Zdroj: autor na základě (34)

Příloha H Využití služby Senior Taxi Holice v roce 2024

Měsíc (rok 2024)	Počet jízd za měsíc	Počet klientů za měsíc
leden	135	44
únor	112	30
březen	94	32
duben	133	42
květen	92	35
červen	59	24
červenec	54	21
srpen	116	36
září	125	43
říjen	119	39
listopad	175	60
prosinec	117	34

Zdroj: (9)

Příloha I Stávající stav: Jízdní řády

650612 Holice-Borohrádek-Horní Jelení														Platí od 15.12.2024 do 13.12.2025													
Přepřevu zajišťuje: CAR - TOUR spol. s r.o., Pohřebáčka 182, 533 45 Opatovice nad Labem, tel. 466 941 129, www.car-tour.cz																											
1	17	3	5	7	9	15	11	13	km	TPZ	Tř	2	16	4	6	8	10	12	14	42	41	42	42	22	42	41	22
42	41	42	42	22	42	41	42	22	0	0	0	42	41	42	42	22	42	41	22	42	41	42	42	22	42	41	22
5:16	5:46	7:15	7:25	9:46	12:18	13:46	13:46	15:46	0	0	0	6:05	6:05	7:45	7:49	10:13	12:43	14:13	16:43	6:05	6:05	7:45	7:49	10:13	12:43	14:13	16:43
5:17	5:47	7:16	7:26	9:47	12:19	13:47	13:47	15:47	0	0	1	6:02	6:02	7:42	7:47	10:11	12:41	14:11	16:41	6:02	6:02	7:42	7:47	10:11	12:41	14:11	16:41
5:19	5:49	7:18	7:28	9:49	12:21	13:49	13:49	15:51	1	1	2	6:01	6:01	7:41	7:46	10:09	12:39	14:09	16:39	6:01	6:01	7:41	7:46	10:09	12:39	14:09	16:39
5:20	5:50	7:19	7:29	9:50	12:22	13:50	13:50	15:52	2	2	3	6:00	6:00	7:40	7:45	10:08	12:38	14:08	16:38	6:00	6:00	7:40	7:45	10:08	12:38	14:08	16:38
5:21	5:51	7:20	7:30	9:51	12:23	13:51	13:51	15:53	2	2	3	5:59	5:59	7:38	7:43	10:07	12:37	14:07	16:37	5:59	5:59	7:38	7:43	10:07	12:37	14:07	16:37
5:22	5:52	7:21	7:31	9:52	12:24	13:52	13:52	15:54	3	3	4	5:58	5:58	7:37	7:42	10:06	12:36	14:06	16:36	5:58	5:58	7:37	7:42	10:06	12:36	14:06	16:36
5:24	5:54	7:23	7:33	9:54	12:26	13:54	13:54	15:56	4	4	5	5:57	5:57	7:36	7:41	10:05	12:35	14:05	16:35	5:57	5:57	7:36	7:41	10:05	12:35	14:05	16:35
5:25	5:55	7:24	7:34	9:55	12:27	13:55	13:55	15:57	5	5	6	5:56	5:56	7:35	7:40	10:04	12:34	14:04	16:34	5:56	5:56	7:35	7:40	10:04	12:34	14:04	16:34
5:27	5:57	7:26	7:36	9:57	12:29	13:57	13:57	15:59	6	6	7	5:55	5:55	7:34	7:39	10:03	12:33	14:03	16:33	5:55	5:55	7:34	7:39	10:03	12:33	14:03	16:33
5:32	6:02	7:30	7:40	10:01	12:31	13:59	13:59	16:01	8	8	9	5:54	5:54	7:33	7:38	10:02	12:32	14:02	16:32	5:54	5:54	7:33	7:38	10:02	12:32	14:02	16:32
5:33	6:03	7:31	7:41	10:02	12:32	14:00	14:00	16:02	10	10	11	5:53	5:53	7:32	7:37	10:01	12:31	14:01	16:31	5:53	5:53	7:32	7:37	10:01	12:31	14:01	16:31
5:34	6:04	7:32	7:42	10:03	12:33	14:01	14:01	16:03	11	11	12	5:52	5:52	7:31	7:36	10:00	12:30	14:00	16:30	5:52	5:52	7:31	7:36	10:00	12:30	14:00	16:30
5:35	6:05	7:33	7:43	10:04	12:34	14:02	14:02	16:04	12	12	13	5:51	5:51	7:30	7:35	9:59	12:29	13:59	16:29	5:51	5:51	7:30	7:35	9:59	12:29	13:59	16:29
5:36	6:06	7:34	7:44	10:05	12:35	14:03	14:03	16:05	13	13	14	5:50	5:50	7:29	7:34	9:58	12:28	13:58	16:28	5:50	5:50	7:29	7:34	9:58	12:28	13:58	16:28
5:37	6:07	7:35	7:45	10:06	12:36	14:04	14:04	16:06	14	14	15	5:49	5:49	7:28	7:33	9:57	12:27	13:57	16:27	5:49	5:49	7:28	7:33	9:57	12:27	13:57	16:27
5:38	6:08	7:36	7:46	10:07	12:37	14:05	14:05	16:07	15	15	16	5:48	5:48	7:27	7:32	9:56	12:26	13:56	16:26	5:48	5:48	7:27	7:32	9:56	12:26	13:56	16:26
5:39	6:09	7:37	7:47	10:08	12:38	14:06	14:06	16:08	16	16	17	5:47	5:47	7:26	7:31	9:55	12:25	13:55	16:25	5:47	5:47	7:26	7:31	9:55	12:25	13:55	16:25
5:40	6:10	7:38	7:48	10:09	12:39	14:07	14:07	16:09	17	17	18	5:46	5:46	7:25	7:30	9:54	12:24	13:54	16:24	5:46	5:46	7:25	7:30	9:54	12:24	13:54	16:24
5:41	6:11	7:39	7:49	10:10	12:40	14:08	14:08	16:10	18	18	19	5:45	5:45	7:24	7:29	9:53	12:23	13:53	16:23	5:45	5:45	7:24	7:29	9:53	12:23	13:53	16:23
5:42	6:12	7:40	7:50	10:11	12:41	14:09	14:09	16:11	19	19	20	5:44	5:44	7:23	7:28	9:52	12:22	13:52	16:22	5:44	5:44	7:23	7:28	9:52	12:22	13:52	16:22
5:43	6:13	7:41	7:51	10:12	12:42	14:10	14:10	16:12	20	20	21	5:43	5:43	7:22	7:27	9:51	12:21	13:51	16:21	5:43	5:43	7:22	7:27	9:51	12:21	13:51	16:21
5:44	6:14	7:42	7:52	10:13	12:43	14:11	14:11	16:13	21	21	22	5:42	5:42	7:21	7:26	9:50	12:20	13:50	16:20	5:42	5:42	7:21	7:26	9:50	12:20	13:50	16:20
5:45	6:15	7:43	7:53	10:14	12:44	14:12	14:12	16:14	22	22	23	5:41	5:41	7:20	7:25	9:49	12:19	13:49	16:19	5:41	5:41	7:20	7:25	9:49	12:19	13:49	16:19
5:46	6:16	7:44	7:54	10:15	12:45	14:13	14:13	16:15	23	23	24	5:40	5:40	7:19	7:24	9:48	12:18	13:48	16:18	5:40	5:40	7:19	7:24	9:48	12:18	13:48	16:18
5:47	6:17	7:45	7:55	10:16	12:46	14:14	14:14	16:16	24	24	25	5:39	5:39	7:18	7:23	9:47	12:17	13:47	16:17	5:39	5:39	7:18	7:23	9:47	12:17	13:47	16:17
5:48	6:18	7:46	7:56	10:17	12:47	14:15	14:15	16:17	25	25	26	5:38	5:38	7:17	7:22	9:46	12:16	13:46	16:16	5:38	5:38	7:17	7:22	9:46	12:16	13:46	16:16
5:49	6:19	7:47	7:57	10:18	12:48	14:16	14:16	16:18	26	26	27	5:37	5:37	7:16	7:21	9:45	12:15	13:45	16:15	5:37	5:37	7:16	7:21	9:45	12:15	13:45	16:15
5:50	6:20	7:48	7:58	10:19	12:49	14:17	14:17	16:19	27	27	28	5:36	5:36	7:15	7:20	9:44	12:14	13:44	16:14	5:36	5:36	7:15	7:20	9:44	12:14	13:44	16:14
5:51	6:21	7:49	7:59	10:20	12:50	14:18	14:18	16:20	28	28	29	5:35	5:35	7:14	7:19	9:43	12:13	13:43	16:13	5:35	5:35	7:14	7:19	9:43	12:13	13:43	16:13
5:52	6:22	7:50	8:00	10:21	12:51	14:19	14:19	16:21	29	29	30	5:34	5:34	7:13	7:18	9:42	12:12	13:42	16:12	5:34	5:34	7:13	7:18	9:42	12:12	13:42	16:12
5:53	6:23	7:51	8:01	10:22	12:52	14:20	14:20	16:22	30	30	31	5:33	5:33	7:12	7:17	9:41	12:11	13:41	16:11	5:33	5:33	7:12	7:17	9:41	12:11	13:41	16:11
5:54	6:24	7:52	8:02	10:23	12:53	14:21	14:21	16:23	31	31	32	5:32	5:32	7:11	7:16	9:40	12:10	13:40	16:10	5:32	5:32	7:11	7:16	9:40	12:10	13:40	16:10
5:55	6:25	7:53	8:03	10:24	12:54	14:22	14:22	16:24	32	32	33	5:31	5:31	7:10	7:15	9:39	12:09	13:39	16:09	5:31	5:31	7:10	7:15	9:39	12:09	13:39	16:09
5:56	6:26	7:54	8:04	10:25	12:55	14:23	14:23	16:25	33	33	34	5:30	5:30	7:09	7:14	9:38	12:08	13:38	16:08	5:30	5:30	7:09	7:14	9:38	12:08	13:38	16:08
5:57	6:27	7:55	8:05	10:26	12:56	14:24	14:24	16:26	34	34	35	5:29	5:29	7:08	7:13	9:37	12:07	13:37	16:07	5:29	5:29	7:08	7:13	9:37	12:07	13:37	16:07
5:58	6:28	7:56	8:06	10:27	12:57	14:25	14:25	16:27	35	35	36	5:28	5:28	7:07	7:12	9:36	12:06	13:36	16:06	5:28	5:28	7:07	7:12	9:36	12:06	13:36	16:06
5:59	6:29	7:57	8:07	10:28	12:58	14:26	14:26	16:28	36	36	37	5:27	5:27	7:06	7:11	9:35	12:05	13:35	16:05	5:27	5:27	7:06	7:11	9:35	12:05	13:35	16:05
6:00	6:30	7:58	8:08	10:29	12:59	14:27	14:27	16:29	37	37	38	5:26	5:26	7:05	7:10	9:34	12:04	13:34	16:04	5:26	5:26	7:05	7:10	9:34	12:04	13:34	16:04
6:01	6:31	7:59	8:09	10:30	13:00	14:28	14:28	16:30	38	38	39	5:25	5:25	7:04	7:09	9:33	12:03	13:33	16:03	5:25	5:25	7:04	7:09	9:33	12:03	13:33	16:03
6:02	6:32	8:00	8:10	10:31	13:01	14:29	14:29	16:31	39	39	40	5:24	5:24	7:03	7:08	9:32	12:02	13:32	16:02	5:24	5:24	7:03	7:08	9:32	12:02	13:32	16:02
6:03	6:33	8:01	8:11	10:32	13:02	14:30	14:30	16:32	40	40	41	5:23	5:23	7:02	7:07	9:31	12:01	13:31	16:01	5:23	5:23	7:02	7:07	9:31	12:01	13:31	16:01
6:04	6:34	8:02	8:12	10:33	13:03	14:31	14:31	16:33	41	41	42	5:22	5:22	7:01	7:06	9:30	12:00	13:30	16:00	5:22	5:22	7:01	7:06	9:30	12:00	13:30	16:00
6:05	6:35	8:03	8:13	10:34	13:04	14:32	14:32	16:34	42	42	43	5:21	5:21	7:00	7:05	9:29	11:59	13:29	15:59	5:21	5:21	7:00	7:05	9:29	11:59	13:29	15:59
6:06	6:36	8:04	8:14	10:35	13:05	14:33	14:33	16:35	43	43	44	5:20	5:20	6:59	7:04	9:28	11:58	13:28	15:58	5:20	5:20	6:59	7:04	9:28	11:58	13:28	15:58
6:07	6:37	8:05	8:15																								

