Univerzita Pardubice

Dopravní fakulta Jana Pernera

Organizace provozu veřejné linkové dopravy v regionu Uničovska a Úsovské vrchoviny

Diplomová práce

2025 Patrik Liška

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

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení:	**Bc. Patrik Liška**
Osobní číslo:	**D23464**
Studijní program:	**N1041A040008 Technologie a management v dopravě**
Specializace:	**Technologie a řízení dopravy**
Téma práce:	**Organizace provozu veřejné linkové dopravy v regionu Uničovska a Úsovské vrchoviny**
Zadávající katedra:	**Katedra technologie a řízení dopravy**

Zásady pro vypracování

V diplomové práci budou sestaveny a vyhodnoceny variantní návrhy organizace provozu veřejné linkové dopravy v regionu Uničovska a Úsovské vrchoviny směřující ke zlepšení dopravní obslužnosti s důrazem na zajištění větší pravidelnosti nabídky spojení. Diplomová práce bude obsahovat:

- analýzu řešeného území,
- analýzu stávající organizace provozu,
- variantní návrhy organizace provozu,
- vyhodnocení návrhů.

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. Pavel Drdla, Ph.D.**
Katedra technologie a řízení dopravy

Datum zadání diplomové práce: **24. února 2025**
Termín odevzdání diplomové práce: **27. června 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 **Organizace provozu veřejné linkové dopravy v regionu Uničovska a Úsovské vrchoviny** 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 27. června 2025

Patrik Liška v.r.

ANOTACE

Práce se zabývá provozem veřejné linkové dopravy v regionu Uničovska a Úsovské vrchoviny. Analýza stávající organizace provozu je následována variantními návrhy organizace provozu reflektujícími zjištěné problémy či příležitosti. Všechny varianty včetně stávajícího stavu jsou zhodnoceny pomocí multikriteriální analýzy.

KLÍČOVÁ SLOVA

dopravní obslužnost, jízdní řády, provozní koncepce, Uničovsko, Úsovská vrchovina, veřejná linková doprava

TITLE

Organisation of Bus Public Transit Service in Region of Uničov and Úsovská Highlands

ANNOTATION

The thesis deals with service of bus public transit in region of Uničov and Úsovská Highlands. Analysis of current organisation of the service is followed by alternative proposals for organisation of the service that are reflecting detected problems or opportunities. All alternatives including the current state are evaluated using multicriteria analysis.

KEYWORDS

transit service, timetables, operational conception, Uničov region, Úsovská Highlands, bus public transit

OBSAH

SEZNAM OBRÁZKŮ 8
SEZNAM TABULEK 10
SEZNAM ZKRATEK 14
ÚVOD 15
1 ANALÝZA ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ 16
1.1 Zdroje a cíle cest 18
1.1.1 Nadregionální měřítko 20
1.1.2 Uničovsko 23
1.1.3 Mohelnicko 27
1.1.4 Zábřežsko 28
1.1.5 Šumpersko 30
1.1.6 Podstatné okolí 32
1.2 Přepravní vztahy 33
2 ANALÝZA STÁVAJÍCÍ ORGANIZACE PROVOZU 40
2.1 Smluvní zajištění 41
2.2 Přepravní nerovnoměrnosti 44
2.3 Provozní koncepce 48
2.3.1 Okolní situace 51
2.3.2 Provozní celek severovýchod 56
2.3.3 Provozní celek severozápad 63
2.3.4 Provozní celek jihozápad 67
2.3.5 Provozní celek jihovýchod 70
2.4 Zastávky 72
2.5 Tarif 75
3 VARIANTNÍ NÁVRHY ORGANIZACE PROVOZU 78
3.1 Provozní koncepce 78
3.1.1 Provozní celek severovýchod 85
3.1.2 Provozní celek severozápad 94
3.1.3 Provozní celek jihozápad 100
3.1.4 Provozní celek jihovýchod 106

3.2 Zastávky 108
3.3 Tarif 110
4 VYHODNOCENÍ NÁVRHŮ 112
4.1 Provozní náklady jednotlivých variant 112
4.2 Hodnoticí kritéria 116
4.3 Vlastní vyhodnocení 119
ZÁVĚR 123
POUŽITÁ LITERATURA 124
SEZNAM PŘÍLOH 128

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 – Vymezení regionu Uničovska a Úsovské vrchoviny 17
Obrázek 2 – Významné proudy dojížďky do zaměstnání podle SLDB 2021.....36
Obrázek 3 – Významné proudy dojížďky do škol podle SLDB 2021.....37
Obrázek 4 – Vývoj intenzit přepravního proudu v průběhu pracovního dne 46
Obrázek 5 – Stávající linkové vedení 50
Obrázek 6 – Návrhové linkové vedení 85
Obrázek 7 – Sumarizovaný gravitační potenciál 129
Obrázek 8 – Relativní gravitační potenciál Olomouce.....130
Obrázek 9 – Relativní gravitační potenciál Šumperka 131
Obrázek 10 – Relativní gravitační potenciál Zábřeha 132
Obrázek 11 – Relativní gravitační potenciál Rýmařova.....133
Obrázek 12 – Relativní gravitační potenciál Mohelnice 134
Obrázek 13 – Relativní gravitační potenciál Litovle.....135
Obrázek 14 – Relativní gravitační potenciál Uničova.....136
Obrázek 15 – Relativní gravitační potenciál Šternberka 137
Obrázek 16 – Relativní gravitační potenciál Bruntálu.....138
Obrázek 17 – Síťová grafika okolní situace 139
Obrázek 18 – Síťová grafika odpolední dopravní špičky pracovních dní první návrhové varianty pro provozní celek severovýchod 140
Obrázek 19 – Síťová grafika odpolední dopravní špičky pracovních dní druhé návrhové varianty pro provozní celek severovýchod 141
Obrázek 20 – Síťová grafika odpolední dopravní špičky pracovních dní pro provozní celek severozápad shodně v obou návrhových variantách.....142
Obrázek 21 – Síťová grafika odpolední dopravní špičky pracovních dní první návrhové varianty pro provozní celek jihozápad.....143
Obrázek 22 – Síťová grafika odpolední dopravní špičky pracovních dní druhé návrhové varianty pro provozní celek jihozápad.....144
Obrázek 23 – Síťová grafika odpolední dopravní špičky pracovních dní první návrhové varianty pro provozní celek jihovýchod 145
Obrázek 24 – Síťová grafika odpolední dopravní špičky pracovních dní druhé návrhové varianty pro provozní celek jihovýchod 146
Obrázek 25 – Předpokládané přibližné umístění nového stanoviště zastávky Libina,,žel.st..260
Obrázek 26 – Předpokládané přibližné umístění stanovišť nové zastávky Břidličná,,žel.zast. 261
Obrázek 27 – Předpokládané přibližné umístění stanoviště nové zastávky Třeština,,obec....262
Obrázek 28 – Tabulky spojení pro stávající stav v provozním celku severovýchod, I. část ..269
Obrázek 29 – Tabulky spojení pro stávající stav v provozním celku severovýchod, II. část.270
Obrázek 30 – Tabulky spojení pro první návrhovou variantu v provozním celku severovýchod, I. část.....271
Obrázek 31 – Tabulky spojení pro první návrhovou variantu v provozním celku severovýchod, II. část 272

Obrázek 32 – Tabulky spojení pro druhou návrhovou variantu v provozním celku severovýchod, I. část....273
Obrázek 33 – Tabulky spojení pro druhou návrhovou variantu v provozním celku severovýchod, II. část....274
Obrázek 34 – Tabulky spojení pro stávající stav v provozním celku severozápad, I. část....275
Obrázek 35 – Tabulky spojení pro stávající stav v provozním celku severozápad, II. část....276
Obrázek 36 – Tabulky spojení pro první návrhovou variantu v provozním celku severozápad, I. část....277
Obrázek 37 – Tabulky spojení pro první návrhovou variantu v provozním celku severozápad, II. část....278
Obrázek 38 – Tabulky spojení pro druhou návrhovou variantu v provozním celku severozápad, I. část....279
Obrázek 39 – Tabulky spojení pro druhou návrhovou variantu v provozním celku severozápad, II. část....280
Obrázek 40 – Tabulky spojení pro stávající stav v provozním celku jihozápad, I. část....281
Obrázek 41 – Tabulky spojení pro stávající stav v provozním celku jihozápad, II. část....282
Obrázek 42 – Tabulky spojení pro první návrhovou variantu v provozním celku jihozápad, I. část....283
Obrázek 43 – Tabulky spojení pro první návrhovou variantu v provozním celku jihozápad, II. část....284
Obrázek 44 – Tabulky spojení pro druhou návrhovou variantu v provozním celku jihozápad, I. část....285
Obrázek 45 – Tabulky spojení pro druhou návrhovou variantu v provozním celku jihozápad, II. část....286
Obrázek 46 – Tabulky spojení pro stávající stav v provozním celku jihovýchod....287
Obrázek 47 – Tabulky spojení pro první návrhovou variantu v provozním celku jihovýchod....288
Obrázek 48 – Tabulky spojení pro druhou návrhovou variantu v provozním celku jihovýchod....289

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1: Základní charakteristika provozních souborů.....43
Tabulka 2: Průměrná obsazenost spojů linky 904 na zvoleném řezu v říjnu 2024 60
Tabulka 3: Počet nastupujících cestujících na vybraných zastávkách linky 882 v dopravním roce 2021/2022 63
Tabulka 4: Počet cestujících nastupujících do spojů linky 157 na zastávce Uničov,,aut.st. v říjnu 2024.....64
Tabulka 5: Roční provozní náklady v provozním celku severovýchod.....114
Tabulka 6: Roční provozní náklady v provozním celku severozápad.....114
Tabulka 7: Roční provozní náklady v provozním celku jihozápad 115
Tabulka 8: Roční provozní náklady v provozním celku jihovýchod.....115
Tabulka 9: Hodnoticí matice variant provozního celku severovýchod 120
Tabulka 10: Hodnoticí matice variant provozního celku severozápad.....121
Tabulka 11: Hodnoticí matice variant provozního celku jihozápad 122
Tabulka 12: Hodnoticí matice variant provozního celku jihovýchod.....122
Tabulka 13: První návrhová varianta jízdního řádu linky 312, lichý směr.....149
Tabulka 14: První návrhová varianta jízdního řádu linky 312, sudý směr 150
Tabulka 15: Druhá návrhová varianta jízdního řádu linky 312, lichý směr 151
Tabulka 16: Druhá návrhová varianta jízdního řádu linky 312, sudý směr.....152
Tabulka 17: Návrhový jízdní řád linky 324 (shodný pro obě varianty), lichý směr.....153
Tabulka 18: Návrhový jízdní řád linky 324 (shodný pro obě varianty), sudý směr 154
Tabulka 19: Návrhový jízdní řád linky 336 (shodný pro obě varianty), lichý směr.....155
Tabulka 20: Návrhový jízdní řád linky 336 (shodný pro obě varianty), sudý směr 156
Tabulka 21: Návrhový jízdní řád linky 904 (shodný pro obě varianty), lichý směr.....157
Tabulka 22: Návrhový jízdní řád linky 904 (shodný pro obě varianty), sudý směr 158
Tabulka 23: První návrhová varianta jízdního řádu linky 912, lichý směr.....159
Tabulka 24: První návrhová varianta jízdního řádu linky 912, sudý směr 161
Tabulka 25: Druhá návrhová varianta jízdního řádu linky 912, lichý směr 163
Tabulka 26: Druhá návrhová varianta jízdního řádu linky 912, sudý směr.....165
Tabulka 27: Návrhový jízdní řád linky 921 (shodný pro obě varianty), lichý směr.....167
Tabulka 28: Návrhový jízdní řád linky 921 (shodný pro obě varianty), sudý směr 169
Tabulka 29: První návrhová varianta jízdního řádu linky 922, lichý směr, I. část 171
Tabulka 30: První návrhová varianta jízdního řádu linky 922, lichý směr, II: část.....173
Tabulka 31: První návrhová varianta jízdního řádu linky 922, sudý směr, I. část 175
Tabulka 32: První návrhová varianta jízdního řádu linky 922, sudý směr, II. část 177
Tabulka 33: Druhá návrhová varianta jízdního řádu linky 922, lichý směr, I. část.....179
Tabulka 34: Druhá návrhová varianta jízdního řádu linky 922, lichý směr, II. část 181
Tabulka 35: Druhá návrhová varianta jízdního řádu linky 922, sudý směr, I. část 183
Tabulka 36: Druhá návrhová varianta jízdního řádu linky 922, sudý směr, II. část.....185
Tabulka 37: Návrhový jízdní řád linky 157 (shodný pro obě varianty), lichý směr.....188
Tabulka 38: Návrhový jízdní řád linky 157 (shodný pro obě varianty), sudý směr 188
Tabulka 39: Návrhový jízdní řád linky 203 (shodný pro obě varianty), lichý směr.....189
Tabulka 40: Návrhový jízdní řád linky 203 (shodný pro obě varianty), sudý směr 190
Tabulka 41: Návrhový jízdní řád linky 204 (shodný pro obě varianty), lichý směr.....191

Tabulka 42: Návrhový jízdní řád linky 204 (shodný pro obě varianty), sudý směr 192
Tabulka 43: Návrhový jízdní řád linky 205 (shodný pro obě varianty), lichý směr.....193
Tabulka 44: Návrhový jízdní řád linky 205 (shodný pro obě varianty), sudý směr 194
Tabulka 45: První návrhová varianta jízdního řádu linky 212, lichý směr.....195
Tabulka 46: První návrhová varianta jízdního řádu linky 212, sudý směr 196
Tabulka 47: Druhá návrhová varianta jízdního řádu linky 212, lichý směr 197
Tabulka 48: Druhá návrhová varianta jízdního řádu linky 212, sudý směr.....198
Tabulka 49: První návrhová varianta jízdního řádku linky 279, lichý směr.....199
Tabulka 50: První návrhová varianta jízdního řádu linky 279, sudý směr 200
Tabulka 51: Druhá návrhová varianta jízdního řádu linky 279, lichý směr 201
Tabulka 52: Druhá návrhová varianta jízdního řádu linky 279, sudý směr.....202
Tabulka 53: První návrhová varianta jízdního řádu linky 280, lichý směr.....203
Tabulka 54: První návrhová varianta jízdního řádu linky 280, sudý směr 204
Tabulka 55: Druhá návrhová varianta jízdního řádu linky 280, lichý směr 205
Tabulka 56: Druhá návrhová varianta jízdního řádu linky 280, sudý směr.....206
Tabulka 57: Návrhový jízdní řád linky 321 (shodný pro obě varianty), lichý směr.....207
Tabulka 58: Návrhový jízdní řád linky 321 (shoný pro obě varianty), sudý směr 208
Tabulka 59: Návrhový jízdní řád linky 229 (shodný pro obě varianty), lichý směr.....210
Tabulka 60: Návrhový jízdní řád linky 229 (shodný pro obě varianty), sudý směr 210
Tabulka 61: První návrhová varianta jízdního řádu linky 252, lichý směr.....211
Tabulka 62: První návrhová varianta jízdního řádu linky 252, sudý směr 211
Tabulka 63: Druhá návrhová varianta jízdního řádu linky 252, lichý směr 212
Tabulka 64: Druhá návrhová varianta jízdního řádu linky 252, sudý směr.....213
Tabulka 65: První návrhová varianta jízdního řádu linky 272, lichý směr.....214
Tabulka 66: První návrhová varianta jízdního řádu linky 272, sudý směr 215
Tabulka 67: Druhá návrhová varianta jízdního řádu linky 272, lichý směr 216
Tabulka 68: Druhá návrhová varianta jízdního řádu linky 272, sudý směr.....217
Tabulka 69: První návrhová varianta jízdního řádu linky 275, lichý směr.....218
Tabulka 70: První návrhová varianta jízdního řádu linky 275, sudý směr 219
Tabulka 71: Druhá návrhová varianta jízdního řádu linky 275, lichý směr 220
Tabulka 72: Druhá návrhová varianta jízdního řádu linky 275, sudý směr.....221
Tabulka 73: První návrhová varianta jízdního řádu linky 284, lichý směr.....222
Tabulka 74: První návrhová varianta jízdního řádu linky 284, sudý směr 223
Tabulka 75: Druhá návrhová varianta jízdního řádu linky 284, lichý směr 224
Tabulka 76: Druhá návrhová varianta jízdního řádu linky 284, sudý směr.....225
Tabulka 77: První návrhová varianta jízdního řádu linky 289, lichý směr.....226
Tabulka 78: První návrhová varianta jízdního řádu linky 289, sudý směr 227
Tabulka 79: Druhá návrhová varianta jízdního řádu linky 289, lichý směr 228
Tabulka 80: Druhá návrhová varianta jízdního řádu linky 289, sudý směr.....229
Tabulka 81: Návrhový jízdní řád linky 322 (shodný pro obě varianty), lichý směr.....230
Tabulka 82: Návrhový jízdní řád linky 322 (shodný pro obě varianty), sudý směr 231
Tabulka 83: První návrhová varianta jízdního řádu linky 323, lichý směr.....232
Tabulka 84: První návrhová varianta jízdního řádu linky 323, sudý směr 233
Tabulka 85: Druhá návrhová varianta jízdního řádu linky 323, lichý směr 234
Tabulka 86: Druhá návrhová varianta jízdního řádu linky 323, sudý směr.....235
Tabulka 87: Návrhový jízdní řád linky 313 (shodný pro obě varianty), lichý směr.....237
Tabulka 88: Návrhový jízdní řád linky 313 (shodný pro obě varianty), sudý směr 238

Tabulka 89: Návrhový jízdní řád linky 314 (shodný pro obě varianty), lichý směr.....239
Tabulka 90: Návrhový jízdní řád linky 314 (shodný pro obě varianty), sudý směr.....239
Tabulka 91: První návrhová varianta jízdního řádu linky 329, lichý směr.....240
Tabulka 92: První návrhová varianta jízdního řádu linky 329, sudý směr.....241
Tabulka 93: Druhá návrhová varianta linky 329, lichý směr.....242
Tabulka 94: Druhá návrhová varianta jízdního řádu linky 329, sudý směr.....243
Tabulka 95: První návrhová varianta jízdního řdu linky 364, lichý směr, I. část.....244
Tabulka 96: První návrhová varianta jízdního řádu linky 364, lichý směr, II. část.....245
Tabulka 97: První návrhová varianta jízdního řádu linky 364, sudý směr, I. část.....246
Tabulka 98: První návrhová varianta jízdního řádu linky 364, sudý směr, II. část.....247
Tabulka 99: Druhá návrhová varianta jízdního řádu linky 364, lichý směr, I. část.....248
Tabulka 100: Druhá návrhová varianta jízdního řádu linky 364, lichý směr, II. část.....249
Tabulka 101: Druhá návrhová varianta jízdního řádu linky 364, sudý směr, I. časť.....250
Tabulka 102: Druhá návrhová varianta jízdního řádu linky 364, sudý směr, II. část.....251
Tabulka 103: Seznam změn vyvolaných návrhovou provozní koncepcí provozního celku severovýchod.....252
Tabulka 104: Seznam změn vyvolaných návrhovou provozní koncepcí provozního celku severozápad.....255
Tabulka 105: Seznam změn vyvolaných návrhovou provozní koncepcí provozního celku jihozápad.....257
Tabulka 106: Seznam změn vyvolaných návrhovou provozní koncepcí provozního celku jihovýchod.....258
Tabulka 107: Dopravní výkon a cena dopravního výkonu – přehled za provozní celek severovýchod, I. část.....263
Tabulka 108: Dopravní výkon a cena dopravního výkonu – přehled za provozní celek severovýchod, II. část.....264
Tabulka 109: Dopravní výkon a cena dopravního výkonu – přehled za provozní celek severozápad, I. část.....265
Tabulka 110: Dopravní výkon a cena dopravního výkonu – přehled za provozní celek severozápad, II. část.....266
Tabulka 111: Dopravní výkon a cena dopravního výkonu – přehled za provozní celek jihozápad.....267
Tabulka 112: Dopravní výkon a cena dopravního výkonu – přehled za provozní celek jihovýchod.....267
Tabulka 113: Hodnoticí matice první návrhové varianty vůči stávajícímu stavu provozního celku severovýchod.....290
Tabulka 114: Hodnoticí matice druhé návrhové varianty vůči stávajícímu stavu provozního celku severovýchod.....290
Tabulka 115: Hodnoticí matice první návrhové varianty vůči stávajícímu stavu provozního celku severozápad.....291
Tabulka 116: Hodnoticí matice druhé návrhové varianty vůči stávajícímu stavu provozního celku severozápad.....291
Tabulka 117: Hodnoticí matice první návrhové varianty vůči stávajícímu stavu provozního celku jihozápad.....292
Tabulka 118: Hodnoticí matice druhé návrhové varianty vůči stávajícímu stavu provozního celku jihozápad.....292

Tabulka 119: Hodnoticí matice první návrhové varianty vůči stávajícímu stavu provozního celku jihovýchod.....293
Tabulka 120: Hodnoticí matice druhé návrhové varianty vůči stávajícímu stavu provozního celku jihovýchod.....293

SEZNAM ZKRATEK

IDSOK	Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje
L	lichá celá hodina
S	sudá celá hodina
SLDB	sčítání lidu, domů a bytů
X	každá (sudá i lichá) celá hodina
ZSJ	základní sídelní jednotka

ÚVOD

Veřejnou linkovou dopravou se podle zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, rozumí pravidelné poskytování přepravních služeb na určené trase dopravní cesty, při němž *„jsou přepravní služby nabízeny podle předem vyhlášených podmínek a jsou poskytovány k uspokojování přepravních potřeb“* (1). Veřejná linková doprava je podle zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, vedle veřejné drážní osobní dopravy jedním ze dvou prostředků, jimiž kraje a obce ve své samostatné působnosti zajišťují dopravní obslužnost (2).

Uničovsko a Úsovská vrchovina je region nacházející se v Olomouckém kraji, při hranici s Moravskoslezským krajem. Pro účel této práce je za region Uničovska a Úsovské vrchoviny považována oblast z jihu a ze západu ohraničená úseky železničních tratí Červenka – Zábřeh na Moravě a Zábřeh na Moravě – Šumperk (sídla ležící při těchto tratích již nejsou součástí regionu), z východu hranicí správního obvodu obce s rozšířenou působností Uničov a ze severu linií, jež neprotíná žádnou trasu linky veřejné linkové dopravy (od Nového Malína ke Tvrdkovu Hraběšickou hornatinou).

Páteřní osu veřejné dopravy v regionu Uničovska a Úsovské vrchoviny tvoří železniční trať Olomouc – Uničov – Šumperk. Celá trať byla mezi lety 2019 a 2023 postupně modernizována; nejpodstatnějším přínosem prací je zvýšení traťových rychlostí (v úseku Olomouc – Uničov až na 160 $km \cdot h^{-1}$) a s tím související zkrácení jízdních dob (3) (4). K využití tohoto přínosu dochází od června 2023, kdy byla na trati spuštěna nová provozní koncepce; její součástí bylo také k posílení provozu zejména v úseku Olomouc – Uničov (5). V jízdním řádu 2024/2025 dosahují spěšné vlaky linky M20 jízdní doby Olomouc – Uničov standardně 19 minut s různými odchylkami podle počtu a míst zastavení; na trati je zaveden taktový jízdní řád. Jízdní řády linek veřejné linkové dopravy v regionu však převážně taktový charakter nemají; důsledkem toho je omezená míra výskytu opakujících se provozních situací (zejména návazností) a horší zapamatovatelnost jízdního řádu, což snižuje přehlednost provozu pro cestující. (6)

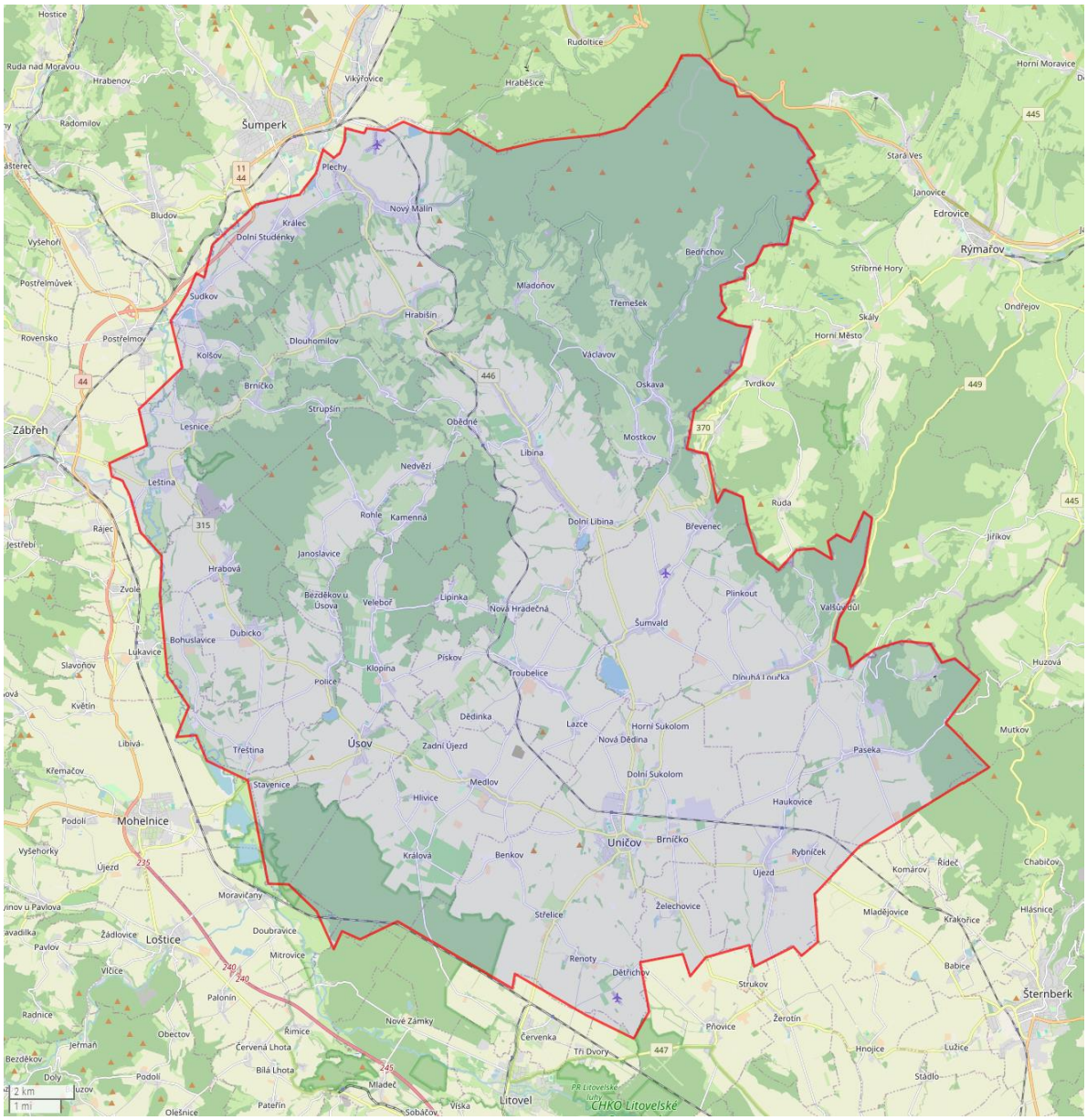
Cílem diplomové práce je sestavit a vyhodnotit variantní návrhy organizace provozu veřejné linkové dopravy v oblasti Uničovska a Úsovské vrchoviny směřující ke zlepšení dopravní obslužnosti s důrazem na zajištění větší pravidelnosti nabídky spojení.

1 ANALÝZA ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

Region Uničovska a Úsovské vrchoviny se rozkládá na pomezí okresů Olomouc a Šumperk. Zatímco správní obvod obce s rozšířenou působností Uničov je součástí okresu Olomouc, zbytek regionu náleží k jednotlivým správním obvodům obcí s rozšířenou působností okresu Šumperk. Součástí definovaného regionu Uničovska a Úsovské vrchoviny jsou: (7)

- celý správní obvod obce s rozšířenou působností Uničov zahrnující území obcí Uničov, Dlouhá Loučka, Lipinka, Medlov, Nová Hradečná, Paseka, Šumvald, Troubelice, Újezd a Želechovice,
- část správního obvodu obce s rozšířenou působností Mohelnice, konkrétně území obcí Úsov, Klopina, Police, Stavenice a Třeština,
- část správního obvodu obce s rozšířenou působností Zábřeh, konkrétně území obcí Bohuslavice, Brníčko, Dubicko, Hrabová, Kamenná, Kolšov, Lesnice, Leština a Rohle, a
- část správního obvodu obce s rozšířenou působností Šumperk, konkrétně území obcí Dlouhomilov, Dolní Studénky, Hrabišín, Libina, Nový Malín (vyjma území severně od Hraběšického potoka a severně od silnice III/44638 včetně), Oskava (vyjma území severně od silnice I/11 včetně) a Sudkov.

Definicí stanovené odchylky od hranic správních obvodů souvisí s potřebou zajistit stejnorodost a konzistentnost vymezeného území. Ve výše zmíněných případech, v nichž se definice regionu odchyluje od správních hranic, by zahrnutím celého správního území příslušných obcí došlo k rozšíření o dvě další linky veřejné linkové dopravy příslušnými oblastmi projíždějící, jejichž provozní a přepravní souvislost s regionem Uničovska a Úsovské vrchoviny v rozsahu odpovídajícím definici je nízká. Geografické vymezení definovaného regionu Uničovska a Úsovské vrchoviny znázorňuje Obrázek 1.



Obrázek 1 – Vymezení regionu Uničovska a Úsovské vrchoviny

Zdroj: Autor s využitím (46)

Podobný průběh jako hranice mezi okresy Olomouc a Šumperk má v regionu Uničovska a Úsovské vrchoviny i hranice mezi geomorfologickými soustavami (rozdíl mezi rozhraními geomorfologických soustav a hranicí okresů je zde do řádu nízkých jednotek kilometrů). (8)

Uničovsko (část regionu nacházející se v okrese Olomouc) se rozkládá převážně v geomorfologické soustavě Vněkarpatské sníženiny, podsoustavě Západní Vněkarpatské sníženiny, celku Hornomoravský úval a podcelku Uničovská plošina (v jižní části Uničovsko zasahuje do podcelku Středomoravská niva). Výška v této části regionu se pohybuje nejčastěji mezi 200 a 300 m n. m., převažuje sklonitost svahů do 2 % (kategorie roviny a slabě ukloněné svahy). Na východní okrajové části Uničovska se nicméně zvedá geomorfologický podcelek

Bruntálská vrchovina v celku Nízký Jeseník se sklonitostí svahů vůči Hornomoravskému úvalu okolo 20 %, vůči údolím uvnitř vrchoviny i větší. (8)

Zbytek regionu (část regionu nacházející se v okrese Šumperk) je z většiny součástí Krkonošsko-jesenické soustavy, Jesenické podsoustavy. Na západním okraji tato část regionu zasahuje do celku Mohelnická brázda, zbytek je však součástí celku Hanušovická vrchovina, dále zde rozděleného do převažujícího podcelku Úsovská vrchovina, v severní části do podcelku Hraběšická hornatina a na severozápadním okraji do podcelku Šumperská kotlina navazujícího na Mohelnickou brázdu. Zatímco v Mohelnické brázdě je terén ve výšce i pod 300 m n. m., nejvyšší vrcholek Úsovské vrchoviny, Bradlo, dosahuje výšky 599 m n. m. V Hraběšické hornatině terén dosahuje ještě větších nadmořských výšek; po úbočí vedená silnice III/44631 spojující Nový Malín (těžiště sídla pod 350 m n. m.) a Mladoňov (těžiště sídla pod 550 m n. m.) dosahuje výšky 591 m n. m (9). V podstatné části Úsovské vrchoviny a Hraběšické hornatiny je sklonitost svahů větší než 10 %. (8)

Důsledkem větší sklonitosti svahů je obvykle menší přímočarost cest (větší deviatilita cestní sítě v dané oblasti) a především větší hodnoty podélného sklonu vozovek; oba tyto faktory mají dopad na výši cestovních dob oproti srovnatelným oblastem rovinatějšího charakteru. Důležitými faktory ovlivňujícími cestovní doby skrze jízdní rychlost vozidel jsou však také šířka vozovky (příčné uspořádání pozemní komunikace) či množství a druh poruch jejího krytu, které obecnou přímou souvislost se sklonitostí svahů nemají.

1.1 Zdroje a cíle cest

Zjištění rozmístění a hustoty zdrojů a cílů cest je výchozím krokem pro odhad apriorní přepravní poptávky. Určení zdrojových a cílových proudů (anglicky Trip Generation) je ostatně prvním stupněm čtyřstupňového dopravního modelu. Intenzita zdrojových přepravních proudů (disponibilita) a intenzita cílových přepravních proudů (atraktivita) je v rámci čtyřstupňového dopravního modelu vztažena k definovaným přepravním okrskům a k určitému časovému období. V regionální dopravě je časovým obdobím obvykle 1440 minut (1 den) a přepravními okrsky bývají celé obce; v případě, že je vhodné využít údaje vyšší podrobnosti, jimi mohou být části obcí či základní sídelní jednotky (ZSJ). (10)

Čtyřstupňový dopravní model sestává z fází určení zdrojových a cílových proudů (Trip Generation), určení směrování přepravních proudů (Trip Distribution), dělby přepravní práce (Modal Split) a přidělení dopravních proudů na úseky dopravní sítě (Traffic Assingment)

(10). Přestože vypracování čtyřstupňového dopravního modelu není součástí této práce, některé jeho základní kroky jsou ve zjednodušené podobě v této práci využity. V první fázi se jedná zejména o zjednodušené zjištění atraktivity a disponibility, přičemž přepravními okrsky jsou primárně obce.

Sčítání lidu, domů a bytů (SLDB) 2021 je v současnosti (v roce 2025) posledním proběhnuvším. Sběr dat pro SLDB 2021 probíhal od 27. března do 11. května 2021 (11). V jeho rámci byla sbírána kromě jiného data o obvyklém bydlišti obyvatel, o jejich ekonomické aktivitě či o místě jejich zaměstnání nebo školy s uvedením frekvence a převažujícího dopravního prostředku dojížďky; tato data jsou dostupná ve veřejné databázi Českého statistického úřadu (12). Zmíněná data jsou využitelná pro zjednodušené určení zdrojových a cílových proudů a určení směřování přepravních proudů. Výhodou těchto dat je velký rozsah statistického souboru (jenž je blízký základnímu souboru), nevýhodou je především nezahrnutí všech účelů cesty (10). Údaje o počtu obyvatel ze SLDB oproti údajům průběžným poskytují větší přehled o situaci v území díky členění až do podrobnosti ZSJ a díky uvedení bydliště obvyklého namísto trvalého. Při využívání dat ze SLDB je však třeba vést v patrnosti úroveň jejich aktuálnosti – zohledňovat podstatné změny v území nastalé již po uskutečnění sběru dat v rámci SLDB.

Bydliště obyvatel jsou v rámci práce považována zpravidla za zdroje cest, přestože ve skutečnosti existují i cesty z bydliště do bydliště. Obdobně při cestách, při kterých před návratem do bydliště dochází k parciálním cestám do více cílů, je za zdroj cesty považováno pouze bydliště a za cíl cesty každý parciální cíl. Z těchto důvodů je v rámci organizace provozu veřejné linkové dopravy zapotřebí zohledňovat i vzájemné cesty mezi body označenými za zdroje cest a vzájemné cesty mezi body označenými za cíle cest.

Oblasti s obytnými domy jsou tedy považovány za oblasti generující zdrojové proudy; zvýšená pozornost je věnována bytovým domům a jejich shlukům, jež mají typicky dopad do vyšší hustoty zalidnění oblasti a tím pádem větší intenzity zdrojových proudů z odpovídajícího přepravního okrsku. Ilustrovat rozdíl v hustotě zalidnění lze na příkladě dvou vybraných ZSJ v Uničově: v ZSJ Dukelská se sídlištní zástavbou podle SLDB 2021 bydlelo 1 523 obyvatel na ploše zhruba 120 000 m^2 v 776 obydlených bytech, hustota zalidnění zde tak v době konání SLDB 2021 činila přibližně 13 000 obyvatel·km^{-2} při průměrných necelých dvou obyvatelích na byt; v obytné části intravilánu ZSJ Brníčko s relativně kompaktní zástavbou vesnického charakteru zahrnující náves podle SLDB 2021

bydlelo 215 obyvatel na ploše zhruba 170 000 m^2 v 84 obydlených bytech, hustota zalidnění zde tak v době konání SLDB 2021 činila necelých 1 300 obyvatel·km^{-2} při průměrných přibližně 2,6 obyvatelích na byt (7) (9) (12). Hodnoty ploch zástavby jsou přibližné a zaokrouhlené na desítky tisíc m^2., hodnoty hustoty zalidnění jsou zaokrouhlené na stovky obyvatel·km^{-2} a hodnoty průměrného počtu obyvatel v bytě jsou zaokrouhlené na desetiny obyvatel na byt.

Podle zákona č. 194/2010, o veřejných službách v přepravě cestujících, ve znění pozdějších předpisů, se dopravní obslužností rozumí *„zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu“* (2). Přestože tento výčet není taxativní, lze ho použít pro určení nejvýznamnějších účelů cest. Účely cesty lze nadále členit podle úrovně:

- Spádovost a hustota (plošné rozmístění) orgánů veřejné moci, zdravotnických zařízení a cílů uspokojujících kulturní, rekreační a společenské potřeby zčásti nebo zcela přesahuje měřítko regionu Uničovska a Úsovské vrchoviny a jsou proto popisovány souhrnně (společně s dalšími cíli nadregionálního charakteru).
- Spádovost a hustota škol a školských zařízení a spádovost zaměstnání, jakož i spádovost významných cílů osobního obchodování s hmotnými statky (zejména prodejen potravin a zboží běžné spotřeby), mají převážně regionální charakter a jsou proto popisovány samostatně pro jednotlivé obce regionu Uničovska a Úsovské vrchoviny a podstatné okolí. Pododdíly jsou pro přehlednost rozčleněny podle příslušnosti ke správním obvodům obcí s rozšířenou působností.

Významnost cílů cest je pro potřeby organizace provozu veřejné linkové dopravy záhodno hodnotit podle počtu návštěvníků a dojíždějících (docházejících) za časovou jednotku – právě tento parametr má zásadní vliv na přepravní potenciál spojů veřejné linkové dopravy.

1.1.1 Nadregionální měřítko

Region Uničovska a Úsovské vrchoviny protíná ortodromická spojnice krajského města Olomouc a okresního města Šumperk. Ortodromická vzdálenost z těžiště sídla Olomouc do těžiště sobě nejbližšího sídla v regionu, Dětřichov, činí zhruba 18 km a do těžišť sobě

nejvzdálenějších sídel v regionu, Dolní Studénky a Nový Malín, zhruba 43 km. Při cestě po silnici II/446 je vzdálenost mezi dopravním značením stanovenými zastavěnými územími města Šumperk a jemu nejbližší obce v regionu, Nový Malín, přibližně 250 metrů. (9)

Krajské město Olomouc je vůči regionu Uničovska a Úsovské vrchoviny významným cílem i zdrojem cest. Podle SLDB bylo v roce 2021 obýváno 106 063 osobami (12). Počet obyvatel obecně implikuje intenzitu zdrojových proudů (disponibilitu) sídla a zároveň s rostoucím počtem obyvatel sídla roste obvykle i množství a specializace služeb, čímž se zvyšuje atraktivita (intenzita cílových proudů) sídla. Olomouc je také uzlem páteřních dopravních sítí (okolo Olomouce je vedena dálnice D35 s předpokladem zprovoznění budovaného posledního přílomouckého úseku v roce 2025, k Olomouci je vedena dálnice D46 a ve výstavbě je i přílomoucký úsek dálnice D55 s předpokladem zprovoznění v roce 2025; do uzlu Olomouc hl.n. vstupují železniční tratě z celkem šesti směrů), což ji předurčuje pro převádění tranzitních cest mezi regionem Uničovska a Úsovské vrchoviny a vzdálenějšími oblastmi a sídly – s ohledem na geografickou pozici zejména jižní Moravou včetně Brna, severní Moravou a Slezskem včetně Ostravy a východní Moravou (13). V prostředí veřejné dopravy má převádění tranzitu především podobu přestupního uzlu.

Město Olomouc je významným střediskem služeb různého druhu, od služeb společenských, kulturních a rekreačních přes orgány veřejné moci po nadregionální školství. V okruhu o poloměru zhruba 30 km okolo města Olomouc je možné pozorovat, že s klesající vzdáleností k němu (v menší míře také s klesající vzdáleností k ostatním městům v okruhu) roste v obcích podle SLDB 2021 podíl osob zaměstnaných v terciárním a kvartérním sektoru: zatímco v Šumvaldě tento podíl v době konání SLDB 2021 činil 38,867 % a v Uničově 47,544 %, v samotné Olomouci činil 74,548 % (14). Tento parametr indikuje význam Olomouce jakožto střediska ekonomické aktivity v terciárním a kvartérním sektoru a zprostředkovaně odráží i význam města jako cíle cest za subjekty v těchto sektorech včetně různých služeb. Existence těchto ekonomických subjektů a jejich celková mohutnost odražená v množství zaměstnanců umožňuje potenciálním návštěvníkům, aby se tyto subjekty staly cíli jejich cest, přičemž lze konstatovat, že návštěvnost subjektů především v terciárním sektoru je obecně vyšší než návštěvnost subjektů v primárním a sekundárním sektoru.

Olomouc je sídlem Univerzity Palackého v Olomouci, na níž ke 31. prosinci 2024 studovalo celkem 22 764 osob, z toho 17 656 (77,56 %) prezenčně. Podle počtu studentů se tak jedná o třetí největší univerzitu v České republice. Ke stejnému datu mělo místo výuky

v Olomouci celkem 23 222 vysokoškolských studentů, což je v celorepublikovém srovnání opět třetí nejvyšší počet; více studentů mělo místo výuky již jen v Praze (124 708 studentů) a v Brně (64 629 studentů). Počet studentů podle místa výuky srovnatelný s Olomoucí je v Ostravě (21 889 studentů). Právě tato sídla je možno považovat za nejvýznamnější cíle cest pro dojížďku z regionu Uničovska a Úsovské vrchoviny na vysoké školy. (15)

Okresní město Šumperk čítalo v době konání SLDB 2021 celkem 25 182 obyvatel (12). Atraktivita sídla pro cesty návštěvnických účelů vychází z koncentrace služeb včetně orgánů veřejné moci právě do tohoto sídla představujícího stěžejní spádové sídlo v severozápadní části Olomouckého kraje. Ze subjektů uspokojujících kulturních potřeby lze jmenovat divadlo, muzea či kino (9).

Dalšími městy v okolí regionu Uničovska a Úsovské vrchoviny hodnými zmínky pro svou nabídku kulturního a společenského vyžití a dalších služeb vyplývající ze své vlastní disponibility a přirozené spádovosti pro své okolí (agregující v daném prostoru poptávku) jsou Zábřeh, Mohelnice, Litovel, Šternberk a Rýmařov. V době konání SLDB 2021 mělo město Zábřeh 13 479 obyvatel, město Mohelnice 9 141 obyvatel, město Litovel 9 459 obyvatel, město Šternberk 13 007 obyvatel a město Rýmařov 7 571 obyvatel (12).

Nemocnicemi spádovými pro region Uničovska a Úsovské vrchoviny jsou s ohledem na geografickou blízkost a rozsah poskytovaných služeb především Nemocnice Šumperk, Fakultní nemocnice Olomouc a Nemocnice AGEL Šternberk. Základní zdravotní péče je dále k dispozici v jednotlivých v území rozprostřených lékařských ordinacích a zdravotních střediscích; ordinace specializované péče se soustředí především do obcí s rozšířenou působností včetně Zábřeha a Uničova. Zvýšený počet poskytovatelů zdravotní péče je také v obcích Libina (zčásti s návazností na tamní ústav sociálních služeb; celkem 11 poskytovatelů k 1. březnu 2025) či Postřelmov (17 poskytovatelů k 1. březnu 2025). Uvnitř regionu Uničovska a Úsovské vrchoviny se nachází Odborný léčebný ústav Paseka poskytující následnou lůžkovou, dlouhodobou lůžkovou a ambulantní péči s aktuálními (k březnu 2025) návštěvními hodinami denně od 13:30 do 17:00 nebo podle dohody s ošetřujícím lékařem (16). (9) (17)

Rekreační potřeby obyvatelstva se uskutečňují kromě cílů v docházkové vzdálenosti od jejich bydliště také v objektech zábavního turismu, na koupalištích, na trasách atraktivních pro pěší a cyklistickou turistiku, na vyhlídkách a podobně. Některé další cíle pak mohou splňovat společně potřeby rekreační a kulturní, především pamětihodnosti, muzea a galerie

či zoologické a botanické zahrady. Ke společnému splnění rekreačních a společenských potřeb může docházet na korzech či v některých objektech služeb, zejména v restauračních zařízeních včetně kaváren nebo cukráren.

Klíčovým kritériem pro porovnání významnosti turistických atraktivit je jejich návštěvnost. V okolí regionu Uničovska a Úsovské vrchoviny a v regionu samotném lze na základě dat České centrály cestovního ruchu CzechTourism (18) zmínit tyto turistické cíle (v závorce uveden počet registrovaných návštěvníků v roce 2023 v tisících): Zoologická zahrada Olomouc (417,03), Termály Losiny (225,86), Aquapark Olomouc (212,18), Sbírkové skleníky, botanická zahrada a rozárium v Olomouci (160,56), Státní hrad Bouzov (119,91), Pevnost poznání v Olomouci (106,03), Přečerpávací vodní elektrárna Dlouhé Stráně (85,80), Hrad Sovinec (63,55), Muzeum moderního umění Olomouc (58,00), Ruční papírna Velké Losiny (50,38), Lovecko-lesnické muzeum v Úsově – zámek Úsov (41,39), Javoříčské jeskyně (41,39), Vlastivědné muzeum v Olomouci (35,68), Státní zámek Velké Losiny (32,29) a Státní hrad Šternberk (27,37).

Počet registrovaných návštěvníků je však k dispozici pouze pro část cílů rekreačních cest, pročež je významnost dalších cílů nutno odhadnout. Určitým vodítkem může být návštěvnost hromadných ubytovacích zařízení, která indikuje blízkost turistických atraktivit, nicméně veřejná dostupnost dat pro tuto veličinu je omezená – statistické údaje za mnohé obce jsou označeny za důvěrné. V regionu Uničovska a Úsovské vrchoviny využilo v roce 2023 hromadná ubytovací zařízení v obci Oskava celkem 5 737 hostů, v okolí regionu jsou zaznamenány počty hostů nad 10 000 v Olomouci (233 580 hostů), v Malé Morávce (77 269 hostů), v Loučné nad Desnou (56 318 hostů), ve Velkých Losinách (32 088 hostů), v Šumperku (14 862 hostů) či v Sobotíně (13 680 hostů). Zmíněné údaje odrážejí vysokou turistickou atraktivitu Olomouce, údolí Desné a cílů v Hrubém Jeseníku včetně hory Praděd. V blízkosti Oskavy je atraktivním turistickým cílem zejména zřícenina hradu Rabštejn. Mezi obce, pro které nejsou zmíněná data veřejně k dispozici, se řadí Úsov, Třeština, Loštice, Rohle, Nová Hradečná či Tvrdkov; v blízkosti těchto sídel se nacházejí chráněná krajinná oblast Litovelské Pomoraví, vrch Bradlo nebo Rešovské vodopády. (9) (12)

1.1.2 Uničovsko

Správní obvod obce s rozšířenou působností Uničov čítal v době konání SLDB 2021 celkem 21 599 obyvatel (12). Správní obvod obce s pověřeným obecním úřadem Uničov je

shodný se správním obvodem obce s rozšířenou působností Uničov. Skrz obvod prochází železniční trať Olomouc – Šternberk – Uničov – Šumperk a okrajovou částí (bez zastávky či stanice v obvodu) také úsek železniční trati Olomouc – Zábřeh. Všechny silnice II. třídy v obvodu jsou vedeny skrz město Uničov s výjimkou silnice II/370, která prochází obvodem v úseku Libina – Tvrdkov. Především ve východní a severní části Uničovska se těžiště sídel nacházejí ve vzájemné vzdálenosti většinou přes 3 km, intravilán těchto sídel však bývá situován k obvykle jedné až třem paralelním cestám a rozvinut podél nich. (7) (9)

Obvyklé bydliště ve městě **Uničov** nahlásilo v rámci SLDB 2021 celkem 10 964 obyvatel. Celkem 1 740 z nich jej nahlásilo na adresách v ZSJ, jež odpovídají částem obce jiným než vlastnímu Uničovu, jmenovitě Benkovu (204), Brníčku (319), Dětřichovu (122), Dolnímu Sukolomu (276), Hornímu Sukolomu (119), Nové Dědině (112), Renotům (192) a Střelicím (396). S výjimkou Brníčka a vlastního Uničova jsou všechny části obce vzdáleny od Masarykova náměstí jakožto těžiště sídla Uničov více než 2 km vzdušnou čarou; intravilány Uničova a Brníčka na sebe bezprostředně navazují (9). (7) (12)

Historické centrum Uničova, do nějž se soustředí podstatná část především menších prodejen a provozoven dalších druhů služeb ve městě, je obklopeno pozemními komunikacemi tvořícími silniční okruh. Plochy občanské vybavenosti navazují zejména v jižním směru (převážně veřejná infrastruktura – gymnázium, plavecký bazén, poliklinika či sportovní hala) a v severním směru (převážně komerční zařízení, kromě jiného prodejny Tesco a Lidl). V západním až jihozápadním směru na centrum města navazuje sídliště a v něm i další služby, především základní a střední školy, kino, zimní stadion a prodejna Albert Supermarket. Severně od tohoto sídliště směrem k železniční stanici se nachází prodejna Penny Market a další bytové domy (menší sídliště); západně od nich územní plán vytyčuje plochy pro výstavbu nových bytových domů. Podél spojnice centra města a železniční stanice se rozkládají převážně plochy bydlení v rodinných domech. (9) (19)

Severně od železniční trati se v Uničově nachází průmyslová zóna, v níž mají své sídlo společnosti Hexpol Compounding s.r.o. (zaměstnavatel se 100-199 zaměstnanci), Morava Wood Products s.r.o. (zaměstnavatel se 100-199 zaměstnanci) či Miele technika s.r.o. (zaměstnavatel s 1500-1999 zaměstnanci); všechny jmenované společnosti mají při svých sídlech i výrobní závody. Další významnou průmyslovou zónou je areál UNEX severně od Brníčka; zde sídlící společnost UNEX Slévárna, s.r.o., zaměstnává 200-249 zaměstnanců, nicméně lze předpokládat, že skutečný počet osob s místem výkonu práce ve zmíněném

areálu je vyšší. Veškeré v práci použité údaje o počtu zaměstnanců vycházejí z kategorií v registru ekonomických subjektů, jsou platné ke 28. únoru 2025 a vztahují se k sídlu společnosti, které může být v některých případech odlišné od místa výkonu práce zaměstnanců. (9) (20)

Srovnat významnost obou průmyslových zón na území města Uničova lze i pomocí dat ze SLDB 2021 o počtu dojíždějících do jednotlivých ZSJ. Do ZSJ Průmyslová zóna (rozsahem odpovídající průmyslové zóně severně od železniční trati ve vlastním Uničově) tehdy dojíždělo 1 718 osob, zatímco do ZSJ Průmyslová zóna Uničov-Brníčko (rozsahem odpovídající areálu UNEX) pouze 659 osob (14). Obě průmyslové zóny jsou tedy významné; významnost první jmenované je nicméně větší. Lze přitom předpokládat, že od termínu konání SLDB 2021 v atraktivitě těchto průmyslových zón nenastaly zásadní změny.

Součet nejvyšších povolených počtů žáků všech tří středních škol působících zpravidla ve vlastním Uničově je 1 782; jedná se o Gymnázium Uničov, Střední průmyslovou školu a Střední odborné učiliště Uničov a Střední odbornou školu Uničov. Součet nejvyšších povolených počtů žáků všech pěti základních škol působících zpravidla ve vlastním Uničově je 1 400, součástí nabídky dvou škol je i obor Základní škola speciální. Nejvyšší povolený počet dětí v jediné mateřské škole působící na pěti místech ve vlastním Uničově a jednom ve Střelicích je 413. (21)

Obec **Dlouhá Loučka** měla k termínu konání SLDB 2021 celkem 1 908 obyvatel, z toho celkem 1 647 v ZSJ Dolní Dlouhá Loučka a Horní Dlouhá Loučka, které dohromady tvoří ucelené vlastní sídlo Dlouhá Loučka. ZSJ Plinkout obývalo podle SLDB 2021 celkem 195 osob, ZSJ Křivá 27 osob a ZSJ Valšův Důl 39 osob. Vlastní Dlouhá Loučka se rozkládá podél řeky Oslavy, podobně Plinkout podél Plinkoutského potoka. Služby včetně veřejné infrastruktury jsou v obci rozprostřeny na různá místa (19). V prostřední části vlastní Dlouhé Loučky jsou ve dvou budovách základní škola s povolenými nejvýše 440 žáky a v jedné budově mateřská škola s povolenými nejvýše 75 dětmi (21). (9) (12)

Lipinka je v rámci správního obvodu obce s rozšířenou působností Uničov podle dat ze SLDB 2021 při 184 obyvatelích nejmenší obcí a zároveň jedinou obcí s nižším podílem obydlených domů než 80 % (v Lipince bylo obydleno 59 z 89 domů, tj. přibližně 66 %). Nižší podíl trvale obydlených domů může indikovat vyšší atraktivitu sídla pro rekreaci anebo naopak nižší atraktivitu sídla pro bydlení. Jedinou částí obce je samotná Lipinka (7). Přes nízký počet obyvatel se v obci nachází prodejna COOP KONZUM (9). (12)

Obec **Medlov** sestává kromě vlastního Medlova z částí obce Hlivice, Králová a Zadní Újezd (7). V rámci SLDB 2021 bylo zjištěno v ZSJ Medlov 999 obyvatel, v ZSJ Hlivice 181 obyvatel, v ZSJ Králová 252 obyvatel a v ZSJ Zadní Újezd 141 obyvatel, dohromady v celé obci tedy 1 573 obyvatel (12). Podstatná část zařízení služeb a veřejné infrastruktury včetně základní (s nejvyšším povoleným počtem žáků 190) a mateřské (s nejvyšším povoleným počtem dětí 60) školy se soustředí do centrální části vlastního Medlova. Sídlo i provozovnu ve vlastním Medlově má společnost MELITES, spol. s r.o., zaměstnavatel se 100-199 zaměstnanci (20). (9) (21)

Nová Hradečná je obcí se 711 obyvateli podle SLDB 2021 a se službami rozprostřenými do několika různých míst ve svém intravilánu. V západní části obce se nachází železniční zastávka. Nejvyšší povolený počet dětí v mateřské škole ve východní části sídla je 48 a nejvyšší povolený počet žáků v základní škole v západní části sídla je 60. Na základní škole jsou vyučovány ročníky 1. až 5., první vyučovací hodina začíná v 8:00 (22). (9) (12) (21)

Obec **Paseka** k SLDB 2021 čítala 1 313 obyvatel, z toho 985 v ZSJ Paseka, 284 v ZSJ Paseka-u sanatoria, 29 v ZSJ Karlov a 15 v ZSJ Pasecký Žleb. Z 95 obydlených bytů v ZSJ Paseka-u sanatoria jich přitom bylo 89 v bytových domech. V Karlově se nachází lyžařský areál se dvěma sjezdovkami kratšími než 200 metrů. Službami dostupnými ve vlastní Pasece jsou mj. koupaliště přírodního charakteru v horní (východní) části sídla či školy v prostřední části sídla. Základní škola má povolenou kapacitu 100 žáků a jsou na ní vyučovány 1. až 5. ročník při začátku první vyučovací hodiny v 8:00. Mateřská škola má povolenou kapacitu 70 dětí. V Pasece sídlí společnost Odborný léčebný ústav Paseka, příspěvková organizace, zaměstnavatel se 250-499 zaměstnanci; společnost má však kromě Paseky pracoviště také v Moravském Berouně, Uničově nebo Olomouci (16) (20). (9) (12) (21) (23)

Částmi obce **Šumvald** s 1 577 obyvateli podle SLDB 2021 jsou vlastní Šumvald (1 265 obyvatel v odpovídající ZSJ) a Břevenec (312 obyvatel v odpovídající ZSJ); intravilány obou obcí se rozkládají podél potoka Dražůvka (7). Územní plán umožňuje rozvoj obytných ploch kromě jižní části vlastního Šumvaldu i na pomezí Šumvaldu a Břevence, čímž by došlo k propojení intravilánů obou částí obce. Občanská vybavenost je situována především do centrální části vlastního Šumvaldu včetně základní školy (s povolenou kapacitou 250 žáků) a mateřské školy (s povolenou kapacitou 67 dětí). (9) (12) (19) (21)

Troubelice jsou obcí, kterou podle SLDB 2021 obývalo 1 746 osob, z čehož v ZSJ Lazce žilo 236 obyvatel, v ZSJ Pískov 198 obyvatel a v ZSJ Dědinka 56 obyvatel (12). Plochy

občanského vybavení jsou soustředěny především do centrální části vlastních Troubelic, základní školu (s povolenými nejvýše 300 žáky) a mateřskou školu (s povolenými nejvýše 80 dětmi) nevyjímaje (21). V Troubelicích sídlící společnost TAGROS a.s. je zaměstnavatelem se 100-199 zaměstnanci (20). Mezi vlastními Troubelicemi a Lazci územní plán umožňuje novou obytnou výstavbu. V obci jsou dvě železniční zastávky. (9) (19)

Obec **Újezd** sestává z částí obce a zároveň odpovídajících ZSJ Újezd s 1 053 obyvateli, Rybníček se 223 obyvateli a Haukovice se 128 obyvateli, dohromady tedy se 1 404 obyvateli podle SLDB 2021 (7) (12). Povolená kapacita základní školy je 165 žáků a mateřské školy 78 dětí (21). Školy i další služby jsou soustředěny především do centrální části vlastního Újezda. V jeho severní části se nachází železniční stanice. Především v blízkosti železniční stanice a v jižní části vlastního Újezda územní plán stanovuje nové obytné plochy (19). (9)

Želechovice jsou obcí, v níž bylo v rámci SLDB 2021 zjištěno 219 obyvatel (12). V západní části obce se rozkládá rekreační vodní plocha (9).

1.1.3 Mohelnicko

Správní obvod obce s rozšířenou působností Mohelnice, shodný se správním obvodem obce s pověřeným obecním úřadem Mohelnice, měl v době konání SLDB 2021 celkem 18 313 obyvatel, z toho 9 141 obyvatel měla samotná Mohelnice, přirozené hlavní spádové centrum obvodu, a celkem 2 395 obyvatel měla dohromady všechna sídla, která jsou součástí definovaného regionu Uničovska a Úsovské vrchoviny (12). Do definovaného regionu na Mohelnicku zasahují dvě silnice II. třídy, jednak silnice II/315 v úseku Leština – Úsov a jednak silnice II/444 v úseku Mohelnice – Úsov – Uničov. (7) (9)

Historické centrum města **Mohelnice** je obepnuto pozemními komunikacemi tvořícími silniční okruh, jenž je převážně jednosměrný. Služby jsou kromě historického centra a jeho blízkého okolí rozprostřeny také ke spojnici centra a železniční stanice. Podél spojnice se dále rozkládají průmyslové oblasti využívané kromě jiného výrobními závody společností SIEMENS, s.r.o., HELLA AUTOTECHNIK NOVA, s.r.o. či MONTIX, a.s., zaměstnavatelů s více než 250 zaměstnanci (20). Čtyři střední školy působící v Mohelnici mají celkovou povolenou kapacitu 1 564 žáků (21). (9)

Bydliště ve městě **Úsov** uvedlo v rámci SLDB 2021 celkem 1 087 obyvatel, z toho 1 015 v ZSJ odpovídajících části obce Úsov a 72 v ZSJ odpovídajících exklávní části obce

Bezděkov u Úsova (7) (12). Komerční služby i veřejná infrastruktura se soustředí především do prostoru centrální části vlastního Úsova. V severní části vlastního Úsova se nachází mateřská škola s nejvyšším povoleným počtem 60 dětí a základní škola s nejvyšším povoleným počtem 300 žáků (21). (9)

Obec **Klopina** čítala podle SLDB 2021 celkem 582 obyvatel, z toho 459 v ZSJ Klopina a 123 v ZSJ Veleboř (12). Na severu vlastní Klopiny se nachází koupaliště a v její prostřední části mateřská škola s povolenou kapacitou 30 dětí. V obci mají sídlo dva zaměstnavatelé se 200-249 zaměstnanci, společnosti ÚSOVSKO AGRO s.r.o. a ÚSOVSKO FOOD a.s. (20). Významné plochy pro rozvoj obytné i výrobní a skladovací zástavby jsou územní plánem vytyčeny především v jižní části vlastní Klopiny (19). (9)

Obec **Police** měla k termínu konání SLDB 2021 celkem 205 obyvatel (12). Zástavba je podél potoka Rohelnice rozprostřena až na přilehlé stráně a ostroh; na úseku silnice III/31545 v blízkosti kostela dopravní značení upozorňuje na 12% podélný sklon a zúžení vozovky (9).

Stavenice je obcí se 127 obyvateli podle SLDB 2021 (12). Na silnici II/444 je v intravilánu obce trojice směrových oblouků upravujících směr osy vozovky o více než 60 ° (9).

Obec **Třeština** se 394 obyvateli zjištěnými v rámci SLDB 2021 zahrnuje ZSJ Třeština se 382 obyvateli a ZSJ Háj se 12 obyvateli (7) (12). Služby jsou soustředěny především do centrální části obce včetně mateřské školy s povolenou kapacitou 25 dětí (21). (9)

1.1.4 Zábřežsko

Součástí správního obvodu obce s rozšířenou působností Zábřeh s celkem 32 210 obyvateli a zároveň definovaného regionu Uničovska a Úsovské vrchoviny je devět obcí souhrnně s 6 411 obyvateli podle SLDB 2021. Rozsah správního obvodu obce s rozšířenou působností Zábřeh a rozsah správního obvodu obce s pověřeným obecním úřadem Zábřeh vykazuje 100% shodu (7). Přirozeným hlavním spádovým centrem obvodu je město Zábřeh. V rámci definovaného regionu Zábřežskem procházejí silnice II. třídy číslo 315 v úseku Zábřeh – Leština – Úsov a číslo 370 v úseku Leština – Hrabišín. Celkem jedenáct společností sídlících v Zábřeze (včetně veřejných institucí) a jedna v Lukavici, městě a obci v blízkosti definovaného regionu, je zaměstnavatelem se 100-199 zaměstnanci (20). (9) (12)

Město **Zábřeh** se 13 479 obyvateli zjištěnými v rámci SLDB 2021 je městem se službami rozprostřenými na různá místa, jejich největší koncentraci lze nicméně pozorovat především

v centrální části města v ulici Žižkova a jejím okolí. Čtyři střední školy působící ve městě mají souhrnnou povolenou kapacitu 2 132 žáků (21). (9) (12)

Bohuslavice jsou obec se 491 obyvateli podle SLDB 2021 (12). Služby jsou soustředěny do centrální části obce. V obci se nachází mateřská škola s nejvyšším povoleným počtem 28 dětí a základní škola s nejvyšším povoleným počtem 60 žáků (21). (9)

Obec **Brníčko** obývalo v době konání SLDB 2021 celkem 641 osob, z toho 80 osob obývalo ZSJ Strupšín (12). Služby včetně mateřské školy o povolené kapacitě 30 dětí a základní školy o povolené kapacitě 45 žáků se nacházejí především v prostřední části vlastního Brníčka. Na území obce se nachází zřícenina hradu Brníčko. (9) (21)

Počet obyvatel v obci **Dubicko** činil během konání SLDB 2021 celkem 1 076 obyvatel (12). V centrální části sídla se kromě dalších služeb nachází mateřská škola s povolenou kapacitou 60 dětí a základní škola s povolenou kapacitou 350 žáků (21). V obci sídlící společnost Dubická zemědělská a.s. je zaměstnavatelem se 100-199 zaměstnanci (20).