Příloha J Stávající stav: Dopravní výkon a finanční nákladnost

Finanční náročnost zajištění mobility obyvatel (stávající stav)

Služba	Roční dopravní výkon (km)	Roční náklady (Kč)
Dopravní obslužnost nad rámec ZDO	6 910,0	193 480
<i>Linka 612</i>	<i>4 316,0</i>	<i>120 848</i>
<i>Linka 613</i>	<i>2 594,0</i>	<i>72 632</i>
Senior taxi	-	360 000
Celkem	6 910,0	553 480

Dopravní obslužnost nad rámec ZDO

Cena za km nad rámec ZDO

28 Kč/km

Linka	Spoj	Z	Do	Km denně	Omezení jízdy	Provozních dní	Km ročně	Kč ročně
650612	7	Holice,,aut.nádr.	Holice,Koudelka	5,0	x 22	244	1 220,0	34 160
650612	8	Holice,Koudelka	Holice,,aut.nádr.	5,0	x 22	244	1 220,0	34 160
650612	12	Holice,Koudelka	Holice,,aut.nádr.	5,0	x 41	45	225,0	6 300
650612	13	Holice,,aut.nádr.	Borohrádek,,žel.st.	4,0	x 22	244	976,0	27 328
650612	15	Holice,,aut.nádr.	Holice,Koudelka	5,0	x 41	45	225,0	6 300
650612	16	Holice,Koudelka	Holice,,aut.nádr.	5,0	x 41	45	225,0	6 300
650612	17	Holice,,aut.nádr.	Holice,Koudelka	5,0	x 41	45	225,0	6 300
650613	2	Poběžovice u Holic,,točna	Holice,,aut.nádr.	1,0	x 22	244	244,0	6 832
650613	4	Poběžovice u Holic,,točna	Holice,,aut.nádr.	1,0	x 22	244	244,0	6 832
650613	5	Holice,,aut.nádr.	Poběžovice u Holic,,točna	1,0	x 42	199	199,0	5 572
650613	7	Holice,,aut.nádr.	Poběžovice u Holic,,točna	1,0	x 22	244	244,0	6 832
650613	8	Poběžovice u Holic,,točna	Holice,,aut.nádr.	1,0	x 22	244	244,0	6 832
650613	9	Holice,,aut.nádr.	Poběžovice u Holic,,točna	1,0	x 22	244	244,0	6 832
650613	10	Poběžovice u Holic,,točna	Holice,,aut.nádr.	1,0	x 22	244	244,0	6 832
650613	11	Holice,,aut.nádr.	Poběžovice u Holic,,točna	1,0	x 42	199	199,0	5 572
650613	13	Holice,,aut.nádr.	Poběžovice u Holic,,točna	1,0	x 22	244	244,0	6 832
650613	14	Poběžovice u Holic,,točna	Holice,,aut.nádr.	1,0	x 22	244	244,0	6 832
650613	15	Holice,,aut.nádr.	Poběžovice u Holic,,točna	1,0	x 42	199	199,0	5 572
650613	17	Holice,,aut.nádr.	Poběžovice u Holic,,točna	1,0	x 41	45	45,0	1 260
Celkem							6 910,0	193 480

Linka 612	4 316,0 km	120 848 Kč
Linka 613	2 594,0 km	72 632 Kč
Celkem	6 910,0 km	193 480 Kč

Senior taxi	
Měsíční poplatek	30 000 Kč
Roční poplatek	360 000 Kč

Zdroj: autor na základě (35), (9)

Příloha K „Minimální“ varianta: Navržené jízdní řády

IREDO			612 Holice - Borohrádek - Horní Jelení		Platnost: od 15.12.2024 do 13.12.2025									
Linka 650612 Přepravu zajišťuje: CAR - TOUR spol. s r.o., Pohřebačka 182, 533 45 Opatovice nad Labem, tel. 466 941 129, www.car-tour.cz														
Trasa linky			Pracovní dny										Vikendy, svátky	
km	zastávka	zóna	1	17	3	5	7	9	15	11	13			
			✂	✂	✂	✂	✂	✂	✂	✂	✂			
			42	41	42	42	22	42	41	42	22			
0	0	Holice,,aut.nádr.	P610	5:16	5:46	6:46	7:16	9:46	12:16	13:46	13:46	15:46		
0	0	Holice,,ZŠ	P610	5:18	5:48	6:48	7:18	9:48	12:18	13:48	13:48	15:48		
		Holice,,SŠA	P610	}	}	}	}	}	}	}	}			
1	1	Holice,,Na Trandě	P610	5:19	5:49	6:49	7:19	9:49	12:19	13:49	13:49	15:49		
2	2	Holice,,Staroholická	P610	5:21	5:51	6:51	7:21	9:51	12:21	13:51	13:51	15:51		
3	3	Holice,,Staré Holice,,hostinec	P610	5:22	5:52	6:52	7:22	9:52	12:22	13:52	13:52	15:52		
3	3	Holice,,Staré Holice,,MŠ	P610	5:23	5:53	6:53	7:23	9:53	12:23	13:53	13:53	15:53		
5		Holice,,Koudelka	P610	}	5:57	}	7:27	9:57	12:27	13:57	13:57	15:57		
8	4	Holice,,Staré Holice,,K Zastávce	P610	5:24		6:54					14:00	16:00		
9	5	Veliny,,horní zastávka	P661	5:26		6:56					14:02	16:02		

✂ jede v pracovních dnech } spojuje po jiné trase

22 nejede od 23.12.24 do 3.1.25
41 nejede od 28.6.25 do 31.8.25
42 nejede od 23.12.24 do 3.1.25, od 28.6.25 do 31.8.25

Na lince platí tarif a smluvní přepravní podmínky vyhlášené dopravcem, které jsou shodné s tarifem a přepravními podmínkami IREDO. Informace jsou zveřejněny ve vozidlech na lince. Informace o garantovaných čekacích dobách a návaznostech na území Pardubického kraje jsou zveřejněny na www.pardubickykraj.cz. Všechny spoje jsou zajišťovány nízkopodlažními vozidly. Call centrum IDS IREDO: 491 580 333. Aktuální poloha spojů v mobilní aplikaci IDS IREDO a na iredo.online.

IREDO			612 Holice - Borohrádek - Horní Jelení		Platnost: od 15.12.2024 do 13.12.2025									
Linka 650612 Přepravu zajišťuje: CAR - TOUR spol. s r.o., Pohřebačka 182, 533 45 Opatovice nad Labem, tel. 466 941 129, www.car-tour.cz														
Trasa linky			Pracovní dny										Vikendy, svátky	
km	zastávka	zóna	2	16	4	6	8	10	12	14				
			✂	✂	✂	✂	✂	✂	✂	✂				
			42	41	42	42	22	42	41	22				
	0	Veliny,,horní zastávka	P661	5:56			7:32			16:32				
	1	Holice,,Staré Holice,,K Zastávce	P610	5:58			7:34			16:34				
0		Holice,,Koudelka	P610	6:02	6:02	7:32	}	10:02	12:32	14:02	}			
2	2	Holice,,Staré Holice,,MŠ	P610	6:06	6:06	7:36	7:36	10:06	12:36	14:06	16:36			
2	2	Holice,,Staré Holice,,hostinec	P610	6:07	6:07	7:37	7:37	10:07	12:37	14:07	16:37			
3	3	Holice,,Staroholická	P610	6:08	6:08	7:38	7:38	10:08	12:38	14:08	16:38			
4	4	Holice,,Na Trandě	P610	6:09	6:09	7:39	7:39	10:09	12:39	14:09	16:39			
4	4	Holice,,SŠA	P610	6:10	6:10	7:40	7:40	10:10	12:40	14:10	16:40			
		Holice,,ZŠ	P610	}	}	}	}	}	}	}	}			
4	4	Holice,,aut.nádr.	P610	6:12	6:12	7:42	7:42	10:12	12:42	14:12	16:42			

✂ jede v pracovních dnech } spojuje po jiné trase

22 nejede od 23.12.24 do 3.1.25
41 nejede od 28.6.25 do 31.8.25
42 nejede od 23.12.24 do 3.1.25, od 28.6.25 do 31.8.25

Na lince platí tarif a smluvní přepravní podmínky vyhlášené dopravcem, které jsou shodné s tarifem a přepravními podmínkami IREDO. Informace jsou zveřejněny ve vozidlech na lince. Informace o garantovaných čekacích dobách a návaznostech na území Pardubického kraje jsou zveřejněny na www.pardubickykraj.cz. Všechny spoje jsou zajišťovány nízkopodlažními vozidly. Call centrum IDS IREDO: 491 580 333. Aktuální poloha spojů v mobilní aplikaci IDS IREDO a na iredo.online.