Hrabová je obec se 637 obyvateli (z toho 9 obyvatel v ZSJ Vitošov) podle SLDB 2021 a se službami soustředěnými do centrální části sídla. Nejvyšší povolený počet dětí ve zdejší mateřské škole je 52 a žáků ve zdejší základní škole 60. U Vitošova, na pomezí obcí Hrabová, Leština a Lesnice, se nachází vápencový lom; společnost VÁPENKA VITOŠOV s.r.o. sídlící v obci Hrabová je zaměstnavatelem se 100-199 zaměstnanci (20). (9) (12) (21)

Obec **Kamenná** čítala v době konání SLDB 2021 celkem 480 obyvatel. Z 207 obydlených bytů jich je 115 v celkem 10 obydlených bytových domech jsoucích především v prostřední části sídla. V dolní části sídla se nacházejí základní škola s povolenou kapacitou 30 žáků a mateřská škola s povolenou kapacitou 30 dětí (21). (9) (12)

Kolšov je obcí, již obývalo během SLDB 2021 celkem 666 osob (12). Služby jsou soustředěny především do centrální části obce, což platí i pro umístění mateřské školy s povolenou kapacitou 36 dětí a základní školy s povolenou kapacitou 75 žáků (21). (9)

Obec **Lesnice** měla v době konání konání SLDB 2021 celkem 615 obyvatel, ve všech případech v rodinných domech (12). Nejvyšší povolený počet dětí v mateřské škole v obci je 30, žáků v základní škole 46. (21)

Podstatná část služeb v **Leštině**, obci se 1 221 obyvateli podle SLDB 2021, je soustředěna do centrální části sídla. Zdejší základní škola má povolenou kapacitu 83 žáků a zdejší mateřská škola má povolenou kapacitu 55 dětí (21). (9) (12)

Obec **Rohle** sestává ze ZSJ Rohle se 389 obyvateli, ZSJ Janoslavice se 129 obyvateli a ZSJ Nedvězí se 66 obyvateli, celkem jde tedy o obec s 584 obyvateli podle SLDB 2021. Podíl obydlených domů v ZSJ Janoslavice a Nedvězí je nižší než 80 %, konkrétně v Janoslavicích je obydleno 43 ze 66 domů (přibližně 65,2 %) a v Nedvězí 34 ze 48 domů (přibližně 70,8 %). Ve vlastní Rohli se nachází základní škola s nejvyšším povoleným počtem 270 žáků a mateřská škola s nejvyšším povoleným počtem 35 dětí (21). (12)

1.1.5 Šumpersko

Správní obvod obce s pověřeným obecním úřadem Šumperk, jehož přirozeným spádovým centrem je okresní město Šumperk, obývalo k termínu konání SLDB 2021 celkem 59 417 osob, z toho součást definovaného regionu Uničovska a Úsovské vrchoviny obývalo souhrnně 11 495 až 11 499 osob (12) (14). Definovaným regionem na Šumpersku procházejí silnice II/370 v úsecích Leština – Hrabišín a Libina – Tvrdkov, silnice II/446 v úseku Šumperk – Hrabišín – Libina – Uničov a železniční trať Olomouc – Uničov – Šumperk. (9).

Město **Šumperk** bylo podle SLDB 2021 obýváno 25 182 osobami (12). Centrum města jakožto oblast s koncentrací podstatné části služeb se rozkládá od historického centra města k železniční stanici. V Šumperku působí osm středních škol se souhrnným nejvyšším povoleným počtem 4 036 žáků (21). Především v jižní části města se nachází několik významných zaměstnavatelů; společnostmi, které sídlí v Šumperku a zároveň jsou zaměstnavateli s více než 500 zaměstnanci, jsou Nemocnice Šumperk a.s., TDK Electronics s.r.o., Dormer Pramet s.r.o. a ŠKODA PARS a.s. (20). (9)

Dlouhomilov je obcí se 458 obyvateli podle SLDB 2021, z toho s 51 obyvateli v ZSJ Benkov. V ZSJ Benkov je obydleno 23 ze 35 domů, tj. zhruba 65,7 %. Služby v obci jsou soustředěny především do centrální části vlastního Dlouhomilova. (9) (12)

Obec **Dolní Studénky** čítala k termínu konání SLDB 2021 celkem 1 314 obyvatel, z toho ZSJ Třemešek geograficky blízká Novému Malínu čítala 106 obyvatel (12). Povolená kapacita zdejší na dvou místech v obci působící mateřské školy je 65 dětí, povolená kapacita zdejší základní školy je 70 žáků (21).

Hrabišín je obcí se 765 obyvateli podle SLDB 2021. Sídlo se rozkládá především v údolí potoka Loučka. Základní (s povolenou kapacitou 300 žáků) a mateřská (s povolenou

kapacitou 50 dětí) škola leží v prostřední části sídla ve výšce okolo 340 m n.m. Nad sídlem ve výšce zhruba 415 m n.m. se nachází železniční zastávka. (9) (12) (21)

Obec **Libina** měla k termínu konání SLDB 2021 celkem 3 150 obyvatel, z toho 161 v ZSJ Obědné. Podíl obydlených domů v Obědném byl tehdy nižší než 80 %, konkrétně cca 69,2 % (přesně 54 ze 78 domů v ZSJ). Vlastní Libina se rozkládá převážně v údolí potoků Libinského a Mýdlového, služby a bytové domy jsou soustředěny především do její centrální části. Podle odhadu autora vycházejícího z dat o počtu obyvatel ve statistických čtvercích o ploše 1 km^2 k termínu konání SLDB 2021 obývalo s přesností na stovky centrální část Libiny (přibližně ve vzdálenosti do 1 km vzdušnou čarou od kostela) zhruba 1 800 osob, dolní část Libiny (níže podél toku Mýdlového potoka) zhruba 700 osob a horní část Libiny (výše podél toku Libinského potoka) zhruba 500 osob (14). Mimo hlavní osu osídlení vlastní Libiny, v pěší vzdálenosti přibližně 1,7 km od kostela, se nachází železniční stanice. Mateřská škola (s nejvyšším povoleným počtem 124 dětí) i základní škola (s nejvyšším povoleným počtem 458 žáků) působí kromě centrální části Libiny i v její horní části (21). Pět v Libině sídlících společností je zaměstnavatelem s 50-99 zaměstnanci (20). (9) (12)

Část **Nového Malína** náležící definovanému regionu Uničovska a Úsovské vrchoviny čítala podle dat o počtu obyvatel v ZSJ a ve čtvercích o ploše 1 km^2 zjištěných v rámci SLDB 2021 mezi 3 410 a 3 414 obyvateli (přesnější hodnota není k dispozici s ohledem na nižší míru shody definované hranice regionu a hranic ZSJ než 100 %). Z tohoto počtu obývalo 214 osob v 62 domech ZSJ Mladoňov (při celkovém množství 83 domů v ZSJ; podíl obydlených domů zde tedy činil 74,7 %). Ve vlastním Novém Malíně se nachází železniční zastávka. Pěší vzdálenost z bydliště k železniční zastávce kratší než k silnici II/446 podle odhadu autora vycházejícího z dat o počtu obyvatel ve statistických čtvercích o ploše 1 km^2 k termínu konání SLDB 2021 mělo v Novém Malíně zhruba 1 100 osob (s přesností na stovky). Mateřská škola působící na třech místech ve vlastním Novém Malíně má povolenou kapacitu 176 dětí, základní škola působící na jednom místě ve vlastním Novém Malíně má povolenou kapacitu 440 žáků (21). (9) (12) (14)

Oskava se 1 271 obyvateli podle SLDB 2021 sestává ze ZSJ Oskava (592 obyvatel), Mostkov (242 obyvatel), Nemrlov (130 obyvatel), Třemešek (111 obyvatel), Bedřichov (110 obyvatel) a Václavov (86 obyvatel). Ze 455 domů v obci bylo v době konání SLDB 2021 obydleno 338, tj. přibližně 74,3 %. Bedřichov, vlastní Oskava a Nemrlov se rozkládají

v údolí řeky Oskavy. Mateřská škola s povolenou kapacitou 60 dětí i základní škola s povolenou kapacitou 225 žáků působí ve vlastní Oskavě (21). (9) (12)

Obec **Sudkov** čítala k SLDB 2021 celkem 1 127 obyvatel (12). Nejvyšší povolený počet dětí ve zdejší mateřské škole je 55, žáků v základní škole 210. Základní škola a některé další služby se nachází v centrální části sídla, mateřská škola v podlesí v jižní části sídla. (9) (21)

1.1.6 Podstatné okolí

Provoz veřejné linkové dopravy v definovaném regionu Uničovska a Úsovské vrchoviny není bezvztažný k jeho okolí, pročež je zapotřebí stručně charakterizovat také zdroje a cíle cest regionálního měřítka v podstatném okolí definovaného regionu. Podstatným okolím jsou sídla s provozem veřejné linkové dopravy v definovaném regionu významně související, především sídla obsluhovaná linkami veřejné linkové dopravy, které v části své trasy obsluhují definovaný region, sídla na paralelních trasách linek veřejné linkové dopravy vůči trasám linek procházejícím definovaným regionem a sídla na trasách linek veřejné linkové dopravy významnými stávajícími nebo potenciálními návaznostmi provázaných s linkami procházejícími definovaným regionem.

Oblastí podstatného okolí severovýchodně od definovaného regionu jsou sídla na osách Šternberk – Rýmařov přes Paseku i přes Břidličnou a sídla na ose Uničov – Rýmařov. Oblast zahrnuje (v závorce s uvedením počtu obyvatel podle SLDB 2021) město Břidličná (2 832, z toho 35 v ZSJ Albrechtice u Rýmařova), město Rýmařov (7 571, z toho 142 v ZSJ Ondřejov), město Šternberk (13 007, z toho 144 v ZSJ Chabičov a 90 v ZSJ Krakořice), obec Babice (457), obec Hlásnice (234), obec Horní Město (780), obec Huzová (537), obec Jiříkov (311), obec Komárov (257), obec Mladějovice (674), obec Mutkov (48), obec Ryžoviště (600), obec Řídeč (184) a obec Tvrdkov (227, z toho 78 v ZSJ Ruda). (12)

Oblastí podstatného okolí jihovýchodně od definovaného regionu jsou sídla na osách Uničov – Litovel, Uničov – Pňovice – Chomoutov a Šternberk – Pňovice – Litovel. Oblast zahrnuje (v závorce s uvedením počtu obyvatel podle SLDB 2021) město Litovel (9 459, z toho 254 v ZSJ Tři Dvory), město Štěpánov (3 389, z toho 97 v ZSJ Benátky a 307 v ZSJ Březce), město Šternberk (13 007), obec Červenka (1 490, z toho v lokalitě Nový Dvůr 24), obec Hnojice (621), obec Liboš (602), obec Lužice (386), obec Pňovice (994), obec Strukov (158), obec Žerotín (422) a ZSJ Chomoutov ve městě Olomouc (1 070). (12) (14)

Mateřské i základní školy se nacházejí ve všech jmenovaných městech a ve jmenovaných obcích Babice, Horní Město, Huzová, Mladějovice, Ryžoviště, Červenka, Pňovice a Žerotín. Pouze mateřské školy se nacházejí ve jmenovaných obcích Hnojice, Liboš a Lužice. Ze zmíněných obcí (nikoliv měst) se základní školou je jen v Pňovicích základní škola s povolenou kapacitou vyšší než 200 žáků. Střední školy se nacházejí ve jmenovaných městech Rýmařov, Šternberk a Litovel a v ZSJ Chomoutov. (21)

Zaměstnavateli s více než 250 zaměstnanci a sídly v rámci popsaných oblastí podstatného okolí jsou jedna společnost sídlící v Břidličné, dvě společnosti v Rýmařově, tři společnosti ve Šternberku a čtyři společnosti v Litovli (20).

Podíl nezaměstnaných osob v obci Jiříkov ke konci roku 2024 činil 15,42 %, zatímco v žádné z obcí, které je přímou součástí regionu Uničovska a Úsovské vrchoviny, nepřekročil 8 %. Z obcí v podstatném okolí regionu Uničovska a Úsovské vrchoviny byl ke konci roku 2024 podíl nezaměstnaných osob vyšší než 8 % taktéž v obci Ryžoviště, kde dosáhl hodnoty 10,26 %. (12)

1.2 Přepravní vztahy

Definovaný region Uničovska a Úsovské vrchoviny je téměř ze všech stran obklopen silnicemi I. třídy a dálnicemi spojujícími města za hranicemi definovaného regionu komfortněji a začasté s kratší dosahovanou cestovní dobou oproti trasám skrz definovaný region, v jehož rámci se žádná silnice I. třídy ani dálnice nenachází. Důsledkem toho je zanedbatelný podíl dopravy tranzitující skrz region, kde jedinými spojeními mezi okolními městy, u nichž lze předpokládat, že se přepravci budou rozhodovat převážně pro volbu trasy skrz region, jsou spojení Rýmařova s Litovlí a Mohelnicí a spojení Šternberka se Šumperkem. Analogická situace je i v rámci veřejné dopravy, kde je dalším důležitým faktorem četnost spojení, která bývá na trasách využívajících páteřní železniční tratě a páteřní linky veřejné linkové dopravy lemujících region vyšší než na trasách skrz region, které zpravidla páteřní přepravní charakter nemají (s výjimkou železniční tratě Olomouc – Uničov – Šumperk).

Empiricky určit směřování přepravních proudů umožňuje Lillův model. Lillův model je gravitačním dopravním modelem používajícím počty obyvatel ve dvojici sídel, jejich vzájemnou vzdálenost a stanovený koeficient k určení směřování přepravních proudů. Protože jsou v modelu použity počty obyvatel v sídlech, nikoliv jejich disponibilita a atraktivita, vede model na symetrickou OD matici. Korekci hodnot přibližující výsledek skutečnosti, která

vychází z disponibility a atraktivity sídel, zajišťuje zmíněný koeficient. Díky této konstrukci je model snáze aplikovatelný v praxi, neboť náročnost případného zjištění skutečné disponibility a atraktivity sídel je velmi vysoká, zatímco údaje o počtu obyvatel v sídlech k určitému datu jsou veřejně k dispozici. Lillův model je definován vztahem vyjádřeným vzorcem 1. (10)

$$D_{ij} = \frac{A_i \cdot A_j}{d^n} \cdot K \tag{1}$$

kde:

D_{ij} = intenzita přepravního proudu mezi dvěma přepravními okrsky za stanovené časové období [osob·km^{-1}]

$A_{i,j}$ = počty obyvatel v jednotlivých přepravních okrscích [osob]

d = vzdálenost sídel [km]

n = veličina blízká hodnotě 2 [-]

K = koeficient charakteru sídel [-]

Aplikací využívající Lillův model je zjištění gravitačního potenciálu vybraných sídel. Protože v předchozím oddíle jsou za nejvýznamnější cíle cest pro region Uničovska a Úsovské vrchoviny označena města Olomouc, Šumperk, Zábřeh, Mohelnice, Litovel, Šternberk, Rýmařov a Uničov, provádí autor zjištění gravitačního potenciálu právě pro těchto osm měst a dále pro okresní město Bruntál jakožto významný cíl pro část podstatného okolí regionu. Pozice každého města je bodem čtvercového rastru o jednotkové vzdálenosti 1 km a pro každé město je zjištěna hodnota intenzity přepravního proudu do všech ostatních čtverců rastru, přičemž v modelu je uvažováno s hodnotou veličiny *n* rovnou dvěma, s hodnotou koeficientu charakteru sídel rovnou jedné a hodnotou počtu obyvatel ve všech ostatních čtvercích rovnou jedné (jednotková sídla). Vzdálenost mezi čtverci je počítána podle Pythagorovy věty, tudíž odpovídá vzdálenosti mezi přepravními okrsky vzdušnou čarou.

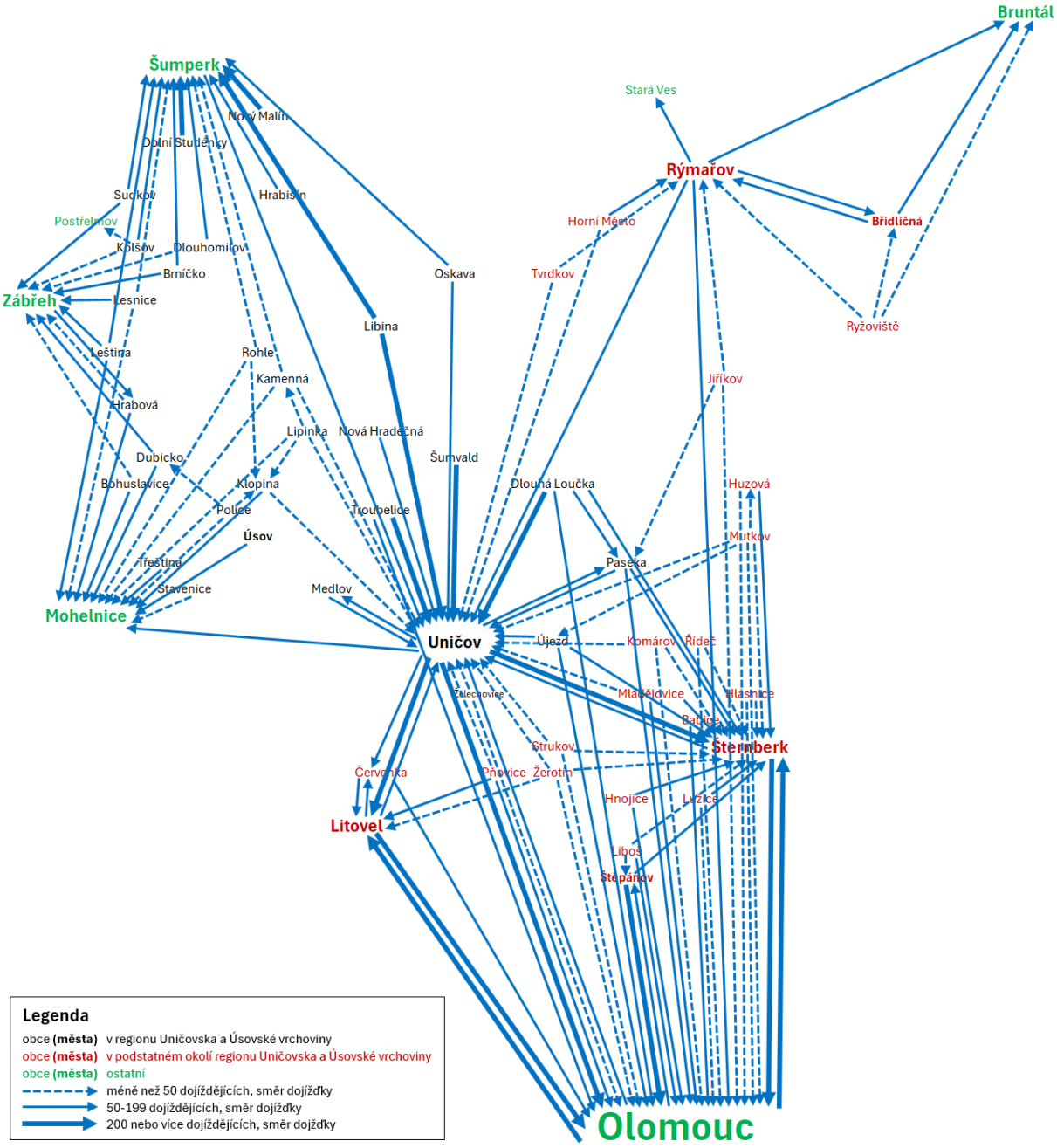
Zjednodušení dané především použitím jednotkových sídel a koeficientu charakteru sídel rovného jedné způsobuje, že podstatným výstupem modelu nejsou konkrétní absolutní hodnoty intenzit přepravních proudů pro jednotlivé body rastru, nýbrž hodnoty relativní vztahované k ostatním hodnotám intenzit přepravních proudů v rastru. Sumarizací hodnot

ve všech devíti rastrech jednotlivých měst je znázorněna závislost klesající intenzity přepravních proudů na rostoucí vzdálenosti od blízkých spádových měst a na jejich velikosti. Sumarizovaný gravitační potenciál zmíněných devíti měst je znázorněn v Příloze A této práce.

Výsledek podílu gravitačního potenciálu vybraného města a sumarizovaného gravitačního potenciálu je nazýván relativní gravitační potenciál. Relativní gravitační potenciál vyjadřuje podíl intenzity přepravního proudu do vybraného města vůči souhrnné intenzitě přepravních proudů vycházejících z bodu rastru do porovnávaných měst. Při stejném devítičlenném souboru porovnávaných měst jako v průběhu výše zmíněného zjišťování gravitačního potenciálu, opět na rastru zahrnujícím region Uničovska a Úsovské vrchoviny včetně podstatného okolí, je nejzajímavější částí hodnou zřetelu relativní gravitační potenciál města Olomouce s ohledem na velikost tohoto města (násobnou oproti ostatním porovnávaným městům). Protože s rostoucí velikostí města v gravitačním modelu roste i vzdálenost, v níž je dosahováno stejné intenzity přepravního proudu, je spádová oblast většího města rozsáhlejší než spádové oblasti menších měst. Významných hodnot relativního gravitačního potenciálu může být tedy dosahováno v bodech rastru vzdálenějších než menší porovnávaná města; právě tento jev lze pozorovat na relativním gravitačním potenciálu Olomouce. Za významný cíl lze považovat město Olomouc pro ty body rastru, v nichž je hodnota relativního gravitačního potenciálu Olomouce rovna 0,15 nebo vyšší. Za předpokladu, že podíl cest do neporovnávaných měst (sídel) nepřesahuje jednu třetinu, a za předpokladu výstižnosti gravitačního modelu tato hodnota implikuje alespoň 10% podíl cest do Olomouce na apriorní přepravní poptávce. Znázornění relativního gravitačního potenciálu pro jednotlivá porovnávaná města je součástí Přílohy A této práce.

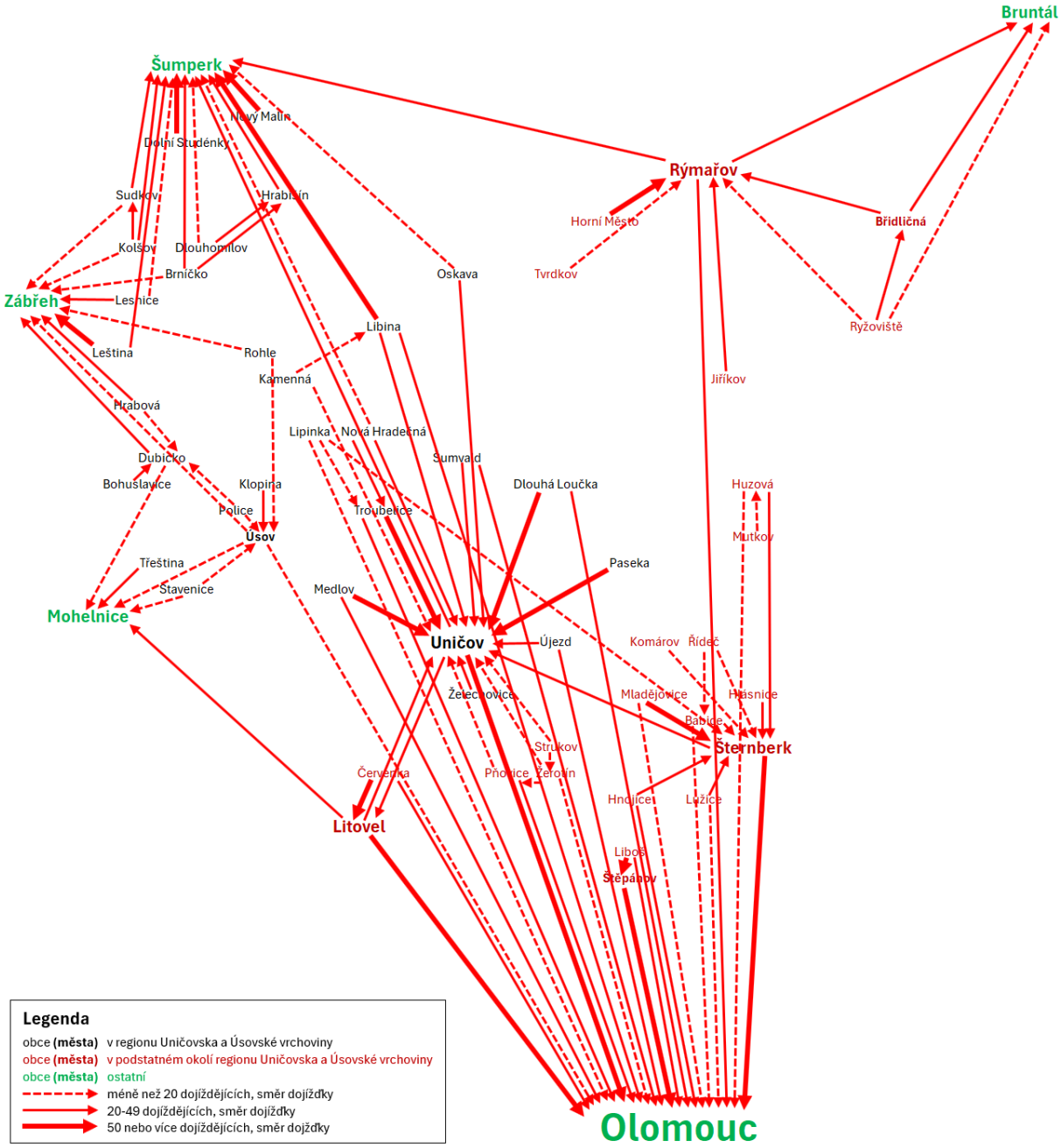
Počty osob dojíždějících do škol a do zaměstnání jsou součástí dat ze sčítání lidu, domů a bytů. Vyznačení významných přepravních proudů osob dojíždějících do zaměstnání podle SLDB 2021 mezi obcemi týkajících se regionu Uničovska a Úsovské vrchoviny a jeho podstatného okolí poskytuje Obrázek 2. Přepravní proud je považován za významný, dosáhne-li hodnoty alespoň 50 (v případě dojížďky do zaměstnání), resp. 20 (v případě dojížďky do školy) dojíždějících osob nebo alespoň 10% (v případě dojížďky do zaměstnání), resp. 15% (v případě dojížďky do školy) podílu na celkovém počtu osob vyjíždějících z dané obce. Cesty z/do obcí, které nejsou součástí vyznačené množiny obcí, jakož ani přepravní proudy o jednom dojíždějícím, nejsou zohledněny. Za přepravní proudy týkající se regionu Uničovska a Úsovské vrchoviny a jeho podstatného okolí jsou považovány ty, jejichž zdrojem (v případě dojížďky do školy), resp. zdrojem nebo cílem (v případě dojížďky do zaměstnání)

jsou obce, jež jsou součástí tohoto regionu nebo jeho určeného podstatného okolí. V potaz jsou brány pouze celkové počty dojíždějících bez ohledu na frekvenci dojížďky.



Obrázek 2 – Významné proudy dojížďky do zaměstnání podle SLDB 2021

Zdroj: Autor na základě (14)



Obrázek 3 – Významné proudy dojížďky do škol podle SLDB 2021

Zdroj: Autor na základě (14)

Obrázek 3 poskytuje přehled významných přepravních proudů osob dojíždějících do škol. Výše relativní spodní hranice přepravního proudu považovaného za významný reflektuje množství cílů toto omezení splňujících ve prospěch kompromisu mezi komplexností údajů a přehledností grafického vyjádření. Výše stanovené absolutní spodní hranice přepravního proudu, který je považován za významný, potom odráží využívanost veřejné dopravy pro daný účel cesty. Zatímco přepravci dojížďky do škol jsou především osoby v předproduktivním věku, začasté bez vlastního řidičského oprávnění, v případě dojížďky

do zaměstnání jsou přepravci především osoby v produktivním věku s vysokými podíly osob s vlastním řidičským oprávněním a osob disponujících vozidlem individuální dopravy, jež jsou tak schopny požívat výhod individuální dopravy, především zkrácení až anulace doby čekání na spoj, anulace počtu přestupů a mnohdy i zkrácení docházkové vzdálenosti. Podíl osob v předproduktivním věku přepravujících se veřejnou dopravou je proto relativně vysoký, zatímco osoby v produktivním věku využívají převážně jiné dopravní módy. To se odráží například v datech z odbavení cestujících na zastávce Uničov,,aut.st., kde bylo v říjnu 2024 na spojích v závazku veřejné služby odbaveno dohromady 49,07 % cestujících v tarifních kategoriích osoba 6-17 let nebo student 18-25 let (v samotné kategorii student 18-25 let méně než 8 % cestujících), pouze 37,89 % cestujících v tarifní kategorii dospělý a 10,04 % cestujících v tarifní kategorii osoba od 65 let věku (24). V České republice přitom ke 31. prosinci 2023 bylo zhruba 13,17 % obyvatel ve věku 6-17 let, 60,26 % obyvatel ve věku 18-64 let a 20,52 % obyvatel ve věku 65 nebo více let (12).

Specifikem především jihovýchodní části regionu Uničovska a Úsovské vrchoviny je vyšší než obvyklá míra využívání dopravního prostředku jízdní kolo. Podle SLDB 2021 bylo ve správním obvodu obce s rozšířenou působností Uničov jízdní kolo hlavním dopravním prostředkem pro zhruba 11,4 % osob vyjíždějících do zaměstnání nebo školy, zatímco v celém Olomouckém kraji jej takto využívalo pouze 5,9 % osob a v celé České republice 2,8 % osob (12). Především pro přepravní vztahy mezi Uničovem a okolními sídly proto není nezbytné věnovat rozsahu provozu veřejné dopravy tolik pozornosti jako pro ostatní přepravní vztahy, jelikož jízdní kolo je environmentálně i nákladově příznivou alternativou prostředkům veřejné dopravy – byť není alternativou přijatelnou a preferovanou pro všechny potenciální cestující prostředky veřejné dopravy.

Porovnáním gravitačního potenciálu, primárně relativního, a významných přepravních proudů dojížďky do zaměstnání nebo školy podle SLDB 2021 lze zjistit určité odchylky. Především spádovost města Mohelnice je s ohledem na množství a velikost v něm působících průmyslových podniků pro dojížďku do zaměstnání spíše větší, než by mohlo být předpokládáno podle gravitačního potenciálu; naopak jeho spádovost pro dojížďku do školy je spíše menší. Zejména pro dojížďku do zaměstnání lze pozorovat vyšší spádovost Uničova a nižší spádovost Zábřeha podle počtu dojíždějících osob zjištěných v rámci SLDB 2021 oproti gravitačnímu potenciálu těchto měst. Obcemi, které nejsou zahrnuty do výpočtů gravitačního potenciálu, avšak jejichž skutečná spádovost pro dojížďku do zaměstnání není v jejich blízkém okolí (především ze sousedních obcí) zcela zanedbatelná, jsou Klopina,

Paseka, Břidličná a Červenka. Pro dojížďku do školy se pak silně projevuje rozmístění základních škol se druhým stupněm (jejich množina přibližně odpovídá množině škol s povolenou kapacitou vyšší než 200 žáků) – v západní části regionu a v podstatném okolí regionu je podíl obcí s takovou školou nižší než ve východní části regionu; důsledkem je výskyt významných přepravních proudů do Troubelic, Dubicka či Hrabišína z okolních sídel.

2 ANALÝZA STÁVAJÍCÍ ORGANIZACE PROVOZU

Veřejnou linkovou dopravu lze členit podle způsobu krytí nákladů na provozovanou v závazku veřejné služby, kdy jsou náklady z části pokryty kompenzací veřejného subjektu v pozici objednatele, a provozovanou na komerční riziko dopravce. Závazek veřejné služby umožňuje provozovat veřejnou linkovou dopravu i v případech, kdy výše nákladů spojených s daným dopravním výkonem přesahuje výši příjmů na daném dopravním výkonu získanou (zejména tržeb z jízdného); pokud veřejný subjekt v pozici objednatele nazná, že daného dopravního výkonu je zapotřebí v rámci jemu svěřené pravomoci zabezpečovat dopravní obslužnost území, tento dopravní výkon u dopravce (dopravců) za smluvených podmínek objedná. Obvykle při tom přenese riziko tržeb na sebe (o tržby z jízdného je dopravci snížena výše následné kompenzace objednatelem) – tento přístup k objednávce dopravních výkonů je označován jako tzv. brutto smlouva.

Téměř všechny linky veřejné linkové dopravy, jejichž trasa zasahuje do regionu Uničovska a Úsovské vrchoviny, jsou v její příslušné části provozovány v závazku veřejné služby (jejich objednatelem je zpravidla buď Olomoucký kraj, nebo Moravskoslezský kraj); jedinou výjimkou je linka 850151 provozovaná na komerční riziko dopravce. Linka 950157 je v úseku mezi Olomoucí a Brnem rovněž provozována na komerční riziko dopravce, definovaným regionem Uničovska a Úsovské vrchoviny však její trasa prochází až v úseku Olomouc – Jeseník, v němž je provozována v závazku veřejné služby. Všechny smlouvy o poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou linkovou dopravou obou zmíněných objednatelů s dopravci týkající se regionu Uničovska a Úsovské vrchoviny mají brutto charakter. (25) (26)

Výhodou brutto smluv pro objednatele je především silná pozice vůči dopravcům při určování podoby provozní koncepce. Dopravci mohou objednatelem stanovenou podobu provozní koncepce připomínkovat, nicméně nemohou zabránit její realizaci, pokud objednatel nepřekročí smluvně stanovené limity. Důležitými smluvními limity provozního charakteru jsou minimální a maximální rozsah dopravních výkonů či počet kmenových (turnusovaných) vozidel, jimiž se dopravce zavázal v dané provozní oblasti disponovat.

Síly své pozice objednatelé na úrovni krajů zpravidla využívají a provozní koncepce samy stanovují, ať už přímo prostřednictvím krajského úřadu nebo pomocí krajem k tomuto zřízené organizace. Zároveň objednatelé zpravidla navzájem spolupracují a domlouvají se na společných provozních koncepcích zejména pro mezikrajská spojení. Naopak případná

spolupráce objednatele s provozovatelem komerční linky veřejné linkové dopravy je v rámci České republiky spíše výjimečná; přestože existují jednotlivé případy, kdy se tyto subjekty dohodnou na společné, komplementární provozní koncepci, náročnost vytvoření a především dlouhodobého udržení takové dohody je velmi vysoká s ohledem na podstatu existence komerční linky, jíž je generovat zisk. Z toho důvodu a s ohledem na nízký podíl jediné komerční linky na dopravních výkonech v regionu Uničovska a Úsovské vrchoviny není komerční linka přímou součástí práce a její existence je pouze zohledňována – úhlem pohledu práce je pozice objednatelů veřejné linkové dopravy.

2.1 Smluvní zajištění

Provozních souborů, v jejichž rámci jsou objednávány dopravní výkony obsluhující region Uničovska a Úsovské vrchoviny, je v současnosti (rok 2025) celkem deset, z toho devět v objednávce Olomouckého kraje a jeden v objednávce Moravskoslezského kraje. Úprava některých konkrétních smluvních ujednání vykazuje u různých objednatelů odlišnosti. Přístup objednatelů se liší mj. ve vztahování valorizačních vzorců či maximálního a minimálního rozsahu dopravních výkonů v provozním souboru na rok kalendářní (ve smlouvách Olomouckého kraje), nebo rok dopravní (ve smlouvách Moravskoslezského kraje); s ohledem na minimální rozdíl v počtu dní je lze nicméně považovat za navzájem souměřitelné. (25) (26)

Olomoucký kraj má s dopravci pro všech devět dotčených provozních souborů uzavřeny smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících na dobu 10 let, přičemž všechny smlouvy kromě té pro provozní soubor Jesenicko jsou platné do konce roku 2027 (v případě Jesenicka do konce roku 2029). Po skončení platnosti stávajících smluv se vymezení provozních souborů změní; je předpokládáno, že dojde k jejich slučování (zvětšování průměrného rozsahu provozního souboru) s cíli zvětšit variabilitu pro objednávku výkonů (především zvýšit rozdíl mezi minimálním a maximálním rozsahem dopravních výkonů v každé provozní oblasti v absolutním vyjádření) či snížit administrativní zátěž související s množstvím smluv. Moravskoslezský kraj má s dopravcem pro provozní soubor Rýmařovsko uzavřenu smlouvu o poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících, jejíž trvání skončí po 10 letech na konci dopravního roku 2027/2028. (27) (28)

Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících uzavřené mezi Olomouckým krajem a dopravci jednotlivých provozních souborů jsou v určitých ohledech specifické. Jednotková cena dopravního výkonu se skládá podle kalkulačního vzorce ze standardních cenotvorných

položek pro veřejnou linkovou dopravu, z nichž jsou ovšem i přes 10leté trvání smluvního vztahu v jeho průběhu valorizovány pouze tři, konkrétně položka pohonné hmoty a oleje a dvojice položek nerežijní části personálních nákladů – mzdy a sociální a zdravotní pojištění (25). Mezi položky, pro které není stanoven valorizační mechanismus, patří mj. odpisy, resp. leasing vozidel, v důsledku čehož nelze v průběhu trvání smluvního vztahu zvyšovat počet objednávaných kmenových vozidel nad počet stanovený v zadávací dokumentaci a případná úspora počtu vozidel se nikterak neprojeví do snížení fixních nákladů pro objednatele. Efekt případných změn jízdních řádů majících za důsledek úsporu počtu kmenových vozidel tak objednatel může získat teprve po skončení stávajícího smluvního vztahu a uspořádání veřejné zakázky pro navazující nový smluvní vztah.

Dalším specifikem valorizačního mechanismu používaného Olomouckým krajem je způsob valorizace personálních nákladů. Výše personálních nákladů podle valorizačního vzorce je přímo úměrná součinu výše legislativou stanovené minimální mzdy a počtu řidičů (25). Počet řidičů je přitom určen z pracovní doby řidičů strávené na objednávaných spojích a navýšené o koeficient potřeby náhrad řidičů v pracovní neschopnosti ve výši 6 % a o koeficient potřeby náhrad řidičů na dovolených (29). Není zcela zřejmé, zda jsou v rámci položky personálních nákladů propláceny manipulační přejezdy vynucené podobou objednatelem stanoveného jízdního řádu; proplácení manipulačních přejezdů autor obecně považuje za vhodné z důvodu snížení rizik, jejichž nacenění uchazeči o veřejnou zakázku provádějí. Použité valorizační schéma personálních nákladů mělo po dobu dosavadního trvání smlouvy důsledek ve výrazném nárůstu jednotkové ceny dopravního výkonu, která v provozních souborech Olomouckého kraje v roce 2025 dosahuje hodnot okolo 50 Kč·km^{-1}, zatímco například ve výběrovém řízení kraje Vysočina na srovnatelný druh plnění konaném v letech 2023 až 2024 se nabídkové ceny vybraných dodavatelů (dopravců) pohybovaly převážně v rozmezí od 35 do 40 Kč·km^{-1} (25) (30). Jednotková cena dopravního výkonu vyšší než 50 Kč·km^{-1} je i v dotčeném provozním souboru Moravskoslezského kraje (31). V jeho případě dosavadní nárůst vyplývá především z většího počtu valorizovaných položek v kalkulačním vzorci, jednotlivě postupně narůstajících.

Smlouva o poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících mezi Moravskoslezským krajem a dopravcem provozní oblasti Rýmařovsko umožňuje v průběhu trvání smlouvy měnit (zvyšovat či snižovat) počet dopravcem používaných vozidel v návaznosti na změny ve stanovené podobě jízdních řádů. Ve smluvních vztazích mezi objednatelem a dopravcem je zpracování oběhů vozidel v kompetenci dopravce, stejně jako v případě Olomouckého kraje.

Objednatel není oprávněn sestavit jízdní řády v podobě, která by dopravci neumožňovala k zajištění všech spojů zpracovat oběhy pro počet kmenových vozidel nepřekračující počet vozidel v případě Olomouckého kraje stanovený v zadávací dokumentaci veřejné zakázky, v případě Moravskoslezského kraje určený dopravcem a odsouhlasený objednatelem. Moravskoslezský kraj neproplácí dopravcům manipulační přejezdy vynucené podobou stanoveného jízdního řádu, nákladové riziko podoby jízdního řádu tak nese dopravce. Součástí objednávky ani jednoho z krajů nejsou vozidla operativní zálohy, pro řešení mimořádností v provozu tak není okamžitě k dispozici vozidlo s řidičem. (25) (26)

Základní charakteristiku dotčených provozních souborů zahrnující výši minimálního a maximálního ročního rozsahu dopravních výkonů, základní rozsah dopravních výkonů pro rok 2025 (bez vlivu objížděk), jednotkovou cenu dopravního výkonu pro rok 2025 a aktuální počet objednávaných kmenových vozidel (k roku 2025) shrnuje Tabulka 1. Žádný provozní soubor nezajišťuje obslužnost regionu Uničovska a Úsovské vrchoviny výhradně.

Tabulka 1: Základní charakteristika provozních souborů

objednatel	provozní soubor	roční rozsah dopravních výkonů [km]			jednotková cena dopravního výkonu v roce 2025 [Kč·km^{-1}]	stanovený počet kmenových vozidel
		v roce 2025	minimální	maximální		
Olomoucký kraj	Šternbersko a Uničovsko	1 617 977	1 250 758	1 876 136	46,55	28
	Litovelsko	1 087 594	862 675	1 294 013	50,58	18
	Mohelnicko	1 223 716	979 350	1 469 024	47,73	20
	Šumpersko S	1 097 458	888 844	1 333 266	49,44	19
	Šumpersko J	1 175 722	902 294	1 353 442	50,15	20
	Zábřežsko	1 309 611	1 026 635,1	1 539 952,7	48,21	22
	Jesenicko	2 365 691	1 748 364	2 622 547	56,57	29
	Olomoucko SV	1 833 390	1 453 083	2 179 625	48,30	28
	Olomoucko JZ	1 045 647	829 531	1 244 297	52,65	19
Moravskoslezský kraj	Rýmařovsko	1 279 215,2	1 106 675,5	2 055 254,5	52,94	25

Zdroje: (25) (26) (31) (32)

Všechna vozidla používaná ve stávajícím stavu pro zajištění dopravní obslužnosti regionu Uničovska a Úsovské vrchoviny mají alespoň 30 míst k sezení (vyjma možného nasazení

vozidel určených pro provoz v rámci městské hromadné dopravy Zábřeh nebo Šumperk i na některých spojích v regionu) a umožňují přepravu cestujících vestoje. Díky tomu není nutné zohledňovat při tvorbě provozní koncepce výskyt nízkokapacitních vozidel; přidělení různých specifických kategorií vozidel k jednotlivým spojům je možno řešit až pro výsledné jízdní řády společně se sestavením oběhů. V jednotlivých provozních souborech jsou stanovené počty kmenových vozidel dále rozčleněny do různých kategorií diferencovaných především odlišnými požadavky na množství sedadel; hodnými zmínky jsou zejména kategorie V *(Velký autobus)* s alespoň 57 místy k sezení (do regionu Uničovska a Úsovské vrchoviny zasahují zřejmě zhruba tři až čtyři oběhy provozního souboru Olomoucko SV) a kategorie D *(Dálkový autobus)* s alespoň 45 místy k sezení a se zavazadlovým prostorem ve spodní části vozidla (do regionu Uničovska a Úsovské vrchoviny zasahují zřejmě zhruba čtyři oběhy provozního souboru Jesenicko). (25) (26)

Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, stanoví, že *„kraj zajišťuje dopravní obslužnost ve svém územním obvodu a se souhlasem jiného kraje v jeho územním obvodu“* (2). Tohoto ustanovení navzájem využívají Olomoucký i Moravskoslezský kraj, které objednávají dopravní výkony i na území druhého z krajů s tím, že vyúčtovávají náklady za dopravní výkony realizované na území sousedního kraje jemu a vzniklý rozdíl mezi vykázanými částkami si proplácí (33).

2.2 Přepravní nerovnoměrnosti

Důležitým faktorem ovlivňujícím podobu organizace provozu (resp. zejména provozní koncepce) jsou nerovnoměrnosti v intenzitách přepravních proudů. Uplatňování opatření provozně-organizačního charakteru zohledňujících tyto nerovnoměrnosti je předpokladem pro zvýšení kvality, efektivnosti a přitažlivosti veřejné dopravy (35).

Přepravní nerovnoměrnosti jsou členěny do dvou základních skupin. První skupinou jsou nerovnoměrnosti časové, dále členěné podle časového měřítka zejména na (35):

- roční změnu v počtu přepravených cestujících,
- nerovnoměrnosti v jednotlivých měsících roku,
- nerovnoměrnosti v jednotlivých dnech týdne a
- hodinovou nerovnoměrnost v průběhu dne.

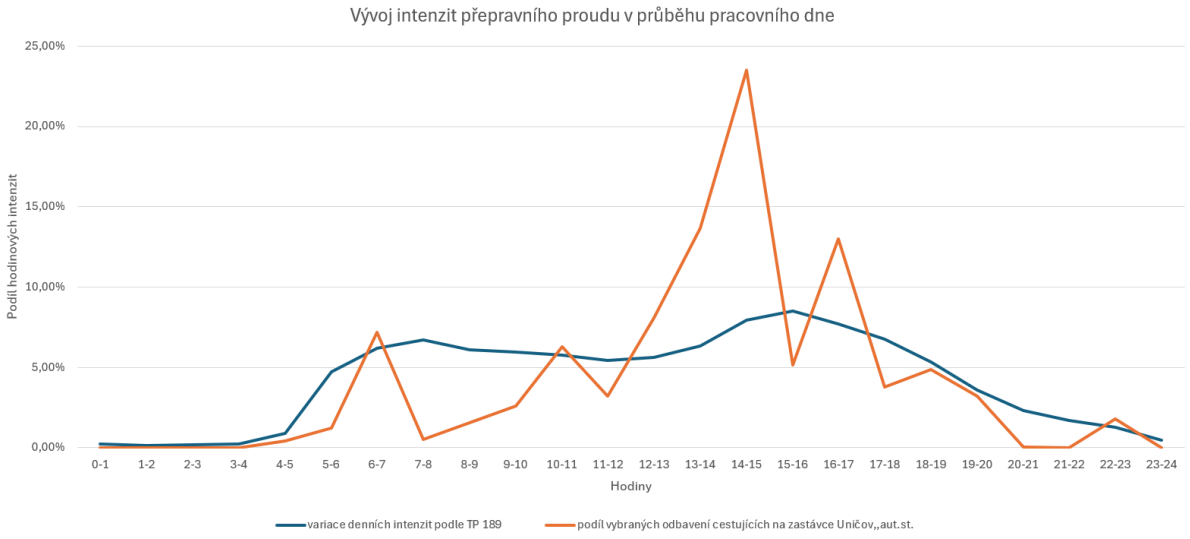
Sledováním roční změny v počtu přepravených cestujících lze zachytit dlouhodobé přepravní trendy. Pro rozhodování o úpravách reagujících na zjištěné trendy je zapotřebí vycházet z rozboru dat pro konkrétní úseky či místa uskutečňování dopravních a přepravních procesů, nikoliv z dat paušálních vztažené k celé dopravní síti, resp. její příliš velké části (35). Dostupnost dat pro konkrétní úseky či místa na dopravní síti je nicméně omezená, v rámci regionu Uničovska a Úsovské vrchoviny je podstatná především interpretace dat o počtu cestujících na železniční trati Olomouc – Uničov – Šumperk Plánem dopravní obslužnosti území Olomouckého kraje. Ten označuje využití úseku Olomouc – Uničov cestujícími za extrémně vysoké i přes skutečnost, že k termínu jeho vydání byla zpracovatelům k dispozici data o počtu cestujících teprve před dokončením modernizace trati a těsně po jejím dokončení včetně ovlivnění dat nahrazováním železničního provozu autobusovou dopravou při výlukách (27). Vysoké využití trati je příležitostí k získání synergického přepravního efektu v případě vhodného provázání se spoji veřejné linkové dopravy a tím vytvoření ucelené dopravní nabídky pro širší okolí trati.

Výrazné nerovnoměrnosti v jednotlivých měsících roku souvisí především s obdobími školních prázdnin. Letní školní prázdniny trvající zpravidla po celý červenec a srpen a vánoční prázdniny na přelomu prosince a ledna je vhodné reflektovat zaváděním omezení jízdy vybrané části spojů využívaných především pro dojížďku do školy (35). Při snížení rozsahu dopravní nabídky je však zapotřebí zohledňovat zachování přehlednosti jízdního řádu, neboť přepravní poptávka se pouze zmenšuje, nikoliv anuluje. Právě ve prospěch zachování přehlednosti jízdního řádu je dle autora záhodno stanovovat omezení jízdy vybraných spojů primárně pouze pro období letních a vánočních prázdnin, nikoliv pro ostatní školní prázdniny, jelikož část cestujících (ti, kteří nedojíždějí do školy ani do ní nevypravují spřízněné osoby) nemá přehled o konkrétních datech jednotlivých ostatních školních prázdnin, zejména prázdnin jarních. Pro dopravní rok 2024/2025 přitom činí počet provozních dní spojů vedených vyjma všech školních prázdnin 190 a spojů vedených vyjma letních a vánočních prázdnin 199, tzn. rozdíl v počtu provozních dní nepřesahuje 5 %.

Počty přepravených osob v jednotlivých pracovních dnech v rámci týdne s částečnou výjimkou hranic tohoto období obecně nejsou zásadně odlišné, rozdíl však nastává v porovnání s víkendy. Počet přepravených osob o víkendu významně souvisí s charakterem území – rozmístěním cílů rekreačních cest či mohutností proudů týdenní dojížďky. Nerovnoměrnost přepravní poptávky v pracovních dnech/o víkendech je příčinou stanovování

upravené provozní koncepce pro každé z těchto období. V prostředí veřejné linkové dopravy je obvyklé zavádění omezení jízdy jednotlivých spojů vždy jen na jedno z těchto období. (35)

Hodinová nerovnoměrnost v průběhu dne, ev. také nerovnoměrnosti v rámci špičkové hodiny, je významným podkladem pro stanovování podoby provozní koncepce. V rámci dne jsou přepravní výkyvy popisovány pojmy přepravní špička (ranní a odpolední) a přepravní sedlo (dopolední a večerní), popř. také noční provoz. Přepravní špičky se výrazně projevují především v pracovních dnech, dochází i ke směrové prostorové nerovnoměrnosti (v ranních hodinách převažuje doprava do spádového centra z okolní oblasti a odpoledne zpět). Základní přehled o relativních intenzitách přepravních proudů v jednotlivých hodinách dne lze získat z denních variací intenzit provozu osobních vozidel, které jsou součástí Technických podmínek TP 189 (Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích). Variace intenzit dopravy jsou standardně používány pro přepočtení intenzit zjištěných během měření na delší časová období a jejich průměry, nicméně jejich hodnoty poskytují i obecný přehled o časových přepravních nerovnoměrnostech. Pro tento účel je jakožto Obrázek 4 přiložena právě denní variace intenzit dopravy pro osobní vozidla v běžný jarní pracovní den na silnicích II. a III. třídy hospodářského charakteru, vyobrazena je společně s podílem vybraných odbavení cestujících v jednotlivých hodinách pracovních dní na zastávce Uničov,,aut.st. v říjnu 2024.



Obrázek 4 – Vývoj intenzit přepravního proudu v průběhu pracovního dne

Zdroj: Autor na základě (24) a (42)

Výběr denní variace intenzit dopravy pro osobní vozidla vychází z konkurenčního vztahu veřejné dopravy k dopravě individuální, jejíž rozvržení v čase lze považovat i za blízké k apriornímu rozvržení přepravní poptávky cestujících. Hospodářský charakter provozu na silnicích II. a III. třídy lze v rámci regionu Uničovska a Úsovské vrchoviny považovat za obvyklý stav. Provoz v jarním období je v zásadě „očištěn“ od vlivu prázdnin. Podíly odbavení cestujících na zastávce Uničov„aut.st. v jednotlivých hodinách jsou znázorněny v podobě přibližně vyjadřující podíly cestujících navracejících se ze spádového města zpět do místa bydliště. Pro tento účel jsou použita pouze vybraná data o odbavení, konkrétně se jedná o data o odbavení ve všech pracovních dnech školního vyučování v říjnu 2024 s odfiltrováním linek 157, 312, 335 a 364, jež mohou být ve větší míře využívány pro přepravní relace výchozí z Uničova (zajišťují spojení do sousedních měst Litovel a Olomouc, tedy v relacích, v nichž existují významné přepravní proudy cestujících ze samotného Uničova), a s odfiltrováním cestujících odbavených jízdním dokladem pouze pro zónu IDSOK 82 (v rámci města Uničov, tato data jsou ovlivněna dojížďkou z vlastního Uničova do průmyslových zón v okrajových částech města). Přes použití filtrů jsou v datech zřetelné významné nárůsty počtu odbavených cestujících zejména okolo 6., 14. a 22. hodiny, nelze proto na základě těchto dat jednoznačně vyjádřit koeficienty směrové nerovnoměrnosti přepravní poptávky v jednotlivých hodinách dne (v ranní špičce obecně výrazně převažuje přeprava směrem ke spádovému centru, čemuž v datech zřetelný nárůst v opačném směru okolo 6 hodiny neodpovídá; okolo 14. hodiny je pak v grafu vidět dokonce nadproporční nárůst intenzity přepravního proudu směrem zpět ze spádového centra). Ve výsledku data o podílu odbavených cestujících znázorňují zejména význam města Uničov jakožto průmyslového centra, byť mohou být částečně ovlivněna i dalšími faktory, jako jsou nabídka spojů v jednotlivých hodinách či existence přepravních proudů z Uničova do okolních obcí.

Druhou skupinou přepravních nerovnoměrností jsou nerovnoměrnosti prostorové. Kromě již zmíněné nerovnoměrnosti směrové, jejíž prostřednictvím lze v ranní a odpolední špičce členit směry přepravní poptávky na převažující (silnější) a minoritní, mají v regionální dopravě roli různý obrat cestujících v jednotlivých zastávkách a různé přepravních zatížení jednotlivých úseků. Na různý obrat cestujících v jednotlivých zastávkách lze reagovat kromě úprav jízdního řádu zohledňujících obvyklé doby pobytu i úpravou zastavovací politiky linky. Přepravní zatížení úseků obecně klesá s rostoucí vzdáleností od spádového centra a pojí se se problematikou zabezpečení dostačující přepravní kapacity ve spádovému centru bližších úsecích v přepravních špičkách pracovních dní. (35)

2.3 Provozní koncepce

Integrovaný dopravní systém je provozní a tarifní provázání spojů umožňující cestujícím vnímat při svých cestách dopravní spoje nikoliv jednotlivě, nýbrž jako soubor vzájemně se doplňujících prvků. Integrace veřejné dopravy je postavena na čtyřech pilířích: integraci tarifní, integraci provozní, integraci územní a preferenci veřejné dopravy (34). Efektem zavedení integrovaného dopravního systému je zvýšení efektivity provozu díky změně paradigmatu, kdy si jednotlivé spoje (resp. linky, dopravci, módy dopravy) v zásadě nekonkurují a veškerá zapojená dopravní nabídka se stává navzájem komplementární. Pokud by například nabídka spojení dvou neintegrovaných dopravců byla vnímána cestujícími separátně a konkurenčně, měli by tendenci ignorovat nabídku spojení jimi nepreferovaným dopravcem; díky tomu integrace cestujícím rozšiřuje nabídku spojení připadajícího v úvahu.

Preference veřejné dopravy přitom není v dopravě regionální obvykle klíčovým prvkem integrace veřejné dopravy, neboť provoz veřejné linkové dopravy na komunikacích, které jsou spojnicemi regionálními, se dopravní kongesce vyskytují spíše ojediněle. To platí i pro region Uničovska a Úsovské vrchoviny, jedinou důležitou výjimkou, která provoz veřejné linkové dopravy do regionu může v dohledné budoucnosti ovlivnit, je připravovaná výstavba obchvatu Šternberka na silnici I/46. Důvodem pro výstavbu obchvatu (předpoklad zahájení výstavby v roce 2026 a zprovoznění v roce 2028) jsou nedostatečné parametry pro převedení stávající a výhledové dopravní zátěže na stávajícím průtahu silnice I/46 intravilánem Šternberka (13). V období dopravní špičky dochází před některými křižovatkami (zejména před křižovatkou ulic Olomoucká a Věžní ze směru Olomouc) s ohledem na jejich stavební uspořádání a na převáděnou dopravní zátěž ke vzniku kongescí (9). Odstranění zmíněné dopravní závady má potenciál ke zkrácení dosahovaných jízdních dob (včetně omezení výskytu a míry zpoždění) v období dopravní špičky na spoje linek veřejné linkové dopravy skrz tyto bodové dopravní závady vedené. Zároveň je nicméně nutné očekávat zvětšení rozdílu v cestovních dobách při využití individuální automobilové dopravy a při využití veřejné dopravy v relacích, v nichž bude individuální automobilová doprava těžit ze zkrácení jízdních dob díky obchvatu (především směr Olomouc – Horní Loděnice vedený po obchvatu). S ohledem na časovou dohlednost této stavby lze při plánování provozní koncepce již předpokládat stav po zprovoznění komunikace, tzn. již s předpokladem, že se v dotčeném místě bodová dopravní závada nevyskytuje.

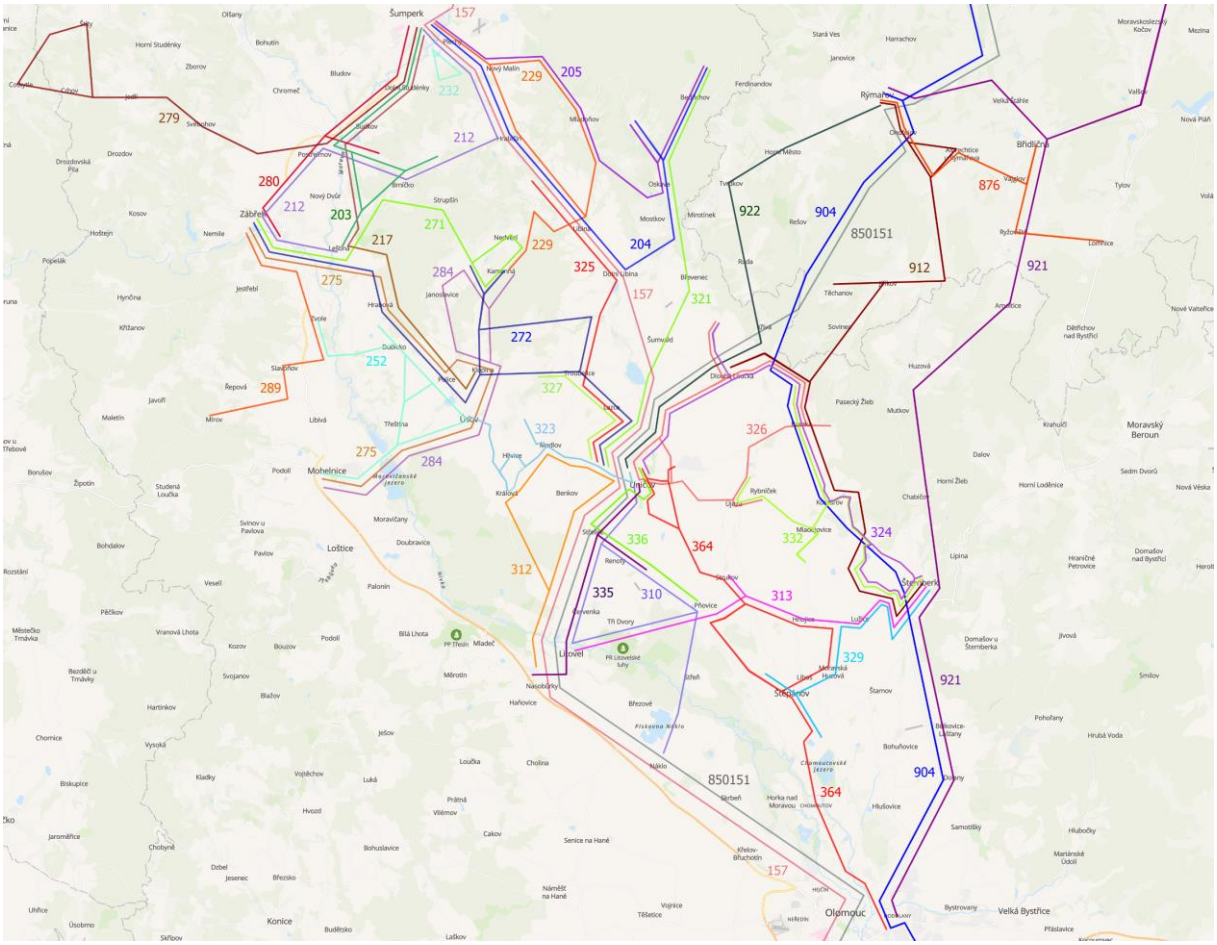
Provozní a do určité míry i územní (prostorová) integrace veřejné hromadné dopravy je prováděna sestavením jednotné provozní koncepce. Úkoly provozní koncepce jsou stanovení linkového vedení a rozvržení spojů na stanovených linkách. Podle způsobu časového rozvržení spojů členíme jízdní řád na (35):

- volný jízdní řád,
- periodický jízdní řád a
- integrovaný taktový jízdní řád jako nadstavbu periodického jízdního řádu.

Časoprostorové polohy spojů ve volném jízdním řádu reflektují jednotlivé konkrétní přepravní potřeby a proudy, vykazuje tak relativně vysokou míru přizpůsobení začátkům a koncům školního vyučování či pracovní doby významných zaměstnavatelů. Aby se však tato jeho výhoda projevovala, musí být volný jízdní řád důsledně přizpůsobován změnám v přepravních vztazích. V periodickém (taktovém, intervalovém) jízdním řádu je naproti tomu upřednostněna stejná minutová poloha spojů v různých hodinách; díky této pravidelnosti dochází ke zpřehlednění jízdního řádu pro cestující, kteří nevyužívají dlouhodobě totožné spojení. Cílem využití periodického jízdního řádu je přiblížit nabídku veřejné dopravy dopravě individuální. Integrovaný taktový jízdní řád rozšiřuje periodický jízdní řád o provázání jednotlivých linek veřejné dopravy v taktových uzlech tak, aby mezi nimi mohli cestující snadno a s minimálními časovými ztrátami přestupovat, čímž je dosaženo přehledné a pravidelné nabídky spojení v rámci celého území, v němž je integrovaný taktový jízdní řád zaveden. Klíčovou součástí integrovaného taktového jízdního řádu je návaznost linek zajišťujících plošnou obsluhu území na páteřní železniční dopravu. (35)

Jízdní řády linek veřejné linkové dopravy v regionu Uničovska a Úsovské vrchoviny mají ve stávajícím stavu převážně charakter volného jízdního řádu s výjimkou západní okrajové části regionu, v níž se vyskytuje i periodický jízdní řád (6). Periodický jízdní řád je přitom obecně nástrojem podpory atraktivity veřejné dopravy v oblasti mobility a přepravy osob (35). Plán dopravní obslužnosti území Olomouckého kraje zmiňuje, že v podmínkách volného jízdního řádu je obtížné získat nové cestující, a výhledově doporučuje přípravu integrovaného taktového jízdního řádu především na páteřních linkách a na obslužných linkách v aglomeracích větších měst (27). Integrovaný taktový jízdní řád má nicméně obecně potenciál zvýšit atraktivitu veřejné dopravy i při zavedení na obslužných linkách mimo aglomerace větších měst především pomocí návazností na páteřní železniční dopravu.