Linka 650613 | Přepravu zajišťuje: CAR - TOUR spol. s r.o., Pohřebačka 182, 533 45 Opatovice nad Labem, tel. 466 941 129, www.car-tour.cz

Trasa linky			Pracovní dny										Vikendy, svátky	
km	zastávka	zóna	1	3	19	7	9	11	13	15	17	5		
			22	22	61	22	22	42	22	42	41	42		
0	Holice,,aut.nádr.	P610	4:48	6:18	7:18	8:48	13:18	14:18	15:18	16:18	16:48	17:18		
1	Holice,,kulturní dům	P610	4:50	6:20	7:20	9:50	13:20	14:20	15:20	16:20	16:50	17:20		
1	Holice,,Husova	P610	4:51	6:21	7:21	9:51	13:21	14:21	15:21	16:21	16:51	17:21		
2	Holice,,Pod Homolí	P610	4:52	6:22	7:22	9:52	13:22	14:22	15:22	16:22	16:52	17:22		
2	Holice,,Podlesí	P610	4:53	6:23	7:23	9:53	13:23	14:23	15:23	16:23	16:53	17:23		
3	Holice,,Kamenec	P610	4:55	6:25	7:25	9:55	13:25	14:25	15:25	16:25	16:55	17:25		
4	Poběžovice u Holic,,závodíště	P610	4:56	6:26	7:26	9:56	13:26	14:26	15:26	16:26	16:56	17:26		
5	Poběžovice u Holic,,točna	P610	4:59	6:29	7:29	9:59	13:29	14:29	15:29	16:29	16:59	17:29		



jede v pracovních dnech



nejede od 23.12.24 do 3.1.25



jede od 28.6.25 do 31.8.25 42



nejede od 23.12.24 do 3.1.25, od 28.6.25 do 31.8.25



nejede od 23.12.24 do 3.1.25, od 31.1.25 do 9.2.25, 17.4.25,

od 28.6.25 do 31.8.25, od 27.10.25 do 29.10.25



Na lince platí tarif a smluvní přepravní podmínky vyhlášené dopravcem, které jsou shodné s tarifem a přepravními podmínkami IREDO. Informace jsou zveřejněny ve vozidlech na lince. Informace o garantovaných čekacích dobách a návaznostech na území Pardubického kraje jsou zveřejněny na www.pardubickykraj.cz.

Všechny spoje jsou zajišťovány nízkopodlažními vozidly. Call centrum IDS IREDO: 491 580 333. Aktuální poloha spojů v mobilní aplikaci IDS IREDO a na iredo.online.

Linka 650613 | Přepravu zajišťuje: CAR - TOUR spol. s r.o., Pohřebačka 182, 533 45 Opatovice nad Labem, tel. 466 941 129, www.car-tour.cz

Trasa linky			Pracovní dny										Vikendy, svátky	
km	zastávka	zóna	2	4	20	8	10	12	14	16	18	6		
			22	22	61	22	22	42	22	42	41	42		
0	Poběžovice u Holic,,točna	P610	5:01	6:31	7:31	10:01	13:31	14:31	15:31	16:31	17:01	17:31		
1	Poběžovice u Holic,,závodíště	P610	5:03	6:33	7:33	10:03	13:33	14:33	15:33	16:33	17:03	17:33		
1	Holice,,Kamenec	P610	5:05	6:35	7:35	10:05	13:35	14:35	15:35	16:35	17:05	17:35		
2	Holice,,Podlesí	P610	5:06	6:36	7:36	10:06	13:36	14:36	15:36	16:36	17:06	17:36		
2	Holice,,Pod Homolí	P610	5:07	6:37	7:37	10:07	13:37	14:37	15:37	16:37	17:07	17:37		
3	Holice,,Husova	P610	5:08	6:38	7:38	10:08	13:38	14:38	15:38	16:38	17:08	17:38		
4	Holice,,kulturní dům	P610	5:09	6:39	7:39	10:09	13:39	14:39	15:39	16:39	17:09	17:39		
5	Holice,,aut.nádr.	P610	5:12	6:42	7:42	10:12	13:42	14:42	15:42	16:42	17:12	17:42		



jede v pracovních dnech



nejede od 23.12.24 do 3.1.25



jede od 28.6.25 do 31.8.25 42



nejede od 23.12.24 do 3.1.25, od 28.6.25 do 31.8.25



nejede od 23.12.24 do 3.1.25, od 31.1.25 do 9.2.25, 17.4.25,

od 28.6.25 do 31.8.25, od 27.10.25 do 29.10.25



Na lince platí tarif a smluvní přepravní podmínky vyhlášené dopravcem, které jsou shodné s tarifem a přepravními podmínkami IREDO. Informace jsou zveřejněny ve vozidlech na lince. Informace o garantovaných čekacích dobách a návaznostech na území Pardubického kraje jsou zveřejněny na www.pardubickykraj.cz.

Všechny spoje jsou zajišťovány nízkopodlažními vozidly. Call centrum IDS IREDO: 491 580 333. Aktuální poloha spojů v mobilní aplikaci IDS IREDO a na iredo.online.

Linka 650616 | Přepravu zajišťuje: CAR - TOUR spol. s r.o., Pohřebačka 182, 533 45 Opatovice nad Labem, tel. 466 941 129, www.car-tour.cz

Trasa linky			Pracovní dny					
km	zastávka	zóna	5	7	9	11	13	15
0	Holice,,aut.nádr.	P610	6:18	8:18	12:18	13:18	14:48	16:18
2	Holice,Roveňsko,hřístě	P610	6:22	8:22	12:22	13:22	14:52	16:22
2	Holice,Roveňsko,kaple	P610	6:23	8:23	12:23	13:23	14:53	16:23
6	Dolní Roveň,,ObÚ	P653	6:27	8:27	12:27	13:27	14:57	16:27

Trasa linky			Pracovní dny					
km	zastávka	zóna	20	8	10	2	12	14
0	Dolní Roveň,,ObÚ	P653	7:33	9:33	13:23	13:33	14:03	15:33
4	Holice,Roveňsko,kaple	P610	7:37	9:37	13:27	13:37	14:07	15:37
4	Holice,Roveňsko,hřístě	P610	7:39	9:39	13:29	13:39	14:09	15:39
6	Holice,,aut.nádr.	P610	7:43	9:43	13:33	13:43	14:13	15:43

jede v pracovních dnech

22 nejede od 23.12.24 do 3.1.25

31 nejede 31.12.24

42 nejede od 23.12.24 do 3.1.25, od 28.6.25 do 31.8.25


Na lince platí tarif a smluvní přepravní podmínky vyhlášené dopravcem, které jsou shodné s tarifem a přepravními podmínkami IREDO. Informace jsou zveřejněny ve vozidlech na lince.

 Informace o garantovaných čekacích dobách a návaznostech na území Pardubického kraje jsou zveřejněny na www.pardubickykraj.cz.

 Všechny spoje jsou zajišťovány nízkopodlažními vozidly. Call centrum IDS IREDO: 491 580 333. Aktuální poloha spojů v mobilní aplikaci IDS IREDO a na iredo.online.

Zdroj: autor

Příloha L „Minimální“ varianta: Dopravní výkon a finanční nákladnost

Finanční náročnost zajištění mobility obyvatel (Varianta 1: "Minimální")

Podvarianta 1

Služba	Roční dopravní výkon (km)	Roční náklady (Kč)
Dopravní obslužnost nad rámec ZDO	8 742,8	244 798
Linka 612	3 635,2	101 786
Linka 613	2 739,1	76 695
Linka 616	2 368,5	66 318
Senior taxi	-	360 000
Celkem	8 742,8	604 798

Podvarianta 2

Služba	Roční dopravní výkon (km)	Roční náklady (Kč)
Dopravní obslužnost nad rámec ZDO	6 374,3	178 480
Linka 612	3 635,2	101 786
Linka 613	2 739,1	76 695
Linka 616	-	-
Senior taxi	-	360 000
Celkem	6 374,3	538 480