Trasy linek veřejné linkové dopravy obsluhujících region Uničovska a Úsovské vrchoviny (nebo s regionem úzce provozně související, do práce taktéž zahrnuté) ve stávajícím stavu znázorňuje Obrázek 5. Jednou ze znázorněných tras linek je i trasa linky 850151 provozované na komerční riziko dopravce, jejíž existence je v rámci práce pouze zohledňována.



Obrázek 5 – Stávající linkové vedení *Zdroj: Autor s využitím (6) (46)*

Definovaný region Uničovska a Úsovské vrchoviny je z důvodu rozsahu a přehlednosti textu dále členěn do čtyř provozních celků, v nichž je popisována provozní koncepce v dopravním roce 2024/2025 bez zahrnutí výluk a ve stavu po trvalých změnách jízdních řádů ke 2. březnu 2025:

- provozní celek severovýchod,
- provozní celek severozápad,
- provozní celek jihozápad a
- provozní celek jihovýchod.

Charakteristika provozní koncepce na jednotlivých linkách je zevrubná, pro zjednodušení se v jejím rámci pod pojmem pracovní dny rozumí dny, které jsou zároveň dnem školního vyučování, není-li uvedeno jinak (omezení jízdy části spojů o pracovní dny školních prázdnin či separátní vedení spojů s antagonistickými – tzn. navzájem se vylučujícími – omezujícími poznámkami nejsou zohledňována). Obdobně se pod pojmem víkend rozumí soboty, neděle a svátky bez zohlednění specifických poznámek omezujících jízdu spojů pro období Vánočních svátků. Zmíněná omezení jízdy nejsou směrodatná pro celkovou provozní koncepci, poněvadž se týkají menšiny dní v roce a zároveň jsou obvykle pro jednotlivé spoje stanoveny na základě výrazných rozdílů v přepravní poptávce ve dnech, k nimž se omezení jízdy vztahuje, oproti dnům obvyklým (většinovým). Trasy charakterizovaných linek jsou obousměrné, není-li uvedeno jinak.

2.3.1 Okolní situace

Systém dopravní obslužnosti regionu Uničovska a Úsovské vrchoviny veřejnou linkovou dopravou není uzavřený vůči okolí, přepravní vztahy existují i vně region. Provázání s veřejnou drážní osobní dopravou a s linkami veřejné linkové dopravy v okolí regionu je důležité pro zabezpečení mobility obyvatelstva. V tomto pododdíle je proto popsána stávající (v dopravním roce 2024/2025 bez zahrnutí výluk a ve stavu po trvalých změnách jízdních řádů implementovaných do dubna 2025) provozní koncepce linek v okolí regionu.

Druhý a třetí tranzitní železniční koridor procházející přes železniční stanice Zábřeh na Moravě a Olomouc hl. n. je páteřní trasou dálkové železniční dopravy v České republice včetně dopravy osobní. Ve dvou zmíněných stanicích zastavuje mezi 7. a 21. hodinou (v době občanského dne) 30 nebo více vlaků dálkové veřejné drážní osobní dopravy, tj. průměrně více než dva vlaky za hodinu, jak ve směru z Prahy na Ostravsko nebo východ Moravy, tak ve směru opačném (6).

Zastávka Malá Morávka„Ovčárna točna, klíčový výchozí bod turistiky v Hrubém Jeseníku, je obsluhována linkami veřejné linkové dopravy přiváděnými od Karlovy Studánky. V úseku mezi zastávkami Malá Morávka„Ovčárna točna a Karlova Studánka„Hvězda aut.st. je režim provozu na pozemní komunikaci kyvadlový (s určenými časovými okny opakujícími se v každém směru po jedné hodině), z čehož vyplývá podoba jízdních řádů všech Ovčárnu obsluhujících linek. Odjezd spojů z Ovčárny ve směru Hvězda je zpravidla ve 30. minutu, příjezd na zastávku Karlova Studánka„Hvězda aut.st. je pak v minutu 40. V opačném směru

jsou spoje linek dopravce UMBRELLA CITY LINES s.r.o. vedeny ze Hvězdy v 00. minutu, spoje linky 885 (licenčního čísla 853885) zapojené do integrovaného dopravního systému ODIS pak až v 10. minutu, přičemž kromě víkendů odjíždí spoje této linky v dopoledních hodinách pouze po sudé celé hodině (v S:10) a v odpoledních hodinách pouze po liché celé hodině (v L:10). O víkendu je na lince 885 takt 1 hodina, tzn. ze Hvězdy na Ovčárnu jsou odjezdy v X:10 (10 minut po každé celé hodině). Linky vedené na Ovčárnu jsou v provozu denně od 8. do 18. hodiny, o víkendech od konce června do konce srpna je jedna z linek provozována až do 20. hodiny. (6)

Síťová grafika s obvyklými časovými polohami spojů dalších, níže zmíněných linek, je součástí Přílohy B této práce. V síťové grafice uvedené časové polohy jsou obvyklé, tzn. v případě části konkrétních spojů (vlaků) na daných linkách se mohou lišit převážně v řádu jednotek minut (pokud nastávají výraznější odlišnosti u většiny spojů, je linka označena jako linka s velkým podílem výjimek z taktu) (6) (36). V některých případech dochází k vynechání spojů (vlaků) z taktu především v dopoledním dopravním sedle. V síťové grafice jsou znázorněny pouze dopravní uzly, v nichž je anebo může být časová poloha zastavujících spojů důležitá pro provoz veřejné linkové dopravy v regionu Uničovska a Úsovské vrchoviny.

Potenciálně nejvýznamnější pro vytvoření systémových vazeb mezi veřejnou linkovou dopravou a veřejnou drážní osobní dopravou jsou železniční stanice a zastávky ve významných spádových sídlech, jelikož k těmto sídlům jsou z okolí přirozeně směřovány linky veřejné linkové dopravy a zároveň ve významných sídlech z principu zastavují i vlaky vyšších kategorií (přepravních segmentů). Využít pro účel vytvoření systémových vazeb lze ovšem i prostory, v nichž je anebo může být železniční stanice či zastávka v blízkosti zastávky autobusové a v nichž je tak možno zajistit komfortní přestup s minimálními časovými ztrátami a minimální fyzickou náročností přestupu. Místo křižování vlaků je obecně příležitostí k vytvoření taktových uzlů vzhledem k návaznosti do obou (resp. všech) směrů železniční dopravy, jejímž účelem je s ohledem na poměrně vysokou nákladnost jejího provozu především plnit páteřní roli v systému dopravní obslužnosti, obzvláště pro spojení, na nichž vlaky dosahují oproti případné veřejné linkové dopravě kratších cestovních dob.

Linka Ex2 je jednou z linek dálkové veřejné drážní osobní dopravy vedených po druhém a třetím tranzitním železničním koridoru; spojuje Prahu s východní Moravou a severozápadem Slovenska. Na linkách Ex2 a R18 je zaveden pásmový provoz s pásmováním v České Třebové; linka R18 je v úseku Česká Třebová – Olomouc vedena bez

zastavení, zatímco linka Ex2 má ve stejném úseku rychlíkovou zastavovací politiku. Přínosem pásmového provozu jsou mj. kratší jízdní doby ze stanic Mohelnice a Červenka do Prahy oproti případnému vlaku s rychlíkovou zastavovací politikou v celé trase. Zastavení v Července je zřejmě motivováno především blízkostí měst Litovel a Uničov. Linka Ex2 je provozována v době občanského dne v taktu 2 hodiny, taktového uzlu Olomouc hl.n. dosahuje přibližně v S:00, odjezdů z Mohelnice v různých směrech v X:29. Provozní koncepce je dlouhodobě stabilní; po roce 2035 je předpokládána její změna v zavedení prokladu k lince R18 a oběma linkami tohoto svazku dosažení uzlu Olomouc v X:30. (6) (37)

Rychlíková vlaková **linka R12** je trasována z Brna přes Olomouc do Zábřeha, kde dochází k rozdělení soupravy na dvě části, z nichž jedna pokračuje do Šumperka a druhá jako spěšný vlak téže linky v objednávce Olomouckého kraje do Jeseníku. V úseku Olomouc – Mohelnice – Zábřeh na Moravě je linka vedena v přibližném prokladu s linkou Ex2. Linka je v provozu v průběhu občanského dne v taktu 2 hodiny. Konstrukčními polohami linky jsou taktový uzel v S:00 v Hanušovicích a těsně dosahovaný taktový uzel Olomouc hl. n. v L:00. Zmíněné konstrukční polohy jsou dlouhodobě stabilní. (6) (37)

Trasa **linky M1** veřejné drážní osobní dopravy spojuje Nezamyslice, Prostějov, Olomouc, Zábřeh na Moravě, Šumperk a Kouty nad Desnou. V základním schématu jsou vlaky této linky provozovány přibližně v taktu 1 hodina s vynecháními vlaků z taktu v přepravním sedle; konkrétní minutové časové polohy jednotlivých vlaků ve stejných místech se však mírně liší, převážně v řádu nižších jednotek minut. Linka dosahuje taktového uzlu Olomouc hl. n. v X:30, křižování probíhá mj. ve stanici Šumperk zhruba v X:30 a přibližně v X:57 obsluhují vlaky v obou směrech stanici Mohelnice. Doplňkovým schématem na lince jsou vlaky Šumperk – Zábřeh na Moravě vedené v časovém prokladu k lince R12, tj. volně okolo L:00 do/ze Šumperka, taktéž s vynecháním vlaků z taktu v průběhu přepravního sedla. Podle plánu dopravní obslužnosti území Olomouckého kraje je ve střednědobém horizontu žádoucí zavést v období přepravní špičky interval 30 minut alespoň v úseku Olomouc – Mohelnice (27). (6)

Linka M2 je souhrnem osobních vlaků v trase Nezamyslice – Přerov – Olomouc – Uničov – Šumperk. Vlaky na lince jsou v základním schématu provozovány v taktu 1 hodina mezi Nezamyslicemi a Uničovem, odkud část vlaků v taktu 2 hodiny vyjma období přepravní špičky pracovních dní pokračuje do Šumperka. V základním schématu jsou konstrukčními polohami linky taktový uzel Olomouc hl. n. v X:30 a křižování v Újezdě u Uničova v X:00. Výsledné časy odjezdů vlaků této linky ze Šumperka v S:23, resp. příjezdy v L:35, mají

důsledek v absenci systémových návazností na další vlaky v Šumperku. Doplňkovým schématem na lince je provoz vlaků Olomouc – Šternberk s konstrukční polohou volně okolo X:00 do/ze stanice Olomouc hl. n. a se sedmiminutovým obratem okolo X:30 ve Šternberku především v odpolední přepravní špičce pracovních dní. V plánu dopravní obslužnosti území Olomouckého kraje je zmíněna úvaha o případné výhledové úpravě provozní koncepce na trati s cílem dosáhnout křižování v Uničově v X:00 a tím stanovit časovou polohu taktového uzlu Uničov i pro linky veřejné linkové dopravy; předpokladem realizace této změny by bylo mj. dosažení systémové jízdní doby 30 minut mezi Uničovem a Šumperkem i na úkor zastavení v některé ze železničních zastávek či stanic (27). (6)

Linka M20 je vedena po železniční trati Olomouc – Uničov – Šternberk. Provoz linky je pásmový s pásmováním v Uničově, v úseku Uničov – Olomouc je počet zastavení omezen obvykle na dvě až tři (vždy Šternberk, u části vlaků i vybrané zastávky a stanice v úseku mezi Šternberkem a Uničovem), zatímco v úseku Uničov – Šumperk je linka vedena zastávkově. Systémově je linka v provozu v přepravních špičkách pracovních dní v taktu 1 hodina; v úseku mezi Uničovem a Šumperkem tou dobou alternuje linku M2. Linka dosahuje taktových uzlů Olomouc hl. n. i Šumperk v X:00, křižování vlaků linky M20 navzájem probíhá v dopravně Troubelice a křižování vlaků linek M2 se vlaky linky M20 ve Šternberku. Dopravní koncepce na trati může být v nadcházejících letech upravována; plán dopravní obslužnosti území Olomouckého kraje obsahuje stanovisko, že by spěšné vlaky linky M20 měly být vedeny v pracovní dny v taktu 1 hodina a o víkendu v taktu 2 hodiny (27). (6)

Linky M41 a M42 veřejné drážní osobní dopravy zajišťují mj. spojení Litovle se stanicí Červenka, kde jsou zajištěny směrové vazby na vlaky linky M1 ve směru Kouty nad Desnou a na vlaky linky Ex2 ve směru Olomouc – Žilina. Jedná se o dvojici linek vedených v úseku Litovel předměstí – Červenka v přibližném prokladu v souhrnné periodě cca 60 min. v průběhu občanského dne s vynecháním jednoho páru vlaků z taktu v dopoledních hodinách. Charakter linek M41 a M42 není páteřní, v horizontu 5-10 let je předpokládáno zkrácení linky M41 o úsek Senice na Hané – Prostějov; spojení Litovle a Prostějova má být následně zajištěno veřejnou linkovou dopravou (27). Systémovou absenci části směrových vazeb od Litovle v Července v rámci veřejné drážní osobní dopravy je možno řešit směrovými vazbami od linek veřejné linkové dopravy, zajištění těchto vazeb však není přímou součástí práce, anžto Litovel (Litovelsko) ani Červenka nejsou součástí definovaného regionu Uničovska a Úsovské vrchoviny. (6)

Vlaková **linka S10** je trasována z Opavy přes Krnov a Bruntál do Rýmařova, zahrnuje také větev z Valšova do Moravského Berouna. V úseku Bruntál – Rýmařov je linka provozována v taktu 2 hodiny v průběhu občanského dne. Stávající konstrukční polohou linky je mj. pobyt v Bruntále okolo L:00 kvůli křižování a odvěšování/přivěšování vozů. Ve stanici Valšov není ve stávajícím stavu dosaženo žádných směrových přestupních vazeb mezi linkou S10 a linkou R27 v trase Ostrava – Krnov – Olomouc. Zejména spojení mezi Rýmařovem nebo Břidličnou a Olomoucí je tak zajišťováno zčásti přímými linkami veřejné linkové dopravy (linky 904 a 921) a zčásti směrovou vazbou od linky 877 ze směru Rýmařov ve Valšově na vlaky linky R27 ve směru Olomouc (odjíždějící obvykle v L:43, od Olomouce přijíždějící v S:14); tato vazba ovšem není zajištěna systematicky po celý den a týden. V dlouhodobém výhledu je předpokládán vznik taktového uzlu ve Valšově v S:00 zahrnujícího křižující vlaky linky R27 a návazné osobní vlaky ve směru Rýmařov (stávající linka osobních vlaků S10 od Opavy by zřejmě byla přinejmenším v základním schématu ukončena v Bruntále) (28) (37). (6)

Trasa **linky 122** (souhrnu linek licenčních čísel 930122, 931122 a 950122) veřejné linkové dopravy spojuje Jeseník a Šumperk přes Červenohorské sedlo. Přestože lze v jízdních řádech vysledovat obvyklé konstrukční polohy, jimiž jsou taktové uzly v S:00 v Šumperku a v L:30 (na příjezdu)/S:30 (na odjezdu) v Jeseníku, podstatná část spojů ve směru Šumperk je vedena v časové poloze odlišné od polohy taktové – v pracovní dny je jsou odlišnosti o více než 5 minut u více než poloviny spojů. Výhledovým záměrem je nicméně zajištění obsluhy Červenohorského sedla v taktu 2 hodiny celodenně a celotýdenně (27). (6)

Linka 877 (licenčního čísla 854877) veřejné linkové dopravy zahrnuje 16 párů spojů v pracovní dny a 4 páry spojů o víkendu na trase Rýmařov – Břidličná – Bruntál. Celkem čtyři spoje v pracovní dny jsou vedeny pouze v úseku Rýmařov – Břidličná. Zhruba polovina spojů linky je zkonstruována ve stejných minutových polohách na stejných zastávkách, jízdní řád nicméně není zcela taktový. Podoba jízdních řádů v provozním souboru Rýmařovsko, jehož součástí je i linka 854877, implikuje existenci dvou manipulačních přejezdů do Břidličné z Rýmařova (jeden okolo 6. hodiny, resp. eventuálně až navečer, a druhý okolo 14. hodiny) a jednoho manipulačního přejezdu do Břidličné z Bruntálu (okolo 14. hodiny) v pracovní dny, a to právě v trase linky 877. (6)

Linka 920 (souhrn linek licenčních čísel 854920, 902920 a 930920) je trasována z Ostravy přes Opavu, Bruntál a Rýmařov do Šumperka. V úseku Šumperk – Rýmařov je provozováno pět párů spojů v pracovní dny a šest párů spojů o víkendu, přičemž jízdní řád je taktový

s vynecháním některých spojů z taktu a s několika výjimkami z taktu především o víkendu. Plán dopravní obslužnosti území Olomouckého kraje uvádí, že se i ve zmíněném úseku mezi Šumperkem a Rýmařovem jedná o páteřní linku, přičemž na páteřních linkách by podle něj měly být dodržovány zásady zajištění integrálního taktového jízdního řádu či minimálního, nejlépe nulového vyčkávání na zpožděné přípoje obslužných linek (27). (6)

2.3.2 Provozní celek severovýchod

Provozní celek severovýchod zahrnuje linky veřejné linkové dopravy obsluhující část regionu Uničovska a Úsovské vrchoviny východně a severovýchodně od Uničova a linky s nimi provozně úzce související. Součástí tohoto provozního celku jsou především linky, jejichž trasa prochází obcemi Dlouhá Loučka nebo Paseka; s nimi pak provozně souvisejí čtyři další linky: linka 335, která obsahuje stěžejní část dopravní nabídky na spojení Uničova s Litovlí přes Červenku, linka 336, jež obsahuje stěžejní část dopravní nabídky v sídlech Renoty a Dětřichov, linka 921, jejíž trasa neprochází přímo regionem Uničovska a Úsovské vrchoviny, avšak zajišťuje spojení Rýmařova s Olomoucí a se Šternberkem paralelně vůči lince 904, a linka 876, jejíž trasa taktéž neprochází přímo regionem Uničovska a Úsovské vrchoviny, avšak zajišťuje dopravní obslužnost sídel v podstatném okolí regionu paralelně a komplementárně vůči linkám 912 a 921.

Linka 324 (licenčně 890324) je trasována z Uničova přes Dlouhou Loučku do Šternberka. Na lince jsou provozovány celkem tři spoje v ranní přepravní špičce pracovních dní. Ústředním účelem linky je zajistit spojení ze sídel na ose Dlouhá Loučka – Řídeč – Babice do města Šternberk společně s linkami 332 a 912. Charakter linky je obslužný, radiální vůči Šternberku. (6)

Trasa **linky 326** (licenčního čísla 890326) vede okružně z Uničova přes Dlouhou Loučku, Paseku a Újezd zpět do Uničova. Spoje jsou vedeny převážně jen v části trasy; v úseku mezi Újezdem a Uničovem jsou spoje vedeny převážně jen v průběhu přepravní špičky pracovních dní. Účelem linky je zajistit spojení z nácestných sídel nejen do spádového města Uničov, ale také k železniční stanici Újezd u Uničova s možností přestupu především na linku M2 veřejné drážní osobní dopravy ve směru Šternberk – Olomouc, eventuálně i do samotného Uničova, a to jak ze směru Paseka, tak v několika jednotlivých případech i z těžiště vlastního sídla Újezd. Zároveň linka zajišťuje spojení i v obráceném pořadí do obce Paseka, v níž se nachází odborný léčebný ústav a do níž směřují významné přepravní vztahy dojížďky do zaměstnání.

Spoje na lince jsou provozovány v pracovní dny od 4:35 do 23:20, o víkendu od 9:55 do 20:05. Jízdní řád linky není taktový, nicméně vazby vůči lince M2 v Újezdě jsou zajištěny v průběhu dne opakovaně v podobné minutové časové poloze. Zejména ve večerních hodinách pracovních dní (mezi 21. a 23. hodinou) dochází v úseku Dlouhá Loučka – Uničov a zpět k vedení spojů linky 326 v čase podobném se spoji linky 922, což lze vzhledem k údobí večerního přepravního sedla označit za neúčelný souběh, byť je pro konkurenceschopnost veřejné dopravy vhodné zajistit spojení z Uničova po odpolední směně bez přestupu jak do Rýmařova, tak do Paseky. V úseku Paseka – Dlouhá Loučka je přesný neúčelný souběh mezi spoji 890326/80 a 890326/28. (6)

Linka 332 (licenčně 890332) je vedena z Paseky nebo Újezda (v různých větvích) přes Řídeč do Šternberka. Jedná se o obslužnou linku primárně zajišťující spojení ze sídel na ose Mladějovice – Řídeč – Babice do Šternberka, zčásti společně s linkami 324 a 912 (v obcích Babice a Mladějovice se nachází také železniční zastávky obsluhované linkou M2; ve vzdálenosti do 1,5 km od železniční zastávky Mladějovice leží i všechny domy v obci Komárov). Linka má volný jízdní řád; v provozu je každý pracovní den osmi páry spojů mezi 5:46 a 17:50. Spoj 890332/3 je veden v úseku Komárov – Šternberk v souběhu se spojem 890324/3 (s rozdíly v časech odjezdů do 5 minut); jedná se však o spoje přijíždějící do Šternberka před 8. hodinou ranní, tj. v obvyklém čase dojížďky do škol. Podle SLDB 2021 dojíždělo do škol ve městě Šternberk z obcí Mladějovice, Komárov, Řídeč a Babice celkem 116 osob, přičemž hlavním dopravním prostředkem dojížďky do školy z těchto obcí byl některý z prostředků veřejné dopravy v 62 % případů, jedná se tedy o souběh účelný z důvodu zajištění dostatečné přepravní kapacity (14). (6) (9)

Linka 335 (licenčního čísla 890335) je trasována z Litovle do Uničova; všechny spoje kromě dvou obsluhují zastávku Červenka,,žel.st. při železniční stanici Červenka. Linka je v provozu v pracovní dny od 4:50 do 22:35 celkem osmnácti páry spojů. Některé konkrétní minutové časové polohy různých spojů ve stejných zastávkách se opakují, nicméně souhrnně není charakter jízdního řádu taktový. Šest spojů z Uničova pokračuje přes Litovel do průmyslové zóny Nasobůrky, v opačném směru začíná sedm spojů již v Nasobůrkách, zpravidla se tak děje kolem 6.-7., 14.-15., 18. a 22. hodiny. Jeden pár spojů (příjezd v 5:40, odjezd ve 14:35) je veden v Uničově až k průmyslové zóně UNEX. Dva páry spojů vykonávají závlek Střelice – Dětřichov a zpět, dva spoje se od přímé trasy odchylují obsloužením Benkova. Linka 335 má páteřní charakter, Plán dopravní obslužnosti území Olomouckého kraje uvádí, že v tangenciální (v krajském měřítku) relaci Litovel – Uničov

(pokrývané převážně linkou 335) je nabídka spojení nedostatečná a že výhledovým záměrem je vytvoření systematických vazeb na veřejnou drážní osobní dopravu ve směru Mohelnice v Července (27). Skutečnost, že ve stanici Červenka zastavují vlaky linky Ex2, je příležitostí k systematickému taktovému navázání spojení do města Uničov od expresních vlaků ze směru Praha; efekt této příležitosti lze zvýšit tranzitním pokračováním příslušné linky veřejné linkové dopravy přes město Uničov dále (rozšíření oblasti dostupné bez dalšího přestupu). (6)

Linka 336 (licenčně 890336) svou trasou zabezpečuje především spojení v rámci města Uničov; základním schématem linky jsou spoje vedené ze sídliště na jihozápadě vlastního Uničova přes Bezručovo náměstí k železniční stanici Uničov, ev. až k průmyslové zóně severně od železniční trati (ze sídliště celkem 12 spojů v pracovní dny a 5 spojů o víkendu) a zpět (5 spojů v pracovní dny a 3 spoje o víkendu). Okrajově jsou součástí linky také spoje obsluhující primárně Dětřichov, Renoty a Benkov v průběhu přepravních špiček pracovních dní. Rozsah spojení na lince nedostačuje pro zajištění pravidelných systémových návazností od sídliště na jihozápadě města na vlaky linek M2 a M20 v železniční stanici Uničov; čas příjezdu téměř poloviny spojů (pěti ze dvanácti v pracovní dny, dvou z pěti o víkendu) k železniční stanici Uničov nepředchází odjezdu vlaku nejvýše o 20 minut; v těchto případech tedy již dnes není přípojná vazba na vlaky zajištěna. Hodnota doby na přestup 20 minut jakožto horního limitu pro existenci přípojné vazby vychází z hodnoty stanovené v Plánu dopravní obsluhy území vlaky celostátní dopravy pro vyhodnocování dodržení přípojných vazeb při plnění jízdního řádu vztahované na přípoje mezi vlaky (37). (6)

Linka 876 (licenčního čísla 854876) o celkem sedmi spojích je trasována z Rýmařova přes Albrechtice u Rýmařova, Břidličnou a Ryžoviště do Lomnice. Jízdní řád linky není trasově systematický, časové rozvržení spojů odpovídá volnému jízdnímu řádu. Linka je provozována v pracovní dny, doplňuje nabídku spojení ostatními linkami v oblasti. (6)

Trasa **linky 904** (souhrnu linek 950904 a 891904) je vedena z Jeseníku variantně přes Videlské sedlo nebo přes Zlaté Hory do Vrbna pod Pradědem a odtud dále přes Karlovu Studánku, Rýmařov a Paseku do Olomouce, případně až do Přerova. Jedná se o linku páteřního charakteru. Společně s linkami 122 a 920 tvoří ve variantě trasy přes Videlské sedlo prstenec páteřních linek veřejné linkové dopravy obepínající horu Praděd a jemu přilehlé turisticky atraktivní části Hrubého Jeseníku, klíčový význam proto mají směrové vazby mezi linkami 920 a 904 v Rýmařově pro relace Šumperk – Karlova Studánka/Vrbno pod Pradědem a mezi linkami 904 a 122 v Domašově u Jeseníka pro relace Karlova Studánka/Vrbno pod

Pradědem – Červenohorské sedlo/Velké Losiny. Neméně důležitý je taktový uzel okolo X:00 na zastávce Karlova Studánka„Hvězda aut.st. pro zajištění přípojných vazeb z obou směrů linky 904 na linky směřující na Ovčárnu. Linka 904 zároveň poskytuje nejrychlejší variantu spojení veřejnou dopravou mezi Rýmařovem a Olomoucí. Linka neobsluhuje všechny zastávky po trase; nejvýrazněji se to projevuje v úseku Olomouc – Paseka, v němž jsou jediné dvě zastávky v Dolánkách (obsluhována pouze vybranými spoji) a ve Šternberku. Ve variantě trasy přes Videlské sedlo ve stávajícím stavu linka není vedena přes centrální část Vrbna pod Pradědem, které je přitom při 4 740 obyvatelích k době konání SLDB 2021 městem s největším počtem obyvatel v okruhu 15 km vzdušnou čarou (9) (12). Linka má volný jízdní řád se složitými omezujícími poznámkami u jednotlivých spojů; obvykle jsou vedeny čtyři páry spojů denně (v nedělích v letní a zimní sezóně až šest párů); v úseku Olomouc – Rýmařov je v průběhu školního roku v provozu navíc jeden pár odpoledních pátečních spojů. Úsek Olomouc – Přerov je obsluhován jedním párem spojů denně. (6)

Existence úseku Olomouc – Přerov v rámci linky 904 vyplývá především z nezanedbatelného počtu cestujících nastupujících v Přerově o víkendu; v říjnu 2024 na tamních zastávkách nastupovalo průměrně 14,2 osob, z čehož 6,7 cestujících obdrželo jízdní doklad mimo tarif IDSOK (Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje), tzn. cestovali dále než do Dlouhé Loučky. V pracovní dny naopak na zastávkách v Přerově nastupovalo průměrně pouze 5,7 cestujících, z čehož 3,7 cestujícím končila územní platnost jízdního dokladu v Olomouci – tito tedy cestovali v relaci, v níž mají k dispozici rozsáhlou dopravní nabídku páteřní veřejné drážní osobní dopravy. Na zastávkách v Kokorech a Krčmani však v pracovní dny nastupovalo průměrně 9 cestujících, z čehož 7,6 cestujících „mířilo“ do Olomouce. O víkendu je proto vhodné objednávku jednoho páru spojů linky 904 mezi Přerovem a Olomoucí zachovávat i přes souběžnost s veřejnou drážní osobní dopravou, zatímco v pracovní dny by postačovalo zkrátit onen pár spojů o úsek Přerov – Kokory. Z oběhových důvodů (požadavek na nasazení vozidla kategorie D na spoje linky 904) je však zapotřebí objednávat nadále úsek Přerov – Kokory i v pracovní dny, přinejmenším do okamžiku provedení případné úpravy provozní koncepce v okolí Kokor, která není součástí této práce. (24)

Zpracováním dat o odbavení cestujících na lince 904 v říjnu 2024 lze získat informaci o průměrné obsazenosti spojů na řezu krajskou hranicí mezi Dlouhou Loučkou a Ondřejovem ve směru Rýmařov (– Jeseník) v tomto období; tyto hodnoty spolu s časem pravidelného příjezdu spojů do Rýmařova v trvalém jízdním řádu pro dopravní rok 2024/2025 shrnuje

Tabulka 2. Obsazenost na řezu krajskou hranicí právě v tomto místě je podstatná pro zjištění mohutnosti přepravních vazeb mezi Rýmařovskem a sídly ve východní části Hrubého Jeseníku na straně jedné a především Olomoucí (v menší míře i Šternberkem) na straně druhé. Zároveň platí, že obsazenost spoje na zmíněném řezu přesahuje hodnotu 75 % počtu cestujících nastupujících na předcházejících zastávkách ve všech případech kromě spojů vedených již z Přerova (i v jejich případě však hodnotu 75 % překonává po přičtení cestujících vystupujících nejpozději v Olomouci), z čehož vyplývá, že obsazenost spojů v úsecích tomuto řezu předcházejících není výrazně vyšší (24). Jedná se tedy i o řez směrodatný pro určení přepravní kapacity na lince – z *Dat IDSOK o odbavení cestujících na vybraných zastávkách a linkách v říjnu 2024* sice nelze zjistit cíl cestujících odbavených mimo tarif IDSOK (tzn. v tomto případě všech cestujících kromě těch, kteří cestují pouze v rámci Olomouckého kraje), nicméně lze předpokládat, že dále na trase linky již dochází k průběžné výměně cestujících bez zásadního překročení hodnot na zvoleném řezu.

Tabulka 2: Průměrná obsazenost spojů linky 904 na zvoleném řezu v říjnu 2024

provozní období	číslo spoje	čas pravidelného příjezdu spoje do zastávky Rýmařov,,aut.st.	průměrná obsazenost v úseku Dlouhá Loučka – Ondřejov
pracovní dny	950904/22	7:25	11,7
	950904/6	10:30	20,5
	950904/4	15:27	29,4
	950904/2	17:00	19,9
pátky	891904/1	16:35	18
víkendy a svátky	950904/28	9:20	39,3
	950904/4	15:27	23,1
	950904/12	17:30	18,2
neděle	950904/10	10:30	11
	950904/8	12:35	10,5

Zdroje: (6) (24)

Porovnáním dat o průměrné obsazenosti sudých spojů linky 904 na zvoleném řezu v říjnu 2024 jsou zjištěny především následující dvě přepravní charakteristiky:

- Obsazenost odpoledních spojů ze směru Olomouc je relativně vysoká, obzvláště v pracovní dny; pravděpodobně zejména díky „mohutnosti“ přepravních vztahů z Rýmařovska do Olomouce včetně denní dojížďky.

- Obsazenost dopoledního spoje ze směru Olomouc o víkendu přesahuje vytíženost odpoledních spojů; pravděpodobně zejména díky „mohutnosti“ přepravních vztahů rekreačního účelu z Olomoucka na Rýmařovsko a do Hrubého Jeseníku.

Linka 912 (licenčně 854912) v trase Rýmařov – Jiříkov – Paseka – Šternberk o čtyřech párech spojů v pracovní dny a dvou párech spojů o víkendu je linkou obslužného charakteru, jejímž primárním účelem je zajistit dopravní obslužnost obce Jiříkov, jejíž zastávky nejsou obsluhovány žádnou jinou linkou veřejné linkové dopravy. V úseku Paseka – Šternberk jsou vedeny dva páry spojů v pracovní dny, zbývající pracovnodenní spoje jsou vedeny pouze mezi městem Rýmařov a obcí Jiříkov. Obec Jiříkov sestává z pěti částí obce, jež čítaly k době konání SLDB 2021 dohromady 311 obyvatel, přičemž délka úseku trasy mezi poslední zastávkou před Jiříkovem a první zastávkou za Jiříkovem v případě přímého obsloužení všech částí obce činí 18,3 km, tzn. v tomto úseku linka obsluhuje bez přičtení Jiříkovem tranzitujících cestujících pouze 17 obyv·$km_{trasový}^{-1}$ (7) (12). V obci Jiříkov se však nachází hrad Sovinec, významný cíl cest rekreačního účelu. (6) (9)

Linka 921 (souhrn linek licenčních čísel 890921 a 854921) je trasována z Rýmařova (resp. variantně jedním párem spojů z Bruntálu) přes Břidličnou, Huzovou a Šternberk do Olomouce. Dlouhodobé ponechání existence nesystematické alternativní trasy z Bruntálu není předpokládáno (27). Jízdní řád linky 921 je volný. Linka má obslužný charakter, v plné trase Rýmařov – Olomouc jsou vedeny jen tři páry spojů v pracovní dny a dva páry spojů o víkendu (s jedním dalším spojem v sobotu v jednom směru) s jízdní dobou mezi zastávkami Rýmařov„aut.st. a Olomouc„hl.nádr. pohybující se okolo 100 minut, zatímco v případě linky 904 jízdní doba mezi zmíněnými zastávkami činí pouze okolo 65 minut. V úseku mezi Šternberkem a Olomoucí je vedení linky 921 převážně zbytné s ohledem na souběžnost s vlaky linek M2 a M20. Cestovní doby na spojeních k hlavnímu nádraží v Olomouci ze sídel na trase linky 921 ve směru Olomouc před Šternberkem by v případě vytvoření přípojné vazby mezi linkou 921 a linkami M2 nebo M20 ve Šternberku při době na přestup do 10 minut byly srovnatelné se stávajícími cestovními dobami na přímých spojeních. V úseku Šternberk – Olomouc nicméně dochází v různé míře k obsluze mezilehlých sídel, podoba případné redukce množství spojů v tomto úseku tak musí reflektovat adekvátnost výsledné dopravní nabídky pro mezilehlá sídla. (6)

Trasa **linky 922** (souhrnu linek 854922 a 890922) spojuje Rýmařov s Tvrdkovem, Dlouhou Loučkou a Uničovem. Na lince je provozováno 12 párů spojů v pracovní dny

(a jeden další nepárový spoj), 4 páry spojů v sobotu a 2 páry spojů v neděli. Z tohoto počtu jsou v úseku mezi obcí Tvrdkov a městem Uničov vedeny pouze 4 páry spojů v pracovní dny a 2 páry spojů v sobotu, primárně okolo 6., 14. a 22. hodiny; zbytek spojů je veden pouze v rámci území Moravskoslezského kraje. Jízdní řád linky není taktový. Charakter linky je obslužný. Trasa linky je vedena mj. po silnici III/4451 v úseku mezi Dlouhou Loučkou a Tvrdkovem, na níž je překonáváno převýšení zhruba 380 metrů při délce úseku zhruba 10 km, tzn. průměrná hodnota stoupání/klesání činí přibližně 3,8 %, čemuž jsou přizpůsobeny jízdní doby (cestovní rychlost je v tomto úseku cca 30 $km \cdot h^{-1}$) (9). (6)

Linka 850151 je dálkovou komerční linkou dopravce UMBRELLA CITY LINES s.r.o. v trase Karlova Studánka – Rýmařov – Uničov – Litovel – Olomouc – Brno. V úseku Karlova Studánka – Olomouc je provozován pouze jeden pár spojů; spoj z Karlovy Studánky do Brna v pátky se zastavením v Uničově od 12:11 do 12:14 a spoj z Brna do Rýmařova v neděle se zastavením ve 21:58 na zastávce Červenka„žel.st. Zmíněné spoje nejsou provozovány v průběhu letních prázdnin. Druhý jmenovaný spoj v Července časově navazuje na poslední vlak linky Ex2 ze směru Praha přijíždějící do stanice Červenka ve 21:36 (IC 521). Přestože linka není přímou součástí práce, časová poloha především druhého jmenovaného spoje je s ohledem na návaznost na vlak linky Ex2 podstatnou okolností pro konstrukci jízdních řádů linek veřejné linkové dopravy v regionu Uničovska a Úsovské vrchoviny. (6)

Dopravní rok 2021/2022 byl posledním rokem, ve kterém byla Moravskoslezským krajem objednávána **linka 882** (t.č. licenčního čísla 854882) provozně související s linkou 922. Linka spojovala Rešov, Stříbrné Hory, Skály a Dobřečov, části obce Horní Město, s vlastním Horním Městem. Na lince byly provozovány výhradně spoje okolo 7. a 14 hodiny v pracovní dny, jejich primárním účelem bylo zajistit dopravu z jednotlivých částí obce Horní Město ráno do školy a odpoledne ze školy. Linka byla zrušena pro nízkou obsazenost v rámci změn jízdních řádů k 11. prosinci 2022 (38). (39)

Tabulka 3: Počet nastupujících cestujících na vybraných zastávkách linky 882 v dopravním roce 2021/2022

zastávka	číslo spoje	čas pravidelného odjezdu	počet nastupujících p.a.
Horní Město,Rešov	854882/1	6:47	99
	854882/5	14:35	87
Horní Město,Stříbrné Hory,točna	854882/1	7:02	68
	854882/6	14:25	29
Horní Město,Dobřečov,u kostela	854882/4	7:15	235
	854882/6	14:15	35

Zdroj: (39)

Tabulka 3 obsahuje údaje o počtu nastupujících cestujících za celý dopravní rok 2021/2022 na trojici vybraných zastávek obsluhovaných tehdy linkou 882, které ve stávajícím stavu obsluhovány již nejsou. Mezi 12. prosincem 2021 a 10. prosincem 2022 bylo 252 provozních pracovních dní, tzn. na žádné z vybraných zastávek nenastupoval do jednoho spoje průměrně ani jeden celý cestující; nejblíže této hodnotě byl počet nastupujících v Dobřečově do ranního spoje (průměrně 0,9 nastupujících), kam ostatně podle dalších dat přijelo ve 14:15 spojem 854882/3 průměrně 1,1 cestujícího (39). Ve stávajícím stavu (k roku 2025) jsou zastávky v Rešově (37 obyvatel podle SLDB 2021), ve Stříbrných Horách (51 obyvatel podle SLDB 2021) a v Dobřečově (44 obyvatel podle SLDB 2021) bez obsluhy veřejnou linkovou dopravou (6) (12). Zatímco vzdálenost těžiště sídla Stříbrné Hory pěšky od nejbližší zastávky, na níž je provozována veřejná doprava, činí méně než 1,5 km, což lze s ohledem na nízký počet obyvatel považovat za hodnotu přijatelnou, v případě těžiště sídel Dobřečov a Rešov tato vzdálenost činí zhruba 3 km, ve druhém jmenovaném případě s nutností příčně přejít údolí a tím překonat celkové převýšení větší než 300 m (9). Přes nízký počet obyvatel Dobřečova i Rešova a s tím spojenou nízkou obsazenost někdejších spojů je s ohledem na geografické podmínky zapotřebí zabývat se otázkou zabezpečení mobility v těchto sídlech žijícího obyvatelstva.

2.3.3 Provozní celek severozápad

Součástí provozního celku severozápad jsou linky veřejné linkové dopravy obsluhující region Uničovska a Úsovské vrchoviny, jejichž trasa prochází městem Šumperk, obcí Oskava nebo obcí Brníčko, vyjma linky 229 zařazené do provozního celku jihozápad. Primárním cílem cest z oblasti obsluhované linkami provozního celku severozápad (spádovým sídlem) je město Šumperk.

Dálková **linka 157** (licenčního čísla 950157) je vedena z Jeseníku přes Šumperk, Libinu, Uničov, Litovel a Olomouc do Brna jedním párem spojů denně kromě sobot. Kromě úseku mezi Olomoucí a Brnem je linka objednávána Olomouckým krajem; pro účel sestavení modelových oběhů vozidel používaných v provozním souboru Jesenicko je zohledňován pouze úsek, v němž je linka objednávána Olomouckým krajem (25). Regionem Uničovska a Úsovské vrchoviny trasa linky prochází v úseku Šumperk – Litovel; v tomto úseku není linka 157 součástí systémové nabídky veřejné dopravy: spojení v relacích Šumperk – Uničov, Šumperk – Litovel, Šumperk – Olomouc i Uničov – Olomouc jsou zajištěna systematickou taktovou nabídkou spojení veřejnou drážní osobní dopravou a v ostatních nácestných sídlech v tomto úseku je počet zastávek obsluhovaných linkou 157 omezený, výrazně nižší než počet zastávek obsluhovaných ostatními linkami veřejné linkové dopravy vedenými zčásti společnou trasou. Nabídku spojení v relaci Uničov – Litovel je vhodné řešit trasově systematicky a taktově, nejlépe v podobě integrovaných taktových jízdních řádů, obslužnými linkami veřejné linkové dopravy. Tabulka 4 uvádí počty cestujících nastupujících na zastávce Uničov,,aut.st. do jednotlivých spojů linky 157 v říjnu 2024. Z tabulky je zřejmé, že počty přepravených cestujících v relacích z Uničova jsou na lince 157 zanedbatelné s výjimkou spoje odjíždějícího v 7:15 ve směru Brno, v němž je však většina cestujících odbavena jízdenkami platnými pouze do následující zastávky, Litovel,,aut.nádr. Ve výsledku lze existenci linky 157 v úseku Šumperk – Litovel označit za v rámci zabezpečení dopravní obslužnosti kraje nadbytečnou ve stávající podobě. (6)

Tabulka 4: Počet cestujících nastupujících do spojů linky 157 na zastávce Uničov,,aut.st. v říjnu 2024

provozní období	číslo spoje	čas pravidelného odjezdu	průměrný počet nastupujících cestujících	z toho s jízdenkami platnými do zastávky Litovel,,aut.nádr.
pracovní dny	950157/1	7:15	21,4	17,2
	950157/4	16:40	2,2	*spoj v opačném směru*
neděle a svátky	950157/7	10:45	2	0,2
	950157/28	17:00	2,6	*spoj v opačném směru*

Zdroj: (24)

Linka 203 (souhrn linek 930203 a 931203) je trasována ze Šumperka přes Sudkov do Postřelmova, odkud se její trasa větví dále do směrů Leština a Dlouhomilov. Linka má obslužný charakter. V úseku Šumperk – Postřelmov je součástí svazku linek 203, 217, 279

a 280. Jízdní řád linky 203 je pro pracovní dny taktový, jízdní řády svazku linek provozovaných v úseku Šumperk – Postřelmov mají v pracovních dnech převážně periodu 60 minut s doplněním dalších spojů především v přepravních špičkách pracovních dní, konstrukční polohou svazku linek jsou časy odjezdů ze zastávky Šumperk„aut.st. v X:27 a příjezdů tamtéž v opačném směru v X:33. Jízdní doba mezi zastávkami Postřelmov„žel.st. a Šumperk„aut.st. činí standardně 18 minut, z čehož vyplývá jednosměrná taktová směrová vazba od vlaků linky R12 ze směru Brno na spoje svazku linek (resp. zpravidla na spoje linky 203) veřejné linkové dopravy přijíždějící ze směru Šumperk, zatímco v obráceném pořadí, od spojů veřejné linkové dopravy tohoto svazku linek na vlaky ve směru Zábřeh na Moravě, taktová směrová vazba o době na přestup do 20 minut neexistuje. Pro víkendové dny není jízdní řád linky 203 taktový. Jednotlivé větve trasy linky 203 mezi Postřelmovem a Leštinou nebo Dlouhomilovem nejsou provozovány v jednotném taktu, konstrukční polohy linky v tomto úseku vychází zejména ze směrové přípojné vazby v Leštině od spojů linky 203 na spoje linek veřejné linkové dopravy ve směru Zábřeh a naopak. Spojení využívající tuto směrovou přípojnou vazbu doplňují (prokládají) spojení přímá v relacích Zábřeh – Lesnice a Zábřeh – Kolšov. (6)

Linka 204 (licenčně 930204) je provozována v trase Šumperk – Libina – Oskava, část spojů z vlastní Oskavy pokračuje dále do částí obce Třemešek a Bedřichov. Linka nemá taktový jízdní řád. V úseku Šumperk – Libina je provozováno 12 párů spojů v pracovní dny (a jeden další spoj ve směru Libina) a 6 párů spojů o víkendu, ve zbývajícím úseku jsou počty provozovaných spojů nižší. Na zastávce Oskava„hor.záv. jsou vytvořeny vzájemné přípojné vazby mezi spoji linek 204 a 321 ze směrů Šumperk a Uničov ve směrech Třemešek a Bedřichov, stejně tak i v obráceném pořadí (ze směrů Třemešek a Bedřichov ve směrech Šumperk a Uničov). Existence těchto přípojných vazeb je klíčová pro zabezpečení efektivního a systematického spojení mezi sídly Třemešek a Bedřichov na straně jedné a sídly Šumperk a Uničov, významnými cíli cest z obce Oskava, na straně druhé. (6)

Linka 205 (licenčního čísla 930205) je trasována ze Šumperka přes Mladoňov a vlastní Oskavu do Třemešku, části obce Oskava. Většina spojů je provozována pouze v úseku Šumperk – Nový Malín nebo Šumperk – Mladoňov. Linka má volný jízdní řád, jenž celkem obsahuje 8 párů spojů v pracovní dny, 1 pár spojů v soboty a 2 páry spojů v neděle a svátky. Cestovní doby mezi Šumperkem a Oskavou jsou při využití linky 205 kratší než při využití linky 204 zhruba o 5 minut, přesto však linka 205 v této relaci pouze doplňuje nabídku spojení linkou 204 s ohledem na to, že počet obyvatel žijících při trase linky 205 mezi vlastní

Oskavou a vlastním Novým Malínem je o řád nižší než počet obyvatel při trase linky 204. Linka 205 nicméně navíc obsluhuje východní část vlastního Nového Malína. (6) (14)

Trasa **linky 212** (licenčně 930212) spojuje Šumperk, Hrabišín, Brníčko a Zábřeh, většina spojů na lince je nicméně vedena pouze v úseku Šumperk – Brníčko. Úsekem linky s nejvyšším počtem provozovaných spojů je Hrabišín – Dlouhomilov o 22 spojích v pracovní dny, 4 spojích v soboty a 3 spojích v neděle a svátky (v obou směrech dohromady). Jízdní řád linky 212 není zcela taktový, nicméně některé minutové časové polohy v různých spojů ve stejných zastávkách se opakují. (6)

Linka 217 (licenčního čísla 932217) je vedena ze Šumperka přes Sudkov, Postřelmov, Leštinu a Úsov do Klopiny. Na lince jsou provozovány tři páry spojů o víkendu. Základní konstrukční polohou linky 217 a víkendových spojů linky 271 jsou přípojné vazby v Lesnici od spojů linky 217 ze směru Šumperk na spoje linky 271 ve směru Úsov (přes Kamennou) a v Leštině od spojů linky 271 ze směru Zábřeh na spoje linky 217 ve směru Klopina (přes Dubicko). Analogicky jsou tyto přípojné vazby zajištěny i v obráceném pořadí. (6)

Linka 232 (licenčně 931232), provozně propojená s linkou 2 městské hromadné dopravy Šumperk (licenčně 935232), obsahuje pět spojů vedených jednosměrně ze Šumperka (Lidické nebo Krapkovy ulice) přes zastávky Dolní Studénky,Třemešek a Nový Malín,Plechy zpět do Lidické ulice v Šumperku. Linka doplňuje nabídku spojení ostatními linkami v relaci Šumperk – Nový Malín, v provozu je v pracovních dnech vyjma měsíců červenec a srpen. Provozní propojení spočívá v převážně časově bezprostředně navazujícím pokračování vozidla od spoje/na spoj linky 935232. Výsledná nabídka spojení mezi Šumperkem a Novým Malínem však není trasově systematická, pročež lze linku 232 označit za nadbytečnou. (6)

Linka 271 (licenčního čísla 932271) je trasována ze Zábřeha přes Leštinu, Brníčko a Kamennou v jádrové oblasti Úsovské vrchoviny do Úsova. V obou směrech dohromady je na lince vedeno 16 spojů v pracovní dny a 6 spojů o víkendu. Jízdní řád linky 271 není taktový, nicméně některé konkrétní minutové časové polohy se u různých spojů ve stejných zastávkách opakují. (6)

Trasa **linky 279** (licenčně 930279) spojuje Šumperk, Sudkov, Postřelmov, Svébohov a Cotkytli. Linka je provozována pouze v pracovní dny, v žádném úseku nepřekračuje počet v jednom dni provozovaných spojů 4 páry. V rámci regionu Uničovska a Úsovské vrchoviny má linka pouze doplňkový charakter ve svazku linek mezi Šumperkem a Postřelmovem. (6)

Linka 280 (souhrn linek licenčních čísel 930280, 932280 a 933280) je vedena v trase Šumperk – Sudkov – Postřelmov – Zábřeh. V úseku Šumperk – Postřelmov je součástí svazku linek 203, 217, 279 a 280. Linka je provozována pěti páry spojů v celé trase a jedním dalším spojem z Brníčka do Zábřeha v průběhu pracovních dní. Linka nemá taktový jízdní řád, nicméně i s ohledem na částečné doplňování taktu linky 203 ve svazku mezi Postřelmovem a Šumperkem se některé časové polohy různých spojů ve stejných zastávkách opakují. (6)

Linka 321 (licenčně 890321) je trasována z Uničova přes Šumvald a vlastní Oskavu do Bedřichova, jedné z částí obce Oskava. Linka je trasově systematická, vyjma území města Uničov se nevětví. Na lince je vedeno v pracovní dny 14 spojů ze směru Uničov a 13 spojů ve směru Uničov, zčásti pouze v úseku Uničov – vlastní Oskava nebo Uničov – Břevenec, o víkendu pak 5 párů spojů mezi Uničovem a Bedřichovem nebo vlastní Oskavou. Jízdní řád linky 321 není taktový. Linka má obslužný charakter s přímou trasou (téměř nejpřímější možnou) bez závleků. Poslední zastávka v Bedřichově, jakož i přilehlé parkoviště, se nachází v pěší vzdálenosti 3,3 km od zříceniny hradu Rabštejn, atraktivního turistického cíle (9). (6)

2.3.4 Provozní celek jihozápad

Součástí provozního celku jihozápad jsou linky veřejné linkové dopravy obsluhující region Uničovska a Úsovské vrchoviny, jejichž trasa prochází městem Úsov, obcí Dubicko nebo obcí Troubelice, vyjma linky 217 zařazené již do provozního celku severozápad. Kromě nich jsou součástí tohoto provozního celku také linka 229 z důvodu provozní souvislosti s linkou 325 (obě zajišťují nebo mají potenciál zajišťovat mj. spojení v relaci Uničov – Libina) a linka 312 z důvodu provozní souvislosti s linkou 323 (dvojice linek, jejichž souhrn je stěžejní součástí zabezpečení dopravní obslužnosti v oblasti obce Medlov).

Linka 229 (licenčního čísla 930229) je vedena ze Šumperka přes Libinu do Kamenné. V úseku Šumperk – Libina přitom linka obsahuje dvě variantní trasy, jak trasu přímou přes Hrabišín, tak trasu přes Mladoňov. Na obou variantních trasách v tomto úseku doplňuje nabídku spojení linkami 204 a 205, resp. v parciálním úseku Mladoňov – Libina jsou spoje vedeny primárně z technologických důvodů, přepravní význam linky v tomto parciálním úseku je zanedbatelný. V úseku Libina – Kamenná je provozováno šest párů spojů v průběhu pracovního dne, část z nich je vedena i v úseku Šumperk – Libina, společně s jedním dalším párem spojů v průběhu pracovního dne vedeným pouze mezi městem Šumperk a obcí Nový

Malín. Jízdní řád linky 229 není taktový, nicméně dochází k opakování konkrétních minutových časových poloh různých spojů ve stejných zastávkách. (6)

Linka 252 (licenčně 933252) je trasována z Mohelnice přes Dubicko a Lukavici do Zvole. Jízdní řád linky 252 není taktový. Na lince je v průběhu pracovního dne vedeno devět párů spojů, v průběhu soboty, neděle nebo svátku tři páry spojů. (6)

Trasa **linky 272** (licenčního čísla 932272) je vedena ze Zábřeha přes Úsov, Rohli a Troubelice do Uničova, ovšem žádný jednotlivý spoj není veden přes všechna vyjmenovaná sídla. Jízdní řád linky 272 není taktový ani trasově systematický. Spoje jsou provozovány ve třech základních schématech: schéma Rohle – Klopina – Troubelice – Uničov, schéma Klopina – Troubelice – Lipinka – Klopina a schéma Klopina – Úsov – Leština – Zábřeh. Důležitým konstrukčním prvkem linky jsou přípojné skupiny mezi spoji linek 272 a 275 v Klopině, s nimi nicméně částečně souvisí i existence souběhů v úseku Klopina – Troubelice přes Pískov mezi spoji prvního a druhého schématu linky 272 (ve třech případech je v Pískově časový rozestup mezi spoji různých schémat menší než 15 minut; do této hodnoty jsou spoje považovány za souběžné podle Plánu dopravní obslužnosti území Olomouckého kraje) (27). Linka je provozována pouze v pracovní dny celkem 21 spoji v obou směrech i všech schématech dohromady (třetí schéma je částečně propojeno do souvislých spojů s jiným schématem). (6)

Linka 275 (licenčně 932275) v trase Zábřeh – Leština – Klopina – Úsov – Mohelnice je oblastně významnou linkou obslužného charakteru, na niž navazují přípoje dalších linek především v Leštině a v Klopině. Linka je provozována v průběhu pracovního dne celkem 21 spoji, v průběhu soboty 2 spoji a v průběhu neděle nebo svátku 6 spoji v obou směrech dohromady. Konstrukční polohy linek 275 i 252 jsou přizpůsobeny zabezpečení přepravy z nácestných sídel do Mohelnice na 6. (denně), 14. (pouze v pracovním dni), 18. (denně) a 22. (pouze v pracovním dni a dni předcházejícím) hodinu a po zmíněných časech zpět. Linka 275 nemá taktový jízdní řád, nicméně minutové časové polohy jednotlivých spojů jsou do určité míry podobné. Jízdní řád je trasově systematický, s nízkým počtem výjimek od základní trasy (11, z toho 10 se týká jediné stejné zastávky), byť část (menšina) spojů není vedena v celé trase. (6)

Linka 284 (licenčního čísla 932284) o celkem 11 pracovnodenních spojích na trase Mohelnice – Úsov – Kamenná v obou směrech dohromady má charakter linky obslužné.

V úseku Mohelnice – Úsov jsou vedeny pouze dva páry spojů. Většina spojů je součástí přípojných skupin v Klopině zahrnujících především návaznosti se spoji linky 275. (6)

Trasa **linky 289** (licenčně 932289) spojuje v základním schématu Zábřeh, Zvoli, Lukavici a Mírov zcela mimo region Uničovska a Úsovské vrchoviny, součástí linky jsou nicméně i doplňková schémata na ose Zábřeh – Lesnice – Dubicko – Lukavice do regionu zasahující. Jízdní řád linky 289 není taktový ani trasově systematický, trasy a časové polohy jednotlivých spojů začasté zabezpečují specifické přepravní účely. Pro většinu sídel na trase (s výjimkou především Slavoňova) je linka 289 pouze doplňkem k nabídce spojení ostatními linkami. (6)

Linka 312 (licenčního čísla 890312) je trasována z Litovle přes Medlov do Uničova. Linka nemá taktový jízdní řád. Na lince je provozováno pět párů spojů v průběhu pracovního dne a tři páry spojů v průběhu soboty, neděle nebo svátku. Všechny víkendové spoje a tři spoje pracovnodenní jsou vedeny mezi Litovlí a Uničovem přímo přes Střelice, mimo obec Medlov. Přesto je linka pro Medlov nezanedbatelnou součástí dopravní nabídky zejména pro spojení ve směru Litovel. (6)

Trasa **linky 323** (licenčně 890323) je vedena z Uničova přes Medlov do Úsova. Linka je provozována pouze v pracovní dny 12 spoji z Uničova (z toho 6 do Úsova a 6 pouze do obce Medlov) a 11 spoji do Uničova (z toho 5 z Úsova a 6 až z obce Medlov). Vlastní Medlov obsluhují všechny spoje, Hlivice a Královou všechny kromě jednoho páru, ze Zadního Újezda v průběhu pracovního dne odjíždí 9 spojů. Linka 323 je obslužného charakteru, její jízdní řád není taktový. Pěší vzdálenost z těžiště vlastního Medlova k nejbližší zastávce obsluhované veřejnou dopravou o víkendu činí více než 3 km, což lze s ohledem na počet obyvatel (zprostředkovaně disponibilitu) Medlova označit za nevyhovující stav (9). Plán dopravní obslužnosti území Olomouckého kraje uvádí, že v rámci v budoucnu sjednocených provozních souborů Šternbersko a Uničovsko a Litovelsko je výhledovým záměrem doplnit večerní a víkendové spoje v určitých relacích, bez jejich konkretizace (27). (6)

Jízdní řád **linky 325** (licenčního čísla 890325) vedené z Uničova do Libiny převážně přes Troubelice (kromě jednoho páru spojů vedeného přes Šumvald) obsahuje celkem 11 párů spojů vedených výhradně v pracovní dny; nemá podobu taktového jízdního řádu. Linka 325 má obslužný charakter, zajišťuje především spojení z obcí na trase do Uničova. Obce na trase linky 325 jsou obsluhovány i veřejnou drážní osobní dopravou, jejíž linky M2 a M20 nabízejí spojení taktéž do Uničova (resp. kromě něj i do Olomouce, Šternberka či Šumperka). Přestože dostupnost železničních zastávek a stanic z Lazců, východní části vlastních Troubelic, Hradce

(východní části Nové Hradečné) a obce Libina není při vzdálenosti pěšky i větší než 2 km dostačující pro označení linky 325 za zcela souběžnou a její zrušení, lze především za podmínky zajištění spojení mezi Libinou a Uničovem jiným způsobem než právě linkou 325 přistoupit k mírné redukci spojů veřejné linkové dopravy, poněvadž pro spojení ze zbývajících částí vlastních Troubelic a Nové Hradečné do Uničova tyto módy dopravy souběžné jsou. Zároveň je pro zvýšení synergického efektu různých módů veřejné dopravy vhodné vést ponechané spoje veřejné linkové dopravy v přibližném časovém prokladu k vlakům linek M2 a M20 v úseku Uničov – Troubelice. (6) (9)

Linka 327 (licenčně 890327) je linkou obslužnou vedenou v trase z Uničova přes vlastní Troubelice do Pískova, části obce Troubelice, resp. jedním párem spojů do Lipinky. V úseku mezi Uničovem a Troubelicemi vykazují trasy linek 272, 325 a 327 shodu. Na lince jsou v průběhu pracovního dne vedeny čtyři páry spojů. Linka 327 je jedinou linkou obsluhující Dědinku, část obce Troubelice, a to jedním párem spojů po 7. hodině ranní. Jelikož vzdálenost těžiště sídla Dědinka od železniční zastávky Troubelice střed ani od základní školy v Troubelicích nepřesahuje 2 km, lze stávající řešení dopravní obslužnosti Dědinky s ohledem na nízký počet obyvatel považovat za adekvátní a hodné dlouhodobé stability. (6)

2.3.5 Provozní celek jihovýchod

Součástí provozního celku jihovýchod je především linka 364, jediná dosud nezařazená do ostatních, výše zmíněných provozních celků. Linka 364 je klíčovou součástí zabezpečení dopravní obslužnosti v oblasti zahrnující město Štěpánov a obec Pňovice. Dopravní obslužnost této oblasti je s ohledem na doplňkovost (potenciální komplementaritu) ostatních linek v oblasti zapotřebí řešit integrálně pro všechny linky trasované přes zmíněná sídla a dosud nezařazené do jiného provozního celku, jimiž jsou kromě linky 364 také linky 310, 313 a 329.

Linka 310 (licenčního čísla 890310) je trasována z Litovle přes Pňovice a Střeň do Nákla. V úseku Pňovice – Náklo je účelem linky především zajistit spojení ze Střeně ke škole v Pňovicích a společně s linkou 308 obsloužit veřejnou dopravou sídlo Lhota nad Moravou. V úseku Litovel – Pňovice je většina spojů vedena přímo a doplňuje nabídku spojení linkou 313, dva spoje jsou pak v tomto úseku vedeny přes Renoty a jeden další spoj je veden z Litovle přímo do Uničova. Celkem je na lince 310 provozováno 11 spojů v obou směrech dohromady, všechny spoje jsou vedeny v pracovní dny s výjimkou jednoho páru spojů

v dopoledních hodinách, jenž není veden v úterky a čtvrtky. Jízdní řád linky 310 není taktový; existence omezení jízdy jednoho páru spojů o úterky a čtvrtky lze považovat za kontradikci taktového provozu, neboť primárním přínosem taktového jízdního řádu je jeho snadná zapamatovatelnost, díky níž je provoz pro cestující přehledný v rámci dne, zatímco zmíněné omezení naopak vnáší výjimku ze systematičnosti a tím i přehlednosti již v rámci týdne. (6)

Linka 313 (licenčně 890313) je vedena z Litovle přes Pňovice, Strukov a Hnojice do Šternberka. Na lince je provozováno 7 párů spojů v pracovní dny (z toho 1 pár pouze v úseku Hnojice – Šternberk) a 5 spojů v neděle a svátky (nepárovost spojů implikuje v příslušném provozním souboru existenci jednoho manipulačního přejezdu z Litovle do Šternberka). Jízdní řád linky 313 není taktový. Relace Litovel – Šternberk je v krajském měřítku tangenciální; Plán dopravní obslužnosti území Olomouckého kraje ji vedle relací Litovel – Uničov a Mohelnice – Úsov – Uničov uvádí mezi relacemi, v nichž je vhodné zajistit nabídku spojení veřejnou linkovou dopravou koncepčně s přihlédnutím mj. k zásadám integrovaného taktového jízdního řádu včetně případného posílení nabídky spojení (27). V době konání SLDB 2021 nicméně do školy nebo do zaměstnání v relaci mezi městy Litovel a Šternberk dojíždělo pouhých 94 osob a v relaci mezi městy Mohelnice a Uničov 112 osob v obou směrech dohromady, zatímco v relaci mezi městy Litovel a Uničov dojíždělo v obou směrech dohromady 510 osob, což odráží významnost těchto relací (14). (6)

Trasa **linky 329** (licenčního čísla 890329) spojuje města Šternberk a Štěpánov. Na lince je provozováno 8 párů spojů v pracovní dny, z toho jeden pár pouze v úseku Šternberk – Lužice a jeden spoj v úseku Stádlo – Šternberk. V rámci Štěpánova je trasa rozdělena do dvou větví, jedné směřující do ulice Horní, do oblastí, v nichž žije přibližně pětina obyvatel města, a druhé směřující do Benátek oblastmi osídlenými zhruba polovinou obyvatel města (14). Jízdní řád linky 329 není taktový, nicméně minutové časové polohy některých spojů se do určité míry vzájemně podobají. (6)

Linka 364 (souhrn linek 890364 a 891364) je významnou obslužnou linkou vedenou z Olomouce přes Štěpánov do Uničova, v radiálním směru v rámci aglomerace města Olomouc. Spoje linky 364 jsou provozovány ve dvou základních schématech trasy: v prvním schématu z Olomouce přes zastávku Štěpánov„kino do zastávky Štěpánov„Novoveská (ev. dále přes Pňovice do Uničova) a ve druhém schématu z Olomouce přes zastávku Štěpánov„kino a přes Moravskou Huzovou do Žerotína (ev. dále do Uničova). V rámci města Olomouc vede standardní trasa ze směru Lazce přímo k hlavnímu nádraží, resp. povětšinou

z technologických důvodů (odstavení vozidel mezi spoji) i dále na autobusové nádraží; pět párů spojů je ze směru Lazce vedeno naopak do zastávky Olomouc,,tržnice, přičemž jeden pár spojů odtud pokračuje k hlavnímu nádraží. Jízdní řád linky 364 není periodický; v případě zavedení periodického jízdního řádu by bylo pro zajištění přehlednosti dopravní nabídky vhodné trasu v rámci města Olomouc sjednotit. Na ose Chomoutov – Lazce – hlavní nádraží je přitom linka významná i pro přepravní vztahy v rámci města Olomouc; zajišťuje spojení především právě v relacích z Lazců a Chomoutova k severní části centra města a k hlavnímu nádraží – v těchto relacích nejsou provozovány linky městské hromadné dopravy Olomouc přímou trasou. (6)

Četnost spojů je na lince 364 nejvyšší v úseku Olomouc – Štěpánov (k zastávce Štěpánov,,kino), v němž je provozováno celkem 34 spojů ze směru Olomouc a 33 spojů ve směru Olomouc v průběhu pracovního dne a 11 párů spojů v průběhu soboty, neděle či svátku. V úseku Želechovice – Uničov je v průběhu pracovního dne počet spojů o 18 párů nižší než v úseku Olomouc – Štěpánov, o víkendu jsou v něm pak provozovány čtyři páry spojů. Plán dopravní obslužnosti území Olomouckého kraje obsahuje návrh standardních intervalů obsluhy pro přepravně významné obslužné linky v aglomerační oblasti Olomouce, podle něj by měly intervaly činit 15-30 minut v přepravních špičkách pracovních dní, 60 minut v přepravních sedlech pracovních dní a 60-120 minut o víkendech (27). Linka 364 zmíněná kritéria splňuje přinejmenším v úseku Olomouc – Štěpánov; právě v tomto úseku je rozsah dopravních výkonů ve stávajícím stavu dostačující pro zavedení periodického jízdního řádu s uvedenými intervaly obsluhy. Především v úseku Pňovice/Žerotín – Uničov je naopak význam linky 364 nižší; pro samotnou relaci Olomouc – Uničov jej snížilo i zkrácení cestovních dob vlaků po modernizaci železniční tratě spojující zmíněná sídla (27). (6)

2.4 Zastávky

Jednotlivé zastávky veřejné dopravy mají v různé míře dvě dopravní funkce: funkci obslužnou a funkci přestupní. Obslužnou funkcí zastávky je zajišťována adekvátní dostupnost veřejné dopravy v území, přičemž adekvátnost dostupnosti je kompromisem mezi blízkostí zastávky k bodům zdrojů a cílů cest v jejím okolí na straně jedné a přijatelnou mírou zdržení vozidla v zastávkách na straně druhé. Naléhavost požadavku na přijatelnou míru zdržení v nácestných zastávkách pro cestující těmito zastávkami tranzitující je vysoká na linkách (úsecích linek) s vysokým přepravním zatížením a na linkách páteřních – v těchto případech

dochází při případných pobytech na zastávkách k výraznému souhrnnému společenskému zdržení, jež obecně nemusí být důvodné ve všech případech. Na druhou stranu naléhavost požadavku na blízkost zastávky k bodům zdrojů a cílů cest je vysoká v místech, kde je hustota těchto zdrojů a cílů cest vysoká, především v blízkosti bytových domů (v nichž bývá vysoká zalidněnost a návazně hustota zdrojů cest) či center měst (jež jsou oblastmi s vysokou hustotou cílů cest). V rámci regionu Uničovska a Úsovské vrchoviny považuje autor stávající rozmístění obslužných zastávek veřejné linkové dopravy za adekvátní, byť v případě dalšího rozvoje sídel v regionu co do rozsahu zastaveného území nebo hustoty zalidnění v některých obcích by mohlo být výhledově vhodné rozmístění zastávek v těchto obcích revidovat. Předpoklady by pro to mohly v budoucnu nastat zejména v sídlech Újezd (v případě zvýšení zalidněnosti jižní části obce), Libina (v případě zvýšení zalidněnosti v Dolní Libině), Nový Malín (v případě dalšího zvyšování počtu obyvatel zejména při trase silnice II/446) a Dubicko (v případě zvýšení zalidněnosti jihovýchodní části obce).

Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, stanoví, že *„kraje a obce ve své samostatné působnosti stanoví rozsah dopravní obslužnosti a zajišťují dopravní obslužnost veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou a jejich propojením“* (2). Propojení mezi veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou je otázkou integrace, jejíž provozní a územní pilíř zahrnují i problematiku přestupních uzlů (zastávek). Stejně tak jsou přestupní uzly důležité pro propojení (integraci) dopravní nabídky i v rámci obou těchto dopravních módů samostatně.

Klíčové přestupní uzly propojující linky veřejné linkové dopravy obsluhující region Uničovska a Úsovské vrchoviny s veřejnou drážní osobní dopravou jsou v plánech dopravní obslužnosti identifikovány při železničních stanicích Zábřeh na Moravě, Mohelnice, Červenka, Olomouc hl.n., Litovel město, Šternberk, Uničov, Šumperk a Rýmařov; doplňkové přestupní body pak při železničních stanicích a zastávkách Lukavice na Moravě, Střeň, Újezd u Uničova, Uničov zastávka a Postřelmov (27) (28). Kromě těchto zastávek autor spatřuje potenciál k významu doplňkového přestupního uzlu při železniční stanici Libina s ohledem na vzdálenost této stanice od zastavěného území vlastní Libiny a na počet obyvatel v obci Libina – kombinace těchto dvou faktorů je předpokladem pro vytvoření přípojných vazeb k vlakům linkou obsluhující zastavěné území obce. Okrajově (v jednotkách případů přípojných vazeb mezi vlakem a spojem veřejné linkové dopravy denně) by přestupního

významu mohly dosahovat také stávající zastávky Troubelice„sídliště při železniční zastávce Troubelice zastávka a Nová Hradečná„žel.zast. při železniční zastávce Nová Hradečná.

Vlastností zastávek, která může omezovat podobu provozní koncepce, je jejich kapacita. Klíčový význam má tato vlastnost především na zastávkách v přestupních uzlech, v nichž může nedostatečná kapacita zastávky znemožnit zavedení prvků integrovaného taktového jízdního řádu anebo přinejmenším učinit přestup nedostatečně pohodlným. V souvislosti s provozem veřejné linkové dopravy v regionu Uničovska a Úsovské vrchoviny se problematika kapacity zastávky v přestupním bodě týká zejména zastávky Mohelnice„žel.st. Prostorové podmínky v této zastávce neumožňují současný pobyt více než jednoho vozidla veřejné linkové dopravy při nástupní hraně, což již ve stávajícím stavu nepostačuje především v případech, kdy je odjíždějící spoj potřeba pozdržet čekáním na zpožděný přípojný vlak. V některých časech přitom podle plánovaného jízdního řádu brzy po odjezdu jednoho spoje přijíždí spoj jiný; systémově se tak děje v případě odjezdu linky 251 (s odjezdem obvykle ve 46. minutu) a příjezdu linky 242 (s příjezdem obvykle v 50. minutu) a naopak (odjezd spoje linky 242 systémově ve 4. minutu, příjezd spoje linky 251 systémově v 8. minutu). Obě tyto linky mají přitom v příslušných časech na zmíněné zastávce přípojné vazby od vlaků nebo k vlakům.

Další podstatnou vlastností přestupních uzlů je přestupní vzdálenost mezi stanovišti. V ideálním případě jsou v přestupních uzlech zajištěny přestupy hrana-hrana, prostorové řešení některých zastávek však naopak způsobuje dlouhé přestupní vzdálenosti a s tím spojené nepohodlí i dlouhé přestupní doby, s nimiž je nutno v rámci provozní koncepce počítat. V tomto ohledu je vhodné zmínit jednak přestupní uzel Postřelmov a jednak zastávku Šumvald,Břevenec,u háje s okrajovým přestupním významem. V Postřelmově činí přestupní vzdálenost od stanoviště autobusové zastávky Postřelmov„žel.st. k začátku vzdálenějšího druhého nástupiště železniční stanice Postřelmov zhruba 300 m, což při rychlosti chůze 75 $m \cdot min^{-1}$ odpovídá přesně čtyřem minutám přestupní doby. Protože je však zapotřebí počítat s výstupem přestupujícího cestujícího kterýmikoliv dveřmi, činí přestupní doba v obráceném pořadí (od vlaků z nejvzdálenějšího konce nástupní hrany na stanoviště spojů veřejné linkové dopravy) až minut šest. V případě zastávky Šumvald,Břevenec,u háje činí přestupní vzdálenost mezi stanovišti obsluhovanými linkou 321 a stanovišti obsluhovanými linkou 204 taktéž zhruba 300 m, v kombinaci s absencí zastávkového mobiliáře proto autor považuje za vhodné rozdělit tuto zastávku na dvě (samostatnou pro stanoviště každé z linek),

aby vyhledávače spojení navrhovaly cestujícím přestup až v následující zastávce na trase obou linek, jíž je Oskava,Nemrlov,rozc.Mostkov. (9)

Zdržení cestujících ve vozidle spojené s dobou pobytu na zastávkách je možno minimalizovat zaváděním režimu zastávky na znamení pro všechny zastávky, které nemají přestupní funkci nebo jejichž obslužná funkce je významná natolik, že v nich dlouhodobě dochází k nástupu nebo výstupu cestujících na většině spojů. Pro řešení stížností na nezastavení pro výstup v zastávce na znamení je vhodné zajistit prostřednictvím odbavovacích zařízení ve vozidlech odesílání informace o události stisknutí signalizace zastávky na znamení objednateli v datové podobě obdobné standardně odbavovacími zařízeními odesílaným informacím o tzv. událostech.

2.5 Tarif

Jedním ze čtveřice pilířů integrace veřejné dopravy je integrace tarifní (související taktéž s integrací územní, která je pilířem prostupujícím do všech ostatních pilířů integrace). Úlohou tarifního pilíře integrace je zavést univerzální přestupní tarif bez ohledu na dopravce či dopravní prostředek. Jednotná společná platnost přestupního tarifního systému v rámci vymezeného území vede k velkému zpřehlednění dopravního systému pro cestující. (34)

Linky zabezpečující dopravní obslužnost regionu Uničovska a Úsovské vrchoviny jsou zapojeny do dvou tarifních systémů vymezených primárně hranicemi území Olomouckého a Moravskoslezského kraje s částečnými územními přesahy platnosti. Územní přesahy nicméně nejsou úplné, v části přepravních relací jsou cestující odbaveni na tarif dopravce, jenž zpravidla nemá integrovaný charakter. Ve všech případech probíhá nástup cestujících zpravidla předními dveřmi s prodejem nebo validací jízdního dokladu u řidiče. (6)

Tarifní uspořádání Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje (IDSOK) je zónové a platné shodně pro jednotlivé i dlouhodobé jízdné. Každá jízdenka IDSOK je platná v tarifních zónách na ní uvedených; při prodeji jízdního dokladu IDSOK u řidiče do zóny mimo trasu daného spoje je nutné zadat do odbavovacího zařízení výčet všech zón po trase. Tento způsob prodeje přestupního jízdného je časově relativně náročný, jeho vlivem může docházet ke zdržení spojů veřejné linkové dopravy oproti plánované době pobytu na zastávkách. Jízdné IDSOK lze nicméně zakoupit i prostřednictvím dalších kanálů, zejména mobilních aplikací MobilOK a Můj vlak (43). V případě, že si cestující zakoupí jízdní doklad předem pomocí prodejních kanálů nevyžadujících manuální výběr zón v odbavovacím

zařízení řidičem, se zmíněná nevýhoda tarifního uspořádání neprojevuje – samotná validace dříve zakoupeného jízdního dokladu IDSOK pomocí QR kódu je obvykle poměrně rychlá, cestujících zvyklých na způsob validace jízdního dokladu lze ve vozidle veřejné linkové dopravy stihnout odbavit i více než 10 za minutu.

Kromě jednoznačného vymezení územního rozsahu zón jsou součástí tarifu IDSOK i tzv. hraniční zastávky, jimž je přiřazena i zóna sousední; ve výsledku se tedy tarifní zóny částečně překrývají. Strukturní nevýhoda tarifu v minimu využitelných alternativních cest v rámci zónové platnosti jízdního dokladu je pro vyjmenované případy řešena vyhlášením tzv. KOMBI ZÓNY. KOMBI ZÓNA rozšiřuje mezi vyjmenovanou dvojicí zón za cenu jízdného shodnou s cenou pro základní trasu platnost jízdních dokladů o zóny na alternativních trasách. KOMBI ZÓNA se vztahuje pouze na dlouhodobé jízdné; pro jízdné jednotlivé nicméně není odlišnost ve výčtu projížděných zón podstatná, byť v některých případech je využití alternativní trasy spojeno s vyšším počtem zón a tím vyšší cenou jízdného. (43)

Tarifní uspořádání ODIS, jenž je integrovaným dopravním systémem Moravskoslezského kraje, je zónové pro dlouhodobé jízdné a kilometrické pro jízdné jednotlivé. Nákup jednotlivého přestupního jízdného (resp. odečet nástupní sazby jízdného při přestupu) je možný pouze prostřednictvím dopravní čipové karty nebo mobilní aplikace. (44)

Kilometrický tarif obecně není vhodným nástrojem tarifní integrace veřejné linkové dopravy, neboť je spojen s velkou variabilitou jízdného na shodné relaci vlivem různých tras na různých alternativních spojeních. Nabídka dopravního spojení na trase delší než nejkratší možné je často širší především s ohledem na okolnosti dané sídelní strukturou, kilometrický tarif pak způsobuje vyšší cenu jízdného v dané nepřímo spojené relaci. Nepřímost spojení je přitom sama o sobě faktorem snižujícím atraktivitu veřejné dopravy, je-li spojena s delší dobou spojení; není vhodné tarifním uspořádáním v takovém případě atraktivitu veřejné dopravy dále snižovat. Výhodou kilometrické struktury tarifu ODIS pro jednotlivé jízdné je rychlost odbavení cestujících řidičem, jenž nikdy nemusí prodávat jízdenku mimo trasu spoje.

Tarifní pilíř integrace veřejné dopravy je spojen s pilířem územním – cestující by neměl být nucen přemýšlet, ve kterých spojích mu jednotný jízdní doklad platí a ve kterých nikoliv. Tento předpoklad nebývá v rámci České republiky naplněn kromě části komerčních linek veřejné linkové dopravy (vč. linky 850151) zejména pro vlaky osobní dopravy expresní kategorie. V blízkosti regionu Uničovska a Úsovské vrchoviny je však do systému IDSOK zapojena vlaková linka Ex2, zřejmě vzhledem k rychlíkové zastavovací politice na území

Olomouckého kraje. Tato skutečnost synergicky zvyšuje efekt přípojných vazeb vůči lince Ex2 využívaných pravidelně dojíždějícími cestujícími. (6)

3 VARIANTNÍ NÁVRHY ORGANIZACE PROVOZU

Analýzou byly zjištěny problémy spojené se stávající organizací provozu veřejné linkové dopravy v regionu Uničovska a Úsovské vrchoviny, k jejichž řešení, ať už prostřednictvím odstranění příčiny problému nebo zmírnění jeho následků, autor předkládá návrh upraveného způsobu organizace provozu. Stejně tak návrh upraveného způsobu organizace provozu reaguje na zjištěné příležitosti, jež nejsou ve stávajícím stavu využívány. Zjištěné problémy a příležitosti se týkají především provozní koncepce, pročež je provozní koncepce navržena kompletně a komplexně pro všechny dotčené linky veřejné linkové dopravy. Návrhové varianty provozní koncepce jsou sestaveny zpravidla dvě pro každý provozní celek.

Zjištěné nedostatky či příležitosti týkající se jiných problematik než provozní koncepce, zejména zastávek či tarifu, v konečném důsledku pro plánování dopravy nedosahují významu provozní koncepce. Vhodné rozmístění zastávek, jejich kapacita či stavební stav jsou podpůrným prvkem nabídky veřejné dopravy, stejně jako správné a spravedlivé tarifní uspořádání, pročež je zapotřebí zajistit soulad mezi nimi a provozní koncepcí. Autor si nicméně neklade ambici v rámci této práce navrhovat komplexní úpravy struktury tarifu ani podrobně navrhovat úpravy v situaci zastávek s ohledem na značnou rozsáhlost těchto problematik, v případě tarifu by navíc případné komplexní úpravy přesahovaly územní rozsah regionu Uničovska a Úsovské vrchoviny. Komplexně je tak v rámci práce pojímána především problematika provozní koncepce, jež je ostatně stěžejní a majoritní součástí dlouhodobého i střednědobého dopravního plánování (34).

3.1 Provozní koncepce

Klíčovým východiskem každé návrhové varianty je důraz na zajištění pravidelnosti nabídky spojení a na provozní integraci dopravní nabídky. Výsledkem provozní integrace veřejné dopravy je poskytování jednotné dopravní nabídky pro dopravně ucelenou oblast (40). Důležitost pravidelnosti dopravy vychází z podstatně větší výhodnosti pro uživatele, byť s sebou nese i zvýšenou náročnost z provozního hlediska (35). Prostředkem pro zajištění pravidelné nabídky spojení je zavedení periodického jízdního řádu, resp. zejména integrovaného taktového jízdního řádu zajišťujícího pravidelné spojení v rámci celé zapojené dopravní sítě, tj. právě provozní integraci dopravní nabídky.

Principem integrovaného taktového jízdního řádu je sjednotit místa setkávání (křižování, potkávání) vozidel na linkách do stejného přestupního bodu, tzv. periodického (taktového, intervalového) uzlu, společně se sjednocením času jejich setkávání, tzv. osy symetrie; tento krok je prováděn v rámci celé dopravní sítě tak, aby výsledkem byla ucelená síť vzájemně linkami propojených periodických uzlů. Osnovu integrovaného taktového jízdního řádu tvoří především periodické jízdní řády nadřazené železniční sítě, jež bývá integrujícím jádrem systému. Optimální přestupní možnosti jsou zajištěny, pokud se všechny vlaky, popř. autobusy, sjíždějí ke stejné ose symetrie do přestupního bodu. Doby na přestup (tj. časy mezi příjezdem cestujícího jedním spojem a jeho odjezdem navazujícím přípojem) jsou minimalizovány, v ideálním případě pokrývají výhradně přestupní dobu a určenou rezervu pro krytí zdržení, jímž mohou být zejména zpoždění některého ze spojů do periodického uzlu přijíždějících. Výsledným stavem na dopravní síti systematizované do integrovaného taktového jízdního řádu je možnost z každého bodu do každého bodu na dopravní síti dospět za přijatelnou cestovní dobu bez časových ztrát vzniklých čekáním na přípoje. (35)

Výhody realizace periodického jízdního řádu pro cestující jsou spojené s přehledností jízdního řádu (provozu) a tím i snadnou zapamatovatelností, přehlednost je zajištěna díky vlastní pravidelnosti dopravní nabídky, opakujícím se provozním situacím (neustále stejné místo přestupu mezi linkami a neměnná doba přestupu) či možnosti prezentace provozu pomocí schémat linkového vedení či síťových grafik. Nevýhody periodického jízdního řádu jsou naopak dané především vysokými nároky na provázanost jízdního řádu (optimální provázání přitom není vždy možné, kvůli čemuž v praxi vznikají v některých případech neakceptovatelně dlouhé doby na přestup) či nezbytností udržet jízdní řád v dlouhodobě stabilní podobě (není možné snadno reagovat na krátkodobé změny nebo na požadavky na speciální časové polohy). (35)

Nemožnost zajistit optimální provázanost jízdního řádu souvisí s kombinací dvou faktorů, jimiž jsou nemožnost dosáhnout požadovaného hranového času a zároveň soubor omezujících kritérií, jenž standardně obsahuje mj. omezení finanční nákladnosti dopravního systému. Linky spojující periodické uzly musí mít pro ideální řešení integrovaného taktového jízdního řádu dodrženy hranové časy ve výši celočíselného násobku poloviny periody, a to s poměrně vysokou přesností – ni s příliš malou, ani s příliš velkou rezervou (35). Především v prostředí veřejné linkové dopravy, v jejímž případě je ovlivnění úsekových dob eventuální realizací infrastrukturního opatření oproti veřejné drážní osobní dopravě nižší, nelze v praxi vždy požadované hranové časy zajistit.

Omezujících kritérií týkajících se provozní koncepce může být mnoho, přičemž některé se mohou navzájem vylučovat. Výsledné řešení je v dopravě typicky kompromisem mezi různými požadavky. Klíčovým omezujícím kritériem bývá stanovená maximální výše provozních, popř. jiných realizačních nákladů. Pokud by takové omezení hypoteticky neexistovalo, mohl by být výskyt úseku s nevyhovujícími hranovými časy řešen navýšením rozsahu dopravních výkonů; existence tohoto omezení je však dána elementárními vlastnostmi hospodářství (neomezené množství disponibilních finančních prostředků není možné reálně uvažovat) a návrh dopravního řešení je nezbytné přizpůsobovat stanoveným finančním možnostem. V prostředí regionální dopravy v Evropě je finanční omezení začasté stanoveno příslušným orgánem veřejné správy v pozici objednatele, jenž finanční prostředky vynakládá s cílem zajistit udržitelný rozvoj území včetně oblastí řídce osídlených. (35)

Výsledkem požadavků na podobu jízdního řádu může být úprava tuhého jízdního řádu do podoby jízdního řádu tuhého proměnlivého, v níž jsou zohledněny specifické požadavky promítající se do několika (nejvýše tří) odchylek od periody během dne. Zejména v období ranní přepravní špičky je citlivost cestujících na správný čas příjezdu do cíle cesty, který nesmí být příliš brzký ani příliš pozdní, vysoká. Zohledněny mohou být taktéž nerovnoměrnosti v přepravní poptávce. Při malém rozsahu dopravní nabídky je zohlednění a synchronizace konkrétních požadavků na úkor periodicity jízdního řádu nutná (40). (35)

Rozsah dopravní nabídky by měl vycházet z podrobného, přesného a spolehlivého měření přepravní poptávky aposteriorní i apriorní, v případech, v němž výsledky takového měření k dispozici nejsou, je však nutné vycházet ze stávajícího rozsahu dopravy (40). V rámci této práce zmíněná data k dispozici nejsou, byť byly analýzou zjištěny některé příležitosti k redukci nebo navýšení rozsahu dopravních výkonů; návrhy proto do značné míry vycházejí ze stávajícího rozsahu dopravních výkonů na jednotlivých dopravních osách. Zvolené periody by měly zohledňovat kromě měření přepravní poptávky také limitní výši periody 120 minut pro zachování efektu přehlednosti dopravní nabídky; v případě period větších již není zásadní, zda se jedná o jízdná řád periodický (35). Limitní hodnota 120 minut vychází z možnosti rozlišovat liché a sudé hodiny, čímž je v případě této výše efekt přehlednosti pro cestující stále zachován.

Zohlednění přepravních nerovnoměrností vede především k nižšímu počtu spojů (delší periodě) v průběhu přepravního sedla oproti přepravní špičce či k delší době pobytu vybraných spojů na zastávkách (35). Delší doba pobytu na zastávkách se vyskytuje především

u spojů v ranní přepravní špičce a slouží pro odbavování zvýšeného počtu nastupujících cestujících. Zvýšený počet cestujících totiž nastupuje při ranní přepravní špičce na velkém podílu nácestných zastávek, zatímco v odpolední přepravní špičce je typická přeprava ze spádových center zpět do sídel v území rozprostřených a odbavování zvýšeného počtu cestujících tak probíhá na malém počtu zastávek ve spádovém centru (v němž typicky část spojů začíná a odbavování tak v jejich případě může probíhat ještě před pravidelným odjezdem). Existenci přepravních nerovnoměrností autor zohledňuje stanovením různé podoby jízdního řádu pro přepravní sedla, ranní a odpolední přepravní špičku a víkendový provoz. Autor považuje za klíčové dodržovat periodicitu jízdního řádu v rámci každého z jednotlivých období s výjimkou ranní přepravní špičky, v níž s ohledem na vysokou citlivost cestujících na správný čas příjezdu do cíle cesty, omezený počet disponibilních vozidel a nižší výskyt cestujících náhodně příchozích na zastávku (ráno navazuje na obvyklou dobu spánku, lze proto předpokládat, že si cestující vyhledají spojení předem, aby si podle něj „nastavili budíky“) považuje za přijatelné zvýšené množství odchylek od periodicity a od podoby jízdního řádu pro zbytek dne a týdne. Autor považuje za vhodné zajištění co nejvyšší míry souladu (jednotných periodických časových poloh) mezi podobou jízdního řádu pro dopolední přepravní sedlo a odpolední přepravní špičku pracovních dní navzájem; zajištění jejich vzájemného souladu s podobou jízdního řádu pro večerní sedlo a pro víkendy považuje autor za druhořadé s ohledem na nižší přepravní poptávku a návazně i na tradičně výrazně nižší rozsah provozu (kvůli čemuž musí být podoba provozní koncepce pro večerní sedlo a víkendy výrazně upravena, v některých případech i včetně mírně odlišného linkového vedení) v prostředí regionální veřejné linkové dopravy.

Počet disponibilních vozidel by z dlouhodobého hlediska měl být dán počtem vozidel potřebných pro zabezpečení provozu v ranní i odpolední dopravní a přepravní špičce v rámci provozního souboru v souladu, tj. v žádné ze špiček (natožpak v přepravních sedlech nebo o víkendu) by neměl být vyšší než ve druhé z nich. Pokud by počet potřebných vozidel v jediném z těchto období byl vyšší, považoval by autor finanční prostředky spojené s potřebou tohoto vozidla v systému za neefektivně vynakládané; taková situace by byla příležitostí k redukci rozsahu dopravních výkonů vedoucí k úspoře tohoto vozidla v systému, anebo naopak k jeho zvýšení i v průběhu druhé z dopravních a přepravních špiček bez zvýšení celkové potřeby vozidel v systému. Autor považuje za podstatné již při konstruování jízdního řádu předvídat okolnosti týkající se oběhů vozidel a případně jízdní řád mírně přizpůsobit tak, aby podobou jízdních řádů nebyla vyvolána nutnost příliš velkého úhrnu

dopravních výkonů na manipulačních přejezdech nebo dokonce nutnost dalšího, neefektivně využívaného (tzn. potřebného jen kvůli několika minutám až desítkám minut v rámci dne) vozidla v systému.

Specifické požadavky na podobu jízdního řádu je dle autora vhodné rozčlenit podle skupin cestujících, jichž se týkají. Autor pro tento účel uvažuje základní členění na cestující pravidelné a nepravidelné. Pravidelnými cestujícími se v tomto případě rozumí ti, kteří využívají neustále stejné spojení (ne nutně denně), zatímco nepravidelnými cestujícími ti, jejichž čas vypravení se na cestu je v různých případech různý. Pro cestující nepravidelné je nesporně výhodný periodický jízdní řád, jenž jim poskytuje přehled o nabídce spojení. Cestující pravidelné lze dále členit podle jejich věku a s ním související možnosti být držitelem řidičského oprávnění, přičemž s věkem se majoritně mění i obvyklý účel cesty: dojížďku na výuku do školy realizují z podstatné části osoby v předproduktivním věku, v němž ještě disponovat řidičským oprávněním nemohou, dojížďku do zaměstnání naopak ze zásadní části držitelé řidičského oprávnění v produktivním věku a časově pravidelnou dojížďku za službami především osoby ve věku postproduktivním, v němž se jejich schopnosti řídit vozidlo obvykle postupně snižují a řidičské oprávnění postupně přestávají využívat nebo jej ztrácí. Za klíčovou skupinu cestujících, k jejímuž prospěchu je vhodné provozní koncepci přizpůsobit, autor považuje skupinu cestujících dojíždějících do zaměstnání, protože v jejich případě nabídka veřejné dopravy konkuruje individuální automobilové dopravě v největší míře. Mez citlivosti k přizpůsobení jízdních řádů požadavkům, na nichž by měly prospěch osoby ve věku předproduktivním nebo postproduktivním, by podle autora měla být výše.

Dopravní obslužnost regionu, tedy obsluha jednotlivých sídel v ploše území rozložených, je nazývána planiovou, pokud zajišťuje přepravní vztahy plošně, nikoliv jen v jediné ose osídlení s radiálními přepravními vztahy. Pro planiovou dopravní obslužnost jsou pojmenovány dva typy řešení, furcilátní a frondentní. Při furcilátní (vidlové) dopravní obslužnosti jsou jednotlivé linky do spádového centra vedeny separátně a bez vzájemného propojení mimo spádové centrum, zatímco při dopravní obslužnosti frondentní (listové) je do spádového centra vedena jedna kapacitní linka (sběrnice), na kterou další linky zajišťující plošnou obsluhu území (tzv. napájecí linky) navazují v přestupních bodech, analogicky k obvyklé struktuře žilnatiny listů. (40)

Aplikace frondentního typu dopravní obslužnosti je výhodná za předpokladu, že jsou cestovní doby z jednotlivých sídel rozprostřených v území do spádového centra v jeho případě kratší oproti hodnotám dosahovaným případnou aplikací furcilátního typu dopravní obslužnosti. Přestože úhrnná cestovní vzdálenost v síti je v případě frondentního typu dopravní obslužnosti delší než v případě typu furcilátního, mohou vyšší úseková rychlost a kratší intervaly na sběrnici zajistit dostatečně krátké cestovní doby pro splnění zmíněného předpokladu. Typicky se tak děje v případě, že funkci sběrnice nese železniční trať (resp. provoz na ní) v parametrech potenciálu k plnění sběrné funkce odpovídajících. Kratší intervaly na linkách (především na sběrnici) je možno v případě frondentního typu dopravní obslužnosti zajistit i bez navýšení rozsahu dopravních výkonů oproti případnému typu furcilátnímu, pokud to sídelní a cestní struktura umožňuje (na území nebo osách, v nichž jsou sídla rozvržena a cestami propojena způsobem, jenž to neumožňuje, není aplikace frondentního typu výhodná). (40)

Autor spatřuje potenciál k aplikaci frondentního typu planiové dopravní obslužnosti především v území geograficky blízkém k železničním tratím Olomouc – Uničov – Šumperk, Olomouc – Zábřeh na Moravě a Zábřeh na Moravě – Šumperk, které dohromady uzavírají trojúhelník páteřních železničních tratí s relativně vysokými jízdními (a v konečném důsledku i úsekovými) rychlostmi vlaků a mají tak předpoklady pro charakter sběrnice v rámci obsluhovaného území, především pro přepravní vztahy vůči spádovým centrům Olomouc, Šternberk, Šumperk, Zábřeh a Mohelnice z území, v němž již konkrétní spádové centrum není primárním (nejvýznamnějším) cílem dojížďky z konkrétního sídla. Primárním cílem dojížďky jsou obvykle města v geografické blízkosti, ve vzdálenosti, v níž by pro cestující aplikace frondentního typu dopravní obslužnosti nebyla časově výhodná s ohledem na časovou přirážku spojenou s přestupem mezi různými dopravními prostředky, jejíž výši kratší jízdní doby na sběrnici při krátké vzdálenosti povětšinou nepřekonají.

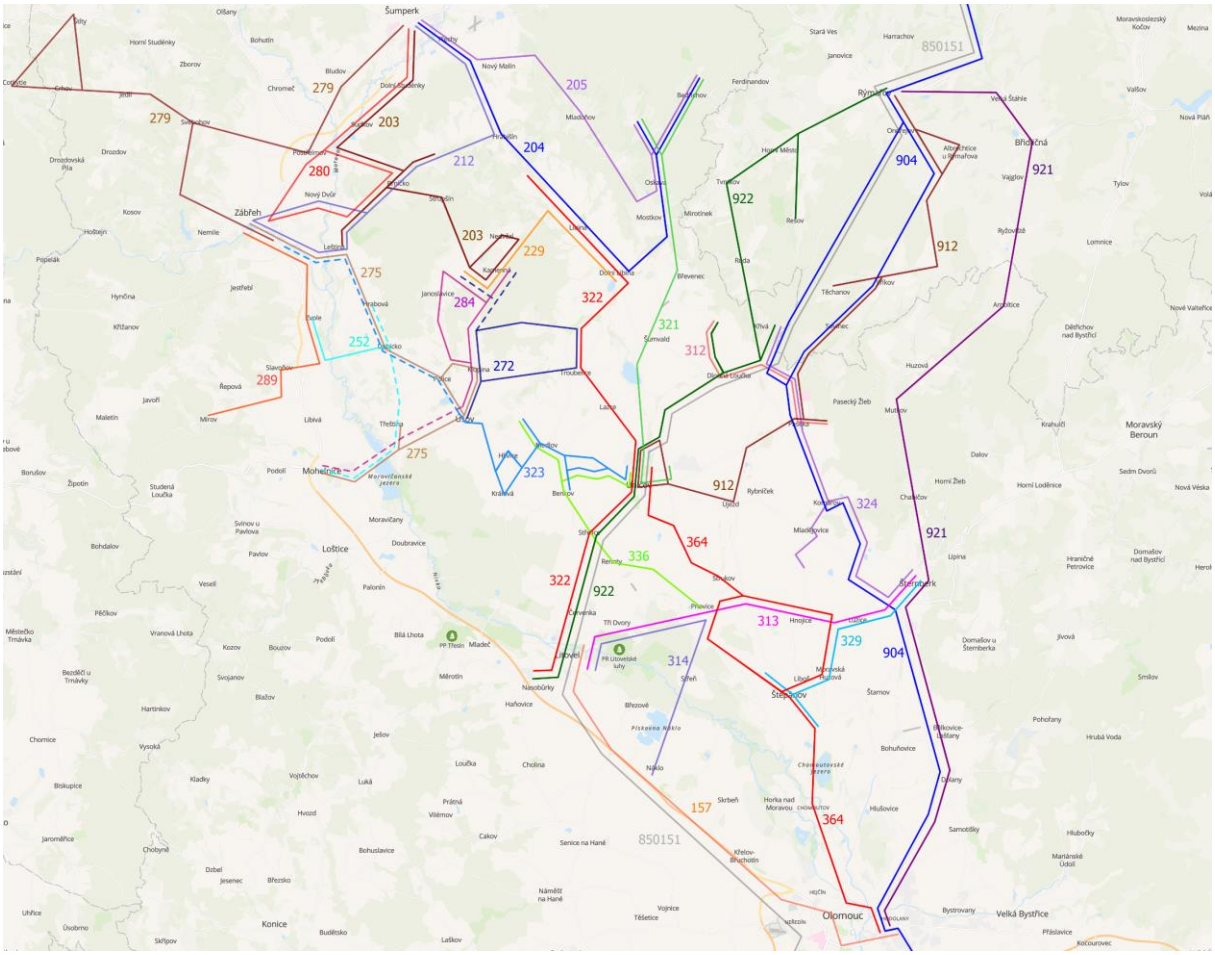
Návrhy provozní koncepce jsou charakterizovány v rámci každého provozního celku společně, tzn. kromě pasáží, v nichž je určeno jinak, je charakteristika invariantní. Stejně jako v případě předchozí kapitoly není provozní koncepce charakterizována v podrobnosti, v níž by byla rozlišována specifická omezení jízdy jednotlivých spojů týkající se menšiny dní v roce. Pojmem pracovní dny se pro zjednodušení rozumí pracovní dny školního vyučování, pojmem víkendy se rozumí i svátky. Trasy charakterizovaných linek jsou zpravidla obousměrné. Hodné připomínky je též pravidlo, že přípojná vazba je považována za relevantní pouze v případě, že výše doby na přestup nejenže není nižší než přestupní doba,

ale není ani vyšší než hodnota 20 minut. Každý přestup pro cestující představuje určité nepohodlí a riziko ujetí přípoje, pročež je vhodné přihlížet k maximální hodnotě dvou přestupů jakožto předpokladu relevance spojení pro pravidelně dojíždějící cestující, použité v Plánu dopravní obslužnosti území Olomouckého kraje (27).

Obecným rysem návrhu je změna dopravního vnímání 31. prosince, jenž je sice pracovním dnem, čemuž odpovídá i stávající dopravní objednávka Olomouckého i Moravskoslezského kraje, nicméně s ohledem na specifický charakter tohoto dne je dle autora možné jej z přepravního hlediska vnímat jako den sváteční, čemuž naopak odpovídá dopravní objednávka Královéhradeckého či Jihomoravského kraje (6). Stejně jako ve svátek v tomto dni probíhá přeprava do zaměstnání ve snížené intenzitě vzhledem k období Vánočních svátků a zároveň k nadcházejícímu svátečnímu dni Nového roku; zaměstnavatelé začasté upravují pracovní dobu pro tento den specificky jejím zkrácením či zrušením. Pro zajištění dopravní obslužnosti území proto podle autora postačuje vedení spojů jako ve svátky s omezeními jízdy ve večerních hodinách (analogicky ke stávajícím omezením jízdy pracovnodenních spojů v Olomouckém i Moravskoslezském kraji). Autor proto v rámci návrhu omezuje jízdu všech spojů vedených standardně v pracovní dny o 31. prosinec a zároveň rozšiřuje o 31. prosinec omezení jízdy svátečních spojů s výjimkou spojů vedených ve večerních hodinách (v části případů včetně dřívějšího obratového spoje).

Jízdní řády jednotlivých návrhových variant tvoří Přílohy C (pro provozní celek severovýchod), D (pro provozní celek severozápad), E (pro provozní celek jihozápad) a F (pro provozní celek jihovýchod) této práce. Pro vyobrazení systematických vazeb a minutových taktových časových poloh jsou součástí této práce síťové grafiky provozu v době odpolední dopravní špičky pracovních dní zpracované pro každý provozní celek samostatně (přičemž v provozním celku jihozápad jsou pro tuto dobu obě návrhové varianty bez systémových rozdílů). Síťové grafiky jsou součástí Přílohy B této práce. Kromě přímého návrhu jízdních řádů dotčených linek je součástí práce také Seznam změn vyvolaných návrhovou provozní koncepcí na dalších linkách z důvodu provozní souvislosti, jenž tvoří Přílohu G této práce. Změny vyvolané návrhovou provozní koncepcí na dalších linkách jsou zpravidla shodné pro obě návrhové varianty každého provozního celku. Oběhovými důvody v seznamu uváděnými se zpravidla rozumí situace, kdy je zřejmé, že při počtu kmenových vozidel dostupném v rámci příslušného provozního souboru by nebylo možné zmíněný spoj v případě implementace návrhových jízdních řádů zajistit. Uváděný počet provozních dní při změně rozsahu dopravních výkonů odpovídá počtu provozních dní daného spoje v dopravním roce

2024/2025. Trasy linek v návrhovém stavu znázorňuje Obrázek 6; úseky, v nichž je konkrétní linka vedena pouze v jedné z návrhových variant, jsou vyznačeny přerušovanou čarou.



Obrázek 6 – Návrhové linkové vedení *Zdroj: Autor s využitím (6) (46)*

3.1.1 Provozní celek severovýchod

Důraz v návrhu jízdních řádů linek provozního celku severovýchod je kladen především na zajištění přípojných vazeb s linkami veřejné drážní osobní dopravy Ex2, M2 a M20. Klíčovou součástí návrhu je vytvoření páteřní linky 922 vedené z Rýmařova přes Tvrdkov, Uničov a Červenku do Litovle s přípojnými vazbami na vlaky linky Ex2 ve směru Praha v Července. Významnou součástí návrhu je taktéž redukce souběhů veřejné linkové dopravy s veřejnou drážní osobní dopravou v relaci Olomouc – Šternberk; v této relaci jsou zachovány všechny spoje páteřní linky 904 a pouze vybrané spoje obslužné linky 921. Vybranými spoji jsou spoje důležité pro zabezpečení obsluhy nácestných sídel nebo nenavazující ve Šternberku na vlaky ze směru Olomouc kvůli menšímu počtu vlaků provozovaných v dopoledním sedle zároveň se zachováním taktové časové polohy linky 921 v průběhu pracovního dne.

Frondentní typ dopravní obslužnosti je zvolen pro primární (v rámci dne převažující a převažujícího přepravního vztahu se týkající) obsluhu sídel Plinkout, Dětřichov, Renoty, Benkov a v první návrhové variantě i Paseka. V prvních čtyřech jmenovaných případech se jedná o sídla s počtem obyvatel menším než 250 podle SLDB 2021, disponibilita jejich přepravních okrsků je tedy relativně nízká (12). Přestože doby spojení z těchto čtyř sídel do spádového centra (zpravidla Uničova) jsou v návrhu s ohledem na nutnost přestupu do dalšího spoje veřejné linkové dopravy delší, poskytuje tento způsob řešení přínosy v podobě vyššího (resp. stejného v případě Plinkoutu) počtu stejným směrem odjíždějících spojů v průběhu dne (a díky tomu častějšího pravidelného spojení s opakujícími se provozními situacemi). Přínosem jsou taktéž kratší doby spojení na páteřních linkách, které již nemusejí pro nákladově efektivní obsluhu zmíněných sídel vykonávat závlek. Zajištění spojení mezi Pasekou a Uničovem převážně frondentně s přestupem na vlaky linky M2 v Újezdě v první návrhové variantě pak vychází ze zachování podobného rozsahu dopravní obslužnosti vůči rozsahu stávajícímu na ose Újezd – Uničov, naopak ve druhé návrhové variantě je v tomto úseku rozsah dopravních výkonů navýšen a obsluha Paseky je řešena vůči Uničovu furcilátně.

Linka 312 ve stávající podobě, v níž je součástí provozního celku jihozápad, je v návrhu zrušena; číslo 312 je v něm však nově použito pro linku trasovanou z Paseky přes vlastní Dlouhou Loučku do Plinkoutu, části obce Dlouhá Loučka. Volba čísla 312 pro tuto linku vychází z provozní souvislosti s linkou 912; již při konstrukci návrhu jízdního řádu je předpokládáno, že by vozidla mezi spoji těchto linek bezprostředně přecházela. Bezprostřední přecházení mezi spoji je příležitostí k zavedení tzv. přímého vozu umožňujícího cestujícím zůstat ve vozidle i během změny stejným vozidlem zajišťovaného spoje. Volba čísla linky podobného k číslu linky provozně související je vedena snahou zajistit přehlednost nabídky veřejné dopravy pro cestující. Primárním účelem linky je zajistit spojení z Plinkoutu do vlastní Dlouhé Loučky s přípojnou vazbou tamtéž na spoje linky 922 ve směru Uničov, sekundárním účelem linky je zajistit vzájemné propojení sídel Dlouhá Loučka a Paseka. Provoz linky je navržen pouze v pracovní dny. Spolehlivost přípojné vazby mezi spoji linek 312 a 922 lze posílit zavedením čekacích dob přípojů. Jízdní řád linky 312 má v návrhu charakter směrově periodického o taktu 2 hodiny ve směru Plinkout od 8. hodiny ranní, v opačném směru je důsledkem časového posunu jednoho spoje z oběhových důvodů (potřeba zajistit v konkrétním čase spoj linky 912 odjíždějící z Paseky) a jednoho vynechání spoje z taktu (v případě předpokládaného v Plinkoutu začínajícího i končícího oběhu vozidla) jízdní

řád bez periodického charakteru. Konstrukční poloha linky 312 vychází z konstrukční polohy linky 912 v Pasece. V úseku vlastní Dlouhá Loučka – Paseka není v první variantě návrhu linka v provozu v období od 8:30 do 12:30 s ohledem na předpokládané nízké využití, dopolední spoje v tomto úseku jsou doplněny pouze ve variantě druhé.

Linka 324 je v návrhu stále vedena v trase Šternberk – Dlouhá Loučka, oproti stávajícímu stavu již bez úseku Dlouhá Loučka – Uničov. Konstrukční polohy linky vyplývají ze zajištění vzájemného prokladu linek 324 a 904, výsledkem je na ose Šternberk – Komárov souhrnný takt 2 hodiny v průběhu dopoledního sedla a odpolední přepravní špičky pracovních dní, resp. ve směru převažující přepravní poptávky v odpolední přepravní špičce pracovních dní (ze Šternberka do Komárova) takt 1 hodina (v opačném směru není zajištění kratšího intervalu sledováno, z oběhových důvodů v něm nejsou spoje doplněné nad takt vedeny systematicky). Proklad spojů těchto linek považuje autor za vhodný i přesto, že páteřní linka 904 ve vlastním Šternberku obsluhuje jedinou zastávku na rozdíl od obslužné linky 324. Způsob vedení spojů linky 324 po Šternberku reflektuje v první řadě obsluhu školským zařízením geograficky blízké zastávky Šternberk,,Masarykova vybranými spoji, u nichž je autorem předpokládáno vysoké využití osobami dojíždějícími do škol. Ve druhé řadě jsou sledovány přípojné vazby při železniční stanici Šternberk k vlakům linek M2 a M20 z centra města Šternberk. V případě jediného spoje, jenž není veden již ze zastávky Šternberk,,Dvorská, je předpokládáno zajištění přímého vozu od spoje 890331/38 tuto zastávku obsluhujícího. Konstrukční poloha třech párů spojů vedených přes Mladějovice je přizpůsobena zajištění přípojných vazeb na linku M2 u železniční zastávky Mladějovice primárně pro relaci Mladějovice,,farma – Uničov. Linku 324 je navrženo provozovat pouze v pracovní dny.

Linky 326, 332, 335 a 876 je navrženo zrušit s převzetím účelu jejich existence v systému dopravní obslužnosti území ostatními návrhovými linkami (zejména linkami 324, 912 a 922).

Linku 336 je navrženo vést v trase Pňovice – Benkov – Uničov/Zadní Újezd. Většinu spojů na lince je však navrženo vést pouze v úseku Dětřichov – Benkov se zajištěním periodického uzlu s linkou 922 (popř. 322) ve Střelicích. V úseku Dětřichov – Pňovice jsou v návrhu vedeny dva páry spojů určené pro dojížďku do školy v Pňovicích (jeden spoj z páru vždy technologický – návratový), jíž jsou přizpůsobeny již stávající jízdní řády. Potřeba zajistit dostatečnou přepravní kapacitu v ranní přepravní špičce pro dojížďku z nácestných sídel do Uničova vede k prodloužení jednoho páru spojů o úsek Benkov – Uničov. Úsek

Benkov – Zadní Újezd je v návrhu obsluhován jedním párem spojů, jehož účelem je zajistit náhradou za spoj v návrhu zrušené linky 312 spojení po 14 hodině z Litovle do Medlova (s primárním účelem zajistit spojení pro dojížďku ze zaměstnání) a převzít stávající závlek v podobném čase vedeného spoje linky 323 mezi Medlovem a Zadním Újezdem. V rámci vlastního Uničova je navrženo zachovat v provozu jeden spoj, v ostatních dosavadních případech je navrženo zabezpečovat spojení pomocí jiných linek, primárně v ose Uničov,,hřbitov – Uničov,,Šumperská linkou 922, byť s pobytem většiny spojů na zastávce Uničov,,aut.st. Linku 336 je navrženo provozovat výhradně v pracovní dny, v přepravních špičkách v taktu 1 hodina s mírnými odchylkami, v dopoledním sedle v rozsahu jednoho páru spojů s ohledem na nízkou disponibilitu i atraktivitu obsluhovaných sídel.

Trasa **linky 904** v návrhu spojuje Jeseník, Vrbno pod Pradědem, Karlovu Studánku, Rýmařov, Olomouc a Přerov, stejně jako ve stávajícím stavu. Ve shodě se stávajícím stavem jsou zachovány taktéž dvě alternativní trasy mezi Jeseníkem a Vrbnem pod Pradědem, neboť případné sjednocení trasy (pravděpodobně do trasy přes Videlské sedlo s prověřením případné náhrady spojů přes Zlaté Hory linkou 907) je problematikou téměř nesouvisející s regionem Uničovska a Úsovské vrchoviny. Rozdílem návrhového stavu oproti stavu stávajícímu je však zavedení závleku do zastávky Vrbno p.Prad.,,centrum na všech spojích vedených přes Videlské sedlo s ohledem na významnost města Vrbna pod Pradědem v rámci svého okolí. Upravena je taktéž zastavovací koncepce v úseku Ludvíkov – Vrbno pod Pradědem, zčásti právě z důvodu změny využívané zastávky ve Vrbně pod Pradědem.

Základní návrhová konstrukční poloha linky 904 je daná směrovou přípojnou vazbou s linkou 122 na zastávce Bělá p.Prad.,Domašov,rozc. pro relaci mezi Červenohorským sedlem a Vrbnem pod Pradědem o době na přestup 7 minut. Právě hodnotu doby na přestup alespoň 7 minut považuje autor ve zmíněném případě za adekvátní s ohledem na páteřní charakter obou linek a na předpokládaný vysoký podíl cestujících využívajících tuto přestupní vazbu ojediněle (zejména v rámci cest rekreačního účelu), jejichž obavy o stihnutí přípoje v případě zpoždění mohou být větší než v případě cestujících přestupní vazbu využívajících pravidelně. Linka 904 taktéž dosahuje taktového uzlu Karlova Studánka,,Hvězda aut.st. volně okolo S:00 (k míjení vozidel zajišťujících protijedoucí spoje linky 904 by podle návrhového jízdního řádu docházelo až dále ve směru Ludvíkov kvůli zajištění výše uvedené směrové přípojné vazby v Domašově). Třetí klíčovou přípojnou vazbou je směrová přípojná vazba mezi linkami 904 a 920 na zastávce Rýmařov,,aut.st. pro relaci Karlova Studánka – Šumperk. Ze stejných důvodů jako v případě vazby v zastávce Bělá p.Prad.,Domašov,rozc. považuje autor

za adekvátní dobu na přestup zhruba 8 minut. Spolehlivost zmíněných přípojných vazeb je vhodné posílit zavedením čekacích dob.

Klíčovost zajištění přípojné vazby mezi spoji linek 904 a 920 v Rýmařově o adekvátní době na přestup vyvolává s ohledem na upravené konstrukční polohy linky 904 nutnost posunout spoje linky 920 ve směru Rýmařov – Šumperk do pozdější taktové polohy o 15 minut a ve směru Šumperk – Rýmařov naopak do dřívější taktové polohy o 10 minut oproti stávajícímu stavu. Důsledkem této změny by bylo nedosažení přípojné vazby mezi spoji linky 920 a vlaky linky M1 v Šumperku pro relaci mezi Rýmařovem a Zábřehem, zároveň ale zkrácení doby na přestup pod limitní hodnotu 20 minut v případě směrové přípojné vazby na vlaky linky M1 v Petrově nad Desnou pro relaci Bruntál – Velké Losiny. Významnost Velkých Losin a okolí jakožto cíle cest rekreačního účelu, možnost využít v relaci Rýmařov – Zábřeh spojení s přestupem v Šumperku na linku 246 i požadavek na adekvátní výši dob na přestup u vazeb týkajících se linky 904 vede autora k názoru, že dopad této změny na systém veřejné dopravy by byl pozitivní. Součástí práce však není odpověď na otázku, zda by se posun do jiné taktové polohy týkal celé trasy linky 920, anebo pouze úseku mezi Rýmařovem a Šumperkem s prodlouženou dobou pobytu spojů na zastávce Rýmařov„aut.st. Tato otázka je komplexní a pro její zodpovězení by bylo zapotřebí prověřit úpravy provozní koncepce veřejné linkové dopravy v podstatné části okresů Bruntál a Opava.

Součástí návrhu jízdního řádu linky 904 je rozšíření zastavovací koncepce o zastávky v sídlech Babice, Krakořice, Řídeč a Komárov včetně úpravy trasy linky tak, aby tato sídla obsluhovala. Přínosem této úpravy je zlepšení dostupnosti zmíněných sídel veřejnou dopravou i při redukci rozsahu dopravních výkonů v úsecích linek tato sídla obsluhujících. Negativní dopady této úpravy na část cestujících, mezi něž by patřilo zejména prodloužení cestovních dob v relacích zmíněnými sídly tranzitujících, jsou přitom zanedbatelné. Tato teze platí analogicky i pro rozšíření počtu spojů zastavujících ve Valšově Dole. Na lince 904 je dále navržena alternativní trasa přes Sovinec se střídavou obsluhou Sovince nebo Valšova Dolu vždy polovinou víkendových spojů tak, aby byl zajištěn přibližný proklad s linkou 912 v relaci Sovinec – Rýmařov pro spojení přibližně jednou za dvě hodiny. Návrhový jízdní řád linky 904 je taktový se základním taktem 2 hodiny, přičemž z důvodu zachování rozsahu provozu podobného stávajícímu jsou z taktu vynechány v pracovní dny dva spoje v celé trase a o víkendu stejný počet spojů v úseku Jeseník – Karlova Studánka. Stávající sezónní posilový pár spojů o víkendu v čase podobném celoročně provozovaným spojům není v návrhu veden s ohledem na existenci alternativních spojení v relacích mezi Olomoucí

a Malou Morávkou nebo Karlovou Studánkou sestávajících z vlaků linky R27 a spojů linky 885 s přestupem mezi nimi v Bruntále.

Linka 912 je navržena v trase Rýmařov – Jiříkov – Paseka – Újezd – Uničov, oproti stávajícímu stavu tedy dochází ke změně trasy upřednostněním vedení linky do Uničova na úkor Šternberka, poněvadž významnost Uničova jako spádového centra dojížďky je v oblasti okolo Paseky větší. Linku je navrženo provozovat denně, ovšem s víkendovým provozem výhradně v úseku Rýmařov – Paseka. V úseku Újezd – Uničov je v první variantě navrženo vést pouze spoje v ranní přepravní špičce a spoje určené primárně pro dojížďku zaměstnanců do Uničova na 6., 14. a 22. hodinu, zatímco ve druhé variantě jsou v tomto úseku spoje vedeny po celý den. Při železniční stanici Újezd u Uničova je navrženo dosažení periodického uzlu daného křižováním vlaků linky M2, přičemž na linku 912 jsou přípojné vazby dosaženy v první variantě v obou směrech, díky čemuž linka zajišťuje i spojení do těžiště sídla Újezd podstatné především s ohledem na výskyt významných přepravních proudů dojížďky z Újezdu do Uničova. Ve druhé variantě je přípojná vazba pouze směrová primárně pro relaci Olomouc – Paseka. V úseku Paseka – Jiříkov je v pracovní dny navrženo vedení čtyř párů spojů, v úseku Jiříkov – Rýmařov pak sedmi párů spojů, čímž dochází ke zvýšení rozsahu dopravní obslužnosti pro obec Jiříkov, již obývá zvýšený podíl nezaměstnaných osob. Víkendový provoz na lince se vyznačuje přestupní vazbou mezi linkami 904 a 912 v Křížově pro směr Rýmařov – Těchanov/vlastní Jiříkov o době na přestup 4 minuty; spolehlivosti přípojné vazby by eventuálně kromě zavedení čekacích dob prospělo vybudování zastávky na trase linky 904 v blízkosti vlastního Jiříkova, jež ovšem technologicky není přímo nezbytné a není tak součástí návrhu.

Linku 921 je navrženo vést v trase Rýmařov – Břidličná – Huzová – Šternberk – Olomouc (téměř shodné s trasou stávající s opuštěním alternativní trasy Bruntál – Břidličná). Na lince je v kmenovém úseku Břidličná – Šternberk navržen taktový jízdní řád o taktu 2 hodiny v dopoledním přepravním sedle pracovních dní, o taktu 1 hodina v přepravních špičkách pracovních dní v převažujícím směru přepravní poptávky a o taktu 4 hodiny o víkendech. Konstrukční polohy linky jsou přizpůsobeny především přípojným vazbám na spoje linky 877 a vlaky linky S10 v Břidličné a na vlaky linek M2 a M20 ve Šternberku. Zajištění přípojných vazeb od kmenového úseku linky 921 v Břidličné mj. ve směru Rýmařov a ve Šternberku mj. ve směru Olomouc umožňuje redukovat rozsah dopravních výkonů v úseku mezi Rýmařovem a Břidličnou i v úseku mezi Šternberkem a Olomoucí.

Podle návrhu jízdního řádu příslušné železniční trati pro dopravní rok 2024/2025 zveřejněném v červnu 2025 budou konstrukční polohy vlaků linky S10 upraveny v souvislosti s přesunem místa jejich vzájemného křižování z Bruntálu do Valšova (41). Podoba návrhového jízdního řádu linky 921 je těmto připravovaným změnám přizpůsobena s jedinou výjimkou: pro zajištění přípojné vazby v Břidličné pro relaci Ryžoviště – Rýmařov po 7 hodině ranní v pracovní dny by oproti návrhu jízdního řádu pro dopravní rok 2024/2025 bylo nutné posunout vlak Os 3514 do pozdější časové polohy zhruba o 7 minut v úseku Valšov – Rýmařov. Protože by však ve stávajícím jízdním řádu (pro dopravní rok 2024/2025) aplikace návrhové provozní koncepce tuto změnu nevyžadovala, není tento požadavek uveden v Seznamu změn vyvolaných návrhovou provozní koncepcí v Příloze G této práce.

Trasa **linky 922** v návrhu spojuje Rýmařov, Tvrdkov, Dlouhou Loučku, Uničov, Červenku a Litovel. Příležitost v podobě zastavování vlaků linky Ex2 v Července je využita zavedením přípojných vazeb ke všem vlakům linky Ex2 pro relace Rýmařov/Uničov – Praha (analogicky též od všech vlaků linky Ex2 pro relace Praha – Uničov/Rýmařov), jedinou výjimkou je vlak IC 521 s příjezdem do Červenky ve 21:36, od nějž není zajištěn přípoj linky 922 ve směru Uničov a Rýmařov v neděli; v tento den ovšem přípoj v tomto směru zajišťuje komerční spoj linky 850151, která není součástí návrhu, při době na přestup 22 minut (v tomto případě okrajového času v rámci dne i týdne autor považuje překročení limitní doby na přestup 20 minut za přijatelné). Pokud by byl příslušný spoj komerčně provozované linky 850151 zrušen nebo by došlo k jeho časovému posunu způsobujícímu ztrátu přípojné vazby od vlaku, považoval by autor za vhodné rozšířit provoz sobotního spoje linky 922 vedeného v obdobném čase i o neděle.

Příležitosti dovést linku veřejné linkové dopravy navazující v Července na vlaky linky Ex2 do co nejširší oblasti bez dalšího přestupu je využito v ose osídlení z Uničova přes Dlouhou Loučku a Tvrdkov do Rýmařova. Výběr právě této osy vychází ze skutečnosti, že ze všech relevantních os v okolí Uničova je počet obyvatel právě při této ose největší především díky městu Rýmařov na konci trasy linky. Ostatní relevantní osy z Uničova skýtají i další nevýhody: na ose Uničov – Troubelice – Libina by s ohledem na konstrukční polohy linek Ex2, M2 a M20 vznikaly souběhy mezi veřejnou linkovou dopravou a veřejnou drážní osobní dopravou a na ose Uničov – Šumvald – Oskava by kvůli konstrukčním polohám stejných linek vznikaly přirozené přípojné vazby ve směru Oskava výhradně od vlaků linky M2 (nikoliv M20) ze směru Olomouc, kvůli čemuž by i v období přepravní špičky pracovních dní doba spojení ze stanice Olomouc hl.n. do zastávek v Oskavě přesahovala 60 minut. Na ose

Uničov – Dlouhá Loučka – Šumvald – Rýmařov přitom doby spojení ze stanice Olomouc hl.n. do zastávek v Dlouhé Loučce hodnotu 60 minut ani s přirozenou návazností na vlaky linky M2 nepřekračují; k jejímu překročení dochází až v řidčeji osídleném úseku, při němž se nachází obce Tvrdkov a Horní Město. Rozsah dopravní obslužnosti z těchto obcí ve směru Uničov – Litovel je oproti stávajícímu stavu výrazně posílen díky předpokladu, že přepravní proudy z města Rýmařov ve směrech Uničov, Litovel, Praha a částečně i Olomouc dosáhnou dostačujících hodnot pro zajištění adekvátní obsazenosti spojů návrhové linky 922 i v přepravně nejslabších úsecích. Adekvátní obsazeností se rozumí obsazenost taková, která opodstatňuje existenci daného rozsahu provozu v rámci efektivního a účelného zabezpečování dopravní obslužnosti území.

Jízdní řád linky 922 je v návrhu taktový, v úseku Litovel – Uničov činí perioda souhrnně s linkou 322 v přepravních špičkách pracovních dní 30 minut, v dopoledním přepravním sedle pracovních dní 30 minut a o víkendech 120 minut. Souhrnně s linkou 912, o víkendech provozně propojenou předpokládaným zavedením přímých vozů, je zajištěno spojení na ose Litovel – Uničov – Rýmařov celotýdenně v taktu 2 hodiny (o víkendu se střídavou obsluhou trasy přes Tvrdkov jako linka 922 a trasy přes Jiříkov jako linka 912). V úsecích mezi Uničovem a Dlouhou Loučkou a mezi Tvrdkovem a Rýmařovem je navržen takt 1 hodina v přepravních špičkách pracovních dní v převažujícím směru, v ranní špičce doplněný dalšími spoji nad takt. O víkendech je v průběhu občanského dne navržena obsluha Rešova z důvodu blízkosti Rešovských vodopádů (turistické atraktivity), tento závlek zároveň přibližně vyrovnává jízdní doby mezi Rýmařovem a Dlouhou Loučkou v obou standardních alternativách víkendových tras linek 912 a 922 a tím umožňuje taktovost jízdního řádu před i za úsekem s alternativními trasami bez vkládání doby pobytu na některé ze zastávek. Zároveň je tím zlepšena úroveň zabezpečení mobility obyvatel Rešova, byť pouze o víkendech. Zlepšení úrovně zabezpečení mobility obyvatelstva je v druhé návrhové variantě i příčinou zavedení tří párů spojů do Dobřečova naopak pouze v pracovních dnech.