Dopravní obslužnost nad rámec ZDO

Cena za km nad rámec ZDO

28 Kč/km

Linka	Spoj	Z	Do	Km denně	Omezení jízdy	Provozních dní	Km ročně	Kč ročně	Poznámka
650612	7	Holice,aut.nádr.	Holice,Koudelka	4,2	x22	244	1 024,8	28 694	stávající stav: město objednáva spoj nad rámec ZDO
650612	8	Holice,Koudelka	Holice,aut.nádr.	4,2	x22	244	1 024,8	28 694	stávající stav: město objednáva spoj nad rámec ZDO
650612	12	Holice,Koudelka	Holice,aut.nádr.	4,2	x41	45	189,0	5 292	stávající stav: město objednáva spoj nad rámec ZDO
650612	13	Holice,aut.nádr.	Borohrádek,žel.st.	3,4	x22	244	829,6	23 229	stávající stav: město objednáva závlak na místní část Koudelka
650612	15	Holice,aut.nádr.	Holice,Koudelka	4,2	x41	45	189,0	5 292	stávající stav: město objednáva spoj nad rámec ZDO
650612	16	Holice,Koudelka	Holice,aut.nádr.	4,2	x41	45	189,0	5 292	stávající stav: město objednáva spoj nad rámec ZDO
650612	17	Holice,aut.nádr.	Holice,Koudelka	4,2	x41	45	189,0	5 292	stávající stav: město objednáva spoj nad rámec ZDO
650613	2	Poběžovice u Holic,točna	Holice,aut.nádr.	0,7	x22	244	170,8	4 782	stávající stav: město objednáva závlak přes místní část Podlesí
650613	4	Poběžovice u Holic,točna	Holice,aut.nádr.	0,7	x22	244	170,8	4 782	stávající stav: město objednáva závlak přes místní část Podlesí
650613	5	Holice,aut.nádr.	Poběžovice u Holic,točna	0,7	x42	199	139,3	3 900	stávající stav: město objednáva závlak přes místní část Podlesí
650613	7	Holice,aut.nádr.	Poběžovice u Holic,točna	0,7	x22	244	170,8	4 782	stávající stav: město objednáva závlak přes místní část Podlesí
650613	8	Poběžovice u Holic,točna	Holice,aut.nádr.	0,7	x22	244	170,8	4 782	stávající stav: město objednáva závlak přes místní část Podlesí
650613	9	Holice,aut.nádr.	Poběžovice u Holic,točna	0,7	x22	244	170,8	4 782	stávající stav: město objednáva závlak přes místní část Podlesí
650613	10	Poběžovice u Holic,točna	Holice,aut.nádr.	0,7	x22	244	170,8	4 782	stávající stav: město objednáva závlak přes místní část Podlesí
650613	11	Holice,aut.nádr.	Poběžovice u Holic,točna	0,7	x42	199	139,3	3 900	stávající stav: město objednáva závlak přes místní část Podlesí
650613	13	Holice,aut.nádr.	Poběžovice u Holic,točna	0,7	x22	244	170,8	4 782	stávající stav: město objednáva závlak přes místní část Podlesí
650613	14	Poběžovice u Holic,točna	Holice,aut.nádr.	0,7	x22	244	170,8	4 782	stávající stav: město objednáva závlak přes místní část Podlesí
650613	15	Holice,aut.nádr.	Poběžovice u Holic,točna	0,7	x42	199	139,3	3 900	stávající stav: město objednáva závlak přes místní část Podlesí
650613	17	Holice,aut.nádr.	Poběžovice u Holic,točna	0,7	x41	45	31,5	882	stávající stav: město objednáva závlak přes místní část Podlesí
650613	1	Holice,aut.nádr.	Poběžovice u Holic,točna	0,7	x22	244	170,8	4 782	město nově objednáva závlak přes místní část Podlesí
650613	3	Holice,aut.nádr.	Poběžovice u Holic,točna	0,7	x22	244	170,8	4 782	město nově objednáva závlak přes místní část Podlesí
650613	19	Holice,aut.nádr.	Poběžovice u Holic,točna	0,7	x61	189	132,3	3 704	město nově objednáva závlak přes místní část Podlesí
650613	20	Poběžovice u Holic,točna	Holice,aut.nádr.	0,7	x61	189	-	-	spoj s trasou přes místní část Podlesí, nyní zahmut v ZDO
650613	12	Poběžovice u Holic,točna	Holice,aut.nádr.	0,7	x42	199	139,3	3 900	město nově objednáva závlak přes místní část Podlesí
650613	16	Poběžovice u Holic,točna	Holice,aut.nádr.	0,7	x42	199	139,3	3 900	město nově objednáva závlak přes místní část Podlesí
650613	18	Poběžovice u Holic,točna	Holice,aut.nádr.	0,7	x41	45	31,5	882	město nově objednáva závlak přes místní část Podlesí
650613	6	Poběžovice u Holic,točna	Holice,aut.nádr.	0,7	x42	199	139,3	3 900	město nově objednáva závlak přes místní část Podlesí
650616	5	Holice,aut.nádr.	Uhersko,žel.st.	1,5	x42	199	298,5	8 358	město nově objednáva závlak přes místní část Roveňsko
650616	7	Holice,aut.nádr.	Moravany,Čeradice	1,5	x22	244	366,0	10 248	město nově objednáva závlak přes místní část Roveňsko
650616	9	Holice,aut.nádr.	Moravany,Čeradice	1,5	x	250	-	-	spoj s trasou přes místní část Roveňsko, nyní zahmut v ZDO
650616	11	Holice,aut.nádr.	Trusnov	1,5	x42	199	-	-	v této časové poloze existuje spoj linky 650, nyní zahmut v ZDO
650616	13	Holice,aut.nádr.	Trusnov	1,5	x22	244	-	-	spoj s trasou přes místní část Roveňsko, nyní zahmut v ZDO
650616	15	Holice,aut.nádr.	Uhersko	1,5	x31	249	-	-	spoj s trasou přes místní část Roveňsko, nyní zahmut v ZDO
650616	20	Trusnov	Holice,aut.nádr.	1,5	x42	199	-	-	spoj s trasou přes místní část Roveňsko, nyní zahmut v ZDO
650616	8	Moravany,Čeradice	Holice,aut.nádr.	1,5	x22	244	366,0	10 248	město nově objednáva závlak přes místní část Roveňsko
650616	10	Moravany,Čeradice	Holice,aut.nádr.	1,5	x	250	375,0	10 500	město nově objednáva závlak přes místní část Roveňsko
650616	2	Uhersko,žel.st.	Holice,aut.nádr.	1,5	x42	199	298,5	8 358	město nově objednáva závlak přes místní část Roveňsko
650616	12	Trusnov	Holice,aut.nádr.	1,5	x42	199	298,5	8 358	město nově objednáva závlak přes místní část Roveňsko
650616	14	Trusnov	Holice,aut.nádr.	1,5	x22	244	366,0	10 248	město nově objednáva závlak přes místní část Roveňsko
Celkem							8 742,8	244 798	

Linka 612	3 635,2 km	101 786 Kč
Linka 613	2 739,1 km	76 695 Kč
Linka 616	2 368,5 km	66 318 Kč
Celkem	8 742,8 km	244 798 Kč

zelené jsou vyznačeny spoje, které byly přidány do tabulky navíc oproti stávajícímu stavu

Senior taxi	
Měsíční poplatek	30 000 Kč
Roční poplatek	360 000 Kč

Zdroj: autor

Příloha M „Střední“ varianta: Navržené jízdní řády

IREDO		612		Holic - Borohrádek - Horní Jelení				Platnost:				
Linka 650612 Přepravu zajišťuje: CAR - TOUR spol. s r.o., Pohřebačka 182, 533 45 Opatovice nad Labem, tel. 466 941 129, www.car-tour.cz								od 15.12.2024 do 13.12.2025				
Trasa linky			Pracovní dny				Trasa linky			Pracovní dny		
spoj			1	3	11	13	spoj			2	6	14
km	zastávka	zóna	42	42	42	22	km	zastávka	zóna	42	42	22
0	Holic, aut.nádr.	P610	5:16	7:16	13:46	15:46	0	Veliny, horní zastávka	P661	5:56	7:32	16:26
0	Holic, ZŠ	P610	5:18	7:18	13:48	15:48	1	Holic, Staré Holic, K Zastávce	P610	5:58	7:34	16:28
}	Holic, SŠA	P610	}	}	}	}	0	Holic, Koudelka	P610	6:02	}	16:32
1	Holic, Na Trandě	P610	5:19	7:19	13:49	15:49	2	Holic, Staré Holic, MŠ	P610	6:06	7:36	16:36
2	Holic, Staroholická	P610	5:21	7:21	13:51	15:51	2	Holic, Staré Holic, hostinec	P610	6:07	7:37	16:37
3	Holic, Staré Holic, hostinec	P610	5:22	7:22	13:52	15:52	3	Holic, Staroholická	P610	6:08	7:38	16:38
3	Holic, Staré Holic, MŠ	P610	5:23	7:23	13:53	15:53	4	Holic, Na Trandě	P610	6:09	7:39	16:39
5	Holic, Koudelka	P610	}	}	}	15:57	4	Holic, SŠA	P610	6:10	7:43	16:40
8	Holic, Staré Holic, K Zastávce	P610	5:24	7:24	13:54	16:00	}	Holic, ZŠ	P610	}	}	}
9	Veliny, horní zastávka	P661	5:26	7:26	13:56	16:02	4	Holic, aut.nádr.	P610	6:12	7:45	16:42

jede v pracovních dnech } spoj jede po jiné trase
 nejede od 23.12.24 do 3.1.25
 nejede od 23.12.24 do 3.1.25, od 28.6.25 do 31.8.25

Pardubický kraj

Na lince platí tarif a smluvní přepravní podmínky vyhlášené dopravcem, které jsou shodné s tarifem a přepravními podmínkami IREDO. Informace jsou zveřejněny ve vozidlech na lince.
 Informace o garantovaných čekacích dobách a návaznostech na území Pardubického kraje jsou zveřejněny na www.pardubickykraj.cz.
 Všechny spoje jsou zajišťovány nízkopodlažními vozidly. Call centrum IDS IREDO: 491 580 333. Aktuální poloha spojů v mobilní aplikaci IDS IREDO a na iredo.online.

IREDO		616		Holic - Uhersko - Trusnov				Platnost:													
Linka 650613 Přepravu zajišťuje: CAR - TOUR spol. s r.o., Pohřebačka 182, 533 45 Opatovice nad Labem, tel. 466 941 129, www.car-tour.cz								od 15.12.2024 do 13.12.2025													
Trasa linky			Pracovní dny				Víkendy, svátky		Trasa linky			Pracovní dny			Víkendy, svátky						
spoj			5	7	9	11	13	15	109	113	spoj			20	8	10	2	12	14	108	112
km	zastávka	zóna	22	22	22	22	31	25	25	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	25	25
0	Holic, aut.nádr.	P610	6:18	8:18	12:18	13:18	14:48	16:18	10:18	14:18	0	Dolní Roveň, ObÚ	P653	7:33	9:33	13:33	13:33	14:03	15:33		
2	Holic, Roveňsko, hřbitě	P610	6:22	8:22	12:22	13:22	14:52	16:22	10:22	14:22	4	Holic, Roveňsko, kaple	P610	7:37	9:37	13:37	13:37	14:07	15:37	10:26	14:26
2	Holic, Roveňsko, kaple	P610	6:23	8:23	12:23	13:23	14:53	16:23	10:23	14:23	4	Holic, Roveňsko, hřbitě	P610	7:38	9:38	13:38	13:38	14:08	15:38	}	}
6	Dolní Roveň, ObÚ	P653	6:27	8:27	12:27	13:27	14:57	16:27			6	Holic, aut.nádr.	P610	7:42	9:42	13:42	13:42	14:12	15:42	10:32	14:32

jede v pracovních dnech ⊕ jede v sobotu
 } spoj jede po jiné trase † jede v neděli a ve státem uznané svátky

nejede od 23.12.24 do 3.1.25
 nejede 24.12.24 - 26.12.24, 1.1.25
 nejede 31.12.24

Pardubický kraj

Na lince platí tarif a smluvní přepravní podmínky vyhlášené dopravcem, které jsou shodné s tarifem a přepravními podmínkami IREDO. Informace jsou zveřejněny ve vozidlech na lince.
 Informace o garantovaných čekacích dobách a návaznostech na území Pardubického kraje jsou zveřejněny na www.pardubickykraj.cz.
 Všechny spoje jsou zajišťovány nízkopodlažními vozidly. Call centrum IDS IREDO: 491 580 333. Aktuální poloha spojů v mobilní aplikaci IDS IREDO a na iredo.online.