Návrh jízdního řádu příslušných železničních tratí pro dopravní rok 2025/2026 obsahuje změnu konstrukčních poloh vlaků linky Ex2, taktový příjezd do Červenky ze směru Praha podle něj bude o 8 minut dříve a odjezd z Červenky ve směru Praha naopak o 7 minut později než ve stávajícím jízdním řádu. S ohledem na obvyklou nižší míru dodržení jízdního řádu dálkovými vlaky na trati Praha – Olomouc považuje autor za potřebné vložit do doby na přestup od vlaků linek Ex2 na spoje veřejné linkové dopravy navržené linky 922 rezervu pro krytí zdržení ve výši okolo 15 minut; v případě aplikace změny konstrukčních poloh linky

Ex2 by vůči návrhovému jízdnímu řádu linky 922 došlo k překročení limitní doby na přestup 20 minut. Navržený jízdní řád linky 922 tyto úpravy nereflektuje ze dvou důvodů:

- Dlouhodobá stabilita je podstatnou vlastností jízdního řádu, především v případě jízdního řádu integrovaného taktového je přímo předpokládána (35). Není vhodné opakovaně provádět změny konstrukčních poloh linek, natožpak opakovaně v krátkodobých cyklech komplexně přizpůsobovat podobu provozní koncepce v oblasti. V této souvislosti autor připomíná, že uvedená změna konstrukčních poloh linky Ex2 podle návrhu jízdního řádu pro dopravní rok 2025/2026 není v souladu s Plánem dopravní obslužnosti území vlaky celostátní dopravy, nelze ji proto považovat za dlouhodobě stabilní. Za dlouhodobě stabilní ji nelze považovat i kvůli ztrátě některých přípojných vazeb v rámci veřejné drážní osobní dopravy v Července, Olomouci či České Třebové v případě implementace této změny.
- Úpravou jízdního řádu linky 922 oproti jízdnímu řádu návrhovému by došlo ke ztrátě přípojných vazeb v Uničově překročením limitní doby na přestup 20 minut v období přepravního sedla pracovních dní a víkendů, byť související změna konstrukčních poloh linky 322 může mít potenciál v období přepravní špičky pracovních dní naopak zlepšit přípojné vazby ze směru Litovel ve směru Šumvald (částečně také ve směru Medlov), zřejmě s vyvolaným přepojením úseku návrhové linky 322 Litovel – Uničov od zbývajícího úseku její trasy k lince 321. Na lince 922 by v Uničově musela být prodloužena doba pobytu Uničovem tranzitujících spojů z důvodu přirozené návaznosti konstrukčních poloh linky 922 ze směru Rýmařov jednak na vlaky linky M2 ve směru Olomouc a jednak poměrně těsně na začátky a konce směn v celou hodinu v průmyslové zóně severně od železniční trati ve vlastním Uničově – ztráta těchto návazností není přípustná.

Uvedené důvody, především však důvod první, tj. očekávaná nestabilita podoby jízdního řádu uvedené v návrhu jízdního řádu příslušných železničních tratí pro dopravní rok 2025/2026 v dlouhodobém horizontu, vedou autora k ponechání stabilních invariantních konstrukčních poloh linek 322 (provozního celku jihozápad) a 922 v úseku Litovel – Uničov vycházejících ze stávajících konstrukčních poloh linky Ex2 (v dopravním roce 2024/2025).

3.1.2 Provozní celek severozápad

Sídla obsluhovaná linkami provozního celku severozápad mají převážně výraznou spádovost vůči okresnímu městu Šumperk. Sídelní a cestní struktura v oblasti obsluhované provozním celkem severozápad společně s možností přidělení významných přepravních proudů do souhrnných os provozu veřejné dopravy vede k volbě převážně furcilátního typu dopravní obslužnosti. Omezený rozsah kapacity jednotlivých kategorií vozidel veřejné linkové dopravy způsobuje nevhodnost zavedení frondentního typu s přestupním bodem mezi sběrnicemi a napájecími linkami v místě, z nějž dochází k významnému nárůstu mohutnosti přepravního proudu na dopravní ose směrem ke spádovému centru. K tomuto jevu dochází výrazně především v Novém Malíně: ze všech přepravních proudů dojížďky do školy nebo zaměstnání mezi obcemi směřujícími do Šumperka je při 1 005 dojíždějících osobách podle SLDB 2021 nejmohutnější právě ten z Nového Malína (14). Částečně frondentní typ dopravní obslužnosti pro spojení do primárního spádového centra je navržen pro relaci z Dlouhomilova do Šumperka.

Varianty se v provozním celku liší především důrazem na nákladnost zabezpečení dopravní obslužnosti na území každého z krajů. Pro variantu druhou je oproti variantě první stanoven pro každý dotčený kraj samostatně limit nárůstu nákladů oproti stávajícímu stavu: na území každého kraje v této variantě nedochází k překročení provozních nákladů o více než 2 % nebo o více než 10 000 Kč ročně v porovnání se stávajícím stavem, přičemž používána je vždy vyšší z těchto dvou limitních hodnot. V případě Olomouckého kraje jsou vyšší hodnotou 2 %, zatímco v případě kraje Pardubického je vzhledem k nízkému rozsahu dopravních výkonů linkami tohoto provozního celku realizovaných (ve stávajícím stavu 2 695 km za dopravní rok 2024/2025) vyšší hodnota vyjádřená absolutní částkou 10 000 Kč ročně. Stanovený limit nárůstu provozních nákladů je porovnáván pro dopravní rok 2024/2025, tj. období od 15. prosince 2024 do 13. prosince 2025. Základní rysy provozní koncepce jsou v obou variantách shodné, výše stanoveného limitu nárůstu provozních nákladů vede k volbě částečně frondentního typu dopravní obslužnosti pro relace z Brníčka či z Dlouhomilova do Zábřeha po část pracovního dne ve druhé variantě. Kromě linek 212, 279 a 280 je provozní koncepce invariantní.

Linku 157 je navrženo zkrátit o úsek Jeseník – Litovel do výsledné trasy v závazku veřejné služby pouze z Litovle do Olomouce. Problematika případného zachování provozování linky v úseku Olomouc – Brno nadále na komerční riziko dopravce není součástí práce, neboť úhlem pohledu práce je pozice objednatelů veřejné dopravy. V úseku z Jeseníku

do Šumperka autor navrhuje zavést náhradou jeden pár spojů v pracovní dny a jeden pár spojů v sobotu na lince 122, zpravidla doplňujících nabídku spojení v taktových minutových časových polohách, jakožto změnu vyvolanou návrhovou provozní koncepcí (seznam těchto změn je součástí Přílohy G této práce). V úseku Litovel – Olomouc autor navrhuje na lince 157 vést jeden pár spojů v pracovních i víkendových dnech primárně pro doplnění nabídky spojení linkou 302; tomu odpovídá i navržená trasa v rámci města Olomouc.

Linka 203 je v návrhu trasována ze Šumperka přes Sudkov, Postřelmov a Brníčko do Kamenné s alternativními trasami obsluhujícími Dlouhomilov a Leštinu. V úseku ze Šumperka do Brníčka je linka 203 součástí svazku s linkou 280 v souhrnné návrhové periodě 30 minut v přepravních špičkách pracovních dní, 60 minut v dopoledním přepravním sedle pracovních dní a 120 minut ve večerním přepravním sedle pracovních dní. V úseku Brníčko – Kamenná je navržen takt 2 hodiny v pracovních dnech od 10. do 19. hodiny, v ranní přepravní špičce pracovních dní jsou ze směru Kamenná navrženy dva spoje taktéž přibližně po dvou hodinách (nicméně vedenými zde již v podobě volného jízdního řádu zejména vzhledem k upřednostnění zavedení periodického jízdního řádu v osách agregujících přepravní proudy vyšších souhrnných intenzit). O víkendu jsou na lince 203 systémově navrženy spoje v úseku Brníčko – Kamenná v taktu 4 hodiny s předpokládaným přímým pokračováním z Kamenné dále ve směru Úsov prostřednictvím tzv. přímých vozů.

Konstrukční polohy svazku linek 203 a 280 v úseku Šumperk – Brníčko vycházejí z dosažení periodického uzlu při železniční stanici Postřelmov primárně zhruba v S:00 (v pracovních dnech v X:00, resp. v přepravních špičkách i v X:30), jímž jsou z obou směrů zajištěny volné přípojné vazby k vlakům linky R12 (ev. M1) ve směru Olomouc (– Brno); v opačném gardu je již nicméně od vlaků linky R12 překročena limitní hodnota doby na přestup 20 minut. Doba na přestup na spoje svazku linek 203 a 280 od vlaků linky M1 nicméně stanovený limit 20 minut nepřesahuje; celotýdenní konstrukční polohy svazku linek jsou přizpůsobeny právě zajištění přípojné vazby od vlaků základního schématu linky M1 (tyto přípojné vazby již nejsou volné) v přepravní špičce pracovních dní zároveň se zajištěním periodicity jízdního řádu.

Linka 204 je v návrhu vedena ze Šumperka přes Libinu do Oskavy. Charakter linky je obslužný se zvýšenou důležitostí vzhledem k agregaci relativně silných přepravních proudů Libina/Hrabišín – Šumperk primárně právě do této jedné linky. Linku je navrženo provozovat v taktu 1 hodina v přepravních špičkách pracovních dní a v taktu 2 hodiny v přepravních

sedlech pracovních dní a o víkendech. Konstrukční polohy linky jsou v různých částech dne a týdne dány různými okolnostmi. V ranní špičce je zajištěn proklad spojení linkou 204 a spojení návrhovou linkou 229 s přestupem na vlak linky M2 v relaci z Libiny (vyjma horní části) do Šumperka a zároveň proklad návrhových linek 204 a 212 z Hrabišína do Šumperka, v obou případech do souhrnného intervalu 30 minut; spojení různými způsoby v intervalu 30 minut je navrženo i v relaci Oskava – Šumperk. V ostatních částech dne a týdne jsou konstrukční polohy dány primárně zajištěním přípojných vazeb v Oskavě. V dopoledním přepravním sedle pracovních dní a o víkendech jsou v Oskavě zajištěny vzájemné přípojné vazby mezi spoji návrhových linek 204 a 321 ze směrů Šumperk a Uničov ve směrech Třemešek a Bedřichov; protože jsou však konstrukční polohy linky 321 dány přípojnými vazbami v Uničově, je i na lince 204 navržena oproti odpolední přepravní špičce pracovních dní konstrukční poloha mírně odlišná. V odpolední přepravní špičce pracovních dní je oběma linkami dosaženo taktového uzlu Oskava v X:00 s přípojnými vazbami mezi všemi čtyřmi vstupujícími osami linek veřejné linkové dopravy (Uničov/Šumperk/Třemešek/Bedřichov) na dvou různých zastávkách – primárně na zastávce Oskava,,hor.záv. s výjimkou relace Šumperk/Libina – Šumvald, pro niž je přípojná vazba zajištěna již na zastávce Oskava,Nemrlov,rozc.Mostkov. Právě na druhé zmiňované zastávce jsou po část pracovního dne zajištěny taktéž těsné přípojné vazby ze směru Šumperk ve směru Mostkov; pěší vzdálenost od této zastávky k zastávce Oskava,Mostkov,kaple v těžišti sídla Mostkov činí zhruba 1,2 km, díky čemuž lze riziko ujetí přípoje považovat při době na přestup 2 minuty za akceptovatelné i v případě absence případných čekacích dob.

Víkendové spoje linky 204 jsou v rámci obce Oskava v návrhu vedeny do části obce Bedřichov, která je v pracovní dny obsluhována primárně spoji linky 321, tzn. přímo ze směru Uničov. Vzájemná výměna přímého vedení spojů do Třemešku/do Bedřichova mezi linkami 204 a 321 oproti pracovním dnům vyplývá z napjatých konstrukčních poloh na lince 204 souvisejících s uzpůsobením jízdních řádů obou linek možnosti ostrého obratu vozidel na spoj v opačném směru v Třemešku i v Bedřichově. Linka 204 v návrhu celotýdenně kromě ranní přepravní špičky pracovních dní dosahuje taktového uzlu Šumperk v S:00, jehož se účastní také linky R12 ze směru Zábřeh (– Brno) a 122 ze směru Jeseník. Autor shledává přípojné vazby mezi těmito třemi linkami v rámci taktového uzlu důležitými především právě o víkendech vzhledem k významnosti Bedřichova i oblasti obsluhované linkou 122 (údolí Desné a Červenohorské sedlo) jakožto cílů cest rekreačního účelu.

Linka 205 je navržena v trase Šumperk – Nový Malín – Mladoňov – Oskava, většina spojů je v návrhu nicméně vedena pouze v úseku Šumperk – Nový Malín. V tomto úseku linka 205 doplňuje nabídku spojení linkami 204 a 212, s nimiž je zde vedena ve svazku, do souhrnné periody v relaci mezi Šumperkem a západní částí vlastního Nového Malína 15 minut v přepravních špičkách pracovních dní a 60 minut v dopoledním přepravním sedle pracovních dní. V relaci mezi Šumperkem a východní částí vlastního Nového Malína linka 205 naopak doplňuje spojení linkami M2 a M20, výsledná nabídka spojení nicméně nedosahuje takové míry periodicity jako v případě relace do západní části Nového Malína především s ohledem na výskyt odlišností oproti taktu na linkách M2 a M20. Tyto odlišnosti neumožňují sestavení periodického a zároveň plně vůči linkám M2 a M20 prokladového jízdního řádu linky 205, upřednostněna je v tomto případě periodicita jízdního řádu. Vybrané spoje jsou v rámci Nového Malína vedeny až do části obce Mladoňov, jejíž obsluhu v návrhu zajišťuje výhradně linka 205 – pěší vzdálenost z těžiště sídla Mladoňov k nejbližší zastávce veřejné dopravy obsluhované jinou linkou činí zhruba 4 km (9). Právě obsluha Mladoňova je i primárním účelem existence víkendových spojů na lince 205. V úseku mezi Mladoňovem a Oskavou jsou vedeny pouze spoje doplňující nabídku spojení linkou 204 v relaci Šumperk – Oskava, popř. zajišťující obsluhu sídla Václavov v rozsahu odpovídajícím relativně nízké disponibilitě tohoto sídla, jež čítalo v době konání SLDB 2021 celkem 86 obyvatel (12).

Linka 212 je v návrhu trasována ze Šumperka přes Hrabišín a Brníčko do Zábřeha, v celé trase jsou nicméně vedeny pouze dva spoje. Kromě ranní přepravní špičky pracovních dní a vybraných jednotlivých spojů je v relaci Dlouhomilov – Šumperk zajištěno spojení frondentně pomocí přípojné vazby v Hrabišíně na spoje linky 204 (včetně víkendů), doplňkově také pomocí přípojné vazby v Brníčku na spoje linky 203. V odpolední přepravní špičce pracovních dní jsou v Hrabišíně přípojné vazby na linku 204 zajištěny i pro relaci Dlouhomilov – Libina. V dopoledním přepravním sedle pracovních dní je spoje linky 212 navrženo provozovat odděleně v úsecích Zábřeh – Dlouhomilov a Dlouhomilov – Hrabišín s ohledem na odlišná východiska konstrukčních poloh v těchto úsecích linky. V úseku Dlouhomilov – Hrabišín jsou konstrukční polohy dány zmíněnými přípojnými vazbami na linku 204 v Hrabišíně, zatímco v úseku Zábřeh – Dlouhomilov jsou dány v jednotlivých návrhových variantách dosažením přípojných vazeb v Zábřeze, v Brníčku či v Leštině. Linku 212 je navrženo s výjimkou úseku Šumperk – Hrabišín provozovat v taktu 1 hodina v přepravních špičkách pracovních dní, resp. 2 hodiny v dopoledním přepravním sedle

pracovních dní. O víkendu je na lince navržen takt 2 hodiny v průběhu občanského dne v úseku mezi Dlouhomilovem a Hrabišínem.

Východiskem první varianty je zajištění přímého spojení Dlouhomilova a Zábřeha s dosažením přípojných vazeb na vlaky linky Ex2 (v opačném gardu od vlaků linky R12) ve směru Olomouc v Zábřeze. V odpolední přepravní špičce pracovních dní jsou spoje vedeny mezi Zábřehem a Hrabišínem přímo, díky čemuž lze využít spojení linkami 212 a 204 s přestupem v Hrabišíně i v relacích Zábřeh – Libina/Oskava. V Brníčku je v první návrhové variantě po celý pracovní den dosaženo přípojných vazeb mezi linkami 203 a 212 pro relace Postřelmov/Šumperk – Dlouhomilov i pro relace Zábřeh – Strupšín/Rohle.

Východiskem druhé návrhové varianty je úspora provozních nákladů pomocí redukce vedení spojů v úseku Zábřeh – Leština, v němž je trasa návrhové linky 212 souběžná zejména s trasou návrhové linky 275. Na úkor shodnosti v průběhu celého pracovního dne jsou v úseku (Zábřeh –) Leština – Dlouhomilov konstrukční polohy linky 212 v dopoledních a podvečerních hodinách pracovních dní přizpůsobeny zajištění přípojných vazeb pro relaci Zábřeh – Dlouhomilov zčásti v Leštině, zčásti v Brníčku. Oproti první návrhové variantě dochází ke zhoršení či ztrátě části přípojných vazeb mezi linkami 203 a 212 v Brníčku a ke snížení počtu spojů vedených skrz Dlouhomilov přímo, v odpoledních hodinách v nejsilnější části odpolední přepravní špičky jsou nicméně spoje vedeny v obou variantách shodně včetně zajištění zmíněných přípojných vazeb v Brníčku.

Linky 217, 232 a 271 je navrženo zrušit. Účel jejich existence je v návrhu převeden na linky 203 a 205.

Trasa **linky 279** v návrhu spojuje Šumperk, Postřelmov, Svébohov a Cotkytli, přičemž obec Cotkytle se nachází v Pardubickém kraji. S ohledem na provozní propojení s ostatními linkami v oblasti okolo Jedlí, které již nejsou součástí této práce, je na lince navržen volný jízdní řád se zajištěním spojení v relaci Zábřeh – Cotkytle přibližně jednou za dvě hodiny v odpolední přepravní špičce pracovních dní. Oproti stávajícímu jízdnímu řádu je navržena redukce spojů v úseku Svébohov – Šumperk a ukončení vedení linky 279 ve svazku s linkami 203 a 280 v úseku Postřelmov – Sudkov – Šumperk. V oblasti okolo Jedlí směřují přepravní vztahy zejména k městu Zábřeh, v relacích vůči Zábřehu tangenciálních, dotčených redukcí linky 279 (z Jedlí a ze Svébohova do Postřelmova a Šumperka), je možno využít právě spojení s přestupem v Zábřeze. Výsledkem agregace přepravních proudů do jediné radiální osy veřejné dopravy je obecně možnost zajistit na této ose četnější spojení, na němž výrazně

benefituje většina cestujících s přijatelnou mírou příkoří cestujících ostatních (tangenciálně směřujících), jimž je za cenu delší doby přepravy nabídnuto systematické spojení o vyšší četnosti oproti případným spojením linkami vedenými tangenciálně. V rámci práce je v této souvislosti na lince 279 náhradou za zmíněnou redukci navržen jeden pár spojů mezi Cotkytlí a Zábřehem doplňující stávající nabídku spojení na ose Zábřeh – Jedlí. Linku 279 je navrženo provozovat pouze v pracovní dny. Dvě sestavené návrhové varianty se liší rozsahem dopravních výkonů v Pardubickém kraji a s tím související podobou spojení v relacích Štíty/Jedlí – Cotkytle.

Linka 280 je v návrhu trasována ze Šumperka přes Sudkov a Postřelmov do Zábřeha. V úseku Postřelmov – Zábřeh má v návrhu alternativní trasy jak přímo, tak přes Lesnici a Brníčko. V úseku (Brníčko –) Postřelmov – Šumperk je linka 280 vedena ve svazku s linkou 203. Samostatně je na lince 280 navržen takt 1 hodina v přepravních špičkách pracovních dní a 2 hodiny v dopoledním přepravním sedle pracovních dní a o víkendech. Přímá trasa mezi Postřelmovem a Zábřehem je v návrhu využívána především spoji zajišťujícími v ranní přepravní špičce pracovních dní spojení ze Sudkova do Zábřeha (s přípojnými vazbami v Postřelmově od spojů z Kolšova) a v odpolední přepravní špičce v opačném směru (opět i s přípojnými vazbami v Postřelmově ve směru Kolšov), jeden přímý pár spojů je určen k zajištění přímého spojení mezi Zábřehem a průmyslovou zónou v jižní části Šumperka. Konstrukčními polohami linky 280 je o víkendech dosaženo přípojné vazby v Šumperku na linku 920 v její upravené konstrukční poloze související s návrhem provozní koncepce linky 904. Tato přípojná vazba je s ohledem na nízký počet víkendových spojů linky 246 v úseku Zábřeh – Šumperk příčinou volby trasy víkendových spojů linky 280 z Lesnice přímo do Zábřeha mimo Leštinu ve snaze zajistit kompromis mezi dobou spojení Zábřeh – Rýmařov a zároveň atraktivní rozsah dopravní obslužnosti v oblasti okolo Brníčka. Dvě návrhové varianty linky 280 se analogicky k situaci na lince 212 liší rozsahem dopravních výkonů v úseku Zábřeh – Brníčko v dopoledním přepravním sedle pracovních dní.

Linka 321 je navržena v trase Uničov – Šumvald – Oskava. Konstrukční polohy linky jsou v přepravních špičkách pracovních dní dány zejména přípojnou vazbou v Uničově na vlaky linky M20 ve směru Olomouc. Upřednostněním návaznosti na spěšné vlaky linky M20 provozované standardně jen v přepravních špičkách pracovních dní oproti případné návaznosti na osobní vlaky linky M2 provozované celodenně je využita příležitost k dosažení doby spojení ze stanice Olomouc hl.n. do těžiště vlastní Oskavy do 60 minut. V přepravních sedlech pracovních dní a o víkendech jsou konstrukční polohy linky odlišné s ohledem

na zajištění přípojné vazby ve směru Olomouc v Uničově na vlaky linky M2. Tato přípojná vazba společně s přípojnou vazbou na návrhovou linku 922 ve směru Litovel (byť nedosahované v přepravních špičkách pracovních dní) je v rámci návrhu upřednostněna před případným dosažením taktového uzlu Oskava v X:00 (resp. primárně v L:00) se všesměrnými přípojnými vazbami celodenně a celotýdenně; vyjma přepravních špiček pracovních dní jej linka 321 dosahuje pouze volně s důsledkem ve ztrátě přípojné vazby v relacích ze Šumvaldu do Libiny a Šumperka. Na lince je navržen taktový jízdní řád o taktu 2 hodiny v přepravních sedlech pracovních dní a o víkendech a o taktu 1 hodina v přepravních špičkách pracovních dní. Spojení v úsecích z vlastní Oskavy do Třemešku a do Bedřichova je v návrhu zajištěno linkami 204, 205 a 321 souhrnně přibližně jednou za dvě hodiny i v odpolední přepravní špičce pracovních dní, resp. z vlastní Oskavy do Třemešku v taktu 4 hodiny o víkendech.

3.1.3 Provozní celek jihozápad

Významné přepravní proudy z jednotlivých sídel v oblasti obsluhované linkami veřejné linkové dopravy zařazenými do provozního celku jihozápad jsou roztříštěny ke třem hlavním spádovým centrům: k městům Mohelnice, Zábřeh a Uničov. Tato roztříštěnost poskytuje předpoklady pro zavedení vzájemně provázaných jízdních řádů, nejlépe jízdních řádů integrovaných taktových. Autor proto navrhuje změnit oproti stávajícímu stavu provozní koncepci do podoby, v níž by vznikly jedna až dvě linky oblastně páteřního charakteru především na ose Zábřeh – Dubicko – Úsov – Mohelnice. Invariantně je v této trase navržena linka 275, která v první variantě nese páteřní význam celodenně a celotýdenně sama, zatímco ve variantě druhé je v pracovních dnech pouze doplňkem dvojice páteřních linek na osách Zábřeh – Dubicko – Úsov – Uničov a Mohelnice – Úsov (– Kamenná).

Výhodou první varianty je existence linky o charakteru jednoznačné oblastní páteře, na niž v přestupních uzlech Úsov a Dubicko navazují přípojné linky obslužného charakteru a která sama vytváří směrové přípojné vazby v přestupních uzlech Mohelnice (na vlaky linky Ex2 směr Olomouc ve stavu podle jízdního řádu pro dopravní rok 2024/2025; návrhu jízdního řádu příslušných železničních tratí pro dopravní rok 2025/2026 není provozní koncepce přizpůsobena) a Zábřeh (na vlaky linky R12 ve směrech Šumperk a Jeseník a volně i na vlaky linky Ex1 směr Praha). Dopravní obsluha Bohuslavic je řešena frondentně ke spádovým centrům Zábřeh i Mohelnice, díky čemuž vzniká i přípojná vazba od vlaků linky M1 z obou směrů (významný je nicméně pouze směr od Olomouce) na spoje veřejné linkové dopravy

ve směru Zvole v Lukavici. Nevýhodou první varianty je však volnost periodického uzlu Úsov, která způsobuje dlouhé doby na přestup v relacích Mohelnice – Kamenná/Troubelice/Uničov vyjma odpolední přepravní špičky pracovních dní, kdy je krátká doba na přestup v těchto návazných směrech zčásti upřednostněna za cenu ztráty přípojné vazby ze směru Zábřeh, do nějž jakožto do spádového centra již z okolí Úsova směřují méně intenzivní přepravní proudy než do Mohelnice. Přípojná vazba v relaci Zábřeh – Klopina je nicméně zajištěna vždy.

Výhodou druhé varianty je vhodnější dosažení periodického uzlu Úsov (alternativně též periodického uzlu Klopina) se zajištěním přípojných vazeb ve všech směrech a zároveň vznik pravidelného spojení bez přestupu v pracovních dnech v relaci Uničov – Zábřeh. Delší doby spojení v relaci Mohelnice – Dubicko oproti variantě první jsou v časech, kdy by toto spojení obsahovalo přestup, řešeny ponecháním existence stávající linky 252 i v úseku z Mohelnice do Dubicka (s přímým pokračováním spojů dále ve směru Bohuslavice), přestože tím vzniká souběh linek v úseku mezi Mohelnicí a Třeštinou, jež jsou v tomto úseku vedeny v podobném čase. Nevýhodou druhé varianty jsou zejména odchylky doplňkové linky 275 od taktových časových poloh primární linky v odpolední přepravní špičce pracovních dní, k nimž dochází zpravidla v nepřevažujícím směru přepravní poptávky (Úsov – Zábřeh a Úsov – Mohelnice, vždy jednosměrně).

Konstrukční linky všech linek vedených do Mohelnice vycházejí v obou variantách primárně z návaznosti na začátky a konce směn významných v Mohelnici působících zaměstnavatelů v průmyslovém odvětví kolem 6., 14., 18. a 22. hodiny. Pro jejich zabezpečení je vzhledem k prostorovým poměrům potřebné dosahovat periodického uzlu při železniční stanici Mohelnice až okolo L:30 ve směru Mohelnice, resp. S:30 ze směru Mohelnice. Tím jsou v konečném důsledku dány konstrukční polohy linek v téměř celém provozním celku jihozápad.

Linka 229 je v návrhu trasována z Libiny přes Kamennou do Rohle, přičemž většina spojů na lince je vedena pouze v rámci správního území obce Libina. Konstrukční polohy linky jsou dány přípojnou vazbou od prostřední a dolní části obce Libina ve směru Uničov – Olomouc při železniční stanici Libina. Tato přípojná vazba je zajištěna ke všem vlakům linek M2 a M20 ve směru Olomouc i od všech vlaků těchto linek ze směru Olomouc od 5:00 do 22:00, a to celotýdenně. Díky zajištění této systémové směrové přípojné vazby je možno přistoupit k redukci rozsahu dopravních výkonů veřejné linkové dopravy na ose Libina – Troubelice;

v úseku Libina – Nová Hradečná (– Troubelice) je tak navrženo provozovat spoje linky veřejné linkové dopravy (zpravidla vedené přímo dále do Uničova) pouze v průběhu přepravních špiček pracovních dní, a to v přibližném prokladu k taktové časové poloze vlaků linky M20 v relaci Libina – Uničov. Zavedení této provozní koncepce je podmíněno umožněním otáčení vozidel veřejné linkové dopravy v prostoru před železniční stanicí Libina zároveň s dosažením zastávky v blízkosti železniční stanice těmito otáčejícími se vozidly.

Linka 252 je navržena v první variantě v trase Zvole – Dubicko – Hrabová, ve druhé variantě v trase Zvole – Dubicko – Mohelnice. Linku je navrženo provozovat výhradně v pracovní dny. Provozní koncepce v obou variantách vychází primárně ze zajištění směrové přípojné vazby v Dubicku pro relaci Zábřeh – Bohuslavice. V první variantě jsou zajištěny zároveň přípojné vazby pro relaci Úsov – Bohuslavice v Dubicku, přípojné vazby pro relaci Mohelnice – Bohuslavice ve Zvoli a těsně i přípojné vazby pro relaci Olomouc – Zvole v Lukavici; kromě posledního jmenovaného případu jsou veškeré přípojné vazby vytvořeny s linkami veřejné linkové dopravy. V první variantě je jízdní řád taktový o taktu 1 hodina v odpolední přepravní špičce pracovních dní a o taktu 2 hodiny v dopoledním přepravním sedle pracovních dní, v ranní přepravní špičce pracovních dní jsou konstrukční polohy jednotlivých spojů přizpůsobeny zajištění výše zmíněných přípojných vazeb.

Druhá varianta jízdního řádu linky 252 je taktová o taktu převážně 2 hodiny, přičemž taktové časové polohy ve směru Mohelnice – Zvole jsou v průběhu dne neměnné, zatímco v opačném směru jsou taktové časové polohy různé pro přepravní špičky a sedla pracovních dní v důsledku zajišťování přípojné vazby pro relaci Zábřeh – Bohuslavice v Dubicku v přepravních špičkách pracovních dní každou hodinu. V odpolední přepravní špičce pracovních dní jsou v relacích Mohelnice – Třeština/Dubicko spoje linky 252 jednosměrně časově proloženy spoji linkou 275 do souhrnné nabídky spojení přibližně jednou za hodinu.

Obě varianty návrhového jízdního řádu předpokládají možnost blokového otáčení vozidel veřejné linkové dopravy v Dubicku ulicemi Na Výsluní a 7. května; pokud by tento způsob otáčení možný nebyl, bylo by nutné linkou 252 namísto zastávky Dubicko,,škola obsluhovat zastávku Dubicko,,Textil s otáčením vozidel stejně jako ve stávajícím stavu blokově skrz ulici Malá Strana. Důsledkem by byly delší přestupní vzdálenosti od spojů páteřních linek 275 a ve druhé variantě i 323 obsluhujících prvně jmenovanou zastávku; tomu by bylo třeba přizpůsobit jízdní řády tak, aby byla i v tomto případě zajištěna adekvátní doba na přestup.

Linka 272 zajišťuje v obou návrhových variantách primárně dopravní obslužnost v oblasti sídel Pískov a Lipinka v taktu 2 hodiny, resp. během ranní přepravní špičky, kdy má návrhový jízdní řád charakter jízdního řádu volného, i v četnosti vyšší. Linku je navrženo provozovat v pracovní dny. V obou variantách jsou v návrhu zejména v odpolední přepravní špičce vytvořeny přípojné vazby od vlaků linky M20 ze směru Uničov a Olomouc při železniční zastávce Troubelice zastávka na spoje linky 272 ve směru Pískov a při železniční zastávce Nová Hradečná na spoje linky 272 ve směru Lipinka; v opačném gardu je nicméně v každé variantě zajištěna pouze jedna z těchto vazeb.

Trasa první varianty linky 272 spojuje Úsov, Troubelice, Lipinku, Kamennou a Rohli. V odpolední přepravní špičce pracovních dní je v první variantě třikrát dosaženo dob spojení ze stanice Olomouc hl.n. do zastávek v obcích Kamenná a Rohle pod 60 minut. Ve variantě druhé naopak linka 272 obce Kamenná a Rohle neobsluhuje, její trasa je vedena obousměrně okružně z Troubelic přes Lipinku, Klopinu a Pískov opět do Troubelic. Konstrukční polohy linky v obou variantách vycházejí především z dosažení periodických uzlů v Úsově nebo v Klopině s přípojnými vazbami ve všech směrech po celý den.

Linka 275 je navržena v trase Mohelnice – Úsov – Dubicko – Leština – Zábřeh. Víkendový provoz je v návrhu invariantní v taktu 2 hodiny s trasováním spojů střídavě přes Klopinu a Bohuslavice (oproti trase standardní navíc). V pracovní dny se v první variantě jedná o linku tvořící páteř (sběrnici) dopravní obslužnosti v oblasti obsluhované linkami provozního celku jihozápad, zatímco ve variantě druhé je její páteřní charakter potlačen vedením spojů pouze v přepravních špičkách a ve večerním sedle.

Východiskem první varianty je vytvoření jediné páteřní osy veřejné dopravy pro relace z Mohelnice na severovýchod (do Úsova i Dubicka) prostřednictvím zrušení souběžnosti trasy linek 252 a 275 v úseku Mohelnice – Třeština. Výsledná jediná tímto úsekem vedená linka 275 je v celé své standardní trase posílena do taktu 2 hodiny v přepravních sedlech, resp. taktu 1 hodina v odpolední přepravní špičce pracovních dní. V ranní přepravní špičce pracovních dní je jízdní řád linky 275 v první variantě volný.

Druhá varianta jízdního řádu linky 275 obsahuje v ranní přepravní špičce pracovních dní v úseku Dubicko – Zábřeh interval 30 minut bez odchylek. Souhrnně s linkou 323 je během přepravních sedel pracovních dní v úseku Úsov – Zábřeh takt 2 hodiny a během odpolední přepravní špičky takt 1 hodina (s určitými odchylkami v jednom směru); analogická situace platí i v úseku Mohelnice – Úsov souhrnně s linkou 284. Ve druhé návrhové variantě jsou

v odpolední přepravní špičce spoje oproti standardní trase vedeny přes Klopinu, díky čemuž je zajištěno přímé spojení Mohelnice – Klopina každou hodinu; v Klopině je vytvořen taktový uzel zahrnující i linky 272 a 284.

Trasa **linky 284** v návrhu spojuje v první variantě pouze Kamennou a Úsov, ve variantě druhé Kamennou, Úsov a Mohelnici. Varianta první předpokládá částečné provozní propojení linek 284 a 323 zavedením přímých vozů především v odpolední přepravní špičce pracovních dní, výsledkem by bylo přímé spojení v taktu 2 hodiny v relacích z města Uničov do obcí Klopina, Rohle a Kamenná. Ve variantě druhé je naopak upřednostněno přímé vedení linky 284 ze zmíněných sídel do Mohelnice, a to v taktu 2 hodiny v průběhu celého pracovního dne (s určitými odchylkami v ranních hodinách). V obou variantách jsou navrženy v přepravních špičkách pracovních dní spoje v úseku Kamenná – Klopina (resp. v první variantě v úseku Kamenná – Úsov) doplňující nabídku spojení v této relaci přibližně na periodu 1 hodina. O víkendu je na lince 284 navržen takt 4 hodiny v úseku Úsov – Kamenná. V obou variantách je předpokládáno vedení spojů v úseku vlastní Klopina – vlastní Rohle v pracovní dny střídavě přes Janoslavice a přes Veleboř.

Prostorové podmínky v zastávce Úsov„nám. neumožňují současný pobyt více než třech vozidel veřejné linkové dopravy při nástupních hranách stanovišť, ve druhé návrhové variantě by však v rámci taktového uzlu v L:00 docházelo k situaci, kdy by v této zastávce měly celkem čtyři spoje vloženy doby pobytu ve shodném čase. Řešení této situace autor shledává v odstavení vozidla jednoho ze spojů linky 284 po ukončení výstupu cestujících mimo nástupní hrany stanovišť a přistavením k nástupnímu stanovišti teprve po odjezdu jednoho ze spojů linky 323 (jenž by za předpokladu včasné jízdy všech spojů nastal dříve než čas odjezdu kteréhokoliv ze spojů linky 284).

Linka 289 je v návrhu trasována ze Zábřeha přes Zvoli do Mírova s opuštěním alternativních tras přes Lesnici a Dubicko a v případě první varianty s přidáním alternativní trasy ze Zvole do Mohelnice. V úseku Zábřeh – Zvole jsou konstrukční polohy oproti stávajícímu stavu dány zajištěním prokladu k nabídce spojení linkou 246. K souběhům mezi spoji linek 246 a 289 v návrhovém jízdním řádu nedochází s výjimkou třech spojů, v jejichž případě autor považuje ponechání souběhu za účelné vzhledem k jiným okolnostem. Těmito okolnostmi jsou zajištění dostatečné přepravní kapacity v relaci ze Zvole do Zábřeha před 8. hodinou ranní a přímé vedení spojů z Lukavice a z Mírova do Zábřeha v časech, v nichž jsou již stávající konstrukční polohy spojů zřejmě přizpůsobeny koncům pracovní doby

v provozech zaměstnavatelů v těchto sídlech působících. Klíčovým účelem linky 289 zůstává zabezpečení spojení v relacích Slavoňov – Zábřeh/Mohelnice a Květín – Zábřeh, pro zajištění těchto spojení zůstává charakter jízdního řádu volným. Linku je navrženo provozovat pouze v pracovních dnech.

Linku 312 je ve stávající podobě navrženo zrušit. Stejné číslo linky je v návrhu využito v rámci provozního celku severovýchod bez provozní souvislosti se stávající linkou 312.

Linka 322 je v návrhu vedena v trase Libina – Troubelice – Uničov – Litovel, v níž nahrazuje stávající linky 312, 325 a 327. Volba čísla linky 322 vychází z podobnosti číslu 922, jež nese provozně související linka (v úseku Uničov – Litovel vedená shodnou trasou). Systémem číslování linek v rámci IDSOK je přitom dán význam číslice na první pozici; číslice 3 indikuje linky v okrese Olomouc a číslice 9 linky překračující hranice Olomouckého kraje. Návrhový jízdní řád linky 322 je invariantní. Linku je navrženo provozovat pouze v pracovní dny. Ústředním úsekem linkou 322 obsluhovaným je úsek Troubelice – Uničov, v ostatních úsecích nejsou navrženy spoje v dopoledním přepravním sedle pracovních dní. Konstrukční polohy linky jsou navrženy s ohledem na zajištění přibližného prokladu k vlakům linek M2 a M20 v relacích Uničov – Troubelice/Libina. Návrhový jízdní řád linky 322 je taktový o taktu 1 hodina v přepravních špičkách pracovních dní a o taktu 2 hodiny v přepravních sedlech pracovních dní (s odlišnými taktovými časovými polohami).

Linka 323 je navržena v první variantě v trase Uničov – Medlov – Úsov, ve druhé variantě v trase Uničov – Medlov – Úsov – Dubicko – Leština – Zábřeh. V úseku Uničov – Úsov je navržen v obou variantách takt 2 hodiny v průběhu pracovních dní a takt 4 hodiny o víkendu; během přepravní špičky pracovních dní jsou přitom taktové časové polohy spojů odlišné. Odlišnost je dána důrazem na zajištění přípojné vazby v Uničově ve směru Olomouc primárně na vlaky linky M20 (která je provozována pouze v přepravních špičkách pracovních dní) a až sekundárně (po zbytek dne a týdne) volně na vlaky linky M2. Ve druhé variantě je v průběhu pracovních dní na lince 323 navržen takt 2 hodiny i v úseku Úsov – Zábřeh. V obou variantách jsou během přepravních špiček pracovních dní doplněny spoje mezi městem Uničov a obcí Medlov zajišťující takt 1 hodina; tři z těchto spojů je navrženo vést po Uničově v trase přes sídliště v jihozápadní části města, čímž jsou zajištěny jednak spojení do této části města ze směru Olomouc (s využitím přípojné vazby od vlaků linky M20) a jednak v případě dvou spojů směrová přípojná vazba na zastávce Uničov„hřbitov od spojů linky 322 ze směru Litovel na spoje linky 323 ve směru Medlov. Linka dosahuje taktového

uzlu Úsov v L:00 v obou návrhových variantách s vypuštěním přípojné vazby pro relaci Medlov – Zábřeh v první variantě v odpolední přepravní špičce pracovních dní z důvodu preferování přípojné vazby na vlaky linky M20 ve směru Olomouc v Uničově.

Linky 325 a 327 je navrženo zrušit, účel jejich existence přebírá primárně linka 322.

3.1.4 Provozní celek jihovýchod

Oblast obsluhovaná linkami provozního celku jihovýchod se vyznačuje vysokým podílem města Olomouc jakožto cíle směřování přepravních proudů na intenzitě zdrojových přepravních proudů jednotlivých obcí. Klíčovou liniovou osou dopravní obslužnosti je osa Olomouc – Štěpánov, v oblastech ležících ze směru Olomouc za Štěpánovem autor navrhuje vůči Olomouci primárně furcilátní typ dopravní obslužnosti rozvětvením stěžejní obslužné linky 364 ve Štěpánově s doplněním spojení ve vybraných relacích způsobem frondentním. Analogicky k variantám v provozním celku severozápad se i varianty v provozním celku jihovýchod liší především důrazem na nákladnost zabezpečení dopravní obslužnosti na území každého z krajů. Pro variantu druhou je oproti variantě první stanoven limit nárůstu nákladů oproti stávajícímu stavu ve výši 2 %. Základní rysy provozní koncepce jsou v obou variantách shodné, návrhové jízdní řády se podle varianty různí v případě linek 329 a 364.

Linku 310 je ve stávající podobě navrženo zrušit s převedením účelu její existence zejména do návrhové linky 314.

Linka 313 je navržena v trase shodné s trasou stávající s výjimkou vynechání závleku do Strukova, návrhovou trasou je tedy Litovel – Pňovice – Hnojice – Šternberk. Zmíněný závlek je z návrhové trasy linky 313 vynechán zejména z důvodu geografické blízkosti sídla Strukov od zastávky Žerotín,,křiž.U zádruhy (jejíž vzdálenost od žádného stavení ve Strukově nepřesahuje 1 km) (9). Oproti stávajícímu stavu je linka posílena do taktu 2 hodiny v dopoledním přepravním sedle pracovních dní, do taktu 1 hodina v přepravních špičkách pracovních dní a do taktu 4 hodiny o víkendech. Konstrukčními polohami linky jsou sledovány přípojné vazby od vlaků linek M2 a M20 při železniční stanici Šternberk na linku 313 přednostně směrem do centra města Šternberk, ve druhém sledu volně směrem do Hnojic; v relaci Olomouc – Hnojice je spojeními využívajícími tuto přípojnou vazbu zajištěn přibližný proklad ke spojením přímým linkou 364. Mezi linkami 313 a 364 jsou v návrhu zajištěny směrové přípojné vazby na zastávkách Žerotín,,křiž.U zádruhy (pro relace Uničov – Hnojice či Želechovice – Šternberk) a Pňovice,,ObÚ (pro relaci Litovel – Štěpánov).

Linka 314 je v návrhu trasována z Litovle přes Pňovice do Nákla. V úseku Pňovicemi a Litovlí je na lince 314 veden jediný spoj; spojení v této ose je zajištěno převážně linkou 313. Přesto je právě společná trasa obou linek v úseku Litovel – Pňovice důvodem k výběru čísla linky 314 vzhledem k matematické blízkosti těchto čísel ve snaze zpřehlednit linkové vedení pro cestující. Na lince 314 je navržen volný jízdní řád vycházející zčásti z přípojných vazeb v Pňovicích a Nákle, volnost jízdního řádu je nicméně způsobena primárně oběhovými důvody (jízdní řád je sestaven s ohledem na disponibilní počet kmenových vozidel). Rozsah dopravních výkonů v úseku Pňovice – Náklo je zachován v podobné výši rozsahu stávajícímu. Linku je navrženo provozovat pouze v pracovních dnech.

Linku 329 je navrženo vést v trase Štěpánov – Šternberk shodné s trasou stávající. Návrhový jízdní řád obsahuje výhradně pracovnodenní spoje vedené v taktu 2 hodiny v dopoledním sedle, resp. v taktu 1 hodina v přepravních špičkách pracovních dní. Návrhová osa symetrie linky 329 je blízká nikoliv nulté minutě, nýbrž minutě čtyřicáté páté. Důsledkem oblastně neobvyklé osy symetrie jsou odlišné přípojné vazby spojů vedených v různém směru. Ve směru Štěpánov – Šternberk je přepravních špičkách pracovních dní zajištěn předpoklad pro přímé vedení spojů od linky 364 ze směru Olomouc (tzv. přímé vozy), které je hlavním důvodem výběru osy symetrie, a v průběhu celého dne jsou zajištěny přípojné vazby na zastávce Štěpánov„kino od spojů linky 364 ze směru Štěpánov„Novoveská. Ve směru Šternberk – Štěpánov jsou naopak celodenně zajištěny přípojné vazby ke spojům linky 364 ve směru Olomouc na zastávce Štěpánov„kino a volně i od vlaků linek M2 a M20 převážně ze směru Uničov při železniční stanici Šternberk. Jednosměrně jsou v odpolední přepravní špičce pracovních dní v návrhu zajištěny přípojné vazby od centra města Šternberk na vlaky doplňkového schématu linky M2 ve směru Olomouc při železniční stanici Šternberk.

Oproti variantě první není ve druhé variantě linky 329 navrženo pokračování spojů ze Šternberka zejména v odpolední špičce přes zastávku Štěpánov„kino dále do štěpánovské ulice Horní. Tím se zhoršuje dostupnost příslušné části města Štěpánov veřejnou dopravou jak ze směru Šternberk, tak ze směru Olomouc, z něhož je v první variantě od spojů linek 364 zajištěna přípojná vazba na zastávce Štěpánov„kino, přínosem je však dosažení úspory provozních nákladů systému dopravní obslužnosti. Další úspory je dosaženo redukcí rozsahu spojení zejména mezi Moravskou Huzovou a Šternberkem až o dva páry spojů ve variantě druhé oproti variantě první.

Linka 364 je v návrhu vedena ve dvou schématech trasy, prvním schématem je trasa Olomouc – Štěpánov – Pňovice – Uničov a druhým schématem je trasa Olomouc – Štěpánov – Hnojice – Pňovice. V rámci Olomouce je oproti stávajícímu stavu opuštěna alternativní trasa přes zastávku Olomouc„tržnice. Souhrnem obou schémat v úseku mezi Olomoucí a Štěpánovem vzniká interval 15 minut v ranní přepravní špičce pracovních dní, 20-30 minut v odpolední přepravní špičce pracovních dní, 60 minut v přepravních sedlech pracovních dní a 120 minut o víkendu. V odpolední přepravní špičce pracovních dní je zajištěn interval 20 minut jednosměrně ze směru Olomouc mezi 13. a 16. hodinou, po zbytek odpoledne a v opačném směru činí interval 30 minut.

První schéma trasy je v úseku mezi Štěpánovem a Uničovem v návrhu provozováno v taktu 2 hodiny v dopoledním přepravním sedle pracovních dní, v taktu 1 hodina v přepravních špičkách pracovních dní a v taktu 4 hodiny o víkendech.

Provoz druhého schématu trasy v úseku mezi Štěpánovem a Pňovicemi přes Hnojice má podle návrhu doplňkový charakter, s určitými odchylkami je ve variantě první dosaženo taktu 2 hodiny v přepravních sedlech pracovních dní a v obou variantách taktu 4 hodiny o víkendech. Ve variantě druhé jsou v dopoledním přepravním sedle spoje druhého schématu v zájmu úspory provozních nákladů ukončovány již v Moravské Huzové. V přepravních špičkách pracovních dní jsou ve druhém schématu zejména v úseku Štěpánov – Hnojice spoje vedeny téměř invariantně jednosměrně v převažujícím směru přepravní poptávky v taktu 1 hodina, odpoledne však pouze před 16. hodinou; po zbytek odpoledne je spojení v relaci Olomouc – Hnojice zajištěno pouze linkami M2 a 313 s přestupem ve Šternberku. V jednotlivých schématech je v relacích ze Žerotína, z Pňovic i z Moravské Huzové do Olomouce v ranní přepravní špičce pracovních dní zajištěn interval 30 minut; i v relaci z Hnojic do Olomouce se hodnotě 30 minut blíží souhrnný interval spojení přímých linkou 364 a spojení s přestupem na vlaky linky M20 ve Šternberku. Konstrukční polohy linky jsou vyjma ranní přepravní špičky pracovních dní navrženy celotýdenně shodně, zpravidla je dosaženo periodického uzlu Olomouc hl.n. v X:30.

3.2 Zastávky

Návrhy provozní koncepce předpokládají vznik tří nových zastávek, ve dvou případech je jejich zřízení přímou podmínkou pro implementaci navržené provozní koncepce. Stěžejní význam v obou návrhových variantách provozní koncepce provozního celku jihozápad má

zastávka Libina,,žel.st. Umístění stávajících stanovišť neumožňuje otáčení vozidel veřejné linkové dopravy přijíždějících ze směru Libina,,nám. za touto zastávkou zpět, vhodné prostorové podmínky pro otáčení vozidel nejsou ani v nedalekém Obědném. Nevýhodou stávajících stanovišť zastávky je taktéž absence přímé bezbariérové přístupové cesty od nástupišť železniční stanice; přímo přístupné je pouze po schodišti. Alternativní cesta, kterou lze považovat za se značnými výhradami použitelnou pro přestup cestujících se sníženou mobilitou, prodlužuje přestupní vzdálenost o téměř 200 metrů. Výsledkem obou těchto faktorů je podmínění návrhu provozní koncepce v provozním celku jihozápad výstavbou nového stanoviště zastávky Libina,,žel.st. v předprostoru železniční stanice. Prostor, jejž by bylo zapotřebí vyhradit pro otáčení vozidel veřejné linkové dopravy, je ve stávajícím stavu využíván pro parkování vozidel individuální dopravy osob; výstavba náhradních parkovacích ploch již nicméně není podmínkou implementace návrhové provozní koncepce. (9)

Zastávka Břidličná,,žel.zast., jejíž vznik předpokládá v obou variantách návrhová provozní koncepce provozního celku severovýchod, je navržena v těsné blízkosti železniční zastávky Břidličná zastávka. Přestože přestupní vzdálenost mezi železniční zastávkou Břidličná zastávka a autobusovou zastávkou Břidličná,,aut.st. činí pouze zhruba 300 metrů, podmiňuje výstavba nové zastávky Břidličná,,žel.zast. implementaci provozní koncepce v navržené podobě s ohledem na krátké předpokládané doby na přestup mezi vlaky a návrhovými spoji linky 921 o hodnotách i v rozmezí 5 až 10 minut včetně rezervy pro krytí zdržení.

Třetí zastávkou, jejíž vznik je předpokládán v obou variantách provozní koncepce provozního celku jihozápad, je zastávka Třeština,,obec. Předpoklad vzniku této zastávky je motivován zkrácením délky trasy závleku do obce Třeština oproti délce trasy obsluhující závlekem ve stávajícím stavu zastávku Třeština,,náves. Vznikem této zastávky již nicméně není implementace návrhové provozní koncepce podmíněna; bylo by ji možné neexistenci této zastávky přizpůsobit. Pro zachování nákladnosti každé návrhové varianty by přizpůsobením bylo zřejmě vypuštění závleku části spojů do Třeštiny, tyto spoje by nadále obsluhovaly pouze zastávku Třeština,,rozc.; část spojů by naopak vykonávala závlek až do stávající zastávky Třeština,,náves.

Předpokládané přibližné schematické umístění nových zastávek je vyznačeno v Příloze H této práce. Vyznačení je pouze přibližné, odpovídající výhradně technologickému pohledu na problematiku výstavby zastávek.

Součástí návrhu je taktéž rozdělení stávající zastávky Šumvald,Břevenec,u háje na dvojici zastávek, v případě stanovišť na trase linky 321 s názvem zachovaným a v případě stanovišť na trase linky 204 s názvem Šumvald,Břevenec,odb. Hlavním účelem této navržené změny je změnit místo přestupu navrhované vyhledávači spojení pro relace mezi Šumvaldem na straně jedné a Libinou či Šumperkem na straně druhé.

Návrhová provozní koncepce provozního celku jihozápad v obou variantách předpokládá obsluhu zastávky Mohelnice,,žel.st. v časech podobných časům pobytu dalšího vozidla v prostoji mezi jím zajišťovanými spoji linky 242. Rozšíření kapacity zastávky není součástí návrhu, poněvadž není přímou podmínkou implementace návrhové provozní koncepce, nicméně již ve stávajícím stavu není kapacita zmíněné zastávky vyhovující a možnosti jejího stavebního rozšíření, zřejmě na úkor nižších jednotek parkovacích míst, by bylo vhodné uvážit i v případě ponechání stávající provozní koncepce.

Zastávka Uničov,Střelice,nám. je v rámci návrhové provozní koncepce provozního celku severovýchod v obou variantách periodickým uzlem, v této souvislosti je předpokládán současný pobyt dvou vozidel na témže stanovišti (střídavě na každém ze dvou stanovišť zastávky). Délka nástupní hrany činí na obou stanovištích v současném stavu zhruba 20 metrů (9). V případě implementace návrhové provozní koncepce by bylo vhodné prodloužit nástupní hranu obou stanovišť zastávek, nicméně provizorně lze kapacitu zastávky řešit nasazením vozidla o délce do 8 metrů na spoje linky 336 (vyjma jednoho spoje po 7. hodině ranní, na němž je potřeba klást důraz na nasazení vozidla s dostatečnou přepravní kapacitou). Druhé ze zastavujících vozidel by v takovém případě přesahovalo nástupní hranu při polotěsném řazení zhruba o 4-5 metrů za předpokladu standardní délky druhého zastavujícího vozidla okolo 12 metrů. Právě hodnota okolo 7-8 m od čela vozidla je obecně hraniční pro výstup cestujících dveřmi v prostřední části vozidla na nástupní hranu.

3.3 Tarif

Soulad provozní koncepce s tarifním uspořádáním je důležitý pro dosažení synergického efektu integrovaného dopravního systému. Spravedlnost a přehlednost tarifu jsou jeho klíčovými vlastnostmi. Aby těchto vlastností bylo dosaženo, navrhuje autor návazně k návrhům provozní koncepce tyto konkrétní úpravy v tarifním uspořádání:

- Zavedení samostatné tarifní zóny IDSOK pro obec Hnojice s přiřazením hraničních zastávek Žerotín,,u kaple, Žerotín,,kříž.U zádruhy, Pňovice,,ObÚ

a Štěpánov„Novoveská, a to se současným ponecháním všech zastávek zároveň v dosavadní zóně 87. Zároveň s tím zavedení KOMBI ZÓNY IDSOK zahrnující v sobě zóny 71, 73, 74, 101 a právě novou tarifní zónu Hnojice za cenu odpovídající kombinaci zóny 71 a dvou dalších zón z důvodu zajištění tarifně konzistentní dopravní nabídky v relaci Olomouc – Hnojice.

- Zavedení KOMBI ZÓNY IDSOK zahrnující v sobě zóny 11, 12 a 17 za cenu odpovídající dvěma zónám z důvodu zajištění tarifně konzistentní dopravní nabídky v relacích Zábřeh – Kolšov a Zábřeh – Sudkov.
- Zavedení KOMBI ZÓNY IDSOK zahrnující v sobě zóny 72, 73, 81 a 87 za cenu odpovídající třem zónám z důvodu zajištění tarifně konzistentní dopravní nabídky v relaci Litovel – Štěpánov.
- Zavedení KOMBI ZÓNY IDSOK zahrnující v sobě zóny 1, 12, 17, 18, 19 a 24 za cenu odpovídající čtyřem zónám z důvodu zajištění tarifně konzistentní dopravní nabídky v relacích Šumperk – Rohle/Kamenná.

Zároveň autor navrhuje zavedení překryvu tarifu IDSOK na území Moravskoslezského kraje v míře zajišťující princip tarifní integrace veřejné dopravy pro relace z Olomouce a Šternberka do Rýmařova a Břidličné. Pro tuto míru je zapotřebí tarifně integrovat do IDSOK linky 912, 921 a 922 plně a linku 904 v příslušném úseku (Olomouc – Rýmařov). Zavedení tohoto tarifního překryvu by zároveň zmírnilo některé nevýhody kilometrického tarifu ODIS, zejména nepřestupnost jednotlivých jízdenek zakoupených hotově nebo pomocí bezkontaktní bankovní čipové karty, byť pouze pro relace směřující do Olomouckého kraje. Konkrétní plošné rozmístění jednotlivých zón by mělo vycházet z dat o tržbách cestujících tak, aby tržby ve výsledném stavu přibližně odpovídaly tržbám stávajícím; těmito daty o tržbách však autor nedisponuje a konkrétní plošné rozmístění zón proto nenavrhuje.

4 VYHODNOCENÍ NÁVRHŮ

Porovnání obou variantních návrhů v každém ze čtyř provozních celků se stávajícím stavem provádí autor pomocí multikriteriální analýzy. Srovnáván je podíl relativního přírůstku užitku kvantifikovaného pomocí zvolené metodiky a relativního nárůstu nákladů spojených se zabezpečením dopravní obslužnosti území.

4.1 Provozní náklady jednotlivých variant

Klíčovou součástí vyhodnocení je porovnání provozních nákladů na zabezpečení dopravní obslužnosti vynakládaných ve stávajícím stavu s výší provozních nákladů, jež by podle stávajících smluvních vztahů objednatelů s dopravci byla ke stejnému období vynakládána v případě volby příslušné návrhové varianty provozní koncepce. Stejným obdobím je v rámci porovnání zpravidla dopravní rok 2024/2025, tedy období od 15. prosince 2024 do 13 prosince 2025. Výše stávajících provozních nákladů vyplývá z vyčíslení rozsahu dopravních výkonů realizovaných podle trvalých jízdních řádů bez zahrnutí výluk platných k dopravnímu roku 2024/2025 ve stavu po změnách jízdních řádů implementovaných k březnu 2025 a použití jednotkové ceny dopravního výkonu platné v případě Olomouckého kraje pro kalendářní rok 2025 (disproporce mezi kalendářním a dopravním rokem je zanedbatelná, příslušné hodnoty jsou v adekvátní míře vypovídající), v případě kraje Moravskoslezského pro dopravní rok 2024/2025. Přehled získaný tímto vyčíslením je součástí Přílohy I této práce.

Jednotková cena dopravního výkonu je pro variantní návrhy oproti stávajícímu stavu přepočítána pouze v případě Moravskoslezským krajem objednávaného provozního souboru Rýmařovsko. Příčinou je charakter valorizovaných položek v rámci smluvních vztahů Olomouckého kraje s dopravci k jednotlivým provozním souborům v jeho objednávce. Valorizovány jsou v rámci těchto vztahů pouze dvě položky, přičemž jednou z nich jsou pohonné hmoty (v jejich případě změna rozsahu dopravních výkonů nemá dopad na aktualizaci jednotkové ceny) a druhou personální náklady. Výše kalkulačních položek personálních nákladů řidičů a ostatních provozních zaměstnanců je valorizována podle stanovených minimálních mezd přepočítaných jednotným koeficientem 2,25, podílu ročně odpracovaných hodin a ročního fondu pracovní doby, a koeficientů náhrad za zaměstnance na dovolené a v pracovní neschopnosti (29). Přesná metodická výše koeficientu náhrad za zaměstnance na dovolených není autorovi známa, nicméně obecně lze předpokládat, že

poslední dva zmíněné koeficienty souhrnně činí okolo 1,2, tzn. navyšují částku v kalkulačním vzorci o 20 %. Dopočítáním počtu hodin ročně strávených řidiči na spojích pro provozní soubor Šternbersko a Uničovsko však autor zjistil teoretickou souhrnnou výši posledních dvou koeficientů 2,145. Disproporci lze vysvětlit zejména zahrnováním dalších provozních zaměstnanců do příslušné položky kalkulačního vzorce; smlouva se zahrnutím dalších provozních zaměstnanců, nejen řidičů, počítá, byť zřejmě primárně v sousední položce kalkulačního vzorce. Vzhledem ke zjištěným skutečnostem nelze s autorovi dostupnými údaji jednotkovou cenu dopravního výkonu v provozních souborech objednávaných Olomouckým krajem přepočítat. Míra nárůstu dopravních výkonů je nicméně obecně přibližně (s možnými mírnými odchylkami vlivem rozdílných úsekových rychlostí) přímo úměrná míře nárůstu počtu hodin strávených na spojích, tzn. lze předpokládat, že jednotková cena dopravního výkonu se v případě změny rozsahu dopravních výkonů zásadním způsobem nemění.

Jednotková cena dopravního výkonu pro provozní soubor Rýmařovsko naopak sestává z jednoznačně stanovené složky fixní a složky vázané na počet používaných (kmenových) vozidel. Skutečnosti, že Moravskoslezský kraj má narozdíl od kraje Olomouckého kraj ve smlouvách s dopravci nastaven valorizační mechanismus pro změnu počtu kmenových vozidel, autor v rámci návrhu využívá stanovením provozních souborů k jednotlivým návrhovým spojům tak, aby byl ve všech provozních souborech Olomouckého kraje využíván přesně plný počet objednávaných kmenových vozidel. Výsledkem tohoto přístupu je dosažení úspory celkem pěti kmenových vozidel výhradně v provozním souboru Rýmařovsko, jehož jednotková cena je podle zmíněné úspory přepočítána. Objednávaných kmenových vozidel v provozním souboru Rýmařovsko je ve stávajícím stavu celkem 25, v souladu s valorizačními mechanismy tedy v rámci návrhu dochází ke snížení složky ceny dopravního výkonu vázané na počet používaných vozidel o jednu pětinu (31). Výsledná jednotková cena dopravního výkonu činí 50,93 Kč·km^{-1} v první a 50,90 Kč·km^{-1} ve druhé návrhové variantě provozního celku severovýchod, jenž je jediným provozním celkem, v němž je využíván provozní soubor Rýmařovsko.

Přepočítáním ceny dopravního výkonu vzniká úspora nejen na linkách, které jsou součástí práce, nýbrž v celém provozním souboru. Tato úspora na ostatních linkách zajišťovaných tímto provozním souborem je podle příslušné části dopravních výkonů realizované v Moravskoslezském a Olomouckém kraji podle mezikrajské smlouvy (33) odečtena před uvedením absolutně a relativně vyjádřených částek o nárůstu nákladů za dopravní obslužnost. Přehled těchto částek za dopravní rok pro provozní celek severovýchod přináší Tabulka 5.

Uvedené náklady každé návrhové varianty zahrnují dopad v rámci Změn jízdních řádů vyvolaných návrhovou provozní koncepcí na ostatní linky podle Přílohy G této práce. Nárůst je vyjádřen vůči stávajícímu stavu. Přiřazení dopravních výkonů k jednotlivým krajům vychází zpravidla z průběhu krajské hranice, případné odlišné hodnoty stanovené ve smlouvě o mezikrajské spolupráci při zajištění dopravní obslužnosti nejsou zohledňovány.

Tabulka 5: Roční provozní náklady v provozním celku severovýchod

území kraje		**Olomoucký**	**Moravskoslezský**	**souhrnně**
stávající stav	**celkem [Kč]**	41 374 404,08	21 580 312,63	62 954 716,71
první návrhová varianta	**celkem [Kč]**	41 081 273,14	23 371 720,07	64 452 993,21
	vliv přepočtení jednotkové ceny na ostatních linkách [Kč]	-163 251,20	-1 764 132,58	-1 927 383,78
	nárůst absolutní [Kč]	-456 382,13	27 274,86	-429 107,27
	nárůst relativní	-1,10 %	0,13 %	-0,68 %
druhá návrhová varianta	**celkem [Kč]**	41 973 581,84	23 693 446,16	65 667 028,00
	vliv přepočtení jednotkové ceny na ostatních linkách [Kč]	-165 687,78	-1 790 462,92	-1 956 150,70
	nárůst absolutní [Kč]	433 489,98	322 670,62	756 160,60
	nárůst relativní	1,05 %	1,50 %	1,20 %

Zdroj: Autor na základě (9) (25) (26) (31) (32) (33)

Tabulka 6 přináší přehled provozních nákladů v provozním celku severozápad včetně vyjádření absolutního a relativního nárůstu v obou návrhových variantách. Částky jsou opět vztaženy k dopravnímu roku 2024/2025 a k průběhu krajské hranice. Uvedené částky o nárůstu provozních nákladů dokládají splnění podmínky limitu pro nárůst nákladů ve výši 2 % nebo 10 000 Kč na území každého z krajů stanovené pro druhou návrhovou variantu.

Tabulka 6: Roční provozní náklady v provozním celku severozápad

území kraje		**Olomoucký**	**Pardubický**	**souhrnně**
stávající stav	**celkem [Kč]**	47 207 424,66	135 154,25	47 342 578,91
první návrhová varianta	**celkem [Kč]**	49 018 095,66	262 145,46	49 280 241,12
	nárůst absolutní [Kč]	1 810 671,00	126 991,21	1 937 662,21
	nárůst relativní	3,84 %	93,96 %	4,09 %
druhá návrhová varianta	**celkem [Kč]**	48 032 367,41	144 068,67	48 176 436,08
	nárůst absolutní [Kč]	824 942,75	8 914,42	833 857,17
	nárůst relativní	1,75 %	6,60 %	1,76 %

Zdroj: Autor na základě (9) (25)

Přehled provozních nákladů v provozním celku jihozápad v dopravním roce obsahuje Tabulka 7. V tomto provozním celku je nárůst provozních nákladů v případě implementace návrhových variant nejvyšší, v obou variantách přesahuje v relativním vyjádření vůči stávajícímu stavu 10 %.

Tabulka 7: Roční provozní náklady v provozním celku jihozápad

území kraje		**Olomoucký**
stávající stav	**celkem [Kč]**	34 346 074,66
první návrhová varianta	**celkem [Kč]**	38 320 483,76
	nárůst absolutní [Kč]	3 974 409,10
	nárůst relativní	11,57 %
druhá návrhová varianta	**celkem [Kč]**	39 005 853,21
	nárůst absolutní [Kč]	4 659 778,55
	nárůst relativní	13,57 %

Zdroj: Autor na základě (9) (25)

Provozní náklady v provozním celku jihovýchod za dopravní rok uvádí Tabulka 8. Limit nárůstu provozních nákladů oproti stávajícímu stavu nejvýše o 2 % stanovený pro druhou návrhovou variantu je dodržen.

Tabulka 8: Roční provozní náklady v provozním celku jihovýchod

území kraje		**Olomoucký**
stávající stav	**celkem [Kč]**	31 646 157,09
první návrhová varianta	**celkem [Kč]**	33 924 378,14
	nárůst absolutní [Kč]	2 278 221,04
	nárůst relativní	7,20 %
druhá návrhová varianta	**celkem [Kč]**	32 195 913,51
	nárůst absolutní [Kč]	549 756,42
	nárůst relativní	1,74 %

Zdroj: Autor na základě (9) (25)

Přestože je vyčíslení nákladů přesné, mohou oproti skutečně objednávanému rozsahu dopravních výkonů ve stávajícím stavu existovat mírné odlišnosti vlivem měření délky trasy spojů objednávaných Olomouckým krajem v mapových aplikacích. Data o skutečně objednávané délce trasy spojů Olomouckým krajem nejsou autorovi dostupná. Pro provozní soubor Rýmařovsko jsou nicméně data o skutečně objednávaném rozsahu dopravních výkonů ve stávajícím stavu přesná s výjimkou zmíněného přidělení k území jednotlivých krajů podle

průběhu krajské hranice, nikoliv podle hodnoty stanovené ve smlouvě o spolupráci v zajištění dopravní obslužnosti mezi kraji (32) (33). Pro návrhové varianty je rozsah dopravních výkonů vyčíslen zpravidla pomocí měření délky trasy v mapových aplikacích.

4.2 Hodnoticí kritéria

Porovnání stávajícího stavu a návrhových variant pro každý provozní celek je provedeno pomocí multikriteriální analýzy shrnující zvolená kritéria nákladnosti, doby spojení, doby čekání na spoj a periodicity jízdních řádů (resp. spojení). Hodnoticí kritéria a metodika jejich sdružení jsou zvoleny tak, aby bylo možné porovnávat poměr mezi užitkem (přínosem) a nákladností jednotlivých variant.

Kritérium nákladnosti je zastoupeno ročními provozními náklady varianty. V rámci vyhodnocení je používána zpravidla celková roční výše provozních nákladů v provozním celku bez ohledu na územní příslušnost k jednotlivým krajům. Pro návrhové varianty provozních celků severovýchod a severozápad jsou hodnoty ročních provozních nákladů navýšeny z důvodu podmíněnosti implementace návrhových variant výstavbou nové zastávky v obou zmíněných případech. Hodnota navýšení je stanovena hrubým prvotním odhadem celkového rozpočtu autorem, v případě provozního celku severozápad (zastávka Libina,,žel.st.) činí 200 000 Kč ročně a v případě provozního celku severovýchod (zastávka Břidličná,,žel.zast.) 400 000 Kč ročně. Autor předpokládá dobu návratnosti investice ve výši 10 let, tzn. příslušné roční hodnoty jsou desetinou odhadovaných nákladů spojených s výstavbou včetně zajištění financování, výkupu pozemků či přeložek inženýrských sítí. Autor neprovádí přesné vyčíslení nákladů spojených s výstavbou zastávky; hrubý odhad postačuje pro účel vyhodnocení nákladnosti implementace návrhové provozní koncepce s ohledem na nízký podíl těchto nákladů na celkové výši ročních provozních nákladů.

Zbývající kritéria vyjadřují užitek příslušné varianty. Dvojice kritérií zastupuje cestovní dobu; ta se obecně skládá z doby vlastního spojení, doby čekání na první spoj ve spojení a doby docházky na zastávku a od zastávky na začátku a konci cesty. Složka doby spojení je zastoupena prostřednictvím vyčíslení souhrnné doby spojení potenciálních cestujících na vybraných přepravních relacích. Vybranými přepravními relacemi jsou relace mezi obcemi v rámci regionu Uničovska a Úsovské vrchoviny a jeho podstatného okolí, v nichž podle SLDB 2021 dojíždělo do zaměstnání alespoň 50 osob bez zohlednění frekvence cest. Pro vyčíslení souhrnné doby spojení jsou sestaveny tabulky spojení zpravidla ve zpětném směru

z města k bydlišti, vždy mezi typickými danou obec zastupujícími zastávkami a bezvýhradně mezi 8:00 a 23:59 v běžný pracovní den. Analogicky jsou do tabulek spojení k vybraným přepravním relacím zahrnuty taktéž doba čekání na spoj (doba docházky na zastávku není ve vyhodnocení použita) a periodicita jízdních řádů, resp. spojení. Tabulky spojení jsou k nahlédnutí v Příloze J této práce.

Vyjádření společenského užitku varianty zahrnuje počet příslušnými spojeními dotčených osob. Pro tento účel je ke každému spojení v tabulce spojení přiřazena poměrná část počtu dojíždějících osob podle SLDB 2021 odpovídající variaci intenzit provozu osobních vozidel v jednotlivých hodinách běžného jarního pracovního dne na silnicích II. a III. tříd hospodářského charakteru podle technických podmínek TP 189 násobené koeficientem 0,7. Odpovídajícím počtem se rozumí počet cestujících, jenž v případě rovnoměrného příchodu na zastávku v každé hodině (v různých hodinách pak daného odlišnými hodnotami variací intenzit provozu osobních vozidel) využije konkrétní spojení; pro porovnání přiřazení k jednotlivým hodinám dne ve variaci intenzit provozu jsou použity zpravidla časy odjezdu. Koeficient 0,7 přibližně vyjadřuje směrovou nerovnoměrnost přepravního proudu; tabulky spojení jsou sestaveny pouze pro zpětná spojení od 8:00 do 23:59 – v této denní době již převažuje právě zpětný směr ze spádového centra zpět do sídel v okolí. Výběr směru (pouze zpětného) a časového období vychází z předpokladu, že největší význam má pro společnost (cestující) periodicita spojení, případně také doba čekání na spoj, právě pro spojení ze spádového centra zpět vzhledem k hustotě bodů atraktivity ve spádových městech, jejichž návštěvy cestujícími jsou prvkem vnášejícím náhodnost do času příchodu cestujících na zastávku. Ranní spojení v převažujícím směru přepravní poptávky do spádového centra jsou naopak cestujícími více plánovaná a spojení proti směru převažující přepravní poptávky jsou z principu využívána menším počtem cestujících. V rámci vyhodnocení tabulek spojení jsou tedy předpokládány náhodné příchody cestujících na zastávku v podílu odpovídajícím intenzitám provozu v dané hodině pracovního dne.

Výběr přepravních proudů dojížďky do zaměstnání souvisí s konkurenčním charakterem veřejné dopravy vůči dopravě individuální osobami v produktivním věku. Hodnoty podle SLDB 2021 jsou v případě relací do Nového Malína a Újezda upraveny přenásobením koeficientem 0,7 v případě Nového Malína a 0,4 v případě Újezda vyjadřujícím podíl obyvatel obce spádujících ke zvolené zastávce (v těchto dvou případech jsou používány zastávky veřejné linkové dopravy v centrální části obce; části obyvatel je nicméně geograficky bližší zastávka či stanice železniční s odlišnou nabídkou spojení). Přepravní

proudy v relacích, jejichž cílem není město, nejsou v práci použity, jelikož v tomto případě cíle těchto relací nemají charakter spádového centra s vysokou hustotou atraktivit a tím danými náhodnějšími příchody cestujících na zastávku. Ve vybraných případech jsou výsledné hodnoty shrnující časové náklady společnosti (doba spojení a doba čekání na spoj) navýšeny o malus vyjadřující podíl cestujících dotčených zhoršeným rozsahem nabídky spojení v blízkosti svého bydliště. Tento malus vyjadřuje primárně nezajíždění části spojů do některé oblasti v obci v příslušné variantě. Hodnoty doby spojení, doby čekání na spoj a periodicity spojení vynásobené počtem osob dojíždějících do zaměstnání jsou pro každou přepravní relaci sečteny, varianty jsou následně porovnávány sumárními hodnotami za provozním celkem dotčené přepravní relace. Pro účel uzavření intervalu a dopočítání doby čekání na spoj i po posledním večerním spojení jsou do každé přepravní relace vložena spojení s odjezdem v 8:00 a ve 23:59 o nulové době spojení.

Specifické kritérium periodicity jízdních řádů, resp. periodicity spojení, hodnocené opět pro běžný pracovní den od 8:00 do 23:59 ve zpětném směru (je-li tento směrem z města) významných přepravních relací, je na základě tabulek spojení hodnoceno pomocí vzorce 2:

$$t = \frac{\sum\left(p \cdot \frac{\sum_{i=0}^{59} {m_i}^2}{s^2}\right)}{\sum p} \tag{2}$$

kde:

t = periodicita spojení [-]

p = počet osob dojíždějících v každé dotčené přepravní relaci podle SLDB 2021 [osob]

m = počet odjezdů v přepravní relaci v minutě *i* mezi 8:00 a 23:59 běžného pracovního dne [spojení]

s = počet spojení v přepravní relaci mezi 8:00 a 23:59 běžného pracovního dne [spojení]

Výsledkem periodicity spojení je číslo v intervalu od nuly do jedné. Úskalím použití zmíněného způsobu hodnocení periodicity spojení je zohledňování pouze minutových časových poloh odjezdů jednotlivých spojů, dosáhnout nejvyšší hodnoty lze kupříkladu i spojením pouze dvakrát za den ve stejnou minutu či spojeními střídavě přesně po třech, jedné a pěti hodinách v rámci dne. Naopak spoje doplněné nad rámec základní periody

hodnotu periodicity spojení snižují a pro využití v provozech s průměrnou periodou kratší než 60 minut by bylo zapotřebí vzorec upravit. V prostředí regionu Uničovska a Úsovské vrchoviny autor nicméně považuje zvolenou metodu porovnání periodicity jízdních řádů za dostatečně vypovídající.

4.3 Vlastní vyhodnocení

Výsledkem zvolené metodiky je hodnoticí matice 11 × 11 s jednotlivými prvky vypočítanými podle vzorce 3:

$$v_{i,j} = \frac{n_{st}}{n_{var}} \cdot \frac{t_{st} + i \cdot (t_{var} - t_{st})}{t_{st}} \cdot \frac{d_{st} + j \cdot č_{st}}{d_{var} + j \cdot č_{var}} \quad (3)$$

kde:

$v_{i,j}$ = výsledek vyhodnocení při daných indexech [-]

i = index míry užitku z periodicity jízdního řádu (resp. spojení)

j = index míry užitku ze zkrácení doby čekání na spoj

n_{st} = nákladnost varianty stávající [Kč]

n_{var} = nákladnost varianty porovnávané [Kč]

t_{st} = periodicita spojení varianty stávající [-]

t_{var} = periodicita spojení varianty porovnávané [-]

d_{st} = souhrnná společenská doba spojení ve variantě stávající [osob·h]

d_{var} = souhrnná společenská doba spojení ve variantě porovnávané [osob·h]

$č_{st}$ = souhrnná společenská doba čekání na spoj ve variantě stávající [osob·h]

$č_{var}$ = souhrnná společenská doba čekání na spoj ve variantě porovnávané [osob·h]

Zvoleným způsobem výpočtu jsou všechna kritéria vztažena k číslu 1, tzn. převedena do podoby, v níž by výsledkem případného porovnávání stejné varianty se stejnou variantou byla jednotková matice. Je-li výsledné číslo rovno jedné, dosahuje porovnávaná varianta stejného poměru užitku a nákladů jako stávající stav; číslo větší než 1 značí variantu oproti

stávajícímu stavu výhodnější. Pro vzájemné porovnání obou návrhových variant jsou hodnoticí matice zpracovány ve třech vyhotoveních: v jednom je zjišťována výhodnost první návrhové varianty oproti stávajícímu stavu, ve druhém výhodnost druhé návrhové varianty oproti stávajícímu stavu a ve třetím je souborem logických funkcí porovnávajících hodnoty v obou předchozích hodnoticích maticích vybrána varianta nejlepší, tzn. s nejvyšší dosaženou hodnotou daného prvku matice. Tabulky prvního a druhého vyhotovení pro všechny provozní celky jsou součástí Přílohy K této práce.

Důvodem pro volbu dvourozměrné hodnoticí matice je možnost zachytit v hodnocení širší kontext a umožnit zohlednění dvou vybraných kritérií pouze částečně. Těmito dvěma kritérii jsou doba čekání na spoj a periodicita spojení. Jejich zahrnutí v různé míře po jedné desetině na různých sloupcích, resp. řádcích hodnoticí matice pomocí indexů i a j je určitou analogií k parametru ochoty uživatelů volit nákladnější alternativy známému z LOGIT (logistického) modelu (10). Výsledek vyhodnocení autor zpravidla sleduje na průniku řádku $i = 0,2$ a sloupců v intervalu $j = 0,3$ až $j = 0,8$. Hodnotou indexu $i = 0,2$ je vyjádřeno, že užitek cestujících z periodicity jízdního řádu je pětinový oproti užitku ze zkrácení doby cesty; volba této hodnoty je dána odhadem autora. Hodnoty indexu j pak vyjadřují v obráceném gardu ochotu cestujících přizpůsobit se jízdnímu řádu bez ztráty vnímaného užitku.

Tabulka 9 je třetím vyhotovením hodnoticí matice pro provozní celek severovýchod. Na základě jednoznačných výsledků nejen ve zvýrazněném sledovaném spektru prvků je autorem k realizaci doporučena návrhová varianta první, v maticích označená textem N1.

Tabulka 9: Hodnoticí matice variant provozního celku severovýchod

hodnoticí matice SV		míra užitku ze zkrácení doby čekání na spoj *j*										
		0	0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9	1
míra užitku z periodicity jízdního řádu *i*	0	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1
	0,1	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1
	0,2	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1
	0,3	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1
	0,4	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1
	0,5	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1
	0,6	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1
	0,7	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1
	0,8	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1
	0,9	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1
	1	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1

Zdroj: Autor

Třetí vyhotovení hodnoticí matice pro provozní celek severozápad zobrazuje Tabulka 10. Ve všech hodnoticích maticích platí, že stávající stav je označen textem ST, první návrhová varianta textem N1 a druhá návrhová varianta textem N2. Na základě zvýrazněného porovnávaného průniku řádku a sloupců autor k realizaci v tomto provozním celku doporučuje návrhovou variantu druhou.

Tabulka 10: Hodnoticí matice variant provozního celku severozápad

hodnoticí matice SZ		míra užitku ze zkrácení doby čekání na spoj *j*										
		0	0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9	1
míra užitku z periodicity jízdního řádu *i*	0	ST	N2	N2	N2	N2	N2	N2	N2	N2	N2	N2
	0,1	N2	N2	N2	N2	N2	N2	N2	N2	N2	N2	N2
	0,2	N2	N2	N2	N2	N2	N2	N2	N2	N2	N2	N2
	0,3	N2	N2	N2	N2	N2	N2	N2	N2	N2	N2	N2
	0,4	N2	N2	N2	N2	N2	N2	N2	N2	N2	N2	N2
	0,5	N2	N2	N2	N2	N2	N2	N2	N2	N2	N2	N2
	0,6	N2	N2	N2	N2	N2	N2	N2	N2	N2	N2	N1
	0,7	N2	N2	N2	N2	N2	N2	N2	N2	N2	N1	N1
	0,8	N2	N2	N2	N2	N2	N2	N2	N2	N1	N1	N1
	0,9	N2	N2	N2	N2	N2	N2	N2	N1	N1	N1	N1
	1	N2	N2	N2	N2	N2	N2	N2	N1	N1	N1	N1

Zdroj: Autor

Tabulka 11 znázorňuje hodnoticí matici variant provozního celku jihozápad ve třetím vyhotovení. Ve vyznačeném sledovaném pásmu není v případě tohoto provozního celku výsledek jednoznačný. Pro některé relace pod prahem zahrnutí do tabulky spojení (relace, v nichž podle SLDB 2021 dojíždělo do zaměstnání méně než 50 osob) by druhá návrhová varianta mohla být výhodnější (např. Troubelice – Zábřeh/Mohelnice či Rohle – Zábřeh), protože však podle provedeného vyhodnocení ve sledovaném spektru prvků převažuje text N1 označující pro dané prvky matice za nejvýhodnější variantu první, doporučuje autor k realizaci právě návrhovou variantu první. Počet porovnávaných relací (tabulek spojení) v provozním celku jihozápad dosahuje hodnoty 13; tento počet v rámci ostatních provozních celků není podprůměrný, byť není ani nejvyšší.

Tabulka 11: Hodnoticí matice variant provozního celku jihozápad

hodnoticí matice JZ		míra užitku ze zkrácení doby čekání na spoj *j*										
		0	0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9	1
míra užitku z periodicity jízdního řádu *i*	0	ST	ST	ST	ST	N2	N2	N2	N2	N2	N2	N2
	0,1	ST	ST	ST	N2	N2	N2	N2	N2	N1	N1	N1
	0,2	ST	ST	N2	N2	N2	N1	N1	N1	N1	N1	N1
	0,3	ST	N2	N2	N2	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1
	0,4	N2	N2	N2	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1
	0,5	N2	N2	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1
	0,6	N2	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1
	0,7	N2	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1
	0,8	N2	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1
	0,9	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1
	1	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1

Zdroj: Autor

Tabulka 12 představuje třetí vyhotovení hodnoticí matice provozního celku jihovýchod. Ve vyznačeném sledovaném spektru prvků výrazně převažuje jako výhodnější návrhová varianta první, autor proto k realizaci doporučuje právě ji. Přítomnost textu N2 v jednom ze sledovaných prvků značí, že v případě nedostatku finančních prostředků pro implementaci návrhové varianty první, jejíž nákladnost je vyšší než nákladnost návrhové varianty druhé, lze mírně redukovat rozsah dopravních výkonů bez zásadního negativního dopadu na cestující (za předpokladu vhodného výběru redukovaných dopravních výkonů).

Tabulka 12: Hodnoticí matice variant provozního celku jihovýchod

hodnoticí matice JV		míra užitku ze zkrácení doby čekání na spoj *j*										
		0	0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9	1
míra užitku z periodicity jízdního řádu *i*	0	ST	ST	ST	ST	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1
	0,1	ST	N2	N2	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1
	0,2	N2	N2	N2	N2	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1
	0,3	N2	N2	N2	N2	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1
	0,4	N2	N2	N2	N2	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1
	0,5	N2	N2	N2	N2	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1
	0,6	N2	N2	N2	N2	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1
	0,7	N2	N2	N2	N2	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1
	0,8	N2	N2	N2	N2	N1	N1	N1	N1	N1	N1	N1
	0,9	N2	N2	N2	N2	N2	N1	N1	N1	N1	N1	N1
	1	N2	N2	N2	N2	N2	N1	N1	N1	N1	N1	N1

Zdroj: Autor

ZÁVĚR

Identifikované příležitosti pro úpravu a systematizaci organizace provozu veřejné linkové dopravy v regionu Uničovska a Úsovské vrchoviny, jakož i zjištěné se stávající organizací provozu spojené problémy, vedly k sestavení variantních návrhů provozní koncepce jakožto ústředního nástroje organizace provozu. Provoz veřejné linkové dopravy v regionu Uničovska a Úsovské vrchoviny a jeho podstatném okolí byl rozčleněn do čtyř provozních celků, v rámci každého z nich byly sestaveny dvě návrhové varianty provozní koncepce. V rámci každého provozního celku byly vyčísleny stávající rozsah dopravních výkonů a výše nákladů spojených se zabezpečením dopravní obslužnosti příslušnými linkami veřejné linkové dopravy, tyto náklady pak byly součástí porovnání ve vyhodnocení variant organizace provozu, stejně jako náklady každé z návrhových variant. Součástí hodnoticích kritérií byly také dvě vybrané složky cestovních dob a kritérium periodicity jízdních řádů. Vyhodnocení proběhlo na souboru dat o spojeních v reprezentativním vzorku relací. Z vyhodnocení plyne doporučení implementace sestavené návrhové varianty první pro provozní celek severovýchod, návrhové varianty druhé pro provozní celek severozápad, návrhové varianty první pro provozní celek jihozápad a návrhové varianty první pro provozní celek jihovýchod. Ve všech provozních celcích byla některá z návrhových variant vyhodnocena jako oproti stávajícímu stavu výhodnější. Souhrnně by implementací všech doporučených návrhových variant došlo oproti stávajícímu stavu k nárůstu nákladů spojených se zabezpečením dopravní obslužnosti regionu Uničovska a Úsovské vrchoviny za dopravní rok o 6 657 380,04 Kč ve vyjádření absolutním, resp. 3,78 % ve vyjádření relativním, na celkovou výši 182 946 907,41 Kč, k čemuž je zapotřebí přičíst jednorázové náklady na implementaci návrhových variant podmiňující výstavbu dvou nových zastávek veřejné linkové dopravy.

Cíl práce považuje autor za splněný. Vyhodnocením bylo zjištěno zlepšení dopravní obslužnosti v případě implementace vybraných návrhových variant jízdních řádů, pravidelnost nabídky spojení je v rámci návrhových variant zvýšena rozšířením míry výskytu periodického charakteru jízdních řádů oproti stávajícímu stavu.

POUŽITÁ LITERATURA

(1) ČESKÁ REPUBLIKA. Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů* 8. 6., částka 37. ISSN: 1211-1244.

(2) ČESKÁ REPUBLIKA. Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících, ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů* 16. 6., částka 65. ISSN: 1211-1244.

(3) SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, STÁTNÍ ORGANIZACE. V srpnu začne elektrizace a zkapacitnění trati Uničov – Olomouc. *Správa železniční dopravní cesty* [online]. 2. 7. 2019 [cit. 2025-02-22]. Dostupné z: https://www.spravazeleznic.cz/aktuality/-/asset_publisher/qSujQZ8W3r0i/content/v-srpnu-zacne-elektrizace-a-zkapacitneni-trati-unicov-olomouc

(4) SPRÁVA ŽELEZNIC, STÁTNÍ ORGANIZACE. Plán investic – 3. změna. *Správa železnic* [online]. 10. 10. 2024 [cit. 2025-02-22]. Dostupné z: https://www.spravazeleznic.cz/documents/50004227/50157876/Pl%C3%A1n+investic+na+rok+2024+-+3.+zm%C4%9Bna/02688ec7-c2af-442c-b72a-b01e5be4b1da

(5) MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. Trať na Uničov: Nová kvalita pro regionální železnici je tu. *Ministerstvo dopravy* [online]. 20. 12. 2022 [cit. 2025-02-22]. Dostupné z: https://md.gov.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Trat-na-Unicov-Nova-kvalita-pro-regionalni-zelezn

(6) CHAPS SPOL. S R. O. Vývěsné jízdní řády. *IDOS – VJŘ* [online]. 2025 [cit. 2025-02-22]. Dostupné z: http://portal.idos.cz/

(7) ČESKÝ ÚŘAD ZEMĚMĚŘIČSKÝ A KATASTRÁLNÍ. Veřejný dálkový přístup k datům RÚIAN. *ČÚZK* [online]. 2025 [cit. 2025-02-22]. Dostupné z: https://vdp.cuzk.gov.cz/vdp/ruian/

(8) MARIA.BARDYOVA. Přírodní poměry. *Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky* [online]. 11. 11. 2019 [cit. 2025-02-23]. Dostupné z: https://aopkcr.maps.arcgis.com/home/item.html?id=ee190990a1be4ac685d5f7c69c637ae4

(9) SEZNAM.CZ, A.S. Turistická mapa. *Mapy.cz* [online]. 2025 [cit. 2025-02-23]. Dostupné z: https://mapy.cz/turisticka

(10) BULÍČEK, Josef. *Modelování technologických procesů v dopravě.* Pardubice: Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera, 2011. ISBN 978-80-7395-442-0.

(11) ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. Průběh sčítání. *Sčítání 2021* [online]. 2025 [cit. 2025-03-07]. Dostupné z: https://scitani.gov.cz/prubeh-scitani
(12) ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. Statistiky VDB. *Veřejná databáze* [online]. 2025 [cit. 2025-03-07]. Dostupné z: https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=statistiky
(13) ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC S. P. Mapa staveb. *ŘSD s. p.* [online]. 2025 [cit. 2025-03-10]. Dostupné z: https://rsd.cz/mapa-staveb
(14) ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. Statistický geoportál. *Geoportál ČSÚ* [online]. 2025 [cit. 2025-05-09]. Dostupné z: https://geodata.csu.gov.cz/portal/apps/sites/#/homepage
(15) MINISTERSTVO ŠKOLSTVÍ, MLÁDEŽE A TĚLOVÝCHOVY ČESKÉ REPUBLIKY. *Výkonové ukazatele VŠ v ČR* [online]. 22. 1. 2025 [cit. 2025-03-10]. Dostupné z: https://dsia.msmt.cz/vystupy/vu_vs.html
(16) OLÚ PASEKA. OLÚ Paseka. *Oficiální stránky OLÚ Paseka* [online]. 2025 [cit. 2025-03-10]. Dostupné z: https://www.olupaseka.cz/
(17) ÚSTAV ZDRAVOTNICKÝCH INFORMACÍ ČR. Data ke stažení. *Národní registr poskytovatelů zdravotních služeb* [online]. 2016 [cit. 2025-03-11]. Dostupné z: https://nrpzs.uzis.cz/index.php?pg=home--download
(18) ČESKÁ CENTRÁLA CESTOVNÍHO RUCHU – CZECHTOURISM. Návštěvnost turistických cílů 2023. *Tourdata* [online]. 19. 6. 2024 [cit. 2025-03-10]. Dostupné z: https://tourdata.cz/data/navstevnost-turistickych-cilu-2023/
(19) OLOMOUCKÝ KRAJ. Portál územního plánování. *Portál územního plánování* [online]. 2025 [cit. 2025-03-13]. Dostupné z: http://uap.olkraj.cz/
(20) ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. Registr ekonomických subjektů – otevřená data. *Statistika* [online]. 2025 [cit. 2025-03-14]. Dostupné z: https://csu.gov.cz/produkty/registr-ekonomickych-subjektu-otevrena-data
(21) MINISTERSTVO ŠKOLSTVÍ, MLÁDEŽE A TĚLOVÝCHOVY. Rejstřík škol a školských zařízení. *Rejstřík škol* [online]. 2025 [cit. 2025-03-15]. Dostupné z: https://rejstriky.msmt.cz/rejskol/default.aspx
(22) ZÁKLADNÍ ŠKOLA NOVÁ HRADEČNÁ. Základní škola Nová Hradečná. *ZŠ Nová Hradečná* [online]. 2025 [cit. 2025-03-16]. Dostupné z: https://www.zsnovahradecna.cz/
(23) ZÁKLADNÍ ŠKOLA PASEKA. Základní škola Paseka. *ZŠ Paseka* [online]. 2025 [cit. 2025-03-16]. Dostupné z: https://zspaseka.cz/

(24) KIDSOK, P.O. *Data IDSOK o odbavení cestujících na vybraných zastávkách a linkách v říjnu 2024.* Interní dokument.

(25) TENDER SYSTEMS S.R.O. Profil zadavatele: Olomoucký kraj – Veřejné zakázky a smlouvy s vybranými dodavateli ve znění pozdějších dodatků. *Tender arena* [online]. 2025 [cit. 2025-05-08]. Dostupné z: https://tenderarena.cz/dodavatel/seznam-profilu-zadavatelu/detail/Z0001005

(26) DIGITÁLNÍ A INFORMAČNÍ AGENTURA. Smlouva o poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou linkovou osobní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti Moravskoslezského kraje – oblast Rýmařovsko, ve znění pozdějších dodatků. *Registr smluv* [online]. 1. 11. 2018 [cit. 2025-05-08]. Dostupné z: https://smlouvy.gov.cz/smlouva/7187831

(27) KIDSOK, P.O. a kol. Plán dopravní obslužnosti území Olomouckého kraje pro roky 2024-2029. *IDSOK* [online]. 31. 8. 2023 [cit. 2025-02-22]. Dostupné z: https://www.idsok.cz/dokumenty-ke-stazeni/20240416-plan-dopravni-obsluznosti-uzemi-olomouckeho-kraje-2019/

(28) KOORDINÁTOR ODIS S.R.O. Plán dopravní obslužnosti území Moravskoslezského kraje na období 2022-2026. *Moravskoslezský kraj* [online]. 1. 5. 2023 [cit. 2025-05-21]. Dostupné z: https://www.msk.cz/cs/temata/doprava/plan-dopravni-obsluznosti-uzemi-moravskoslezskeho-kraje-1250/

(29) SUCHÁNKOVÁ, Kateřina. Sdělení o metodice výpočtu počtu řidičů. *KIDSOK, p.o.* [elektronická pošta]. 4. 3. 2025 [cit. 2025-05-21].

(30) KRAJ VYSOČINA. Přehled veřejných zakázek. *E-ZAK Vysočina* [online]. 2025 [cit. 2025-05-21]. Dostupné z: https://ezak.kr-vysocina.cz/contract_index.html

(31) VEČEŘA, Martin. Sdělení o aktuálním počtu používaných vozů a jednotkové ceně dopravního výkonu v provozní oblasti Rýmařovsko. *Koordinátor ODIS s.r.o.* [elektronická pošta]. 29. 4. 2025 [cit. 2025-05-21].

(32) KOORDINÁTOR ODIS S.R.O. *Přehled spojů Rýmařovsko.* Interní dokument.

(33) DIGITÁLNÍ A INFORMAČNÍ AGENTURA. Smlouva o finanční spolupráci ve veřejné linkové osobní dopravě, ve znění pozdějších dodatků. *Registr smluv* [online]. 11. 7. 2017 [cit. 2025-05-21]. Dostupné z: https://smlouvy.gov.cz/smlouva/2528382

(34) ZELENÝ, Lubomír a kol. *Osobní doprava.* Praha: C. H. Beck, 2017. ISBN 978-80-7400-681-4.

(35) DRDLA, Pavel. *Osobní doprava regionálního a nadregionálního významu.* Pardubice: Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera, 2021. ISBN 978-80-7560-361-6.

(36) ČESKÉ DRÁHY, A.S. Vše o vlaku. *České dráhy* [online]. 2016 [cit. 2025-05-24]. Dostupné z: https://www.cd.cz/vlak/

(37) MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. Plán dopravní obsluhy území vlaky celostátní dopravy pro období 2022-2026. *Ministerstvo dopravy ČR* [online]. 2024 [cit. 2025-05-24]. Dostupné z: https://md.gov.cz/Dokumenty/Verejna-doprava/Financni-ucast-statu/Plan-dopravni-obsluhy-uzemi-vlaky-celostatni-dopra

(38) KOORDINÁTOR ODIS S.R.O. Změny jízdních řádů od 11. 12. 2022. *Koordinátor ODIS s.r.o.* [online]. 2022 [cit. 2025-06-04]. Dostupné z: https://www.kodis.cz/news/zmeny-jizdnich-radu-od-11.-12.-2022-051860

(39) KOORDINÁTOR ODIS S.R.O. *Frekvence cestujících na lince 854882 od 12. 12. 2021 do 10. 12. 2022.* Interní dokument.

(40) MOJŽÍŠ, Vlastislav; GRAJA, Milan a VANČURA, Pavel. Integrované dopravní systémy. Praha: powerprint, 2008. ISBN 978-80-904011-0-5.

(41) SPRÁVA ŽELEZNIC, STÁTNÍ ORGANIZACE. Návrh jízdního řádu na rok 2026. *Správa železnic* [online]. 2025 [cit. 2025-06-13]. Dostupné z: https://www.spravazeleznic.cz/cestujici/jizdni-rad/navrh-jizdniho-radu-na-rok-2026

(42) EDIP s.r.o., MARTOLOS, Jan a BARTOŠ, Luděk. Technické podmínky – TP 189 Stanovení intenzit dopravy na PK. *Ministerstvo dopravy ČR* [online]. 09/2018 [cit. 2025-06-22]. Dostupné z: https://pjpk.rsd.cz/data/USR_001_2_8_TP/TP_189_2018_final.pdf

(43) KIDSOK, P.O. Tarif, ceníky a slevy. *IDSOK* [online]. 2025 [cit. 2025-06-23]. Dostupné z: https://www.idsok.cz/jizdne-a-tarif/tarif-ceniky-a-slevy/

(44) KOORDINÁTOR ODIS S.R.O. SPP a Tarif ODIS. *Koordinátor ODIS s.r.o.* [online]. 2025 [cit. 2025-06-23]. Dostupné z: https://www.odis.cz/spp-a-tarif-odis

(45) ČESKÁ REPUBLIKA. Nařízení vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě, ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů* 27. 12., částka 188. ISSN: 1211-1244.

(46) OPENSTREETMAP FRANCE. *uMap* [online]. 2025 [cit. 2025-06-26]. Dostupné z: https://umap.openstreetmap.fr/fr/

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A: Přepravní vztahy

Příloha B: Síťové grafiky

Příloha C: Návrhové jízdní řády v provozním celku severovýchod

Příloha D: Návrhové jízdní řády v provozním celku severozápad

Příloha E: Návrhové jízdní řády v provozním celku jihozápad

Příloha F: Návrhové jízdní řády v provozním celku jihovýchod

Příloha G: Seznam změn vyvolaných návrhovou provozní koncepcí

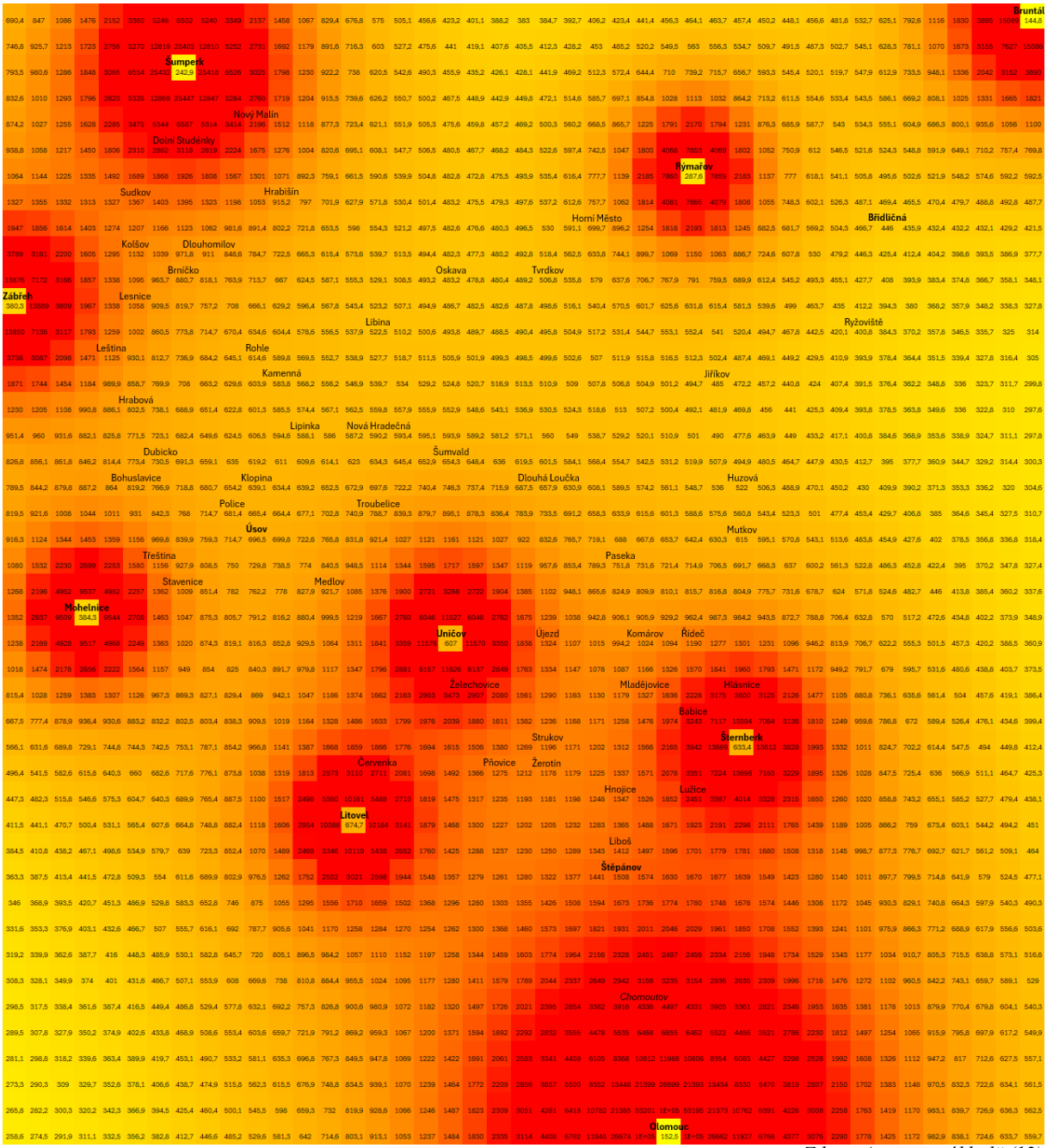
Příloha H: Předpokládané umístění nových stanovišť zastávek

Příloha I: Dopravní výkon a cena dopravního výkonu podle linek a provozních souborů

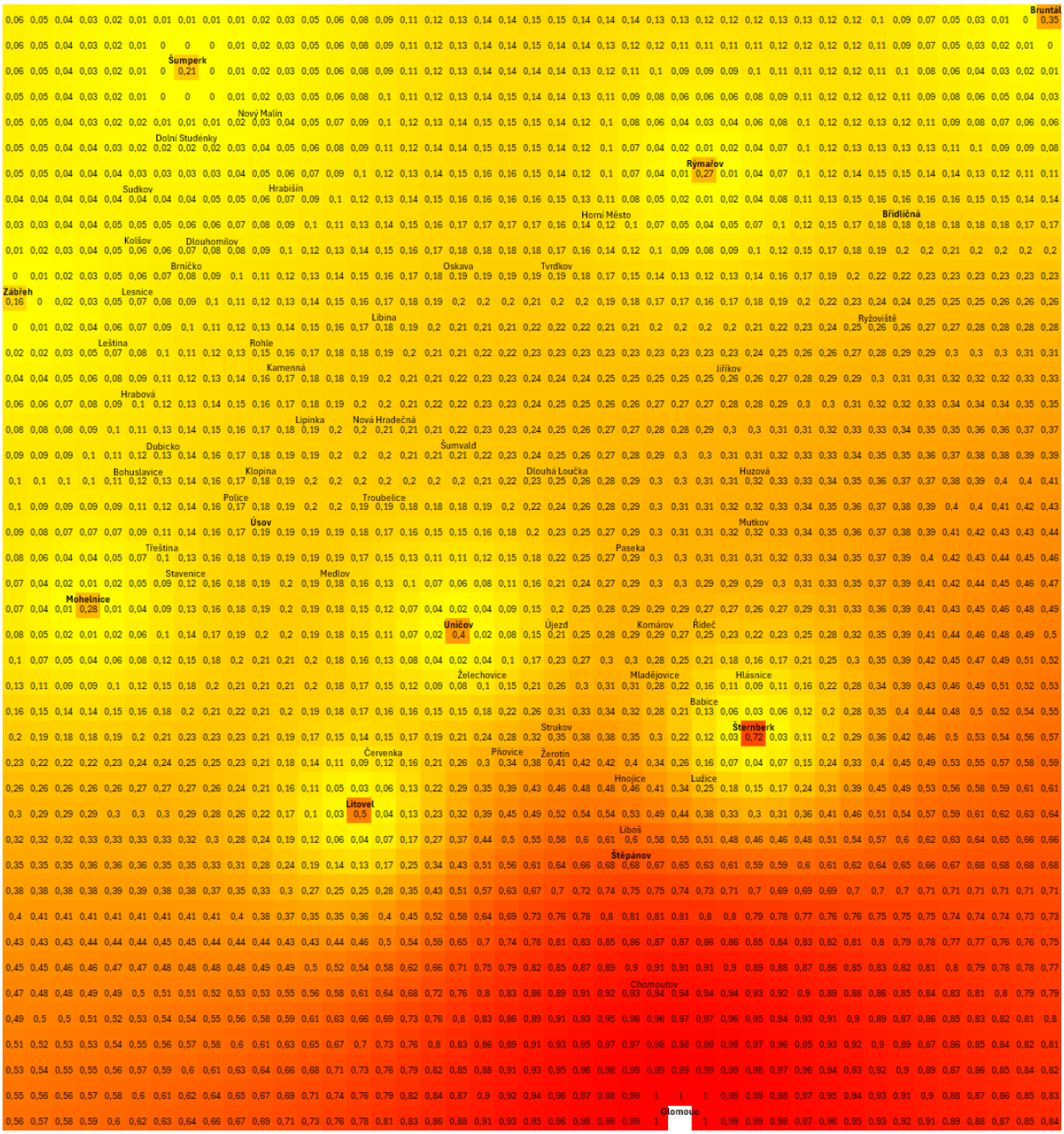
Příloha J: Tabulky spojení použité v rámci vyhodnocení

Příloha K: Hodnoticí matice

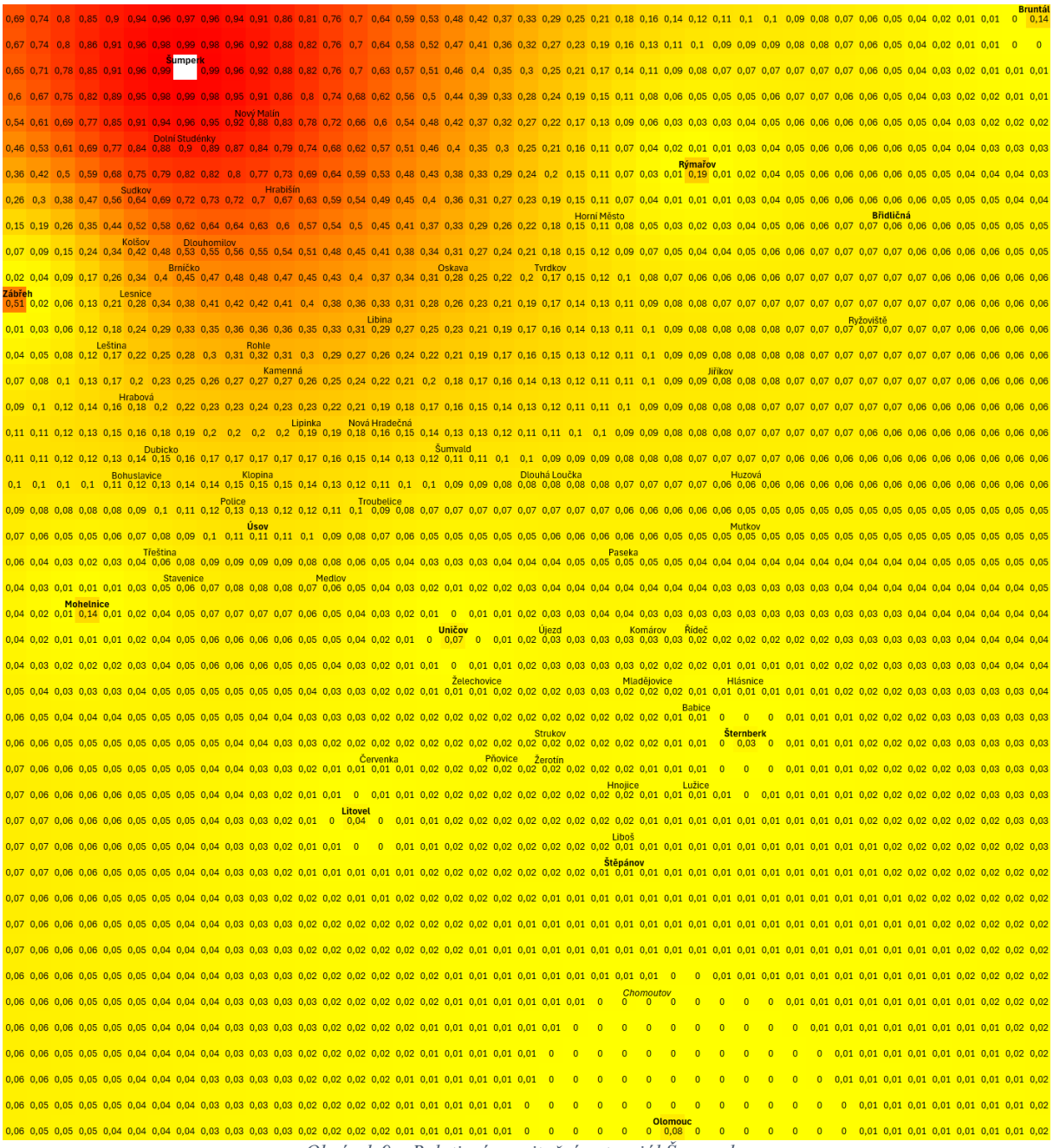
PŘÍLOHA A: Přepravní vztahy



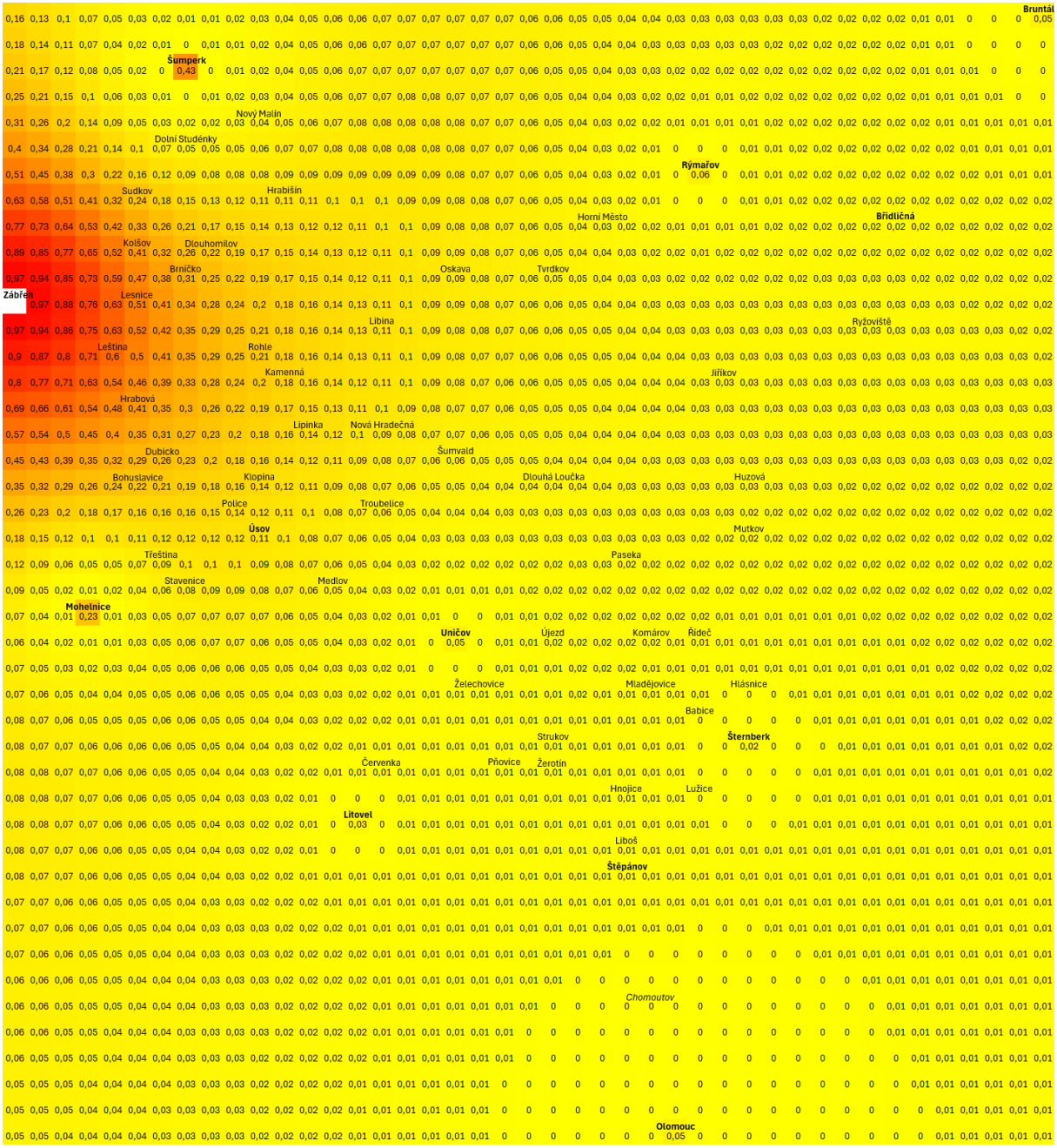
Obrázek 7 – Sumarizovaný gravitační potenciál *Zdroj: Autor na základě (12)*



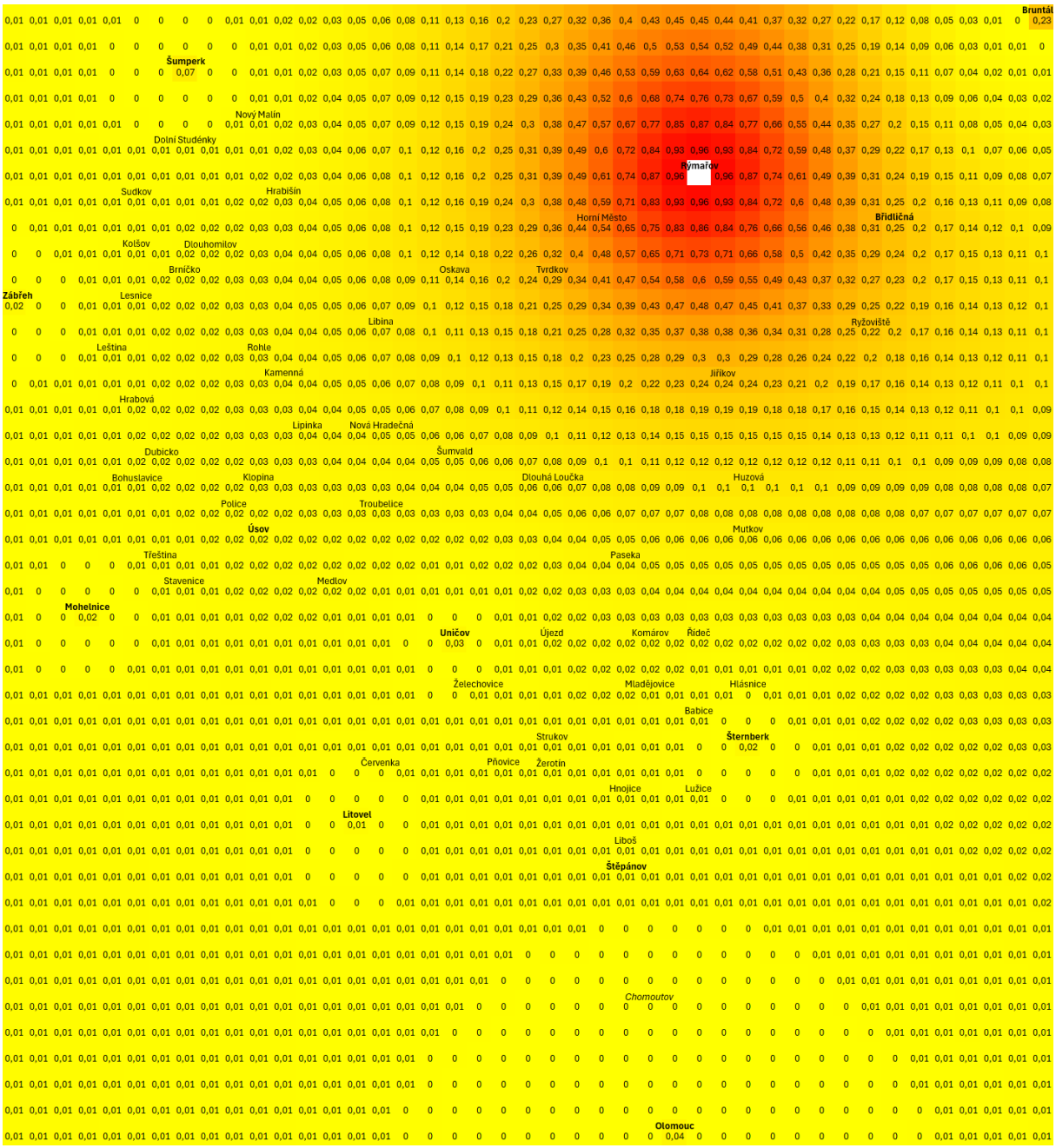
Obrázek 8 – Relativní gravitační potenciál Olomouce *Zdroj: Autor na základě (12)*



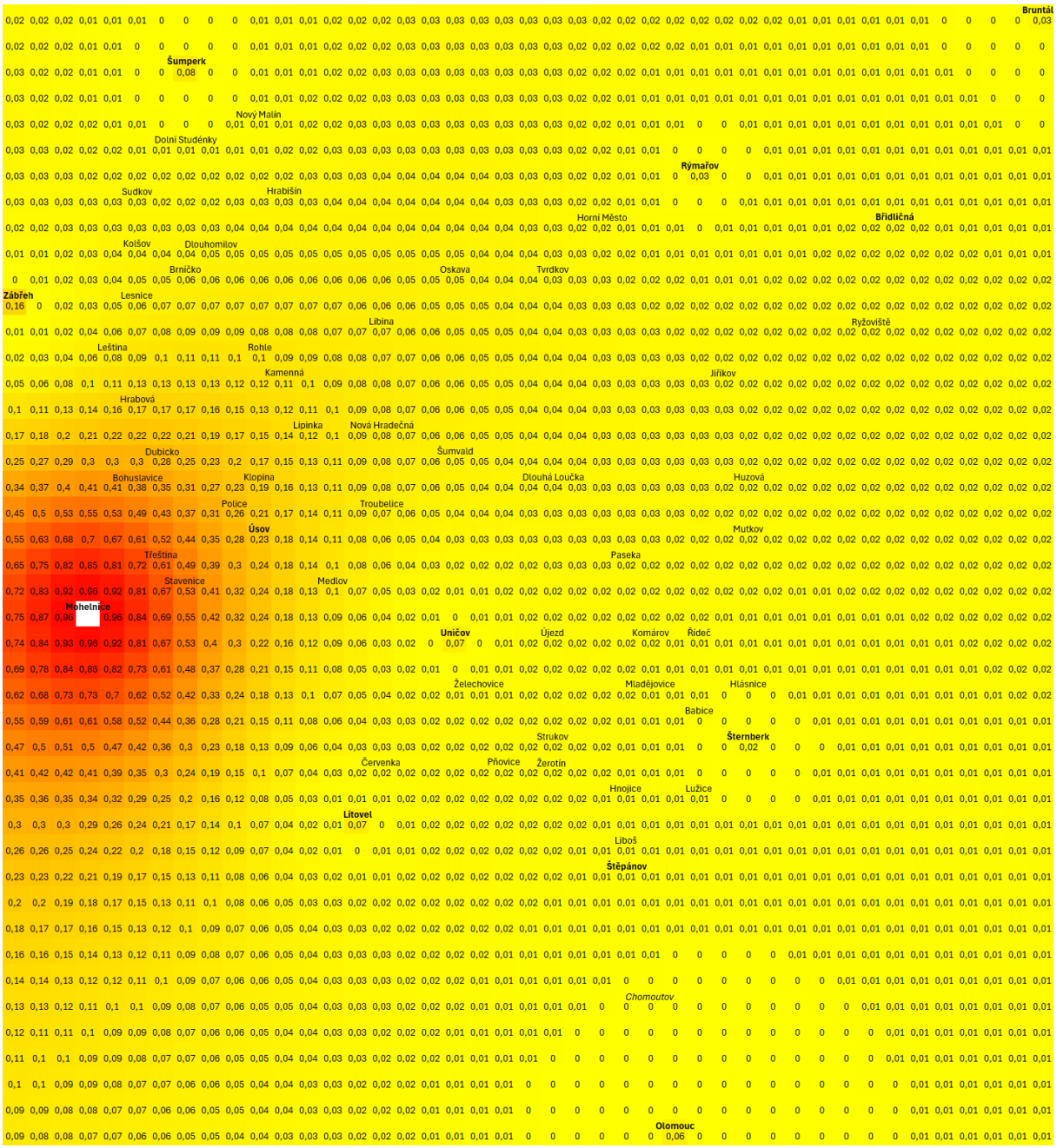
Obrázek 9 – Relativní gravitační potenciál Šumperka *Zdroj: Autor na základě (12)*



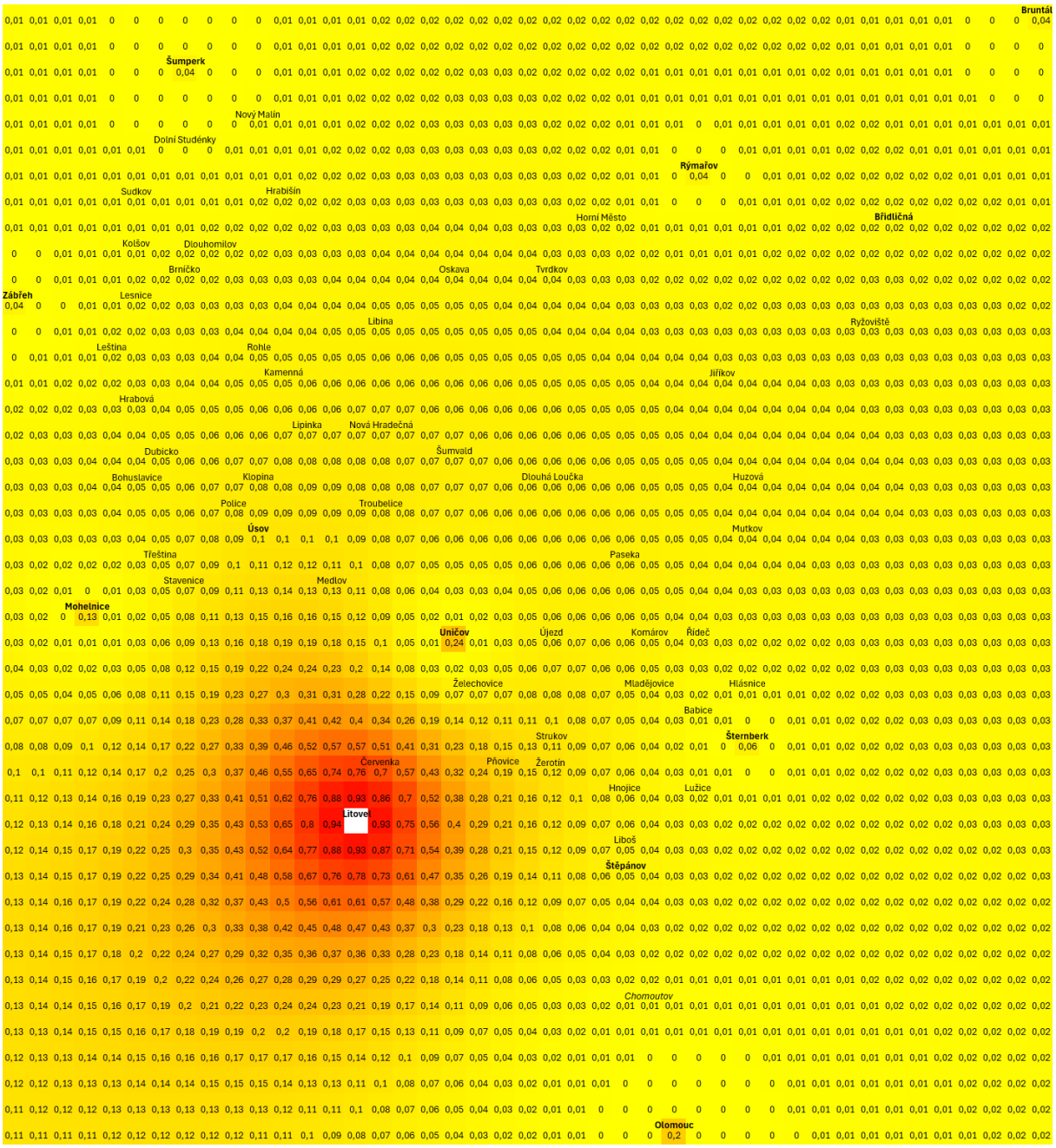
Obrázek 10 – Relativní gravitační potenciál Zábřeha *Zdroj: Autor na základě (12)*



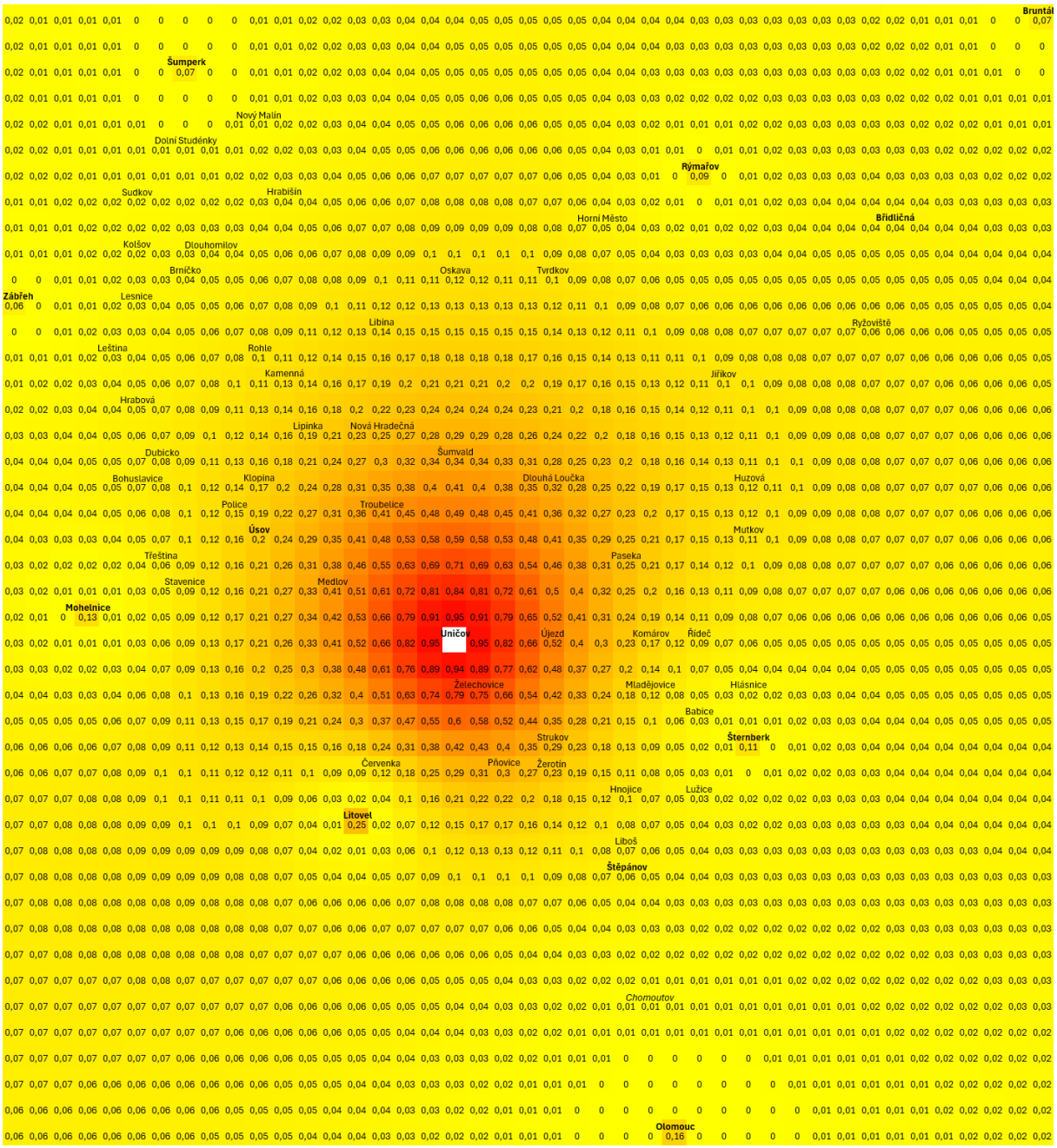
Obrázek 11 – Relativní gravitační potenciál Rýmařova *Zdroj: Autor na základě (12)*