Linka 650613 | Přípravu zajišťuje: CAR - TOUR spol. s r.o., Pohřebáčka 182, 533 45 Opatovice nad Labem, tel. 466 941 129, www.car-tour.cz

Trasa linky			Pracovní dny												Vikendy, svátky				
km	zastávka	zóna	1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23	111	113	115	117	123
			22	41	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	25	25	25	25	25
0	Holice, Koudelka	P610		6:02			7:32		10:02	13:02	14:02					10:02		14:02	
2	Holice, Staré Holice, MŠ	P610		6:06			7:36		10:06	13:06	14:06					10:06		14:06	
2	Holice, Staré Holice, hostinec	P610		6:07			7:37		10:07	13:07	14:07					10:07		14:07	
3	Holice, Staroholičká	P610		6:08			7:38		10:08	13:08	14:08					10:08		14:08	
4	Holice, Na Trandě	P610		6:09			7:39		10:09	13:09	14:09					10:09		14:09	
4	Holice, SŠA	P610		6:10			7:40		10:10	13:10	14:10					10:10		14:10	
4	Holice, ZŠ	P610		}			}		}	}	}					}		}	
4	Holice, aut.nádr. příj.	P610		6:12			7:42		10:12	13:12	14:12					10:12		14:12	
4	Holice, aut.nádr. odj.	P610	4:48		6:18	7:18		9:18	10:18	13:18	14:18	15:18	16:18	17:18		9:18		13:18	17:18
5	Holice, kuttumí dům	P610	4:50		6:20	7:20		9:20	10:20	13:20	14:20	15:20	16:20	17:20		9:20		13:20	17:20
5	Holice, Husova	P610	4:51		6:21	7:21		9:21	10:21	13:21	14:21	15:21	16:21	17:21		9:21		13:21	17:21
6	Holice, Pod Homolí	P610	4:52		6:22	7:22		9:22	10:22	13:22	14:22	15:22	16:22	17:22		9:22		13:22	17:22
6	Holice, Podlesí	P610	4:53		6:23	7:23		9:23	10:23	13:23	14:23	15:23	16:23	17:23		9:23		13:23	17:23
7	Holice, Kamenec	P610	4:55		6:25	7:25		9:25	10:25	13:25	14:25	15:25	16:25	17:25		9:25		13:25	17:25
8	Poběžovice u Holic, zřevodiště	P610	4:56		6:26	7:26		9:26	10:26	13:26	14:26	15:26	16:26	17:26		9:26		13:26	17:26
9	Poběžovice u Holic, točna	P610	4:59		6:29	7:29		9:29	10:29	13:29	14:29	15:29	16:29	17:29		9:29		13:29	17:29

 jede v pracovních dnech
 spojuje po jiné trase

 jede v sobotu
 jede v neděli a ve státem uznané svátky


22 nejede od 23.12.24 do 3.1.25
25 nejede 24.12.24 - 26.12.24, 1.1.25
41 jede od 28.6.25 do 31.8.25 42

Na lince platí tarif a smluvní přepravní podmínky vyhlášené dopravcem, které jsou shodné s tarifem a přepravními podmínkami IREDO. Informace jsou zveřejněny ve vozidlech na lince.

Informace o garantovaných čekacích dobách a návaznostech na území Pardubického kraje jsou zveřejněny na www.pardubickykraj.cz.

Všechny spoje jsou zajišťovány nízkopodlažními vozidly. Call centrum IDS IREDO: 491 580 333. Aktuální poloha spojů v mobilní aplikaci IDS IREDO a na iredo.online.

Linka 650613 | Přípravu zajišťuje: CAR - TOUR spol. s r.o., Pohřebáčka 182, 533 45 Opatovice nad Labem, tel. 466 941 129, www.car-tour.cz

Trasa linky			Pracovní dny												Vikendy, svátky					
km	zastávka	zóna	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	112	118	126		
			22	41	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	25	25	25		
0	Poběžovice u Holic, točna	P610	5:01		6:31		7:31	9:31	10:31		13:31	14:31	15:31	16:31	17:31	9:31	13:31	17:31		
1	Poběžovice u Holic, zřevodiště	P610	5:03		6:33		7:33	9:33	10:33		13:33	14:33	15:33	16:33	17:33	9:33	13:33	17:33		
1	Holice, Kamenec	P610	5:05		6:35		7:35	9:35	10:35		13:35	14:35	15:35	16:35	17:35	9:35	13:35	17:35		
2	Holice, Podlesí	P610	5:06		6:36		7:36	9:36	10:36		13:36	14:36	15:36	16:36	17:36	9:36	13:36	17:36		
2	Holice, Pod Homolí	P610	5:07		6:37		7:37	9:37	10:37		13:37	14:37	15:37	16:37	17:37	9:37	13:37	17:37		
3	Holice, Husova	P610	5:08		6:38		7:38	9:38	10:38		13:38	14:38	15:38	16:38	17:38	9:38	13:38	17:38		
4	Holice, kuttumí dům	P610	5:09		6:39		7:39	9:39	10:39		13:39	14:39	15:39	16:39	17:39	9:39	13:39	17:39		
5	Holice, aut.nádr. příj.	P610	5:12		6:42		7:42	9:42	10:42		13:42	14:42	15:42	16:42	17:42	9:42	13:42	17:42		
5	Holice, aut.nádr. odj.	P610		5:16		7:16		9:46		12:46	13:46					9:46	13:46			
5	Holice, ZŠ	P610		5:18		7:18		9:48		12:48	13:48					9:48	13:48			
6	Holice, SŠA	P610		}		}		}		}	}					}		}		
6	Holice, Na Trandě	P610		5:19		7:19		9:49		12:49	13:49					9:49	13:49			
7	Holice, Staroholičká	P610		5:21		7:21		9:51		12:51	13:51					9:51	13:51			
8	Holice, Staré Holice, hostinec	P610		5:22		7:22		9:52		12:52	13:52					9:52	13:52			
8	Holice, Staré Holice, MŠ	P610		5:23		7:23		9:53		12:53	13:53					9:53	13:53			
10	Holice, Koudelka	P610		5:27		7:27		9:57		12:57	13:57					9:57	13:57			

 jede v pracovních dnech
 spojuje po jiné trase

 jede v sobotu
 jede v neděli a ve státem uznané svátky


22 nejede od 23.12.24 do 3.1.25
25 nejede 24.12.24 - 26.12.24, 1.1.25
41 jede od 28.6.25 do 31.8.25 42

Na lince platí tarif a smluvní přepravní podmínky vyhlášené dopravcem, které jsou shodné s tarifem a přepravními podmínkami IREDO.

Informace jsou zveřejněny ve vozidlech na lince.

Informace o garantovaných čekacích dobách a návaznostech na území Pardubického kraje jsou zveřejněny na www.pardubickykraj.cz.

Všechny spoje jsou zajišťovány nízkopodlažními vozidly. Call centrum IDS IREDO: 491 580 333. Aktuální poloha spojů v mobilní aplikaci IDS IREDO a na iredo.online.

Zdroj: autor

Příloha N „Střední“ varianta: Oběhy vozidel na linkách 612, 613 a 616

Oběhy vozidel (Varianta 2: "Střední")

✂ PRACOVNÍ DNY

BUS 1			
spoj	ze zastávky	do zastávky	poznámka
612/1	5:16 Holice,,aut.nádr.	5:36 Borohrádek,,žel.st.	omezení jízdy 42, nemá závlek přes Koudelku
612/2	5:41 Borohrádek,,žel.st.	6:12 Holice,,aut.nádr.	omezení jízdy 42, má závlek přes Koudelku
612/3	7:16 Holice,,aut.nádr.	7:23 Borohrádek,,aut.st.	omezení jízdy 42, nemá závlek přes Koudelku
612/6	7:24 Borohrádek,,aut.st.	7:45 Holice,,aut.nádr.	omezení jízdy 42, nemá závlek přes Koudelku
612/11	13:46 Holice,,aut.nádr.	14:49 Horní Jelení,,nám.	omezení jízdy 42, nemá závlek přes Koudelku
-	15:00 Horní Jelení,,nám.	15:15 Holice,,aut.nádr.	režijní jízda/spoj jiné linky
612/13	15:46 Holice,,aut.nádr.	16:11 Borohrádek,,žel.st.	omezení jízdy 22, má závlek přes Koudelku
612/14	16:16 Borohrádek,,žel.st.	16:42 Holice,,aut.nádr.	omezení jízdy 22, má závlek přes Koudelku

BUS 2			
spoj	ze zastávky	do zastávky	poznámka
613/1	4:48 Holice,,aut.nádr.	4:59 Pobežovice u Holic,,točna	omezení jízdy 22
613/2	5:01 Pobežovice u Holic,,točna	5:12 Holice,,aut.nádr.	omezení jízdy 22
613/4	5:16 Holice,,aut.nádr.	5:27 Holice,Koudelka	omezení jízdy 41
613/3	6:02 Holice,Koudelka	6:12 Holice,,aut.nádr.	omezení jízdy 41
613/5	6:18 Holice,,aut.nádr.	6:29 Pobežovice u Holic,,točna	omezení jízdy 22
613/6	6:31 Pobežovice u Holic,,točna	6:42 Holice,,aut.nádr.	omezení jízdy 22
613/8	7:16 Holice,,aut.nádr.	7:27 Holice,Koudelka	omezení jízdy 22
613/9	7:32 Holice,Koudelka	7:42 Holice,,aut.nádr.	omezení jízdy 22
613/11	9:18 Holice,,aut.nádr.	9:29 Pobežovice u Holic,,točna	omezení jízdy 22
613/12	9:31 Pobežovice u Holic,,točna	9:57 Holice,Koudelka	omezení jízdy 22
613/13	10:02 Holice,Koudelka	10:29 Pobežovice u Holic,,točna	omezení jízdy 22
613/14	10:31 Pobežovice u Holic,,točna	10:42 Holice,,aut.nádr.	omezení jízdy 22
613/16	12:46 Holice,,aut.nádr.	12:57 Holice,Koudelka	omezení jízdy 22
613/15	13:02 Holice,Koudelka	13:29 Pobežovice u Holic,,točna	omezení jízdy 22
613/18	13:31 Pobežovice u Holic,,točna	13:57 Holice,Koudelka	omezení jízdy 22
613/17	14:02 Holice,Koudelka	14:29 Pobežovice u Holic,,točna	omezení jízdy 22
613/20	14:31 Pobežovice u Holic,,točna	14:42 Holice,,aut.nádr.	omezení jízdy 22
613/19	15:18 Holice,,aut.nádr.	15:29 Pobežovice u Holic,,točna	omezení jízdy 22
613/22	15:31 Pobežovice u Holic,,točna	15:42 Holice,,aut.nádr.	omezení jízdy 22
613/21	16:18 Holice,,aut.nádr.	16:29 Pobežovice u Holic,,točna	omezení jízdy 22
613/24	16:31 Pobežovice u Holic,,točna	16:42 Holice,,aut.nádr.	omezení jízdy 22
613/23	17:18 Holice,,aut.nádr.	17:29 Pobežovice u Holic,,točna	omezení jízdy 22
613/26	17:31 Pobežovice u Holic,,točna	17:42 Holice,,aut.nádr.	omezení jízdy 22

BUS 3			
spoj	ze zastávky	do zastávky	poznámka
613/7	7:18 Holice,,aut.nádr.	7:29 Pobežovice u Holic,,točna	omezení jízdy 22
613/10	7:31 Pobežovice u Holic,,točna	7:42 Holice,,aut.nádr.	omezení jízdy 22