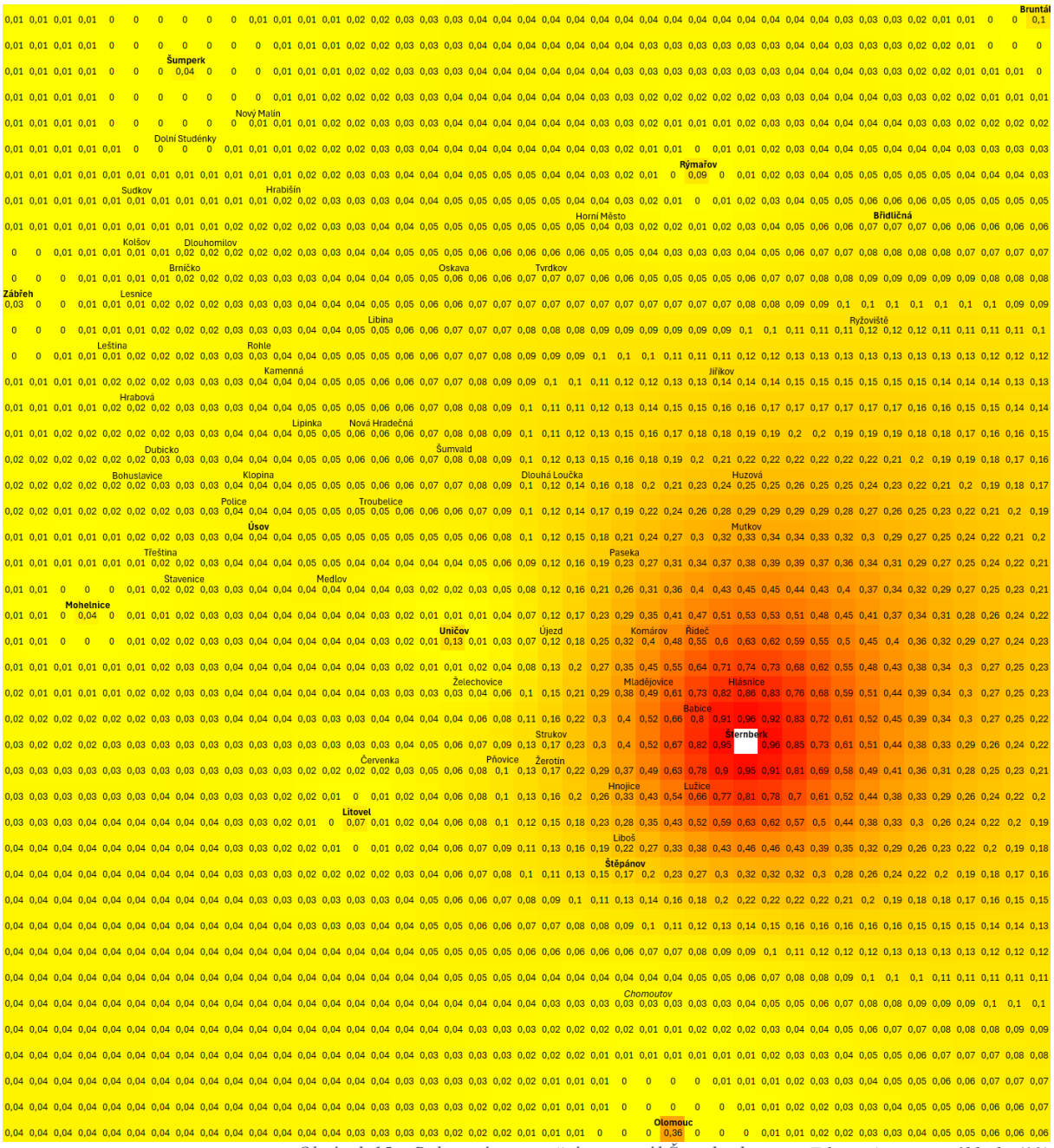
Obrázek 12 – Relativní gravitační potenciál Mohelnice *Zdroj: Autor na základě (12)*



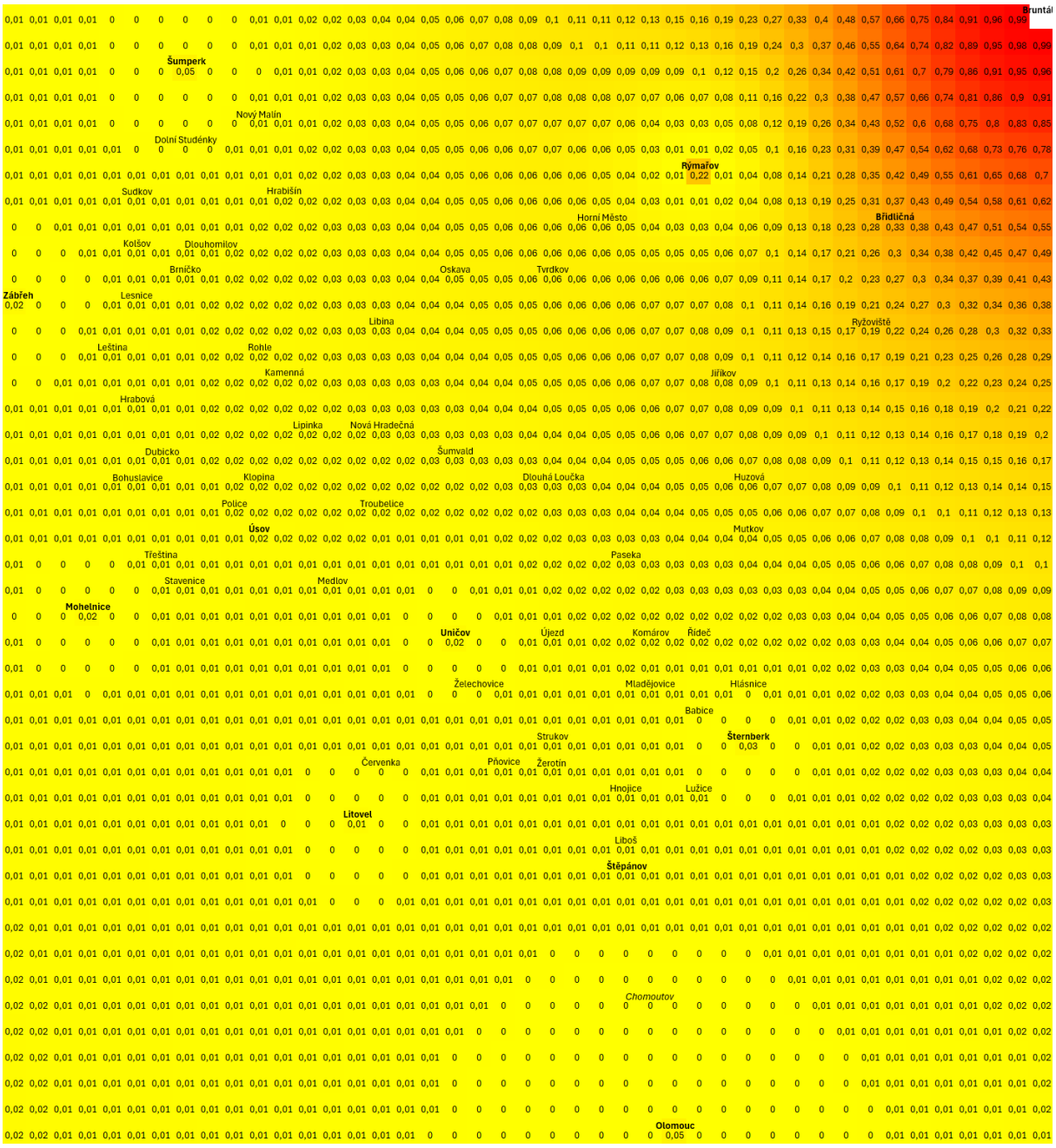
Obrázek 13 – Relativní gravitační potenciál Litovle *Zdroj: Autor na základě (12)*



Obrázek 14 – Relativní gravitační potenciál Uničova *Zdroj: Autor na základě (12)*

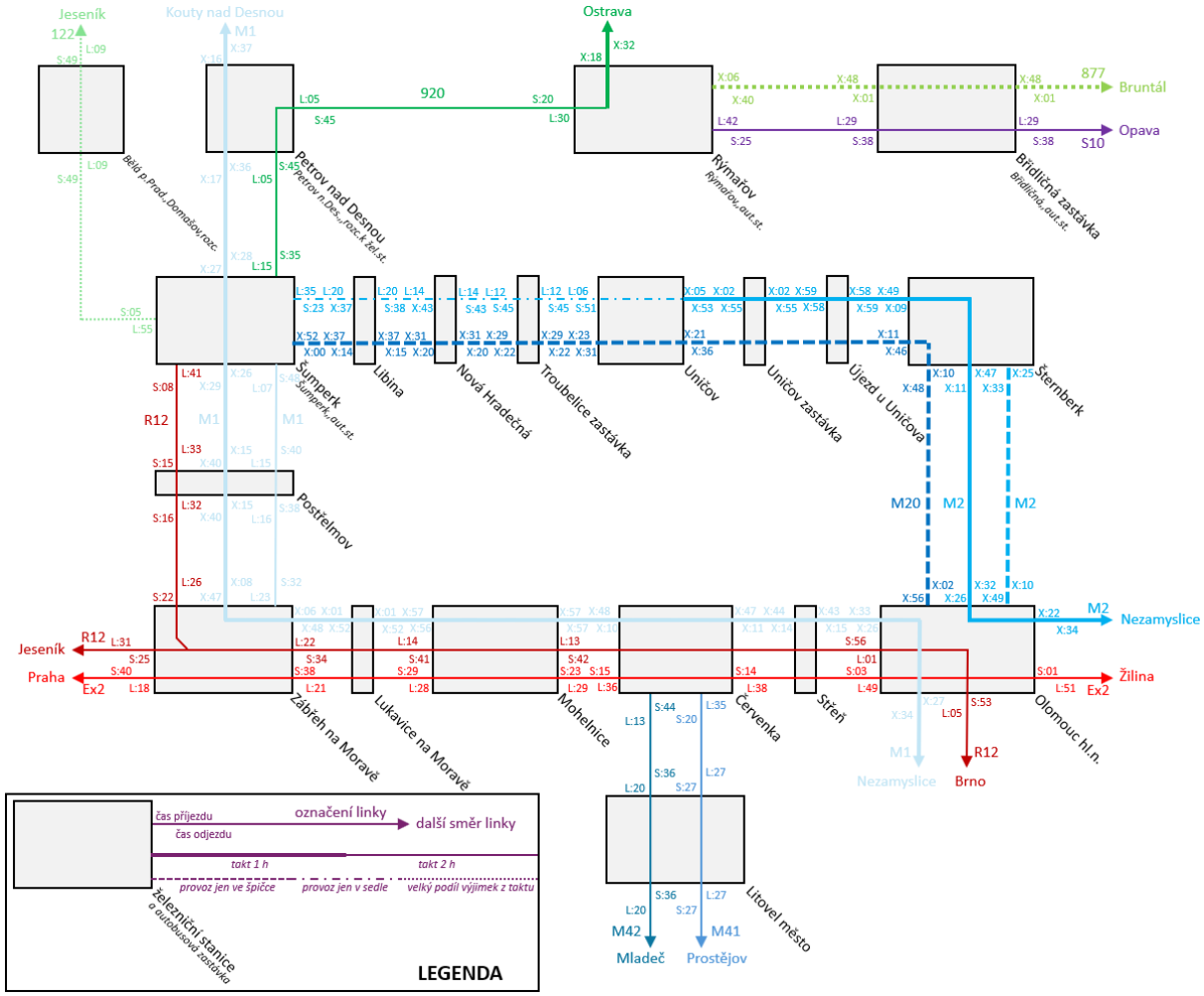


Obrázek 15 – Relativní gravitační potenciál Šternberka *Zdroj: Autor na základě (12)*



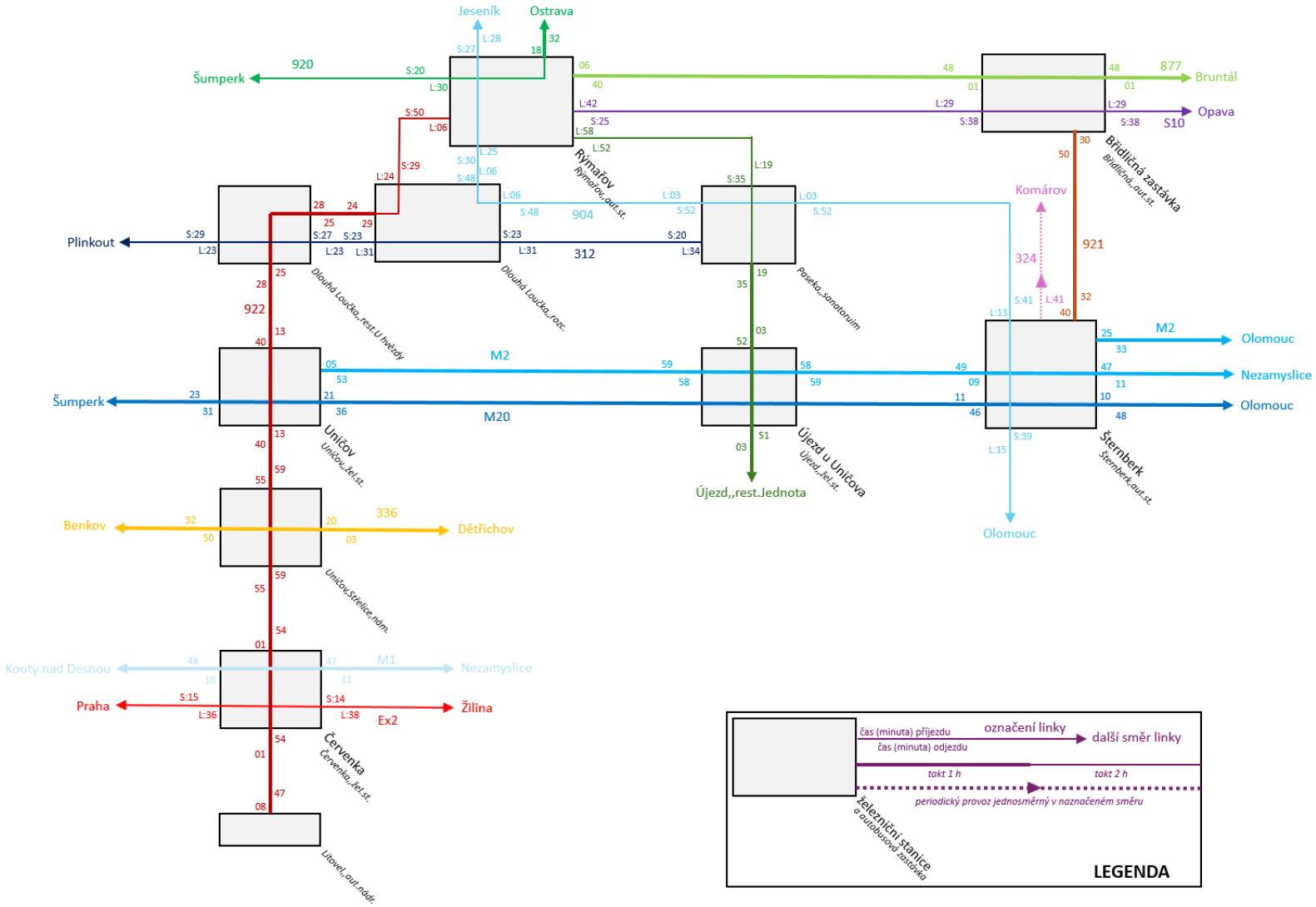
Obrázek 16 – Relativní gravitační potenciál Bruntálu *Zdroj: Autor na základě (12)*

PŘÍLOHA B*:* Síťové grafiky



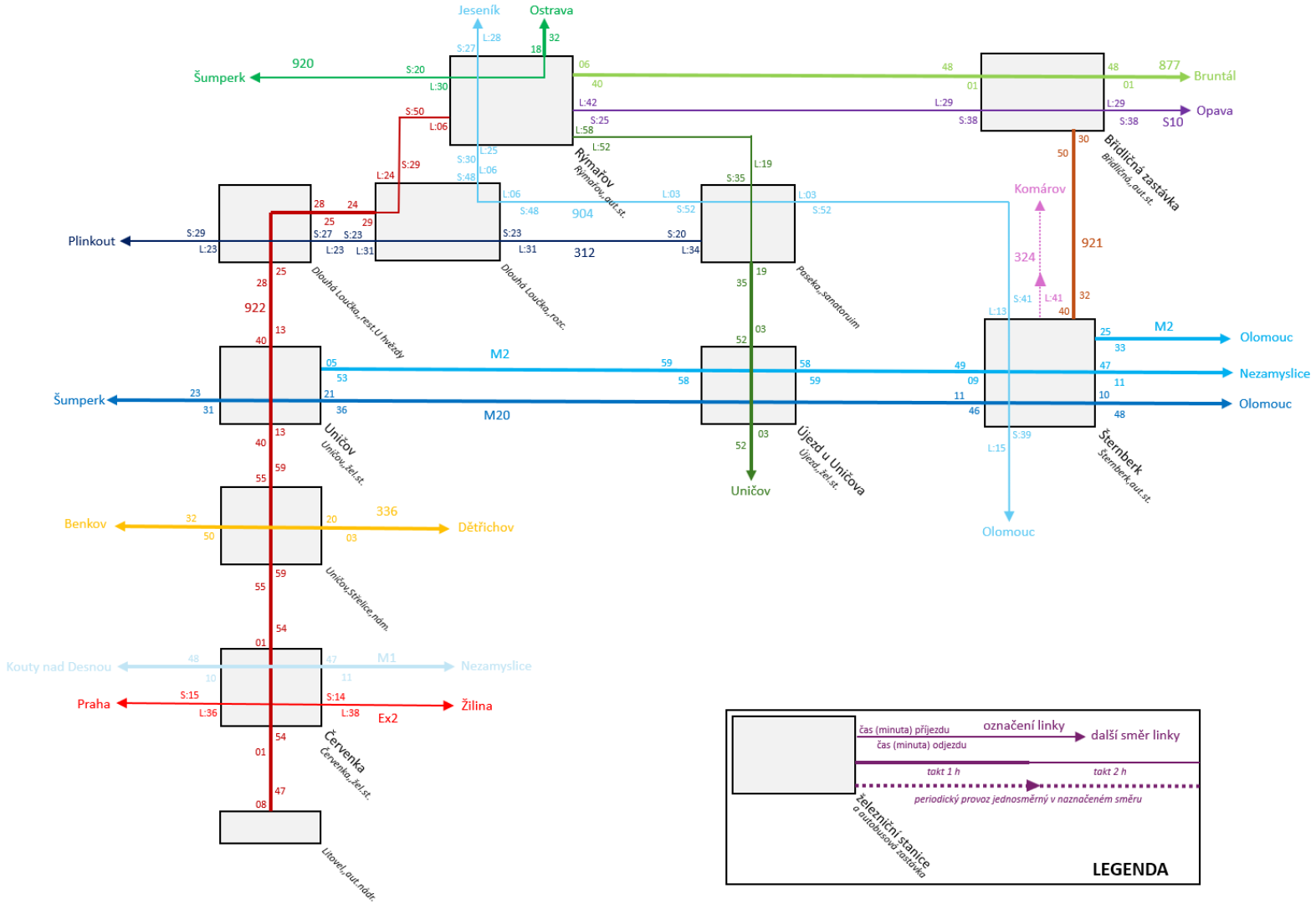
Obrázek 17 – Síťová grafika okolní situace

Zdroj: Autor na základě (6) (36)



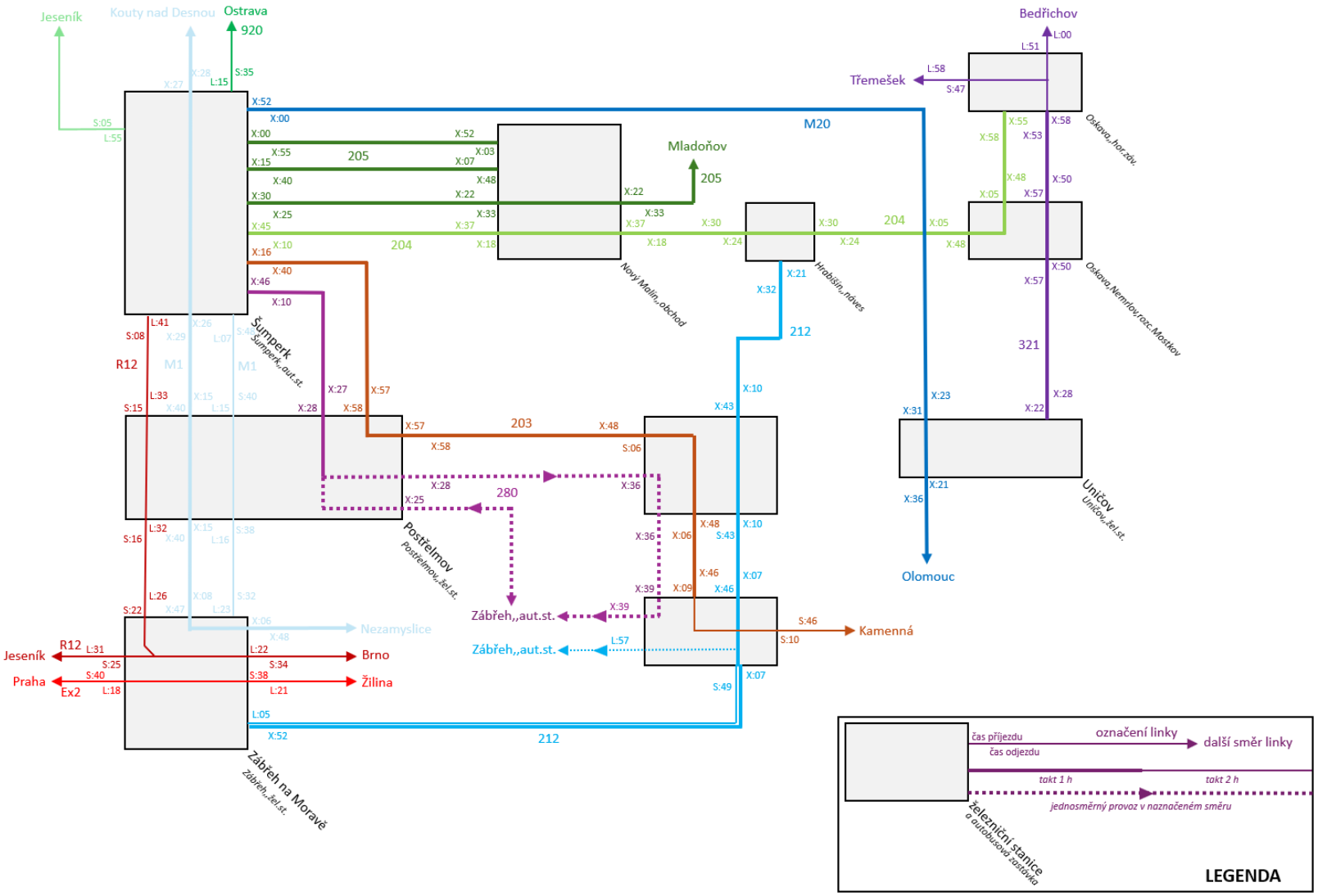
Obrázek 18 – Síťová grafika odpolední dopravní špičky pracovních dní první návrhové varianty pro provozní celek severovýchod

Zdroj: Autor s využitím (6)(36)



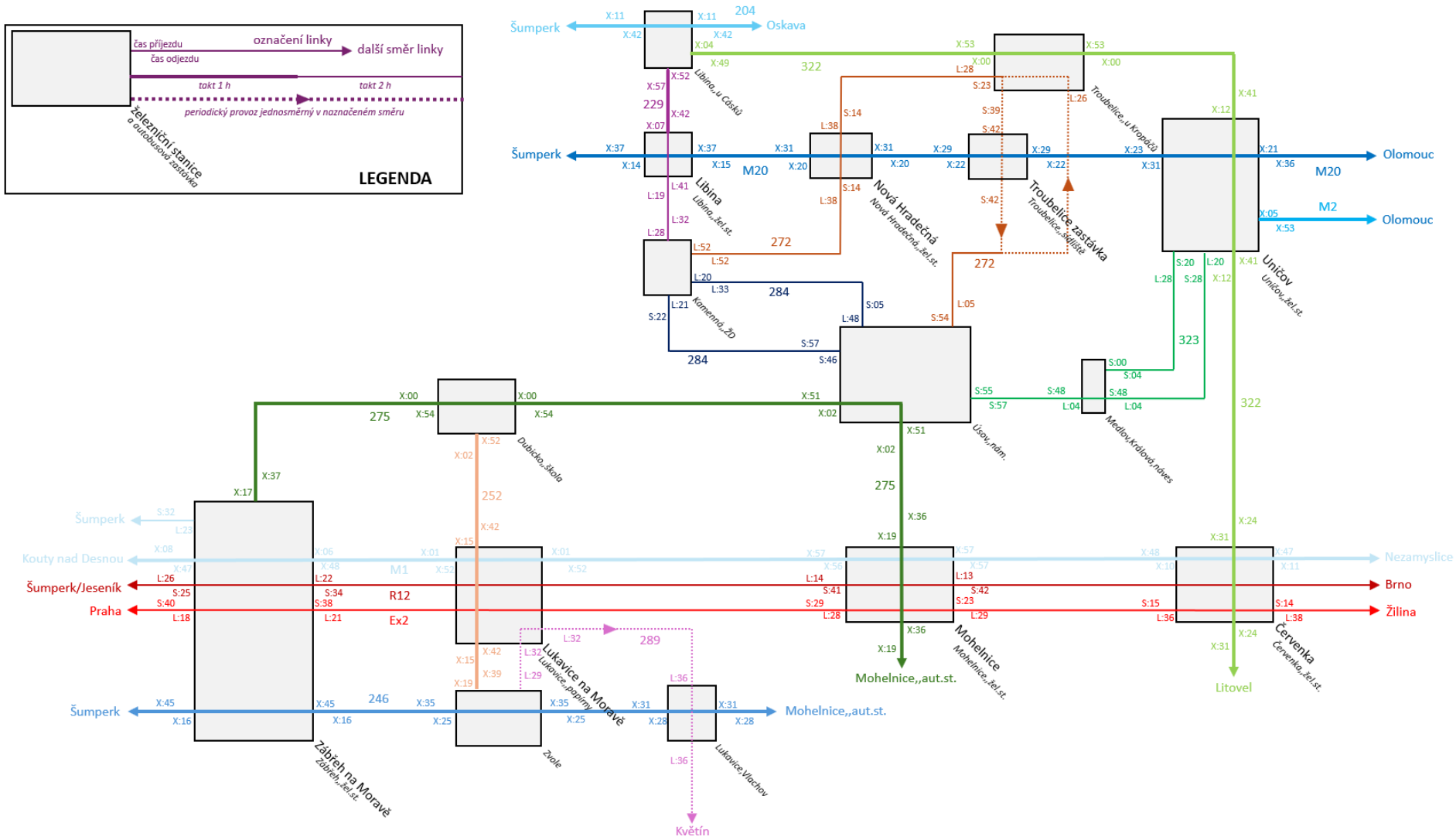
Obrázek 19 – Síťová grafika odpolední dopravní špičky pracovních dní druhé návrhové varianty pro provozní celek severovýchod

Zdroj: Autor s využitím (6)(36)



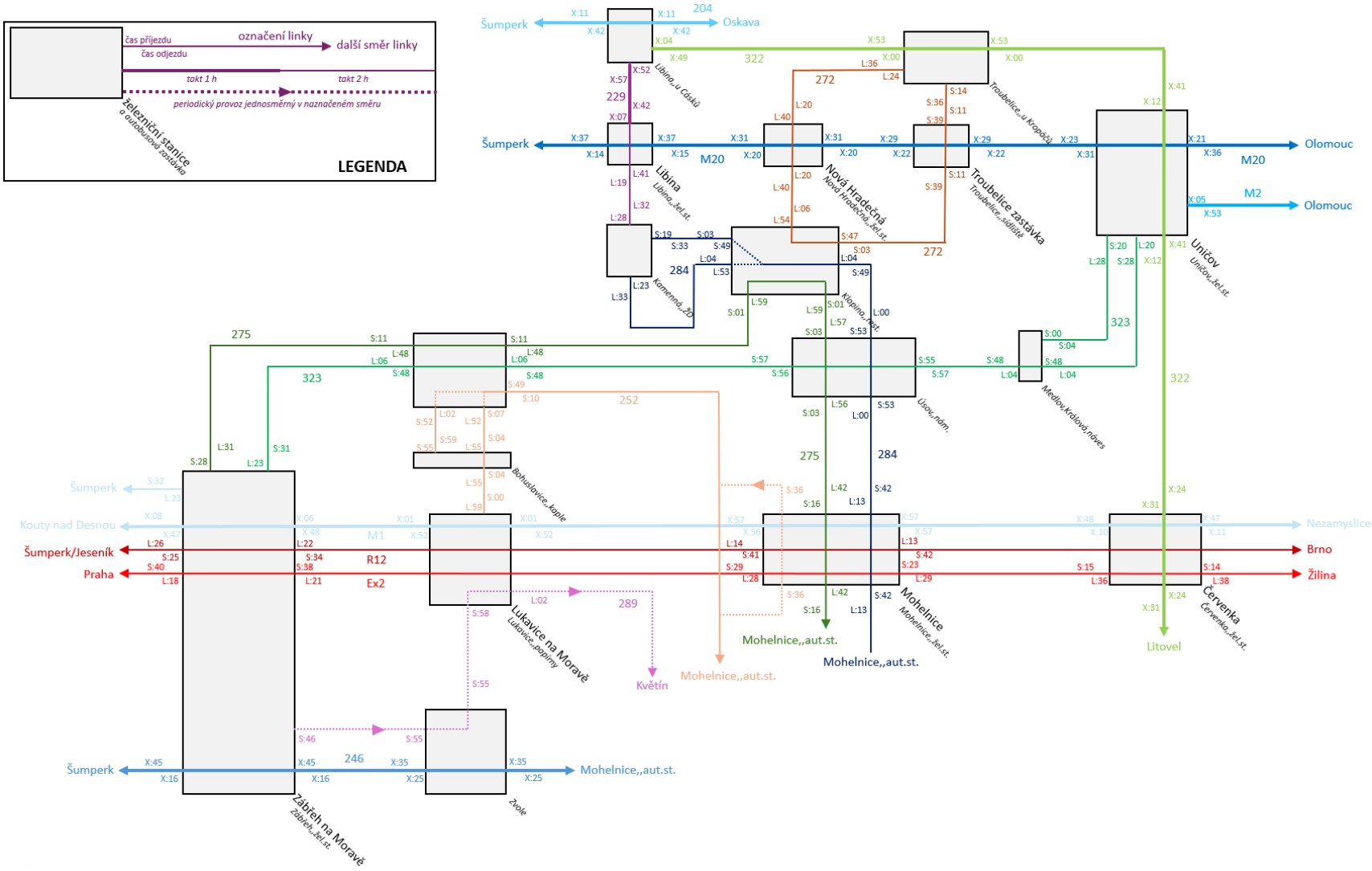
Obrázek 20 – Síťová grafika odpolední dopravní špičky pracovních dní pro provozní celek severozápad shodně v obou návrhových variantách

Zdroj: Autor s využitím (6)(36)



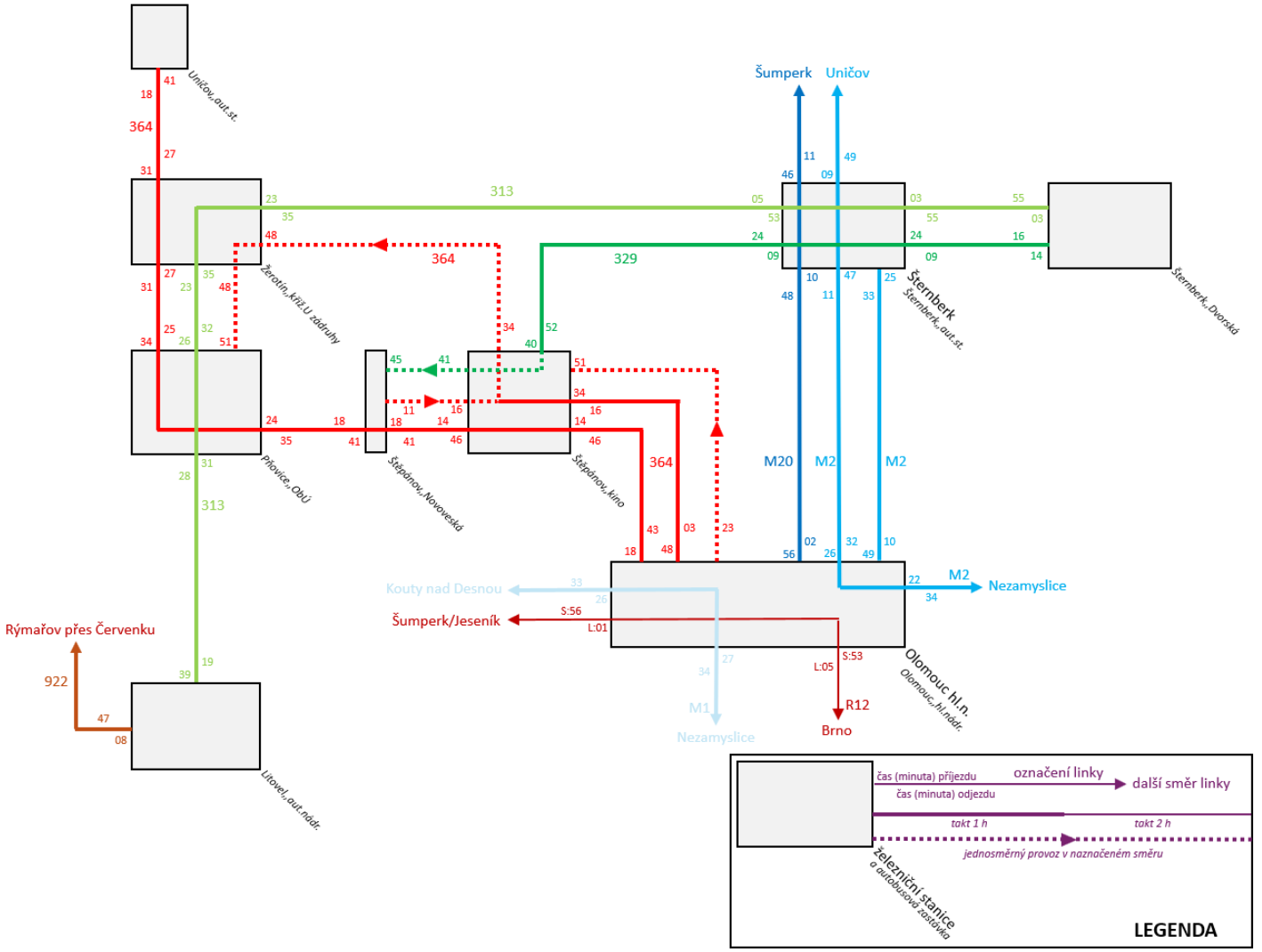
Obrázek 21 – Síťová grafika odpolední dopravní špičky pracovních dní první návrhové varianty pro provozní celek jihozápad

Zdroj: Autor s využitím (6)(36)



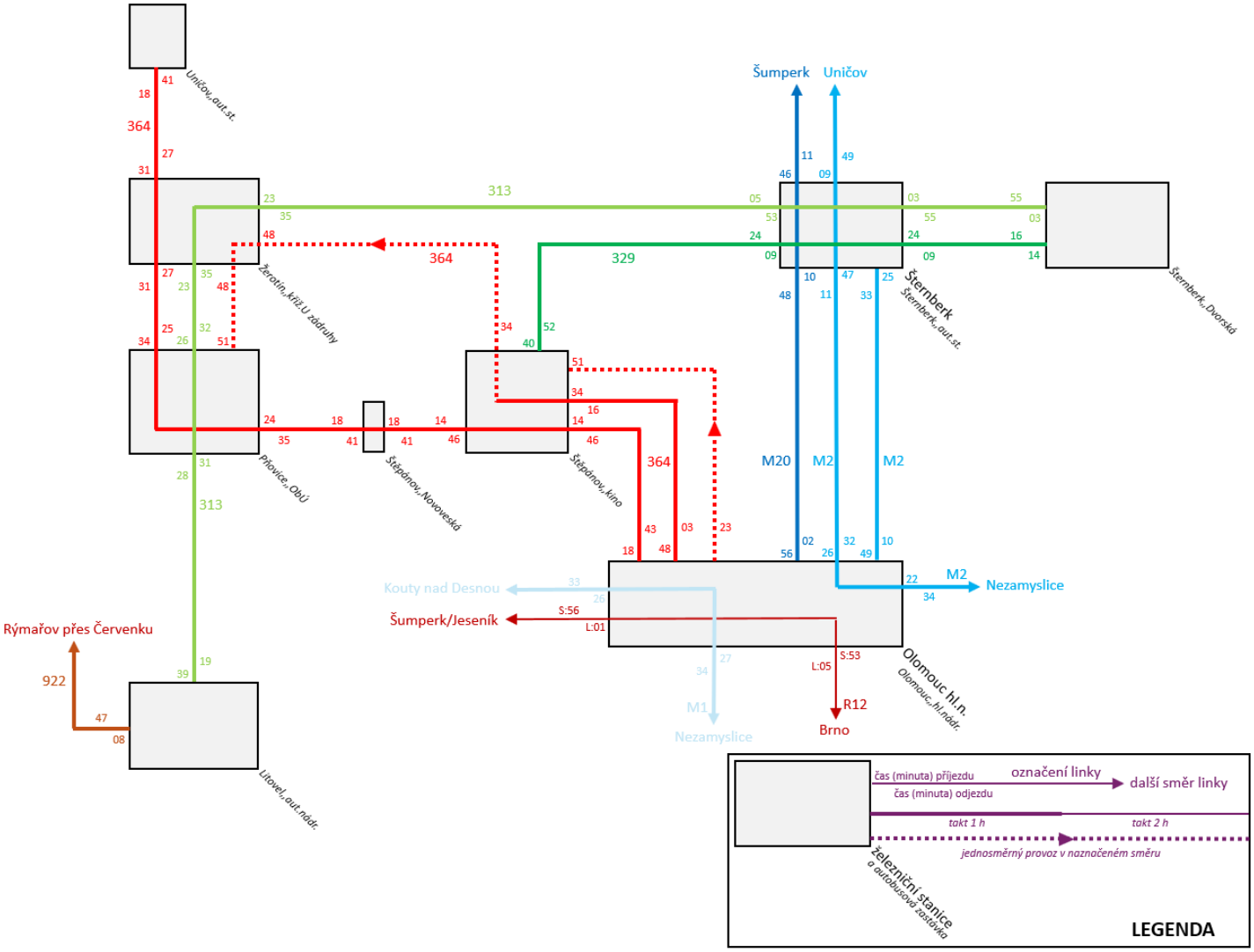
Obrázek 22 – Síťová grafika odpolední dopravní špičky pracovních dní druhé návrhové varianty pro provozní celek jihozápad

Zdroj: Autor s využitím (6)(36)



Obrázek 23 – Síťová grafika odpolední dopravní špičky pracovních dní první návrhové varianty pro provozní celek jihovýchod

Zdroj: Autor s využitím (6)(36)



Obrázek 24 – Síťová grafika odpolední dopravní špičky pracovních dní druhé návrhové varianty pro provozní celek jihovýchod

Zdroj: Autor s využitím (6)(36)

PŘÍLOHA C*:* Návrhové jízdní řády v provozním celku severovýchod

Souhrnné vysvětlivky:

X	jede v pracovních dnech kromě 31. XII.
6	jede v sobotu
+	jede v neděli, ve státem uznané svátky a 31. XII.
[24]	oproti předcházejícím poznámkám nejede 24. XII.
[31]	oproti předcházejícím poznámkám nejede 24. a 31. XII.
[25]	oproti předcházejícím poznámkám nejede 25. XII. a 1. I.
[26]	oproti předcházejícím poznámkám jede pouze ve dnech školního vyučování
[40]	jede také 22. XII., 25. XII., 26. XII., 29. XII., 1. I., 18. IV., 20. IV., 1. V., 8. V., 29. VI., 6. VII, 13. VII., 20. VII., 27. VII., 3. VIII., 10. VIII., 17. VIII., 24. VIII., 31. VIII., 26. X. a 16. XI.
[41]	jede také 22. XII., 26. XII., 29. XII., 18. IV., 20. IV., 1. V., 8. V., 29. VI., 6. VII., 13. VII., 20. VII., 27. VII., 3. VIII., 10. VIII., 17. VIII., 24. VIII., 31. VIII., 26. X. a 16. XI.
[42]	oproti předcházejícím poznámkám nejede v období letních a vánočních prázdnin
-	spoj jede po jiné trase
|	spoj zastávkou projíždí
×	zastávka na znamení
Je	provozní soubor Jesenicko
Šump J	provozní soubor Šumpersko J

Rý	provozní soubor Rýmařovsko
Št-Un	provozní soubor Šternbersko a Uničovsko
Zá	provozní soubor Zábřežsko
Lit	provozní soubor Litovelsko
Olm JZ	provozní soubor Olomoucko JZ

Tabulka 13: První návrhová varianta jízdního řádu linky 312, lichý směr

312	provozní soubor	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Lit
	číslo spoje	1	3	5	7	9	11	13	15
	omezení jízdy	X	X	X	X	X	X	X	X
	Paseka,,hor.konec	-	6:56	-	-	-	-	-	-
×	Paseka,,nad školou	-	6:58	-	-	-	-	-	-
	Paseka,,rozc.	-	7:01	-	-	-	-	-	-
	Paseka,,sanatorium	5:44	7:04	8:20	-	-	14:20	16:20	18:20
	Dlouhá Loučka,,rozc.	5:47	7:07	8:23	-	-	14:23	16:23	18:23
	Dlouhá Loučka,,radnice	5:49	7:09	8:25	-	-	14:25	16:25	18:25
	Dlouhá Loučka,,rest.U Hvězdy	5:49	7:09	8:25	-	-	14:25	16:25	18:25
		5:51	7:11	8:27	-	-	14:27	16:27	18:27
		5:51	7:11	8:29	10:29	12:29	14:35	16:29	18:29
×	Dlouhá Loučka,Plinkout,dol.konec	5:57	7:17	8:35	10:35	12:35	14:41	16:35	18:35
	Dlouhá Loučka,Plinkout,Jednota	5:59	7:19	8:37	10:37	12:37	14:43	16:37	18:37
	dopravní výkon [km]	8,3	11,5	8,3	4,5	4,5	8,3	8,3	8,3
	provozních dní v dopravním roce	249	249	249	249	249	249	249	249

Zdroj: Autor

Tabulka 14: První návrhová varianta jízdního řádu linky 312, sudý směr

	312	provozní soubor	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Lit
		číslo spoje	2	4	6	8	10	12	14	16
		omezení jízdy	X	X	X	X	X	X	X	X
	Dlouhá Loučka,Plinkout,Jednota		5:03	6:03	-	9:15	11:15	12:44	15:15	19:15
×	Dlouhá Loučka,Plinkout,dol.konec		5:04	6:04	-	9:16	11:16	12:45	15:16	19:16
	Dlouhá Loučka,,rest.U Hvězdy		5:11	6:11	-	9:23	11:23	12:52	15:23	19:23
			5:20	-	-	-	-	12:52	15:23	19:23
	Dlouhá Loučka,,radnice		5:22	-	-	-	-	12:54	15:25	19:25
			5:22	-	6:36	-	-	12:54	15:29	19:29
	Dlouhá Loučka,,rozc.		5:24	-	6:38	-	-	12:56	15:31	19:31
	Paseka,,sanatorium		5:27	-	6:41	-	-	12:59	15:34	19:34
	Paseka,,rozc.		-	-	-	-	-	-	-	-
×	Paseka,,nad školou		-	-	-	-	-	-	-	-
	Paseka,,hor.konec		-	-	-	-	-	-	-	-
	dopravní výkon [km]		8,3	4,5	2,9	4,5	4,5	8,3	8,3	8,3
	provozních dní v dopravním roce		249	249	249	249	249	249	249	249

Zdroj: Autor

Tabulka 15: Druhá návrhová varianta jízdního řádu linky 312, lichý směr

312	provozní soubor	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Lit
	číslo spoje	1	3	5	7	9	11	13	15
	omezení jízdy	X	X	X	X	X	X	X	X
	Paseka,,hor.konec	-	6:56	-	-	-	-	-	-
×	Paseka,,nad školou	-	6:58	-	-	-	-	-	-
	Paseka,,rozc.	-	7:01	-	-	-	-	-	-
	Paseka,,sanatorium	5:44	7:04	8:20	10:20	12:20	14:20	16:20	18:20
	Dlouhá Loučka,,rozc.	5:47	7:07	8:23	10:23	12:23	14:23	16:23	18:23
	Dlouhá Loučka,,radnice	5:49	7:09	8:25	10:25	12:25	14:25	16:25	18:25
		5:49	7:09	8:25	10:25	12:25	14:25	16:25	18:25
	Dlouhá Loučka,,rest.U Hvězdy	5:51	7:11	8:27	10:27	12:27	14:27	16:27	18:27
		5:51	7:11	8:29	10:29	12:29	14:35	16:29	18:29
×	Dlouhá Loučka,Plinkout,dol.konec	5:57	7:17	8:35	10:35	12:35	14:41	16:35	18:35
	Dlouhá Loučka,Plinkout,Jednota	5:59	7:19	8:37	10:37	12:37	14:43	16:37	18:37
	dopravní výkon [km]	8,3	11,5	8,3	8,3	8,3	8,3	8,3	8,3
	provozních dní v dopravním roce	249	249	249	249	249	249	249	249

Zdroj: Autor

Tabulka 16: Druhá návrhová varianta jízdního řádu linky 312, sudý směr

312	provozní soubor	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Lit
	číslo spoje	2	4	6	8	10	12	14	16
	omezení jízdy	X	X	X	X	X	X	X	X
	Dlouhá Loučka,Plinkout,Jednota	5:03	6:03	-	9:15	11:15	12:44	15:15	19:15
×	Dlouhá Loučka,Plinkout,dol.konec	5:04	6:04	-	9:16	11:16	12:45	15:16	19:16
	Dlouhá Loučka,,rest.U Hvězdy	5:11	6:11	-	9:23	11:23	12:52	15:23	19:23
		5:20	-	-	9:23	11:23	12:52	15:23	19:23
	Dlouhá Loučka,,radnice	5:22	-	-	9:25	11:25	12:54	15:25	19:25
		5:22	-	6:36	9:29	11:29	12:54	15:29	19:29
	Dlouhá Loučka,,rozc.	5:24	-	6:38	9:31	11:31	12:56	15:31	19:31
	Paseka,,sanatorium	5:27	-	6:41	9:34	11:34	12:59	15:34	19:34
	Paseka,,rozc.	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Paseka,,nad školou	-	-	-	-	-	-	-	-
	Paseka,,hor.konec	-	-	-	-	-	-	-	-
	dopravní výkon [km]	8,3	4,5	2,9	8,3	8,3	8,3	8,3	8,3
	provozních dní v dopravním roce	249	249	249	249	249	249	249	249

Zdroj: Autor

Tabulka 17: Návrhový jízdní řád linky 324 (shodný pro obě varianty), lichý směr

324	provozní soubor	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Lit
	číslo spoje	1	3	5	7	9	11	13	15
	omezení jízdy	X	X	X [26]	X	X	X	X	X
	Šternberk,,Dvorská	5:41	6:53	7:23	9:32	11:32	13:33	-	17:32
	Šternberk,,Opavská MěÚ	-	-	-	9:33	11:33	-	-	17:33
	Šternberk,,Sadová	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Šternberk,,Svatoplukova	-	-	-	9:35	11:35	-	-	17:35
	Šternberk,,nem.	-	-	-	9:37	11:37	-	-	17:37
×	Šternberk,,Masarykova	-	-	-	-	-	13:36	-	-
	Šternberk,,aut.st.	-	-	-	9:40	11:40	13:39	-	17:40
		-	-	-	9:41	11:41	13:41	15:41	17:41
×	Šternberk,,Dlouhá	-	-	-	9:43	11:43	13:43	15:43	17:43
×	Babice,,spín.st.	-	-	-	9:44	11:44	13:44	15:44	17:44
×	Babice,,čekárna	-	-	7:29	9:48	11:48	13:48	15:48	17:48
×	Šternberk,Krákořice	5:45	6:57	-	9:50	11:50	13:50	15:50	17:50
×	Řídeč,,MŠ	5:49	-	-	9:54	11:54	13:54	15:54	17:54
	Komárov	5:52	7:02	-	9:57	11:57	13:57	15:57	17:57
		-	7:02	-	10:06	-	14:06	-	-
×	Mladějovice,,žel.st.	-	7:03	-	10:07	-	14:07	-	-
×	Mladějovice,,kostel	-	7:05	-	10:09	-	14:09	-	-
×	Mladějovice,,rozc.	-	7:06	-	10:10	-	14:10	-	-
	Mladějovice,,farma	-	7:10	-	10:14	-	14:14	-	-
×	Paseka,,VEPA	-	-	-	-	-	-	-	-
	Paseka,,rozc.	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Paseka,,u Elšíků	-	-	-	-	-	-	-	-
	Paseka,,sanatorium	-	-	-	-	-	-	-	-
	Dlouhá Loučka,,rozc.	-	-	-	-	-	-	-	-
	Dlouhá Loučka,Valš.Důl,točna	-	-	-	-	-	-	-	-
	dopravní výkon [km]	6,6	9,9	4,3	15,4	11,3	14,7	8,5	11,3
	provozních dní v dopravním roce	249	249	190	249	249	249	249	249

Zdroj: Autor

Tabulka 18: Návrhový jízdní řád linky 324 (shodný pro obě varianty), sudý směr

324	provozní soubor	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Lit
	číslo spoje	2	4	6	8	10	12	14	16	18
	omezení jízdy	X	X	X [26]	X	X	X	X	X	X
	Dlouhá Loučka,Valš.Důl,točna	5:01	-	-	-	-	-	-	-	-
	Dlouhá Loučka,,rozc.	5:04	-	-	-	-	-	-	-	-
	Paseka,,sanatorium	5:07	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Paseka,,u Elšíků	5:09	-	-	-	-	-	-	-	-
	Paseka,,rozc.	5:11	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Paseka,,VEPA	5:13	-	-	-	-	-	-	-	-
	Mladějovice,,farma	-	-	-	7:11	10:40	-	14:40	-	-
×	Mladějovice,,rozc.	-	-	-	7:16	10:44	-	14:44	-	-
×	Mladějovice,,kostel	-	-	-	7:18	10:45	-	14:45	-	-
×	Mladějovice,,žel.st.	-	-	-	7:19	10:46	-	14:46	-	-
	Komárov	5:16	-	-	7:21	10:48	-	14:48	-	-
		5:16	6:16	-	7:22	10:59	12:59	14:48	15:59	18:59
×	Řídeč,,MŠ	5:18	6:18	-	7:26	11:01	13:01	-	-	19:01
×	Šternberk,Krákořice	5:21	6:21	-	7:29	11:04	13:04	14:51	16:02	19:04
×	Babice,,čekárna	5:25	6:25	7:33	7:33	11:07	13:07	-	-	19:07
×	Babice,,spín.st.	5:27	6:27	7:35	7:35	11:09	13:09	-	-	19:09
×	Šternberk,,Dlouhá	5:28	6:28	7:36	7:36	11:10	13:10	-	-	19:10
	Šternberk,,aut.st.	5:32	6:32	7:40	7:40	11:14	13:14	-	-	19:14
		5:32	6:32	7:40	7:40	11:17	13:17	-	-	19:17
×	Šternberk,,Masarykova	-	-	7:42	7:42	-	-	-	-	-
	Šternberk,,nem.	5:34	6:34	7:44	7:44	11:19	13:19	-	-	19:19
×	Šternberk,,Svatoplukova	5:35	6:35	7:45	7:45	11:20	13:20	-	-	19:20
	Šternberk,,Sadová	5:36	6:36	7:46	7:46	11:21	13:21	-	-	19:21
	Šternberk,,Opavská MěÚ	5:37	6:37	7:47	7:47	11:22	13:22	-	-	19:22
	Šternberk,,Dvorská	5:40	6:40	7:50	7:50	11:25	13:25	14:57	16:08	19:25
	dopravní výkon [km]	21,7	11,3	6,8	15,9	15,4	11,3	9,9	5,9	11,3
	provozních dní v dopravním roce	249	249	190	249	249	249	249	249	249

Zdroj: Autor

Tabulka 19: Návrhový jízdní řád linky 336 (shodný pro obě varianty), lichý směr

336	provozní soubor	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un
	číslo spoje	1	3	5	7	9	11	13	15	17
	omezení jízdy	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	Medlov,Zadní Újezd	-	-	-	-	-	-	14:48	-	-
×	Medlov,,u hřiště	-	-	-	-	-	-	14:49	-	-
	Medlov,,čekárna	-	-	-	-	-	-	14:52	-	-
×	Medlov,,u mostu	-	-	-	-	-	-	14:53	-	-
	Uničov,,žel.st.	-	-	7:46	-	-	-	-	-	-
×	Uničov,,TESCO	-	-	7:48	-	-	-	-	-	-
×	Uničov,,Bezručovo nám.	-	-	7:50	-	-	-	-	-	-
×	Uničov,,poliklinika	-	-	7:51	-	-	-	-	-	-
×	Uničov,,Dukelská	-	-	7:53	-	-	-	-	-	-
	Uničov,,aut.st.	-	-	-	9:27	-	-	-	-	-
×	Uničov,,pekárna	-	-	-	9:28	-	-	-	-	-
	Uničov,Benkov,rest.	5:45	6:45	-	9:33	12:45	13:45	14:57	15:45	17:45
×	Uničov,Střelice,pošta	5:48	6:48	-	9:36	12:48	13:48	15:00	15:48	17:48
	Uničov,Střelice,nám.	5:50	6:50	-	9:38	12:50	13:50	15:02	15:50	17:50
		6:03	7:03	-	9:38	13:03	14:03	15:03	16:03	18:03
×	Uničov,Renoty,náves	6:05	7:05	-	9:40	13:05	14:05	15:05	16:05	18:05
	Uničov,Dětřichov,náves	6:09	7:09	-	9:44	13:09	14:09	15:09	16:09	18:09
	Pňovice,,ObÚ	-	7:14	-	-	-	14:14	-	-	-
	dopravní výkon [km]	6	9,5	2,7	10,3	6	9,5	10,8	6	6
	provozních dní v dopravním roce	249	249	249	249	249	249	249	249	249

Zdroj: Autor

Tabulka 20: Návrhový jízdní řád linky 336 (shodný pro obě varianty), sudý směr

336	provozní soubor	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un
	číslo spoje	2	4	6	8	10	12	14	16	18
	omezení jízdy	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	Pňovice,,ObÚ	-	-	7:17	-	-	-	14:20	-	-
	Uničov,Dětřichov,náves	5:14	6:14	7:23	9:44	-	13:14	14:25	15:14	16:44
×	Uničov,Renoty,náves	5:17	6:17	7:28	9:47	-	13:17	14:28	15:17	16:47
	Uničov,Střelice,nám.	5:20	6:20	7:31	9:50	-	13:20	14:31	15:20	16:50
		5:32	6:32	7:32	-	12:02	13:32	14:32	15:32	17:02
×	Uničov,Střelice,pošta	5:33	6:33	7:34	-	12:03	13:33	14:33	15:33	17:03
	Uničov,Benkov,rest.	5:36	6:36	7:38	-	12:06	13:36	14:36	15:36	17:06
×	Uničov,,pekárna	-	-	7:42	-	-	-	-	-	-
	Uničov,,aut.st.	-	-	7:45	-	-	-	-	-	-
×	Uničov,,Dukelská	-	-	7:47	-	-	-	-	-	-
×	Uničov,,poliklinika	-	-	7:48	-	-	-	-	-	-
×	Uničov,,Bezručovo nám.	-	-	7:50	-	-	-	-	-	-
×	Uničov,,TESCO	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Uničov,,žel.st.	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Medlov,,u mostu	-	-	-	-	-	-	14:40	-	-
	Medlov,,čekárna	-	-	-	-	-	-	14:43	-	-
×	Medlov,,u hřiště	-	-	-	-	-	-	14:44	-	-
	Medlov,Zadní Újezd	-	-	-	-	-	-	14:46	-	-
	dopravní výkon [km]	6	6	15,6	3,3	2,7	6	14,2	6	6
	provozních dní v dopravním roce	249	249	249	249	249	249	249	249	249

Zdroj: Autor

Tabulka 21: Návrhový jízdní řád linky 904 (shodný pro obě varianty), lichý směr

904	provozní soubor	Je	Je	Je	Je	Je	Št-Un	Je	Lit	Je	Je
	číslo spoje	1	3	5	7	101	103	105	107	109	111
	omezení jízdy	X	X	X	X	6+ [24]	6+ [24]	6+ [31]	6+ [24]	6+ [24]	6+ [31]
	Jeseník,,aut.nádr.	4:42	7:00	13:00	15:00	7:00	-	11:00	-	14:42	17:00
×	Jeseník,Bukovice,lom	-	7:03	13:03	15:03	7:03	-	11:03	-	-	17:03
×	Bělá p.Prad.,Adolfovice,most	-	7:05	13:05	15:05	7:05	-	11:05	-	-	17:05
×	Bělá p.Prad.,Adolfovice,Mlýnky	-	7:07	13:07	15:07	7:07	-	11:07	-	-	17:07
×	Bělá p.Prad.,Domašov,kostel	-	7:09	13:09	15:09	7:09	-	11:09	-	-	17:09
×	Bělá p.Prad.,Domašov,ObÚ	-	7:11	13:11	15:11	7:11	-	11:11	-	-	17:11
×	Bělá p.Prad.,Domašov,záv.	-	7:13	13:13	15:13	7:13	-	11:13	-	-	17:13
	Bělá p.Prad.,Domašov,rozc.	-	7:16	13:16	15:16	7:16	-	11:16	-	-	17:16
×	Bělá p.Prad.,Domašov,háj.	-	7:19	13:19	15:19	7:19	-	11:19	-	-	17:19
×	Bělá p.Prad.,,vodopády	-	7:21	13:21	15:21	7:21	-	11:21	-	-	17:21
×	Bělá p.Prad.,,Videlský kříž	-	7:28	13:28	15:28	7:28	-	11:28	-	-	17:28
	Česká Ves,,ObÚ	4:47	-	-	-	-	-	-	-	14:47	-
	Písečná,,rozc.	4:52	-	-	-	-	-	-	-	14:52	-
×	Mikulovice,Široký Brod,pošta	4:56	-	-	-	-	-	-	-	14:56	-
×	Mikulovice,,Myslivecká louka	4:58	-	-	-	-	-	-	-	14:58	-
	Mikulovice,,ObÚ	5:04	-	-	-	-	-	-	-	15:04	-
×	Zlaté Hory,Ondřejovice,rest.	5:11	-	-	-	-	-	-	-	15:11	-
	Zlaté Hory,,aut.st.	5:18	-	-	-	-	-	-	-	15:18	-
×	Zlaté Hory,,poutní kostel	5:25	-	-	-	-	-	-	-	15:25	-
×	Heřmanovice,,rozc.	5:29	-	-	-	-	-	-	-	15:29	-
×	Vrbno p.Prad.,Mnichov,Dom.důch.	5:36	-	-	-	-	-	-	-	15:36	-
×	Vrbno p.Prad.,Vidly,konečná	-	7:31	13:31	15:31	7:31	-	11:31	-	-	17:31
×	Vrbno p.Prad.,Bílý Potok	-	7:35	13:35	15:35	7:35	-	11:35	-	-	17:35
	Vrbno p.Prad.,,centrum	5:42	7:42	13:42	15:42	7:42	-	11:42	-	15:42	17:42
	Vrbno p.Prad.,,Dřevokombinát	|	|	|	|	|	-	|	-	|	|
×	Ludvíkov,,Koliba	5:45	7:45	13:45	15:45	7:45	-	11:45	-	15:45	17:45
×	Ludvíkov,,pošta	5:47	7:47	13:47	15:47	7:47	-	11:47	-	15:47	17:47
×	Ludvíkov,,rest.Stonožka	5:50	7:50	13:50	15:50	7:50	-	11:50	-	15:50	17:50
	Karlova Studánka,,dolní parkoviště	5:54	7:54	13:54	15:54	7:54	-	11:54	-	15:54	17:54
	Karlova Studánka,,Hvězda aut.st.	5:59	7:59	13:59	15:59	7:59	-	11:59	-	15:59	17:59
		6:01	8:01	14:01	16:01	8:01	10:01	12:01	14:01	16:01	18:01
×	Malá Morávka,,Pod Kopřivnou	6:06	8:06	14:06	16:06	8:06	10:06	12:06	14:06	16:06	18:06
×	Malá Morávka,,škola	6:08	8:08	14:08	16:08	8:08	10:08	12:08	14:08	16:08	18:08
	Malá Morávka,,zast.	6:10	8:10	14:10	16:10	8:10	10:10	12:10	14:10	16:10	18:10
×	Dolní Moravice,,hotel Avalanche	6:14	8:14	14:14	16:14	8:14	10:14	12:14	14:14	16:14	18:14
	Dolní Moravice,,rozc.	6:16	8:16	14:16	16:16	8:16	10:16	12:16	14:16	16:16	18:16
×	Malá Štáhle,,rozc.	6:19	8:19	14:19	16:19	8:19	10:19	12:19	14:19	16:19	18:19
	Rýmařov,,aut.st.	6:27	8:27	14:27	16:27	8:27	10:27	12:27	14:27	16:27	18:27
		6:30	8:30	14:30	16:30	8:30	10:30	12:30	14:30	16:30	18:30
×	Rýmařov,Ondřejov,bytovky	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Rýmařov,Ondřejov,točna	6:33	8:33	14:33	16:33	8:33	-	12:33	-	16:33	-
×	Rýmařov,Stránké,Polesí	-	-	-	-	-	10:36	-	14:36	-	18:36
×	Jiříkov,Křížov,kovárna	-	-	-	-	-	10:43	-	14:43	-	18:43
×	Jiříkov,Sovinec	-	-	-	-	-	10:46	-	14:46	-	18:46
×	Dlouhá Loučka,Valš.Důl,točna	6:44	8:44	14:44	16:44	8:44	-	12:44	-	16:44	-
	Dlouhá Loučka,,rozc.	6:48	8:48	14:48	16:48	8:48	-	12:48	-	16:48	-
	Paseka,,sanatorium	6:52	8:52	14:52	16:52	8:52	10:52	12:52	14:52	16:52	18:52
	Paseka,,rozc.	6:55	8:55	14:55	16:55	8:55	10:55	12:55	14:55	16:55	18:55
	Komárov	6:59	8:59	14:59	16:59	8:59	10:59	12:59	14:59	16:59	18:59
×	Řídeč,,MŠ	7:01	9:01	15:01	17:01	9:01	11:01	13:01	15:01	17:01	19:01
×	Šternberk,Krákořice	7:04	9:04	15:04	17:04	9:04	11:04	13:04	15:04	17:04	19:04
×	Babice,,čekárna	7:07	9:07	15:07	17:07	9:07	11:07	13:07	15:07	17:07	19:07
	Šternberk,,aut.st.	7:13	9:13	15:13	17:13	9:13	11:13	13:13	15:13	17:13	19:13
		7:15	9:15	15:15	17:15	9:15	11:15	13:15	15:15	17:15	19:15
	Olomouc,,hl.nádr.	7:37	9:37	15:37	17:37	9:37	11:37	13:37	15:37	17:37	19:37
×	Olomouc,,aut.nádr.podchod	-	-	-	17:41	-	-	-	-	17:41	-
	Olomouc,,aut.nádr.	7:42	9:42	15:42	-	9:42	11:42	13:42	15:42	-	19:42
	Krčmaň,,Olomoucká	-	-	-	17:51	-	-	-	-	17:51	-
	Kokory,,rest.U Dohnalů	-	-	-	17:55	-	-	-	-	17:55	-
	Přerov,Předmostí,hřbitov	-	-	-	18:01	-	-	-	-	18:01	-
	Přerov,,aut.nádr.	-	-	-	18:07	-	-	-	-	18:07	-
	dopravní výkon [km]	122	109	109	132	109	69	109	69	144	109
	- z toho v Moravskoslezském kraji [km]	56	56,5	56,5	56,5	56,5	36,5	56,5	36,5	56	59,5
	provozních dní v dopravním roce	249	249	249	249	114	114	113	114	114	113