Ⓢ † VÍKENDY, SVÁTKY

BUS 1			
spoj	ze zastávky	do zastávky	poznámka
613/111	9:18 Holice,,aut.nádr.	9:29 Pobežovice u Holic,,točna	omezení jízdy 25
613/112	9:31 Pobežovice u Holic,,točna	9:57 Holice,Koudelka	omezení jízdy 25
613/113	10:02 Holice,Koudelka	10:12 Holice,,aut.nádr.	omezení jízdy 25
616/109	10:18 Holice,,aut.nádr.	10:23 Holice,Roveňsko,kaple	omezení jízdy 25
616/108	10:26 Holice,Roveňsko,kaple	10:32 Holice,,aut.nádr.	omezení jízdy 25
613/115	13:18 Holice,,aut.nádr.	13:29 Pobežovice u Holic,,točna	omezení jízdy 25
613/118	13:31 Pobežovice u Holic,,točna	13:57 Holice,Koudelka	omezení jízdy 25
613/117	14:02 Holice,Koudelka	14:12 Holice,,aut.nádr.	omezení jízdy 25
616/113	14:18 Holice,,aut.nádr.	14:23 Holice,Roveňsko,kaple	omezení jízdy 25
616/112	14:26 Holice,Roveňsko,kaple	14:32 Holice,,aut.nádr.	omezení jízdy 25
613/123	17:18 Holice,,aut.nádr.	17:29 Pobežovice u Holic,,točna	omezení jízdy 25
613/126	17:31 Pobežovice u Holic,,točna	17:42 Holice,,aut.nádr.	omezení jízdy 25

Zdroj: autor

Příloha O „Střední“ varianta: Dopravní výkon a finanční nákladnost

Finanční náročnost zajištění mobility obyvatel (Varianta 2: "Střední")

Služba	Roční dopravní výkon (km)	Roční náklady (Kč)
Dopravní obsluhu nad rámec ZDO	20 434,2	572 158
Linka 612	1 659,2	46 458
Linka 613	14 200,0	397 600
Linka 616	4 575,0	128 100
Senior taxi		360 000
Celkem	20 434,2	932 158

Dopravní obsluhu nad rámec ZDO

Cena za km nad rámec ZDO

28 Kč/km

Linka	Spoj	Z	Do	Km denně	Omezení jízdy	Provozních dní	Km ročně	Kč ročně	Poznámka
650612	13	Holice, aut.nádr.	Borohrádek,žel.st.	3,4	x22	244	829,6	23 229	stávající stav: město objednává závlak na místní část Koudelka
650612	14	Borohrádek,žel.st.	Holice, aut.nádr.	3,4	x22	244	829,6	23 229	město nově objednává závlak na místní část Koudelka
650613	1	Holice, aut.nádr.	Poběžovice u Holic, točna	0,7	x22	244	170,8	4 782	město nově objednává závlak přes místní část Podlesí
650613	3	Holice,Koudelka	Holice, aut.nádr.	4,2	x41	45	189,0	5 292	stávající stav: město phobjednává prázdninové spoje (kromě Vánoc)
650613	5	Holice, aut.nádr.	Poběžovice u Holic, točna	0,7	x22	244	170,8	4 782	město nově objednává závlak přes místní část Podlesí
650613	7	Holice, aut.nádr.	Poběžovice u Holic, točna	0,7	x22	244	170,8	4 782	město nově objednává závlak přes místní část Podlesí
650613	7	Holice, aut.nádr.	Poběžovice u Holic, točna	2,3	x22 (61)	54	124,2	3 478	město nově phobjednává prázdninové spoje (kromě Vánoc), dopravní výkon počítán do zastávky Holice,Kamenec
650613	9	Holice,Koudelka	Holice, aut.nádr.	4,2	x22 (42)	45	189,0	5 292	město nově phobjednává prázdninové spoje (kromě Vánoc)
650613	11	Holice, aut.nádr.	Poběžovice u Holic, točna	0,7	x22	244	-	-	stávající stav: spoj s trasou přes místní část Podlesí, nyní zahnut v ZDO (současný spoj jede o 30 min později)
650613	13	Holice,Koudelka	Poběžovice u Holic, točna	7,2	x22	244	1 756,8	49 190	Koudelka: město objednává (stávající stav); Poběžovice: město nově objednává, dopravní výkon počítán do zastávky Holice,Kamenec
650613	15	Holice,Koudelka	Holice, aut.nádr.	4,2	x22 (42)	45	189,0	5 292	Koudelka: město nově phobjednává prázdninové spoje (kromě Vánoc), současný spoj jede o 25 min dříve
650613	15	Holice, aut.nádr.	Poběžovice u Holic, točna	0,7	x22	244	170,8	4 782	stávající stav: město objednává závlak přes místní část Podlesí
650613	17	Holice,Koudelka	Holice, aut.nádr.	4,9	x22	244	1 195,6	33 477	stávající stav: město objednává spoj do místní části Koudelka, město objednává závlak přes místní část Podlesí
650613	17	Holice,Koudelka	Holice, aut.nádr.	2,3	x22 (42)	45	103,5	2 898	město nově phobjednává prázdninové spoje (kromě Vánoc) z aut.nádr., dopravní výkon počítán do zastávky Holice,Kamenec
650613	19	Holice, aut.nádr.	Poběžovice u Holic, točna	0,7	x22	244	170,8	4 782	stávající stav: město objednává závlak přes místní část Podlesí
650613	21	Holice, aut.nádr.	Poběžovice u Holic, točna	0,7	x22	244	170,8	4 782	stávající stav: město objednává závlak přes místní část Podlesí
650613	21	Holice, aut.nádr.	Poběžovice u Holic, točna	2,3	x22 (42)	45	103,5	2 898	město nově phobjednává prázdninové spoje (kromě Vánoc), dopravní výkon počítán do zastávky Holice,Kamenec
650613	23	Holice, aut.nádr.	Poběžovice u Holic, točna	0,7	x22	244	170,8	4 782	stávající stav: město objednává závlak přes místní část Podlesí
650613	23	Holice, aut.nádr.	Poběžovice u Holic, točna	2,3	x22 (42)	45	103,5	2 898	město nově phobjednává prázdninové spoje (kromě Vánoc), dopravní výkon počítán do zastávky Holice,Kamenec
650613	111	Holice, aut.nádr.	Poběžovice u Holic, točna	3,0	6,7 25	111	333,0	9 324	město nově objednává víkendový spoj, dopravní výkon počítán do zastávky Holice,Kamenec
650613	113	Holice,Koudelka	Holice, aut.nádr.	4,2	6,7 25	111	466,2	13 054	město nově objednává víkendový spoj
650613	115	Holice, aut.nádr.	Poběžovice u Holic, točna	3,0	6,7 25	111	333,0	9 324	město nově objednává víkendový spoj, dopravní výkon počítán do zastávky Holice,Kamenec
650613	117	Holice,Koudelka	Holice, aut.nádr.	4,2	6,7 25	111	466,2	13 054	město nově objednává víkendový spoj
650613	123	Holice, aut.nádr.	Poběžovice u Holic, točna	3,0	6,7 25	111	333,0	9 324	město nově objednává víkendový spoj, dopravní výkon počítán do zastávky Holice,Kamenec
650613	2	Poběžovice u Holic, točna	Holice, aut.nádr.	0,7	x22	244	170,8	4 782	stávající stav: město objednává závlak přes místní část Podlesí
650613	4	Holice, aut.nádr.	Holice,Koudelka	4,2	x41	45	189,0	5 292	stávající stav: město objednává spoj přes letní prázdniny (mimo prázdniny je nahrazen spojením linky 612, který je zahnut v ZDO)
650613	6	Poběžovice u Holic, točna	Holice, aut.nádr.	0,7	x22	244	170,8	4 782	stávající stav: město objednává závlak přes místní část Podlesí
650613	8	Holice, aut.nádr.	Holice,Koudelka	4,2	x22 (42)	45	189,0	5 292	město nově phobjednává prázdninové spoje (kromě Vánoc)
650613	10	Poběžovice u Holic, točna	Holice, aut.nádr.	3,0	x22 (61)	54	162,0	4 536	město nově phobjednává prázdninové spoje (kromě Vánoc), dopravní výkon počítán do zastávky Holice,Kamenec
650613	12	Poběžovice u Holic, točna	Holice,Koudelka	7,2	x22	244	1 756,8	49 190	stávající stav: město objednává spoj z místní části Koudelka + phobjednává úsek z Poběžovic, dopravní výkon je počítán ze zastávky Holice,Kamenec
650613	14	Poběžovice u Holic, točna	Holice, aut.nádr.	0,7	x22	244	170,8	4 782	stávající stav: město objednává závlak přes místní část Podlesí
650613	16	Holice, aut.nádr.	Holice,Koudelka	4,2	x22 (42)	45	189,0	5 292	město nově phobjednává prázdninové spoje (kromě Vánoc)
650613	18	Poběžovice u Holic, točna	Holice,Koudelka	4,9	x22	244	1 195,6	33 477	město nově phobjednává spoje i mimo prázdniny (úsek aut.nádr. - Koudelka) = stávající stav (úsek Poběžovice - aut.nádr.)
650613	20	Poběžovice u Holic, točna	Holice, aut.nádr.	0,7	x22	244	170,8	4 782	město nově objednává závlak přes místní část Podlesí
650613	20	Poběžovice u Holic, točna	Holice, aut.nádr.	2,3	x22 (42)	45	103,5	2 898	město nově phobjednává prázdninové spoje (kromě Vánoc) z aut.nádr., dopravní výkon počítán do zastávky Holice,Kamenec
650613	22	Poběžovice u Holic, točna	Holice, aut.nádr.	0,7	x22	244	170,8	4 782	stávající stav: město objednává závlak přes místní část Podlesí
650613	24	Poběžovice u Holic, točna	Holice, aut.nádr.	0,7	x22	244	170,8	4 782	stávající stav: město objednává prázdninové spoje (kromě Vánoc) z aut.nádr., dopravní výkon počítán do zastávky Holice,Kamenec
650613	24	Poběžovice u Holic, točna	Holice, aut.nádr.	2,3	x22 (42)	45	103,5	2 898	stávající stav: město objednává prázdninové spoje (kromě Vánoc) z aut.nádr., dopravní výkon počítán do zastávky Holice,Kamenec
650613	26	Poběžovice u Holic, točna	Holice, aut.nádr.	0,7	x22	244	170,8	4 782	město nově objednává závlak přes místní část Podlesí
650613	26	Poběžovice u Holic, točna	Holice, aut.nádr.	2,3	x22 (42)	45	103,5	2 898	město nově phobjednává prázdninové spoje (kromě Vánoc) z aut.nádr., dopravní výkon počítán do zastávky Holice,Kamenec
650613	112	Poběžovice u Holic, točna	Holice,Koudelka	7,2	6,7 25	111	799,2	22 378	město nově objednává víkendový spoj, dopravní výkon počítán do zastávky Holice,Kamenec
650613	118	Poběžovice u Holic, točna	Holice,Koudelka	7,2	6,7 25	111	799,2	22 378	město nově objednává víkendový spoj, dopravní výkon počítán do zastávky Holice,Kamenec
650613	126	Poběžovice u Holic, točna	Holice, aut.nádr.	3,0	6,7 25	111	333,0	9 324	město nově objednává víkendový spoj, dopravní výkon počítán do zastávky Holice,Kamenec
650616	5	Holice, aut.nádr.	Uhersko,žel.st.	1,5	x22	244	366,0	10 248	město nově objednává závlak přes místní část Rovensko
650616	5	Holice, aut.nádr.	Uhersko,žel.st.	1,7	x22 (42)	45	76,5	2 142	město nově phobjednává prázdninové spoje (kromě Vánoc), dopravní výkon počítán do zastávky Holice,Rovensko,kaple
650616	7	Holice, aut.nádr.	Moravany,Čeradice	1,5	x22	244	366,0	10 248	město nově objednává závlak přes místní část Rovensko
650616	9	Holice, aut.nádr.	Moravany,Čeradice	1,5	x	250	-	-	spoj s trasou přes místní část Rovensko, nyní zahnut v ZDO
650616	11	Holice, aut.nádr.	Trusnov	1,5	x22	244	-	-	spoj s trasou přes místní část Rovensko, nyní zahnut v ZDO
650616	11	Holice, aut.nádr.	Trusnov	1,7	x22 (42)	45	76,5	2 142	město nově phobjednává prázdninové spoje (kromě Vánoc), dopravní výkon počítán do zastávky Holice,Rovensko,kaple
650616	13	Holice, aut.nádr.	Trusnov	1,5	x22	244	-	-	spoj s trasou přes místní část Rovensko, nyní zahnut v ZDO
650616	15	Holice, aut.nádr.	Uhersko	1,5	x31	249	-	-	spoj s trasou přes místní část Rovensko, nyní zahnut v ZDO
650616	20	Trusnov	Holice, aut.nádr.	1,5	x22	244	-	-	spoj s trasou přes místní část Rovensko, nyní zahnut v ZDO
650616	20	Trusnov	Holice, aut.nádr.	3,2	x22 (42)	45	144,0	4 032	město nově phobjednává prázdninové spoje (kromě Vánoc), dopravní výkon počítán do zastávky Holice,Rovensko,kaple
650616	8	Moravany,Čeradice	Holice, aut.nádr.	1,5	x22	244	366,0	10 248	město nově objednává závlak přes místní část Rovensko
650616	10	Moravany,Čeradice	Holice, aut.nádr.	1,5	x	250	375,0	10 500	město nově objednává závlak přes místní část Rovensko
650616	2	Uhersko,žel.st.	Holice, aut.nádr.	1,5	x22	244	366,0	10 248	město nově objednává závlak přes místní část Rovensko
650616	2	Uhersko,žel.st.	Holice, aut.nádr.	1,7	x22 (42)	45	76,5	2 142	město nově phobjednává prázdninové spoje (kromě Vánoc), dopravní výkon počítán do zastávky Holice,Rovensko,kaple
650616	12	Trusnov	Holice, aut.nádr.	1,5	x22	244	366,0	10 248	město nově objednává závlak přes místní část Rovensko
650616	12	Trusnov	Holice, aut.nádr.	1,7	x22 (42)	45	76,5	2 142	město nově phobjednává prázdninové spoje (kromě Vánoc), dopravní výkon počítán do zastávky Holice,Rovensko,kaple
650616	14	Trusnov	Holice, aut.nádr.	1,5	x22	244	366,0	10 248	město nově objednává závlak přes místní část Rovensko
650616	109	Holice, aut.nádr.	Holice,Rovensko,kaple	3,2	6,7 25	111	355,2	9 946	město nově objednává víkendový spoj do místní části Rovensko
650616	113	Holice, aut.nádr.	Holice,Rovensko,kaple	3,2	6,7 25	111	355,2	9 946	město nově objednává víkendový spoj do místní části Rovensko
650616	108	Holice,Rovensko,kaple	Holice, aut.nádr.	3,8	6,7 25	111	421,8	11 810	město nově objednává víkendový spoj z místní části Rovensko
650616	112	Holice,Rovensko,kaple	Holice, aut.nádr.	3,8	6,7 25	111	421,8	11 810	město nově objednává víkendový spoj z místní části Rovensko
Celkem							20 434,2	572 158	

Linka 612	1 659,2 km	46 458 Kč
Linka 613	14 200,0 km	397 600 Kč
Linka 616	4 575,0 km	128 100 Kč
Celkem	20 434,2 km	572 158 Kč



Senior taxi		
Měsíční poplatek	30 000 Kč	
Roční poplatek	360 000 Kč	

zelené jsou vyznačeny spoje, které byly přidány do tabulky navíc oproti stávajícímu stavu


Zdroj: autor

Příloha P „Maximální“ varianta: Navržené jízdní řády

Trasa linky		Pracovní dny										Vikendy, svátky	
km	zastávka	zóna	1	17	3	5	7	9	15	11	13		
0	0 Holice,,aut.nádr.	P610	5:16	5:46	6:46	7:16	9:46	12:16	13:46	13:46	15:46		
0	0 Holice,,ZŠ	P610	5:18	5:48	6:48	7:18	9:48	12:18	13:48	13:48	15:48		
	} Holice,,SŠA	P610	}	}	}	}	}	}	}	}	}		
1	1 Holice,,Na Trandě	P610	5:19	5:49	6:49	7:19	9:49	12:19	13:49	13:49	15:49		
2	2 Holice,,Staroholická	P610	5:21	5:51	6:51	7:21	9:51	12:21	13:51	13:51	15:51		
3	3 Holice,,Staré Holice,,hostinec	P610	5:22	5:52	6:52	7:22	9:52	12:22	13:52	13:52	15:52		
3	3 Holice,,Staré Holice,,MŠ	P610	5:23	5:53	6:53	7:23	9:53	12:23	13:53	13:53	15:53		
5	} Holice,,Koudelka	P610	}	5:57	}	7:27	9:57	12:27	13:57	13:57	15:57		
8	4 Holice,,Staré Holice,,K Zastávce	P610	5:24	}	6:54	}	}	}	14:00	14:00	16:00		
9	5 Veliny,,horní zastávka	P661	5:26	}	6:56	}	}	}	14:02	14:02	16:02		



 jede v pracovních dnech
  spojuje se po jiné trase

22 nejede od 23.12.24 do 3.1.25
41 nejede od 28.6.25 do 31.8.25
42 nejede od 23.12.24 do 3.1.25, od 28.6.25 do 31.8.25


 Pardubický kraj

Na lince platí tarif a smluvní přepravní podmínky vyhlášené dopravcem, které jsou shodné s tarifem a přepravními podmínkami IREDO. Informace jsou zveřejněny ve vozidlech na lince. Informace o garantovaných čekacích dobách a návaznostech na území Pardubického kraje jsou zveřejněny na www.pardubickyykraj.cz. Všechny spoje jsou zajišťovány nízkopodlažními vozidly. Call centrum IDS IREDO: 491 580 333. Aktuální poloha spojů v mobilní aplikaci IDS IREDO a na iredo.online.

Trasa linky		Pracovní dny								Vikendy, svátky		
km	zastávka	zóna	2	16	4	6	8	10	12	14		
0	Veliny,,horní zastávka	P661	5:56			7:32				16:32		
1	Holice,,Staré Holice,,K Zastávce	P610	5:58			7:34				16:34		
0	} Holice,,Koudelka	P610	6:02	6:02	7:32	}	10:02	12:32	14:02	}		
2	2 Holice,,Staré Holice,,MŠ	P610	6:06	6:06	7:36	7:36	10:06	12:36	14:06	16:36		
2	2 Holice,,Staré Holice,,hostinec	P610	6:07	6:07	7:37	7:37	10:07	12:37	14:07	16:37		
3	3 Holice,,Staroholická	P610	6:08	6:08	7:38	7:38	10:08	12:38	14:08	16:38		
4	4 Holice,,Na Trandě	P610	6:09	6:09	7:39	7:39	10:09	12:39	14:09	16:39		
4	4 Holice,,SŠA	P610	6:10	6:10	7:40	7:40	10:10	12:40	14:10	16:40		
	} Holice,,ZŠ	P610	}	}	}	}	}	}	}	}		
4	4 Holice,,aut.nádr.	P610	6:12	6:12	7:42	7:42	10:12	12:42	14:12	16:42		

 jede v pracovních dnech
  spojuje se po jiné trase

22 nejede od 23.12.24 do 3.1.25
41 nejede od 28.6.25 do 31.8.25
42 nejede od 23.12.24 do 3.1.25, od 28.6.25 do 31.8.25

 Pardubický kraj

Na lince platí tarif a smluvní přepravní podmínky vyhlášené dopravcem, které jsou shodné s tarifem a přepravními podmínkami IREDO. Informace jsou zveřejněny ve vozidlech na lince. Informace o garantovaných čekacích dobách a návaznostech na území Pardubického kraje jsou zveřejněny na www.pardubickyykraj.cz. Všechny spoje jsou zajišťovány nízkopodlažními vozidly. Call centrum IDS IREDO: 491 580 333. Aktuální poloha spojů v mobilní aplikaci IDS IREDO a na iredo.online.

Linka 650613 | Přepravu zajišťuje: CAR - TOUR spol. s r.o., Pohřebačka 182, 533 45 Opatovice nad Labem, tel. 466 941 129, www.car-tour.cz

Trasa linky			Pracovní dny										Vikendy, svátky	
km	zastávka	zóna	1	3	19	7	9	11	13	15	17	5		
			22	22	61	22	22	42	22	42	41	42		
0	Holice,,aut.nádr.	P610	4:48	6:18	7:18	9:48	13:18	14:18	15:18	16:18	16:48	17:18		
1	Holice,,kulturní dům	P610	4:50	6:20	7:20	9:50	13:20	14:20	15:20	16:20	16:50	17:20		
1	Holice,,Husova	P610	4:51	6:21	7:21	9:51	13:21	14:21	15:21	16:21	16:51	17:21		
2	Holice,,Pod Homolí	P610	4:52	6:22	7:22	9:52	13:22	14:22	15:22	16:22	16:52	17:22		
2	Holice,,Podleší	P610	4:53	6:23	7:23	9:53	13:23	14:23	15:23	16:23	16:53	17:23		
3	Holice,,Kamenec	P610	4:55	6:25	7:25	9:55	13:25	14:25	15:25	16:25	16:55	17:25		
4	Poběžovice u Holic,,závodiště	P610	4:56	6:26	7:26	9:56	13:26	14:26	15:26	16:26	16:56	17:26		
5	Poběžovice u Holic,,točna	P610	4:59	6:29	7:29	9:59	13:29	14:29	15:29	16:29	16:59	17:29		



jede v pracovních dnech



nejede od 23.12.24 do 3.1.25



jede od 28.6.25 do 31.8.25 42



nejede od 23.12.24 do 3.1.25, od 28.6.25 do 31.8.25


 nejede od 23.12.24 do 3.1.25, od 31.1.25 do 9.2.25, 17.4.25,
 od 28.6.25 do 31.8.25, od 27.10.25 do 29.10.25


Na lince platí tarif a smluvní přepravní podmínky vyhlášené dopravcem, které jsou shodné s tarify a přepravními podmínkami IREDO. Informace jsou zveřejněny ve vozidlech na lince. Informace o garantovaných čekačích dobách a návaznostech na území Pardubického kraje jsou zveřejněny na www.pardubickykraj.cz.

Všechny spoje jsou zajišťovány nízkopodlažními vozidly. Call centrum IDS IREDO: 491 580 333. Aktuální poloha spojů v mobilní aplikaci IDS IREDO a na iredo.online.

Linka 650613 | Přepravu zajišťuje: CAR - TOUR spol. s r.o., Pohřebačka 182, 533 45 Opatovice nad Labem, tel. 466 941 129, www.car-tour.cz

Trasa linky			Pracovní dny										Vikendy, svátky	
km	zastávka	zóna	2	4	20	8	10	12	14	16	18	6		
			22	22	61	22	22	42	22	42	41	42		
0	Poběžovice u Holic,,točna	P610	5:01	6:31	7:31	10:01	13:31	14:31	15:31	16:31	17:01	17:31		
1	Poběžovice u Holic,,závodiště	P610	5:03	6:33	7:33	10:03	13:33	14:33	15:33	16:33	17:03	17:33		
1	Holice,,Kamenec	P610	5:05	6:35	7:35	10:05	13:35	14:35	15:35	16:35	17:05	17:35		
2	Holice,,Podleší	P610	5:06	6:36	7:36	10:06	13:36	14:36	15:36	16:36	17:06	17:36		
2	Holice,,Pod Homolí	P610	5:07	6:37	7:37	10:07	13:37	14:37	15:37	16:37	17:07	17:37		
3	Holice,,Husova	P610	5:08	6:38	7:38	10:08	13:38	14:38	15:38	16:38	17:08	17:38		
4	Holice,,kulturní dům	P610	5:09	6:39	7:39	10:09	13:39	14:39	15:39	16:39	17:09	17:39		
5	Holice,,aut.nádr.	P610	5:12	6:42	7:42	10:12	13:42	14:42	15:42	16:42	17:12	17:42		



jede v pracovních dnech



nejede od 23.12.24 do 3.1.25



jede od 28.6.25 do 31.8.25 42



nejede od 23.12.24 do 3.1.25, od 28.6.25 do 31.8.25


 nejede od 23.12.24 do 3.1.25, od 31.1.25 do 9.2.25, 17.4.25,
 od 28.6.25 do 31.8.25, od 27.10.25 do 29.10.25


Na lince platí tarif a smluvní přepravní podmínky vyhlášené dopravcem, které jsou shodné s tarify a přepravními podmínkami IREDO. Informace jsou zveřejněny ve vozidlech na lince. Informace o garantovaných čekačích dobách a návaznostech na území Pardubického kraje jsou zveřejněny na www.pardubickykraj.cz.

Všechny spoje jsou zajišťovány nízkopodlažními vozidly. Call centrum IDS IREDO: 491 580 333. Aktuální poloha spojů v mobilní aplikaci IDS IREDO a na iredo.online.

Zdroj: autor

Příloha Q „Maximální“ varianta: Dopravní výkon a finanční nákladnost

Finanční náročnost zajištění mobility obyvatel (Varianta 3: "Maximální")

Služba	Roční dopravní výkon (km)	Roční náklady (Kč)
Dopravní obslužnost nad rámec ZDO	6 374,3	178 480
Linka 612	3 635,2	101 786
Linka 613	2 739,1	76 695
Poptávková doprava	-	1 387 827
Celkem	6 374,3	1 566 307

Dopravní obslužnost nad rámec ZDO

Cena za km nad rámec ZDO

28 Kč/km

Linka	Spoj	Z	Do	Km denně	Omezení jízdy	Provozních dní	Km ročně	Kč ročně	Poznámka
650612	7	Holice, aut.nádr.	Holice,Koudelka	4,2	x22	244	1 024,8	28 694	stávající stav: město objednáva spoj nad rámec ZDO
650612	8	Holice,Koudelka	Holice, aut.nádr.	4,2	x22	244	1 024,8	28 694	stávající stav: město objednáva spoj nad rámec ZDO
650612	12	Holice,Koudelka	Holice, aut.nádr.	4,2	x41	45	189,0	5 292	stávající stav: město objednáva spoj nad rámec ZDO
650612	13	Holice, aut.nádr.	Borohrádek,žel.st.	3,4	x22	244	829,6	23 229	stávající stav: město objednáva závlak na místní část Koudelka
650612	15	Holice, aut.nádr.	Holice,Koudelka	4,2	x41	45	189,0	5 292	stávající stav: město objednáva spoj nad rámec ZDO
650612	16	Holice,Koudelka	Holice, aut.nádr.	4,2	x41	45	189,0	5 292	stávající stav: město objednáva spoj nad rámec ZDO
650612	17	Holice, aut.nádr.	Holice,Koudelka	4,2	x41	45	189,0	5 292	stávající stav: město objednáva spoj nad rámec ZDO
650613	2	Poběžovice u Holic, točna	Holice, aut.nádr.	0,7	x22	244	170,8	4 782	stávající stav: město objednáva závlak přes místní část Podlesí
650613	4	Poběžovice u Holic, točna	Holice, aut.nádr.	0,7	x22	244	170,8	4 782	stávající stav: město objednáva závlak přes místní část Podlesí
650613	5	Holice, aut.nádr.	Poběžovice u Holic, točna	0,7	x42	199	139,3	3 900	stávající stav: město objednáva závlak přes místní část Podlesí
650613	7	Holice, aut.nádr.	Poběžovice u Holic, točna	0,7	x22	244	170,8	4 782	stávající stav: město objednáva závlak přes místní část Podlesí
650613	8	Poběžovice u Holic, točna	Holice, aut.nádr.	0,7	x22	244	170,8	4 782	stávající stav: město objednáva závlak přes místní část Podlesí
650613	9	Holice, aut.nádr.	Poběžovice u Holic, točna	0,7	x22	244	170,8	4 782	stávající stav: město objednáva závlak přes místní část Podlesí
650613	10	Poběžovice u Holic, točna	Holice, aut.nádr.	0,7	x22	244	170,8	4 782	stávající stav: město objednáva závlak přes místní část Podlesí
650613	11	Holice, aut.nádr.	Poběžovice u Holic, točna	0,7	x42	199	139,3	3 900	stávající stav: město objednáva závlak přes místní část Podlesí
650613	13	Holice, aut.nádr.	Poběžovice u Holic, točna	0,7	x22	244	170,8	4 782	stávající stav: město objednáva závlak přes místní část Podlesí
650613	14	Poběžovice u Holic, točna	Holice, aut.nádr.	0,7	x22	244	170,8	4 782	stávající stav: město objednáva závlak přes místní část Podlesí
650613	15	Holice, aut.nádr.	Poběžovice u Holic, točna	0,7	x42	199	139,3	3 900	stávající stav: město objednáva závlak přes místní část Podlesí
650613	17	Holice, aut.nádr.	Poběžovice u Holic, točna	0,7	x41	45	31,5	882	stávající stav: město objednáva závlak přes místní část Podlesí
650613	1	Holice, aut.nádr.	Poběžovice u Holic, točna	0,7	x22	244	170,8	4 782	město nově objednáva závlak přes zastávku Holice,Podlesí
650613	3	Holice, aut.nádr.	Poběžovice u Holic, točna	0,7	x22	244	170,8	4 782	město nově objednáva závlak přes zastávku Holice,Podlesí
650613	19	Holice, aut.nádr.	Poběžovice u Holic, točna	0,7	x61	189	132,3	3 704	město nově objednáva závlak přes zastávku Holice,Podlesí
650613	20	Poběžovice u Holic, točna	Holice, aut.nádr.	0,7	x61	189	-	-	spoj s trasou přes místní část Podlesí, nyní zahrnut v ZDO
650613	12	Poběžovice u Holic, točna	Holice, aut.nádr.	0,7	x42	199	139,3	3 900	město nově objednáva závlak přes zastávku Holice,Podlesí
650613	16	Poběžovice u Holic, točna	Holice, aut.nádr.	0,7	x42	199	139,3	3 900	město nově objednáva závlak přes zastávku Holice,Podlesí
650613	18	Poběžovice u Holic, točna	Holice, aut.nádr.	0,7	x41	45	31,5	882	město nově objednáva závlak přes zastávku Holice,Podlesí
650613	6	Poběžovice u Holic, točna	Holice, aut.nádr.	0,7	x42	199	139,3	3 900	město nově objednáva závlak přes zastávku Holice,Podlesí
Celkem							6 374,3	178 480	

Linka 612

3 635,2 km

101 786 Kč

zeleně jsou vyznačeny spoje, které byly přidány do tabulky navíc oproti stávajícímu stavu

Linka 613

2 739,1 km

76 695 Kč

žlutě pole je určeno pro vstupní údaje

Celkem

6 374,3 km

178 480 Kč

Poptávková doprava

Vstupní parametry Třebus

dan z přidané hodnoty (DPH)	21%
měsíční kompenzace dopravci bez DPH	129 800 Kč
měsíční kompenzace dopravci včetně DPH	157 058 Kč
licence na software bez DPH měsíčně	20 000 Kč
licence na software včetně DPH měsíčně	24 200 Kč

měsíční rozsah	3 000 km
počet dní v týdnu v provozu	5 dni

roční provoz poptávkové dopravy včetně DPH 2 175 096 Kč

Předpoklad Holice

průměrná délka jízdy	3,50 km
počet jízdy v rámci Senior Taxi měsíčně	110 jízdy
počet jízdy mimo Senior Taxi měsíčně	200 jízdy
počet jízdy měsíčně celkem	310 jízdy
průměrný počet km měsíčně	1 085 km

rezerva pro stanovení počtu jízdy a km	15,00%
počet jízdy za měsíc s rezervou	357 jízdy
počet km za měsíc s rezervou	1 248 km
měsíční rozsah km oproti Třebusu	41,59%

počet dní v týdnu v provozu	7 dni
měsíční kompenzace dopravci včetně DPH	91 452 Kč
licence na software včetně DPH měsíčně	24 200 Kč

roční provoz poptávkové dopravy včetně DPH 1 387 827 Kč

Zdroj: autor