Zdroj: Autor

Tabulka 22: *Návrhový jízdní řád linky 904 (shodný pro obě varianty), sudý směr*

904	provozní soubor	Je	Je	Je	Je	Št-Un	Je	Lit	Je	Je	Je	Št-Un
	číslo spoje	2	4	6	8	102	104	106	108	110	112	114
	omezení jízdy	X	X	X	X	6+ [24]	6+ [24]	6+ [24]	6+ [24]	6+ [31]	6+ [31]	6+ [24]
	Přerov,,aut.nádr.	5:45	-	-	-	-	7:35	-	-	-	-	-
	Přerov,Předmostí,hřbitov	5:50	-	-	-	-	7:40	-	-	-	-	-
	Kokory,,rest.U Dohnalů	5:58	-	-	-	-	7:48	-	-	-	-	-
	Krčmaň,,Olomoucká	6:02	-	-	-	-	7:52	-	-	-	-	-
	Olomouc,,aut.nádr.	-	8:10	14:05	16:05	-	8:10	10:10	12:10	14:10	16:10	18:10
×	Olomouc,,aut.nádr.podchod	6:12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Olomouc,,hl.nádr.	6:18	8:18	14:15	16:15	-	8:18	10:18	12:18	14:18	16:18	18:18
	Šternberk,,aut.st.	6:39	8:39	14:39	16:39	-	8:38	10:38	12:38	14:38	16:38	18:38
		6:41	8:41	14:41	16:41	-	8:41	10:41	12:41	14:41	16:41	18:41
×	Babice,,čekárna	6:47	8:47	14:47	16:47	-	8:47	10:47	12:47	14:47	16:47	18:47
×	Šternberk,Krákořice	6:50	8:50	14:50	16:50	-	8:50	10:50	12:50	14:50	16:50	18:50
×	Řídeč,,MŠ	6:53	8:53	14:53	16:53	-	8:53	10:53	12:53	14:53	16:53	18:53
	Komárov	6:55	8:55	14:55	16:55	-	8:55	10:55	12:55	14:55	16:55	18:55
	Paseka,,rozc.	7:00	9:00	15:00	17:00	-	9:00	11:00	13:00	15:00	17:00	19:00
	Paseka,,sanatorium	7:03	9:03	15:03	17:03	-	9:03	11:03	13:03	15:03	17:03	19:03
	Dlouhá Loučka,,rozc.	7:06	9:06	15:06	17:06	-	-	11:06	-	15:06	-	19:06
×	Dlouhá Loučka,Valš.Důl,točna	7:10	9:10	15:10	17:10	-	-	11:10	-	15:10	-	19:10
×	Jiříkov,Sovinec	-	-	-	-	-	9:10	-	13:10	-	17:10	-
×	Jiříkov,Křížov,kovárna	-	-	-	-	-	9:12	-	13:12	-	17:12	-
×	Rýmařov,Stránké,Polesí	-	-	-	-	-	9:19	-	13:19	-	17:19	-
×	Rýmařov,Ondřejov,točna	7:21	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Rýmařov,Ondřejov,bytovky	7:22	9:21	15:21	17:21	-	-	11:21	-	15:21	-	19:21
	Rýmařov,,aut.st.	7:26	9:25	15:25	17:25	-	9:25	11:25	13:25	15:25	17:25	19:25
		7:28	9:28	15:28	17:28	7:28	9:28	11:28	13:28	15:28	17:28	-
×	Malá Štáhle,,rozc.	7:34	9:34	15:34	17:34	7:34	9:34	11:34	13:34	15:34	17:34	-
	Dolní Moravice,,rozc.	7:38	9:38	15:38	17:38	7:38	9:38	11:38	13:38	15:38	17:38	-
×	Dolní Moravice,,hotel Avalanche	7:39	9:39	15:39	17:39	7:39	9:39	11:39	13:39	15:39	17:39	-
	Malá Morávka,,zast.	7:44	9:44	15:44	17:44	7:44	9:44	11:44	13:44	15:44	17:44	-
×	Malá Morávka,,škola	7:46	9:46	15:46	17:46	7:46	9:46	11:46	13:46	15:46	17:46	-
×	Malá Morávka,,Pod Kopřivnou	7:48	9:48	15:48	17:48	7:48	9:48	11:48	13:48	15:48	17:48	-
	Karlova Studánka,,Hvězda aut.st.	7:54	9:54	15:54	17:54	7:54	9:54	11:54	13:54	15:54	17:54	-
		7:56	9:56	15:56	17:56	-	9:56	-	13:56	15:56	17:56	-
	Karlova Studánka,,dolní parkoviště	8:01	10:01	16:01	18:01	-	10:01	-	14:01	16:01	18:01	-
×	Ludvíkov,,rest.Stonožka	8:05	10:05	16:05	18:05	-	10:05	-	14:05	16:05	18:05	-
×	Ludvíkov,,pošta	8:07	10:07	16:07	18:07	-	10:07	-	14:07	16:07	18:07	-
×	Ludvíkov,,Koliba	8:10	10:10	16:10	18:10	-	10:10	-	14:10	16:10	18:10	-
	Vrbno p.Prad.,,Dřevokombinát	|	10:13	|	18:13	-	|	-	|	16:13	|	-
	Vrbno p.Prad.,,centrum	8:14	-	16:14	-	-	10:14	-	14:14	-	18:14	-
×	Vrbno p.Prad.,Bílý Potok	8:20	-	16:20	-	-	10:20	-	14:20	-	18:20	-
×	Vrbno p.Prad.,Vidly,konečná	8:25	-	16:25	-	-	10:25	-	14:25	-	18:25	-
×	Vrbno p.Prad.,Mnichov,Dom.důch.	-	10:17	-	18:17	-	-	-	-	16:17	-	-
×	Heřmanovice,,rozc.	-	10:25	-	18:25	-	-	-	-	16:25	-	-
×	Zlaté Hory,,poutní kostel	-	10:29	-	18:29	-	-	-	-	16:29	-	-
	Zlaté Hory,,aut.st.	-	10:38	-	18:38	-	-	-	-	16:38	-	-
×	Zlaté Hory,Ondřejovice,rest.	-	10:44	-	18:44	-	-	-	-	16:44	-	-
	Mikulovice,,ObÚ	-	10:52	-	18:52	-	-	-	-	16:52	-	-
×	Mikulovice,,Myslivecká louka	-	10:56	-	18:56	-	-	-	-	16:56	-	-
×	Mikulovice,Široký Brod,pošta	-	10:59	-	18:59	-	-	-	-	16:59	-	-
	Písečná,,rozc.	-	11:03	-	19:03	-	-	-	-	17:03	-	-
	Česká Ves,,ObÚ	-	11:08	-	19:08	-	-	-	-	17:08	-	-
×	Bělá p.Prad.,,Videlský kříž	8:30	-	16:30	-	-	10:30	-	14:30	-	18:30	-
×	Bělá p.Prad.,,vodopády	8:36	-	16:36	-	-	10:36	-	14:36	-	18:36	-
×	Bělá p.Prad.,Domašov,háj.	8:39	-	16:39	-	-	10:39	-	14:39	-	18:39	-
	Bělá p.Prad.,Domašov,rozc.	8:42	-	16:42	-	-	10:42	-	14:42	-	18:42	-
×	Bělá p.Prad.,Domašov,záv.	8:44	-	16:44	-	-	10:44	-	14:44	-	18:44	-
×	Bělá p.Prad.,Domašov,ObÚ	8:46	-	16:46	-	-	10:46	-	14:46	-	18:46	-
×	Bělá p.Prad.,Domašov,kostel	8:48	-	16:48	-	-	10:48	-	14:48	-	18:48	-
×	Bělá p.Prad.,Adolfovice,Mlýnky	8:50	-	16:50	-	-	10:50	-	14:50	-	18:50	-
×	Bělá p.Prad.,Adolfovice,most	8:52	-	16:52	-	-	10:52	-	14:52	-	18:52	-
×	Jeseník,Bukovice,lom	8:54	-	16:54	-	-	10:54	-	14:54	-	18:54	-
	Jeseník,,aut.nádr.	8:58	11:14	16:58	19:14	-	10:58	-	14:58	17:14	18:58	-
	dopravní výkon [km]	131	122	109	122	20	131	69	109	122	109	49
	- z toho v Moravskoslezském kraji [km]	56,5	56	56,5	56	20	59,5	33,5	59,5	56	59,5	13,5
	provozních dní v dopravním roce	249	249	249	249	114	114	114	114	113	113	114

Zdroj: Autor

Tabulka 23: První návrhová varianta jízdního řádu linky 912, lichý směr

912	provozní soubor	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Rý	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Lit	Št-Un	Št-Un	Lit	Št-Un	Lit	Št-Un	Rý	Rý
	číslo spoje	1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25	27	29	31	101	103	105
	omezení jízdy	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	6+	6+ [24]	6+ [31]
	Rýmařov,,aut.st.	-	-	-	9:52	11:52	-	-	13:52	14:52	-	15:52	-	17:52	-	19:10	-	8:40	12:40	16:40
×	Rýmařov,,tř.Hrdinů	-	-	-	9:53	11:53	-	-	13:53	14:53	-	15:53	-	17:53	-	19:11	-	8:41	12:41	16:41
×	Rýmařov,Ondřejov,bytovky	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Rýmařov,Ondřejov,točna	-	-	-	9:56	11:56	-	-	13:56	14:56	-	15:56	-	17:56	-	19:14	-	8:44	12:44	16:44
×	Rýmařov,Ondřejov,bytovky	-	-	-	9:57	11:57	-	-	13:57	14:57	-	15:57	-	17:57	-	19:15	-	8:45	12:45	16:45
×	Břidličná,Albrechtice u Rým.,Jednota	-	-	-	10:02	12:02	-	-	14:02	15:02	-	16:02	-	18:02	-	-	-	8:50	12:50	16:50
×	Rýmařov,Stránské,Polesí	-	-	-	10:05	12:05	-	-	14:05	15:05	-	16:05	-	18:05	-	19:20	-	8:53	12:53	16:53
×	Jiříkov,Kněžpole	-	-	-	10:11	12:11	-	-	14:11	15:11	-	16:11	-	18:11	-	19:26	-	8:59	12:59	16:59
	Jiříkov,,kostel	-	-	-	10:16	12:16	-	-	14:16	15:16	-	16:16	-	18:16	-	19:31	-	9:04	13:04	17:04
		4:42	-	-	10:17	12:17	-	-	14:17	15:34	-	16:17	-	-	-	-	-	9:05	13:05	17:05
×	Rýmařov,Stránské,Polesí	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Břidličná,Albrechtice u Rým.,Jednota	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Břidličná,Vajglov,rest.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Břidličná,,aut.st.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Jiříkov,Těchanov,točna	4:46	-	-	10:21	12:21	-	-	14:21	15:38	-	16:21	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Jiříkov,Křížov,kovárna	4:51	-	-	10:26	-	-	-	14:26	-	-	16:26	-	-	-	-	-	9:08	13:08	17:08
×	Jiříkov,Sovinec	4:54	-	-	10:29	-	-	-	14:29	-	-	16:29	-	-	-	-	-	9:10	13:10	17:10
	Paseka,,sanatorium	5:00	6:00	7:07	10:35	-	12:35	13:00	14:35	-	15:35	16:35	17:35	-	19:35	-	21:00	9:15	13:15	17:15
×	Paseka,,u Elšíků	5:02	6:02	7:09	10:37	-	12:37	13:02	14:37	-	15:37	16:37	17:37	-	19:37	-	21:02	-	-	-
	Paseka,,rozc.	5:03	6:03	7:10	10:38	-	12:38	13:03	14:38	-	15:38	16:38	17:38	-	19:38	-	21:03	-	-	-
×	Paseka,,nad školou	5:04	6:04	7:11	10:39	-	12:39	13:04	14:39	-	15:39	16:39	17:39	-	19:39	-	21:04	-	-	-
×	Paseka,,hor.konec	5:06	6:06	7:14	10:41	-	12:41	13:06	14:41	-	15:41	16:41	17:41	-	19:41	-	21:06	-	-	-
×	Paseka,,nad školou	5:08	6:08	7:16	10:43	-	12:43	13:08	14:43	-	15:43	16:43	17:43	-	19:43	-	21:08	-	-	-
×	Paseka,,kult.dům	5:10	6:10	7:18	10:45	-	12:45	13:10	14:45	-	15:45	16:45	17:45	-	19:45	-	21:10	-	-	-
×	Paseka,,u mostu	5:11	6:11	7:20	10:46	-	12:46	13:11	14:46	-	15:46	16:46	17:46	-	19:46	-	21:11	-	-	-
×	Újezd,Haukovice,Jednota	5:15	6:15	7:25	10:50	-	12:50	13:15	14:50	-	15:50	16:50	17:50	-	19:50	-	21:15	-	-	-
	Újezd,,žel.st.	5:17	6:17	7:27	10:52	-	12:52	13:17	14:52	-	15:52	16:52	17:52	-	19:52	-	21:17	-	-	-
		5:17	6:22	7:28	11:03	-	13:03	13:17	15:03	-	16:03	17:03	18:03	-	-	-	21:17	-	-	-
×	Újezd,,u Číhalového	5:18	6:23	7:29	11:04	-	13:04	13:18	15:04	-	16:04	17:04	18:04	-	-	-	21:18	-	-	-
	Újezd,,rest.Jednota	5:20	6:25	7:33	11:06	-	13:06	13:20	15:06	-	16:06	17:06	18:06	-	-	-	21:20	-	-	-
×	Újezd,Rybníček,rozc.	5:22	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Uničov,Brníčko,Jednota	5:28	6:28	7:37	-	-	-	13:23	-	-	-	-	-	-	-	-	21:23	-	-	-
	Uničov,,UNEX	5:31	6:31	-	-	-	-	13:26	-	-	-	-	-	-	-	-	21:26	-	-	-

912	provozní soubor	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Rý	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Lit	Št-Un	Št-Un	Lit	Št-Un	Lit	Št-Un	Rý	Rý
	číslo spoje	1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25	27	29	31	101	103	105
	omezení jízdy	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	6+	6+ [24]	6+ [31]
×	Uničov,,Šumperská	5:37	6:37	-	-	-	-	13:32	-	-	-	-	-	-	-	-	21:32	-	-	-
	Uničov,,žel.st.	5:39	6:39	-	-	-	-	13:34	-	-	-	-	-	-	-	-	21:34	-	-	-
×	Uničov,,Bezručovo nám.	-	-	7:40	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Uničov,,poliklinika	-	-	7:41	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Uničov,,Dukelská	-	-	7:43	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Uničov,,aut.st.	5:40	6:40	7:45	-	-	-	13:35	-	-	-	-	-	-	-	-	21:35	-	-	-
	dopravní výkon [km]	32,9	18,7	16,5	37	18,4	10	18,7	37	18,4	10	37	10	16	8,8	14,4	18,7	23	23	23
	- z toho v Moravskoslezském kraji [km]	9,9	0	0	25,8	18,4	0	0	25,8	18,4	0	25,8	0	16	0	14,4	0	21,8	21,8	21,8
	provozních dní v dopravním roce	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	115	114	113

Zdroj: Autor

Tabulka 24: První návrhová varianta jízdního řádu linky 912, sudý směr

	912	provozní soubor	Št-Un	Št-Un	Rý	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Rý	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Lit	Št-Un	Lit	Št-Un	Rý	Rý	Rý
		číslo spoje	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32	34	36	102	104	106
		omezení jízdy	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	6+	6+	6+ [24]
	Uničov,,aut.st.		-	5:14	-	-	-	-	7:34	9:40	-	-	-	14:40	-	-	-	-	-	22:40	-	-	-
×	Uničov,,Dukelská		-	5:16	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Uničov,,poliklinika		-	5:17	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Uničov,,Bezručovo nám.		-	5:19	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Uničov,,žel.st.		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14:41	-	-	-	-	-	22:41	-	-	-
×	Uničov,,Šumperská		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14:43	-	-	-	-	-	22:43	-	-	-
	Uničov,,UNEX		-	5:24	-	6:08	-	6:37	-	-	-	-	-	14:49	-	-	-	-	-	22:49	-	-	-
×	Uničov,Brníčko,Jednota		-	5:26	-	6:10	-	6:39	7:37	9:43	-	-	-	14:51	-	-	-	-	-	22:51	-	-	-
×	Újezd,Rybníček,rozc.		-	-	-	-	-	-	7:45	-	-	-	-	14:57	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Újezd,,rest.Jednota		-	5:30	-	6:14	-	6:43	7:48	9:48	11:48	-	13:48	15:00	15:48	16:48	17:48	18:48	-	22:55	-	-	-
×	Újezd,,u Číhalového		-	5:31	-	6:15	-	6:44	7:49	9:49	11:49	-	13:49	15:01	15:49	16:49	17:49	18:49	-	22:56	-	-	-
	Újezd,,žel.st.		-	5:33	-	6:17	-	6:46	7:51	9:51	11:51	-	13:51	15:03	15:51	16:51	17:51	18:51	-	22:58	-	-	-
			-	5:33	-	6:22	-	6:46	8:03	10:03	12:03	-	14:03	15:03	16:03	17:03	18:03	19:03	20:03	22:58	-	-	-
×	Újezd,Haukovice,Jednota		-	5:34	-	6:23	-	6:47	8:04	10:04	12:04	-	14:04	15:04	16:04	17:04	18:04	19:04	20:04	22:59	-	-	-
×	Paseka,,u mostu		-	5:38	-	6:27	-	6:51	8:08	10:08	12:08	-	14:08	15:08	16:08	17:08	18:08	19:08	20:08	23:03	-	-	-
×	Paseka,,kult.dům		-	5:39	-	6:28	-	6:52	8:09	10:09	12:09	-	14:09	15:09	16:09	17:09	18:09	19:09	20:09	23:04	-	-	-
×	Paseka,,nad školou		-	-	-	-	-	6:54	8:11	10:11	12:11	-	14:11	15:11	16:11	17:11	18:11	19:11	-	23:06	-	-	-
×	Paseka,,hor.konec		-	-	-	-	-	6:55	8:13	10:13	12:13	-	14:13	15:13	16:13	17:13	18:13	19:13	-	23:08	-	-	-
×	Paseka,,nad školou		-	-	-	-	-	-	8:14	10:14	12:14	-	14:14	15:14	16:14	17:14	18:14	19:14	-	23:09	-	-	-
	Paseka,,rozc.		-	5:40	-	6:30	-	-	8:16	10:16	12:16	-	14:16	15:16	16:16	17:16	18:16	19:16	20:10	23:11	-	-	-
×	Paseka,,u Elšíků		-	5:41	-	6:31	-	-	8:17	10:17	12:17	-	14:17	15:17	16:17	17:17	18:17	19:17	20:11	23:12	-	-	-
	Paseka,,sanatorium		-	5:43	-	6:33	6:43	-	8:19	10:19	12:19	-	14:19	15:19	16:19	17:19	18:19	19:19	20:13	23:14	10:39	14:39	18:39
×	Jiříkov,Sovinec		-	-	-	-	6:49	-	-	10:26	-	-	-	15:26	-	-	-	19:26	-	-	10:45	14:45	18:45
×	Jiříkov,Křížov,kovárna		-	-	-	-	6:51	-	-	10:28	-	-	-	15:28	-	-	-	19:28	-	-	10:47	14:47	18:47
×	Jiříkov,Těchanov,točna		-	-	-	-	6:58	-	-	-	-	13:28	-	-	-	-	-	-	-	-	10:53	14:53	18:53
	Břidličná,,aut.st.		4:16	-	5:01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Břidličná,Vajglov,rest.		4:19	-	5:04	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Břidličná,Albrechtice u Rým.,Jednota		4:23	-	5:08	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Rýmařov,Stránské,Polesí		-	-	5:11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Jiříkov,,kostel		-	-	5:19	-	7:02	-	-	10:32	-	13:32	-	15:32	-	-	-	19:32	-	-	10:57	14:57	18:57
			-	-	5:20	-	7:04	-	-	10:33	-	13:33	-	15:33	-	-	-	19:33	-	-	10:58	14:58	18:58
×	Jiříkov,Kněžpole		-	-	5:25	-	7:09	-	-	10:38	-	13:38	-	15:38	-	-	-	19:38	-	-	11:03	15:03	19:03
×	Rýmařov,Stránské,Polesí		4:27	-	5:31	-	7:15	-	-	10:44	-	13:44	-	15:44	-	-	-	19:44	-	-	11:09	15:09	19:09

912	provozní soubor	Št-Un	Št-Un	Rý	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Rý	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Lit	Št-Un	Lit	Št-Un	Rý	Rý	Rý
	číslo spoje	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32	34	36	102	104	106
	omezení jízdy	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	6+	6+	6+ [24]
×	Břidličná,Albrechtice u Rým.,Jednota	-	-	-	-	7:18	-	-	10:47	-	13:47	-	15:47	-	-	-	19:47	-	-	-	-	-
×	Rýmařov,Ondřejov,bytovky	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Rýmařov,Ondřejov,točna	4:34	-	5:38	-	-	-	-	10:54	-	13:54	-	15:54	-	-	-	19:54	-	-	11:16	15:16	19:16
×	Rýmařov,Ondřejov,bytovky	4:35	-	5:39	-	-	-	-	10:55	-	13:55	-	15:55	-	-	-	19:55	-	-	11:17	15:17	19:17
×	Rýmařov,,tř.Hrdinů	4:37	-	5:41	-	7:25	-	-	10:57	-	13:57	-	15:57	-	-	-	19:57	-	-	11:19	15:19	19:19
	Rýmařov,,aut.st.	4:38	-	5:43	-	7:27	-	-	10:58	-	13:58	-	15:58	-	-	-	19:58	-	-	11:20	15:20	19:20
	dopravní výkon [km]	14,7	15,5	28,1	11,4	25,3	11,1	18,2	38,1	10	18,4	10	44,8	10	10	10	33	5,9	18,7	25,4	25,4	25,4
	- z toho v Moravskoslezském kraji [km]	14,7	0	28,1	0	24,1	0	0	21,8	0	18,4	0	21,8	0	0	0	21,8	0	0	24,2	24,2	24,2
	provozních dní v dopravním roce	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	115	115	114

Zdroj: Autor

Tabulka 25: Druhá návrhová varianta jízdního řádu linky 912, lichý směr

912	provozní soubor	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Rý	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Lit	Št-Un	Št-Un	Lit	Št-Un	Lit	Št-Un	Rý	Rý
	číslo spoje	1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25	27	29	31	101	103	105
	omezení jízdy	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	6+	6+ [24]	6+ [31]
	Rýmařov,,aut.st.	-	-	-	9:52	11:52	-	-	13:52	14:52	-	15:52	-	17:52	-	19:10	-	8:40	12:40	16:40
×	Rýmařov,,tř.Hrdinů	-	-	-	9:53	11:53	-	-	13:53	14:53	-	15:53	-	17:53	-	19:11	-	8:41	12:41	16:41
×	Rýmařov,Ondřejov,bytovky	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Rýmařov,Ondřejov,točna	-	-	-	9:56	11:56	-	-	13:56	14:56	-	15:56	-	17:56	-	19:14	-	8:44	12:44	16:44
×	Rýmařov,Ondřejov,bytovky	-	-	-	9:57	11:57	-	-	13:57	14:57	-	15:57	-	17:57	-	19:15	-	8:45	12:45	16:45
×	Břidličná,Albrechtice u Rým.,Jednota	-	-	-	10:02	12:02	-	-	14:02	15:02	-	16:02	-	18:02	-	-	-	8:50	12:50	16:50
×	Rýmařov,Stránské,Polesí	-	-	-	10:05	12:05	-	-	14:05	15:05	-	16:05	-	18:05	-	19:20	-	8:53	12:53	16:53
×	Jiříkov,Kněžpole	-	-	-	10:11	12:11	-	-	14:11	15:11	-	16:11	-	18:11	-	19:26	-	8:59	12:59	16:59
	Jiříkov,,kostel	-	-	-	10:16	12:16	-	-	14:16	15:16	-	16:16	-	18:16	-	19:31	-	9:04	13:04	17:04
		4:42	-	-	10:17	12:17	-	-	14:17	15:34	-	16:17	-	-	-	-	-	9:05	13:05	17:05
×	Rýmařov,Stránské,Polesí	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Břidličná,Albrechtice u Rým.,Jednota	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Břidličná,Vajglov,rest.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Břidličná,,aut.st.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Jiříkov,Těchanov,točna	4:46	-	-	10:21	12:21	-	-	14:21	15:38	-	16:21	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Jiříkov,Křížov,kovárna	4:51	-	-	10:26	-	-	-	14:26	-	-	16:26	-	-	-	-	-	9:08	13:08	17:08
×	Jiříkov,Sovinec	4:54	-	-	10:29	-	-	-	14:29	-	-	16:29	-	-	-	-	-	9:10	13:10	17:10
	Paseka,,sanatorium	5:00	6:00	7:07	10:35	-	12:35	13:00	14:35	-	15:35	16:35	17:35	-	19:35	-	21:00	9:15	13:15	17:15
×	Paseka,,u Elšíků	5:02	6:02	7:09	10:37	-	12:37	13:02	14:37	-	15:37	16:37	17:37	-	19:37	-	21:02	-	-	-
	Paseka,,rozc.	5:03	6:03	7:10	10:38	-	12:38	13:03	14:38	-	15:38	16:38	17:38	-	19:38	-	21:03	-	-	-
×	Paseka,,nad školou	5:04	6:04	7:11	10:39	-	12:39	13:04	14:39	-	15:39	16:39	17:39	-	19:39	-	21:04	-	-	-
×	Paseka,,hor.konec	5:06	6:06	7:14	10:41	-	12:41	13:06	14:41	-	15:41	16:41	17:41	-	19:41	-	21:06	-	-	-
×	Paseka,,nad školou	5:08	6:08	7:16	10:43	-	12:43	13:08	14:43	-	15:43	16:43	17:43	-	19:43	-	21:08	-	-	-
×	Paseka,,kult.dům	5:10	6:10	7:18	10:45	-	12:45	13:10	14:45	-	15:45	16:45	17:45	-	19:45	-	21:10	-	-	-
×	Paseka,,u mostu	5:11	6:11	7:20	10:46	-	12:46	13:11	14:46	-	15:46	16:46	17:46	-	19:46	-	21:11	-	-	-
×	Újezd,Haukovice,Jednota	5:15	6:15	7:25	10:50	-	12:50	13:15	14:50	-	15:50	16:50	17:50	-	19:50	-	21:15	-	-	-
	Újezd,,žel.st.	5:17	6:17	7:27	10:52	-	12:52	13:17	14:52	-	15:52	16:52	17:52	-	19:52	-	21:17	-	-	-
		5:17	6:22	7:28	10:52	-	12:52	13:17	14:52	-	15:52	16:52	17:52	-	-	-	21:17	-	-	-
×	Újezd,,u Číhalového	5:18	6:23	7:29	10:53	-	12:53	13:18	14:53	-	15:53	16:53	17:53	-	-	-	21:18	-	-	-
	Újezd,,rest.Jednota	5:20	6:25	7:33	10:55	-	12:55	13:20	14:55	-	15:55	16:55	17:55	-	-	-	21:20	-	-	-
×	Újezd,Rybníček,rozc.	5:22	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Uničov,Brníčko,Jednota	5:28	6:28	7:37	10:58	-	12:58	13:23	14:58	-	15:58	16:58	17:58	-	-	-	21:23	-	-	-
	Uničov,,UNEX	5:31	6:31	-	-	-	-	13:26	-	-	-	-	-	-	-	-	21:26	-	-	-
×	Uničov,,Šumperská	5:37	6:37	-	-	-	-	13:32	-	-	-	-	-	-	-	-	21:32	-	-	-
	Uničov,,žel.st.	5:39	6:39	-	-	-	-	13:34	-	-	-	-	-	-	-	-	21:34	-	-	-
×	Uničov,,Bezručovo nám.	-	-	7:40	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Uničov,,poliklinika	-	-	7:41	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Uničov,,Dukelská	-	-	7:43	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

912	provozní soubor	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Rý	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Lit	Št-Un	Št-Un	Lit	Št-Un	Lit	Št-Un	Rý	Rý
	číslo spoje	1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25	27	29	31	101	103	105
	omezení jízdy	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	6+	6+ [24]	6+ [31]
Uničov,,aut.st.		5:40	6:40	7:45	11:03	-	13:03	13:35	15:03	-	16:03	17:03	18:03	-	-	-	21:35	-	-	-
dopravní výkon [km]		32,9	18,7	16,5	42,1	18,4	15,1	18,7	42,1	18,4	15,1	42,1	15,1	16	8,8	14,4	18,7	23	23	23
- z toho v Moravskoslezském kraji [km]		9,9	0	0	25,8	18,4	0	0	25,8	18,4	0	25,8	0	16	0	14,4	0	21,8	21,8	21,8
provozních dní v dopravním roce		249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	115	114	113

Zdroj: Autor

Tabulka 26: Druhá návrhová varianta jízdního řádu linky 912, sudý směr

912	provozní soubor	Št-Un	Št-Un	Rý	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Rý	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Lit	Št-Un	Lit	Št-Un	Rý	Rý	Rý
	číslo spoje	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32	34	36	102	104	106
	omezení jízdy	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	6+	6+	6+ [24]
	Uničov,,aut.st.	-	5:14	-	-	-	-	7:34	9:52	11:52	-	13:52	14:40	15:52	16:52	17:52	18:52	-	22:40	-	-	-
×	Uničov,,Dukelská	-	5:16	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Uničov,,poliklinika	-	5:17	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Uničov,,Bezručovo nám.	-	5:19	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Uničov,,žel.st.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14:41	-	-	-	-	-	22:41	-	-	-
×	Uničov,,Šumperská	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14:43	-	-	-	-	-	22:43	-	-	-
	Uničov,,UNEX	-	5:24	-	6:08	-	6:37	-	-	-	-	-	14:49	-	-	-	-	-	22:49	-	-	-
×	Uničov,Brníčko,Jednota	-	5:26	-	6:10	-	6:39	7:37	9:55	11:55	-	13:55	14:51	15:55	16:55	17:55	18:55	-	22:51	-	-	-
×	Újezd,Rybníček,rozc.	-	-	-	-	-	-	7:45	-	-	-	-	14:57	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Újezd,,rest.Jednota	-	5:30	-	6:14	-	6:43	7:48	10:00	12:00	-	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	-	22:55	-	-	-
×	Újezd,,u Číhalového	-	5:31	-	6:15	-	6:44	7:49	10:01	12:01	-	14:01	15:01	16:01	17:01	18:01	19:01	-	22:56	-	-	-
	Újezd,,žel.st.	-	5:33	-	6:17	-	6:46	7:51	10:03	12:03	-	14:03	15:03	16:03	17:03	18:03	19:03	-	22:58	-	-	-
		-	5:33	-	6:22	-	6:46	8:03	10:03	12:03	-	14:03	15:03	16:03	17:03	18:03	19:03	20:03	22:58	-	-	-
×	Újezd,Haukovice,Jednota	-	5:34	-	6:23	-	6:47	8:04	10:04	12:04	-	14:04	15:04	16:04	17:04	18:04	19:04	20:04	22:59	-	-	-
×	Paseka,,u mostu	-	5:38	-	6:27	-	6:51	8:08	10:08	12:08	-	14:08	15:08	16:08	17:08	18:08	19:08	20:08	23:03	-	-	-
×	Paseka,,kult.dům	-	5:39	-	6:28	-	6:52	8:09	10:09	12:09	-	14:09	15:09	16:09	17:09	18:09	19:09	20:09	23:04	-	-	-
×	Paseka,,nad školou	-	-	-	-	-	6:54	8:11	10:11	12:11	-	14:11	15:11	16:11	17:11	18:11	19:11	-	23:06	-	-	-
×	Paseka,,hor.konec	-	-	-	-	-	6:55	8:13	10:13	12:13	-	14:13	15:13	16:13	17:13	18:13	19:13	-	23:08	-	-	-
×	Paseka,,nad školou	-	-	-	-	-	-	8:14	10:14	12:14	-	14:14	15:14	16:14	17:14	18:14	19:14	-	23:09	-	-	-
	Paseka,,rozc.	-	5:40	-	6:30	-	-	8:16	10:16	12:16	-	14:16	15:16	16:16	17:16	18:16	19:16	20:10	23:11	-	-	-
×	Paseka,,u Elšíků	-	5:41	-	6:31	-	-	8:17	10:17	12:17	-	14:17	15:17	16:17	17:17	18:17	19:17	20:11	23:12	-	-	-
	Paseka,,sanatorium	-	5:43	-	6:33	6:43	-	8:19	10:19	12:19	-	14:19	15:19	16:19	17:19	18:19	19:19	20:13	23:14	10:39	14:39	18:39
×	Jiříkov,Sovinec	-	-	-	-	6:49	-	-	10:26	-	-	-	15:26	-	-	-	19:26	-	-	10:45	14:45	18:45
×	Jiříkov,Křížov,kovárna	-	-	-	-	6:51	-	-	10:28	-	-	-	15:28	-	-	-	19:28	-	-	10:47	14:47	18:47
×	Jiříkov,Těchanov,točna	-	-	-	-	6:58	-	-	-	-	13:28	-	-	-	-	-	-	-	-	10:53	14:53	18:53
	Břidličná,,aut.st.	4:16	-	5:01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Břidličná,Vajglov,rest.	4:19	-	5:04	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Břidličná,Albrechtice u Rým.,Jednota	4:23	-	5:08	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Rýmařov,Stránské,Polesí	-	-	5:11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Jiříkov,,kostel	-	-	5:19	-	7:02	-	-	10:32	-	13:32	-	15:32	-	-	-	19:32	-	-	10:57	14:57	18:57
		-	-	5:20	-	7:04	-	-	10:33	-	13:33	-	15:33	-	-	-	19:33	-	-	10:58	14:58	18:58
×	Jiříkov,Kněžpole	-	-	5:25	-	7:09	-	-	10:38	-	13:38	-	15:38	-	-	-	19:38	-	-	11:03	15:03	19:03
×	Rýmařov,Stránské,Polesí	4:27	-	5:31	-	7:15	-	-	10:44	-	13:44	-	15:44	-	-	-	19:44	-	-	11:09	15:09	19:09
×	Břidličná,Albrechtice u Rým.,Jednota	-	-	-	-	7:18	-	-	10:47	-	13:47	-	15:47	-	-	-	19:47	-	-	-	-	-
×	Rýmařov,Ondřejov,bytovky	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Rýmařov,Ondřejov,točna	4:34	-	5:38	-	-	-	-	10:54	-	13:54	-	15:54	-	-	-	19:54	-	-	11:16	15:16	19:16
×	Rýmařov,Ondřejov,bytovky	4:35	-	5:39	-	-	-	-	10:55	-	13:55	-	15:55	-	-	-	19:55	-	-	11:17	15:17	19:17
×	Rýmařov,,tř.Hrdinů	4:37	-	5:41	-	7:25	-	-	10:57	-	13:57	-	15:57	-	-	-	19:57	-	-	11:19	15:19	19:19

912	provozní soubor	Št-Un	Št-Un	Rý	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Rý	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Lit	Št-Un	Lit	Št-Un	Rý	Rý	Rý
	číslo spoje	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32	34	36	102	104	106
	omezení jízdy	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	6+	6+	6+ [24]
Rýmařov,,aut.st.		4:38	-	5:43	-	7:27	-	-	10:58	-	13:58	-	15:58	-	-	-	19:58	-	-	11:20	15:20	19:20
dopravní výkon [km]		14,7	15,5	28,1	11,4	25,3	11,1	18,2	38,1	15,1	18,4	15,1	44,8	15,1	15,1	15,1	38,1	5,9	18,7	25,4	25,4	25,4
- z toho v Moravskoslezském kraji [km]		14,7	0	28,1	0	24,1	0	0	21,8	0	18,4	0	21,8	0	0	0	21,8	0	0	24,2	24,2	24,2
provozních dní v dopravním roce		249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	115	115	114

Zdroj: Autor

Tabulka 27: Návrhový jízdní řád linky 921 (shodný pro obě varianty), lichý směr

921	prov. soubor	Št-Un	Rý	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Rý	Št-Un	Rý	Rý	Rý	Št-Un	Olm JZ	Št-Un	Rý	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un
	číslo spoje	1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25	27	29	31	33	35	101	103	105	107
	omezení jízdy	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	6+	6+	6+ [24]	6+ [24]
	Rýmařov,,aut.st.	-	4:25	5:15	-	-	-	-	-	-	-	-	15:32	-	-	-	-	-	23:25	-	-	-	-
×	Rýmařov,,8.května kříž.	-	4:27	5:17	-	-	-	-	-	-	-	-	15:34	-	-	-	-	-	23:27	-	-	-	-
×	Rýmařov,,8.května RD	-	4:28	5:19	-	-	-	-	-	-	-	-	15:36	-	-	-	-	-	23:28	-	-	-	-
×	Rýmařov,,GP závod	-	4:29	5:20	-	-	-	-	-	-	-	-	15:37	-	-	-	-	-	23:29	-	-	-	-
×	Rýmařov,,STS	-	4:30	5:21	-	-	-	-	-	-	-	-	15:38	-	-	-	-	-	23:30	-	-	-	-
×	Rýmařov,Jamartice,rest.	-	4:32	5:23	-	-	-	-	-	-	-	-	15:40	-	-	-	-	-	23:31	-	-	-	-
×	Velká Štáhle,,rozc.	-	4:34	5:25	-	-	-	-	-	-	-	-	15:42	-	-	-	-	-	23:33	-	-	-	-
×	Velká Štáhle,,Kovohutě	-	4:35	5:26	-	-	-	-	-	-	-	-	15:43	-	-	-	-	-	23:34	-	-	-	-
	Velká Štáhle,,rest.	-	4:37	5:28	-	-	-	-	-	-	-	-	15:45	-	-	-	-	-	23:35	-	-	-	-
×	Velká Štáhle,,nad výkupem	-	4:38	5:29	-	-	-	-	-	-	-	-	15:46	-	-	-	-	-	23:36	-	-	-	-
	Břidličná,,aut.st.	-	-	5:32	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Břidličná,,Kovohutě	-	-	5:35	-	-	-	-	-	-	14:42	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Břidličná,,aut.st.	-	4:42	-	5:42	-	6:55	8:50	10:50	12:50	14:50	-	15:50	-	16:50	18:50	-	22:56	23:39	7:03	11:03	15:03	19:03
	Břidličná,,žel.zast.	-	4:43	-	5:43	-	6:56	8:51	10:51	12:51	14:51	-	15:51	-	16:51	18:51	-	22:57	-	7:04	11:04	15:04	19:04
×	Břidličná,Vajglov,rest.	-	4:46	-	5:46	-	6:59	8:54	10:54	12:54	14:54	-	15:54	-	16:54	18:54	-	23:00	-	7:07	11:07	15:07	19:07
×	Břidličná,Vajglov,sídliště	-	4:47	-	5:47	-	7:00	8:55	10:55	12:55	14:55	-	15:55	-	16:55	18:55	-	23:01	-	7:08	11:08	15:08	19:08
	Ryžoviště,,nám.	-	4:51	-	5:51	-	7:04	8:58	10:58	12:58	14:58	-	15:58	-	16:58	18:58	19:12	23:04	-	7:12	11:12	15:12	19:12
×	Lomnice,,zastávka u hřiště	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19:04	-	-	-	-	-	-	-
	Lomnice,,farma	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19:06	-	-	-	-	-	-	-
×	Huzová,Arnoltice	4:11	4:58	-	5:58	-	7:11	9:04	11:04	13:04	15:04	-	-	-	17:04	-	19:18	-	-	7:18	11:18	15:18	19:18
×	Huzová,,myslivna	4:14	5:01	-	6:01	-	7:14	9:07	11:07	13:07	15:07	-	-	-	17:07	-	19:21	-	-	7:21	11:21	15:21	19:21
×	Huzová,,sad	4:17	5:04	-	6:04	-	7:17	9:10	11:10	13:10	15:10	-	-	-	17:10	-	19:24	-	-	7:24	11:24	15:24	19:24
	Huzová,,rest.	4:22	5:09	-	6:09	-	7:23	9:12	11:12	13:12	15:12	-	-	-	17:12	-	19:28	-	-	7:28	11:28	15:28	19:28
×	Huzová,,mlýn	4:23	5:10	-	6:10	-	7:24	9:13	11:13	13:13	15:13	-	-	-	17:13	-	19:29	-	-	7:29	11:29	15:29	19:29
×	Mutkov,,střed	4:27	5:14	-	6:14	-	7:28	9:17	11:17	13:17	15:17	-	-	-	17:17	-	19:33	-	-	7:33	11:33	15:33	19:33
×	Mutkov,,rozc.	4:29	5:16	-	6:16	-	7:30	9:19	11:19	13:19	15:19	-	-	-	17:19	-	19:35	-	-	7:35	11:35	15:35	19:35
×	Šternberk,Chabičov	4:35	5:22	-	6:22	7:25	7:36	9:25	11:25	13:25	15:25	-	-	-	17:25	-	19:41	-	-	7:41	11:41	15:41	19:41
×	Hlásnice	4:38	5:26	-	6:26	7:31	7:39	9:28	11:28	13:28	15:28	-	-	-	17:28	-	19:44	-	-	7:44	11:44	15:44	19:44
×	Šternberk,,Jesenická	4:41	5:29	-	6:29	7:34	7:42	9:31	11:31	13:31	15:31	-	-	-	17:31	-	19:47	-	-	7:47	11:47	15:47	19:47
	Šternberk,,Dvorská	4:43	5:31	-	6:31	7:36	7:44	9:34	11:34	13:34	15:34	-	-	-	17:34	-	19:50	-	-	7:50	11:50	15:50	19:50
		4:45	5:33	-	6:33	7:37	7:44	9:35	11:35	13:35	15:35	15:55	-	17:20	17:35	-	19:53	-	-	7:53	11:53	15:53	19:53
	Šternberk,,Opavská MěÚ	-	-	-	-	7:38	-	-	-	-	-	15:56	-	-	-	-	19:54	-	-	7:54	11:54	15:54	19:54
	Šternberk,,Sadová	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Šternberk,,Svatoplukova	-	-	-	-	7:40	-	-	-	-	-	15:58	-	-	-	-	19:56	-	-	7:56	11:56	15:56	19:56
	Šternberk,,nem.	-	-	-	-	7:42	-	-	-	-	-	16:00	-	-	-	-	19:58	-	-	7:58	11:58	15:58	19:58
×	Šternberk,,Masarykova	4:48	5:36	-	6:36	7:44	7:47	9:38	11:38	13:38	15:38	-	-	17:23	17:38	-	-	-	-	-	-	-	-
	Šternberk,,aut.st.	4:50	5:38	-	6:38	7:47	7:50	9:40	11:40	13:40	15:40	16:03	-	17:25	17:40	-	20:01	-	-	8:01	12:01	16:01	20:01

921	prov. soubor	Št-Un	Rý	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Rý	Št-Un	Rý	Rý	Rý	Št-Un	Olm JZ	Št-Un	Rý	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un
	číslo spoje	1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25	27	29	31	33	35	101	103	105	107
	omezení jízdy	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	6+	6+	6+ [24]	6+ [24]
×	Šternberk,,Olomoucká	-	-	-	-	-	7:52	9:42	11:42	-	-	-	-	17:27	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Šternberk,,Aleš	-	-	-	-	-	7:53	9:43	11:43	-	-	-	-	17:28	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Bělkovice-Lašťany,Lašťany, pod lipami	-	-	-	-	-	8:00	9:50	11:50	-	-	-	-	17:35	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Bělkovice-Lašťany,Lašťany, Hostinec	-	-	-	-	-	8:01	9:51	11:51	-	-	-	-	17:36	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Bělkovice-Lašťany,Bělkovice	-	-	-	-	-	8:03	9:53	11:53	-	-	-	-	17:38	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Dolany,Dolánky,rozc.	-	-	-	-	-	8:06	9:56	11:56	-	-	-	-	17:41	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Olomouc,Týneček	-	-	-	-	-	8:09	9:59	11:59	-	-	-	-	17:44	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Olomouc,,Chválkovická-Epava	-	-	-	-	-	8:12	10:02	12:02	-	-	-	-	17:47	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Olomouc,,Na Pile	-	-	-	-	-	8:13	10:03	12:03	-	-	-	-	17:48	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Olomouc,,Na Špici	-	-	-	-	-	8:15	10:05	12:05	-	-	-	-	17:50	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Olomouc,,hl.nádr.	-	-	-	-	-	8:17	10:07	12:07	-	-	-	-	17:52	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Olomouc,,aut.nádr.	-	-	-	-	-	8:22	10:12	12:12	-	-	-	-	17:57	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	dopravní výkon [km]	20,7	39,4	11,3	29,6	7,6	49	49	49	29,6	31,1	2,8	14,9	21,7	29,6	10,7	25,2	5,1	9,8	30,3	30,3	30,3	30,3
	- z toho v Moravskoslezském kraji [km]	0	17	11,3	7,2	0	7,2	7,2	7,2	7,2	8,7	0	14,9	0	7,2	10,7	2,1	5,1	9,8	7,2	7,2	7,2	7,2
	provozních dní v dopravním roce	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	115	115	114	114

Zdroj: Autor

Tabulka 28: Návrhový jízdní řád linky 921 (shodný pro obě varianty), sudý směr

	921	provozní soubor	Rý	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Rý	Št-Un	Št-Un	Rý	Št-Un	Št-Un	Rý	Rý	Olm JZ	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un
		číslo spoje	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32	102	104	106	108
		omezení jízdy	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	6+	6+	6+ [24]	6+ [24]
	Olomouc,,aut.nádr.		-	-	-	-	-	-	8:57	10:57	-	-	-	-	16:39	-	-	-	-	-	-	-
	Olomouc,,hl.nádr.		-	-	-	-	-	-	9:05	11:05	-	-	-	-	16:47	-	-	-	-	-	-	-
	Olomouc,,Na Špici		-	-	-	-	-	-	9:07	11:07	-	-	-	-	16:49	-	-	-	-	-	-	-
	Olomouc,,Na Pile		-	-	-	-	-	-	9:09	11:09	-	-	-	-	16:51	-	-	-	-	-	-	-
	Olomouc,,Chválkovická-Epava		-	-	-	-	-	-	9:10	11:10	-	-	-	-	16:52	-	-	-	-	-	-	-
×	Olomouc,Týneček		-	-	-	-	-	-	9:13	11:13	-	-	-	-	16:55	-	-	-	-	-	-	-
×	Dolany,Dolánky,rozc.		-	-	-	-	-	-	9:16	11:16	-	-	-	-	16:58	-	-	-	-	-	-	-
	Bělkovice-Lašťany,Bělkovice		-	-	-	-	-	-	9:21	11:21	-	-	-	-	17:03	-	-	-	-	-	-	-
	Bělkovice-Lašťany,Lašťany,Hostinec		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Bělkovice-Lašťany,Lašťany,pod lipami		-	-	-	-	-	-	9:23	11:23	-	-	-	-	17:05	-	-	-	-	-	-	-
×	Šternberk,,Aleš		-	-	-	-	-	-	9:27	11:27	-	-	-	-	17:09	-	-	-	-	-	-	-
×	Šternberk,,Olomoucká		-	-	-	-	-	-	9:29	11:29	-	-	-	-	17:11	-	-	-	-	-	-	-
	Šternberk,,aut.st.		-	-	-	-	6:18	6:55	9:32	11:32	13:32	14:32	15:32	16:32	17:14	17:32	18:55	20:55	7:57	11:57	15:57	19:57
×	Šternberk,,Masarykova		-	-	-	-	-	-	9:36	11:36	13:36	14:36	-	-	17:16	-	-	20:57	-	-	-	-
	Šternberk,,nem.		-	-	-	-	-	6:57	-	-	-	-	15:34	16:34	-	17:34	18:57	-	7:59	11:59	15:59	19:59
×	Šternberk,,Svatoplukova		-	-	-	-	-	6:58	-	-	-	-	15:35	16:35	-	17:35	18:58	-	8:00	12:00	16:00	20:00
	Šternberk,,Sadová		-	-	-	-	-	6:59	-	-	-	-	15:36	16:36	-	17:36	18:59	-	8:01	12:01	16:01	20:01
	Šternberk,,Opavská MěÚ		-	-	-	-	-	7:00	-	-	-	-	15:37	16:37	-	17:37	19:00	-	8:02	12:02	16:02	20:02
	Šternberk,,Dvorská		-	-	-	-	6:22	7:03	9:39	11:39	13:39	14:39	15:40	16:40	17:19	17:40	19:02	21:00	8:05	12:05	16:05	20:05
			-	-	-	-	6:22	7:14	9:43	11:43	13:43	14:43	15:43	16:43	-	17:43	19:03	21:00	8:11	12:11	16:11	20:11
×	Šternberk,,Jesenická		-	-	-	-	6:24	7:16	9:45	11:45	13:45	14:45	15:45	16:45	-	17:45	19:05	21:02	8:13	12:13	16:13	20:13
×	Hlásnice		-	-	-	-	6:26	7:18	9:47	11:47	13:47	14:47	15:47	16:47	-	17:47	19:07	21:04	8:15	12:15	16:15	20:15
×	Šternberk,Chabičov		-	-	-	-	6:30	7:22	9:51	11:51	13:51	14:51	15:51	16:51	-	17:51	19:11	21:07	8:19	12:19	16:19	20:19
×	Mutkov,,rozc.		-	-	-	-	6:35	-	9:56	11:56	13:56	14:56	15:56	16:56	-	17:56	19:16	21:12	8:24	12:24	16:24	20:24
×	Mutkov,,střed		-	-	-	-	6:38	-	9:59	11:59	13:59	14:59	15:59	16:59	-	17:59	19:19	21:15	8:27	12:27	16:27	20:27
×	Huzová,,mlýn		-	-	-	-	6:40	-	10:01	12:01	14:01	15:01	16:01	17:01	-	18:01	19:21	21:17	8:29	12:29	16:29	20:29
	Huzová,,rest.		-	4:53	-	-	6:43	-	10:05	12:05	14:05	15:05	16:05	17:05	-	18:05	19:25	21:20	8:33	12:33	16:33	20:33
×	Huzová,,sad		-	4:54	-	-	6:44	-	10:06	12:06	14:06	15:06	16:06	17:06	-	18:06	19:26	21:21	8:34	12:34	16:34	20:34
×	Huzová,,myslivna		-	4:57	-	-	6:47	-	10:09	12:09	14:09	15:09	16:09	17:09	-	18:09	19:29	21:24	8:37	12:37	16:37	20:37
×	Huzová,Arnoltice		-	5:02	-	-	6:52	-	10:14	12:14	14:14	15:14	16:14	17:14	-	18:14	19:34	21:28	8:42	12:42	16:42	20:42
	Lomnice,,farma		4:41	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Lomnice,,zastávka u hřiště		4:43	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Ryžoviště,,nám.		4:50	5:10	6:00	-	7:02	-	10:22	12:22	14:22	15:22	16:22	17:22	-	18:22	19:42	21:34	8:50	12:50	16:50	20:50

921	provozní soubor	Rý	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Rý	Št-Un	Št-Un	Rý	Št-Un	Št-Un	Rý	Rý	Olm JZ	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un
	číslo spoje	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32	102	104	106	108
	omezení jízdy	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	6+	6+	6+ [24]	6+ [24]
×	Břidličná,Vajglov,sídliště	4:52	5:12	6:02	-	7:05	-	10:24	12:24	14:24	15:24	16:24	17:24	-	18:24	19:44	21:36	8:52	12:52	16:52	20:52
×	Břidličná,Vajglov,rest.	4:54	5:14	6:04	-	7:08	-	10:26	12:26	14:26	15:26	16:26	17:26	-	18:26	19:46	21:37	8:54	12:54	16:54	20:54
	Břidličná,,žel.zast.	4:57	5:17	6:07	-	7:11	-	10:29	12:29	14:29	15:29	16:29	17:29	-	18:29	19:49	21:40	8:57	12:57	16:57	20:57
	Břidličná,,aut.st.	-	5:18	-	-	-	-	-	-	14:30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Břidličná,,Kovohutě	-	5:21	-	6:17	-	-	-	-	14:33	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Břidličná,,aut.st.	4:58	-	6:08	6:20	7:13	-	10:30	12:30	14:36	15:30	16:30	17:30	-	18:30	19:50	21:41	8:58	12:58	16:58	20:58
×	Velká Štáhle,,nad výkupem	-	-	-	6:21	-	-	-	-	14:37	-	16:31	-	-	18:31	19:51	-	-	-	-	-
	Velká Štáhle,,rest.	-	-	-	6:23	-	-	-	-	14:39	-	16:33	-	-	18:33	19:53	-	-	-	-	-
×	Velká Štáhle,,Kovohutě	-	-	-	6:24	-	-	-	-	14:40	-	16:34	-	-	18:34	19:54	-	-	-	-	-
×	Velká Štáhle,,rozc.	-	-	-	6:25	-	-	-	-	14:41	-	16:35	-	-	18:35	19:55	-	-	-	-	-
×	Rýmařov,Jamartice,rest.	-	-	-	6:28	-	-	-	-	14:44	-	16:38	-	-	18:38	19:58	-	-	-	-	-
×	Rýmařov,,STS	-	-	-	6:29	-	-	-	-	14:45	-	16:39	-	-	18:39	19:59	-	-	-	-	-
×	Rýmařov,,GP závod	-	-	-	6:30	-	-	-	-	14:46	-	16:40	-	-	14:40	20:00	-	-	-	-	-
×	Rýmařov,,8.května RD	-	-	-	6:32	-	-	-	-	14:48	-	16:42	-	-	18:42	20:01	-	-	-	-	-
×	Rýmařov,,8.května kříž.	-	-	-	6:34	-	-	-	-	14:50	-	16:44	-	-	18:44	20:02	-	-	-	-	-
	Rýmařov,,aut.st.	-	-	-	6:37	-	-	-	-	14:52	-	16:46	-	-	18:46	20:05	-	-	-	-	-
	dopravní výkon [km]	10,7	15,8	5,1	11,3	29,6	7,6	49	49	42,4	29,6	40,1	30,3	21,7	39,9	39,9	29,6	30,3	30,3	30,3	30,3
	- z toho v Moravskoslezském kraji [km]	10,7	8,7	5,1	11,3	7,2	0	7,2	7,2	20	7,2	17	7,2	0	17	17	7,2	7,2	7,2	7,2	7,2
	provozních dní v dopravním roce	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	115	115	114	114

Zdroj: Autor

Tabulka 29: První návrhová varianta jízdního řádu linky 922, lichý směr, I. část

922	provozní soubor	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Lit	Št-Un	Lit	Št-Un	Lit	Zá	Št-Un	Lit	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Rý	Rý	Št-Un	Rý
	číslo spoje	1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25	27	29	31	33	35	37	39	41	43
	omezení jízdy	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X [42]	X	X	X	X	X	X	X
	Rýmařov,,aut.st.	-	-	4:40	5:40	-	6:40	-	7:15	-	8:50	-	10:50	-	12:50	13:50	-	-	-	14:50	15:50	-	16:50
	Rýmařov,,Hornoměstská KB	-	-	4:42	5:42	-	6:42	-	-	-	8:52	-	10:52	-	12:52	13:52	-	-	-	14:52	15:52	-	16:52
×	Rýmařov,,Hornoměstská nemocnice	-	-	4:43	5:43	-	6:43	-	-	-	8:53	-	10:53	-	12:53	13:53	-	-	-	14:53	15:53	-	16:53
×	Horní Město,Skály,rest.	-	-	4:47	5:47	-	6:47	-	7:20	-	8:57	-	10:57	-	12:57	13:57	-	-	-	14:57	15:57	-	16:57
×	Horní Město,Skály	-	-	4:48	5:48	-	6:48	-	7:21	-	8:58	-	10:58	-	12:58	13:58	-	-	-	14:58	15:58	-	16:58
×	Horní Město,Rešov	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Horní Město,,kult.dům	-	-	4:52	5:52	-	6:52	-	7:25	-	9:02	-	11:02	-	13:02	14:02	-	-	-	15:02	16:02	-	17:02
	Tvrdkov,,kostel	-	-	4:56	5:56	-	6:56	-	-	-	9:06	-	11:06	-	13:06	14:06	-	-	-	15:06	16:06	-	17:06
×	Tvrdkov,Ruda,hájenka	-	-	4:59	5:59	-	6:59	-	-	-	9:09	-	11:09	-	13:09	-	-	-	-	15:09	-	-	17:09
×	Tvrdkov,Ruda,rest.	-	-	5:03	6:03	-	7:03	-	-	-	9:13	-	11:13	-	13:13	-	-	-	-	15:13	-	-	17:13
×	Dlouhá Loučka,Křivá	-	-	5:08	6:08	-	7:08	-	-	-	9:18	-	11:18	-	13:18	-	-	-	-	15:18	-	-	17:18
	Dlouhá Loučka,,rozc.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Paseka,,sanatorium	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Paseka,,rozc.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Paseka,,sanatorium	-	4:33	-	-	6:36	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Dlouhá Loučka,Valš.Důl,točna	-	-	-	-	-	7:17	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14:21	-	-	-	-	-	-
	Dlouhá Loučka,,rozc.	-	4:36	5:14	6:14	6:40	7:21	-	-	-	9:24	-	11:24	-	13:24	-	14:24	-	-	15:24	-	-	17:24
	Dlouhá Loučka,Plinkout,Jednota	-	-	-	-	-	-	7:20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16:15	-
×	Dlouhá Loučka,Plinkout,dol.konec	-	-	-	-	-	-	7:21	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16:16	-
	Dlouhá Loučka,,radnice	-	4:38	5:16	6:16	6:42	7:23	7:28	-	-	9:26	-	11:26	-	13:26	-	14:26	-	-	15:26	-	16:23	17:26
		-	4:38	5:16	6:16	6:42	7:25	7:28	-	-	9:26	-	11:26	-	13:26	-	14:26	15:02	-	15:26	-	16:26	17:26
	Dlouhá Loučka,,rest.U Hvězdy	-	4:40	5:18	6:18	6:44	7:28	7:31	-	-	9:28	-	11:28	-	13:28	-	14:28	15:04	-	15:28	-	16:28	17:28
×	Dlouhá Loučka,,u spálené hospody	-	-	5:20	6:20	6:46	7:30	7:33	-	-	9:30	-	11:30	-	13:30	-	14:30	-	-	15:30	-	16:30	17:30
	Šumvald,,rozc.Dlouhá Loučka	-	4:45	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15:09	-	-	-	-	-
×	Šumvald,,u Smrčků	-	4:46	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15:10	-	-	-	-	-
×	Šumvald,,dol.konec	-	4:47	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15:11	15:34	-	-	-	-
×	Uničov,Horní Sukolom,rozc.	-	4:49	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15:35	-	-	-	-
×	Uničov,Nová Dědina,rest.	-	4:50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15:37	-	-	-	-
×	Uničov,Horní Sukolom,rest.	-	-	5:22	6:22	6:48	7:32	7:35	-	-	9:32	-	11:32	-	13:32	-	14:32	-	-	15:32	-	16:32	17:32
×	Uničov,Dolní Sukolom,rest.	-	-	5:24	6:24	6:50	7:34	7:37	-	-	9:34	-	11:34	-	13:34	-	14:34	-	-	15:34	-	16:34	17:34
	Uničov,,UNEX	-	-	5:28	6:28	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13:38	-	14:38	-	-	-	-	-	-
×	Uničov,,Šumperská	-	4:54	5:34	6:34	6:54	7:38	7:41	-	-	9:38	-	11:38	-	13:44	-	14:44	-	15:41	15:38	-	16:38	17:38
	Uničov,,žel.st.	-	4:56	5:36	6:36	6:56	7:40	7:43	-	-	9:40	-	11:40	-	13:46	-	14:46	-	15:43	15:40	-	16:40	17:40
	Uničov,,aut.st.	-	4:57	5:37	6:37	6:57	7:41	7:44	-	-	9:41	-	11:41	-	13:47	-	14:47	-	15:44	15:41	-	16:41	17:41
		4:50	-	5:50	6:50	-	7:50	-	-	8:50	9:50	10:50	11:50	12:50	13:50	-	14:50	-	-	15:50	-	16:50	17:50
	Uničov,,hřbitov	4:52	-	5:52	6:52	-	7:52	-	-	8:52	9:52	10:52	11:52	12:52	13:52	-	14:52	-	-	15:52	-	16:52	17:52
	Uničov,Střelice,nám.	4:55	-	5:55	6:55	-	7:55	-	-	8:55	9:55	10:55	11:55	12:55	13:55	-	14:55	-	-	15:55	-	16:55	17:55
×	Červenka,,podjezd	4:58	-	5:58	6:58	-	7:58	-	-	8:58	9:58	10:58	11:58	12:58	13:58	-	14:58	-	-	15:58	-	16:58	17:58
	Červenka,,žel.st.	5:01	-	6:01	7:01	-	8:01	-	-	9:01	10:01	11:01	12:01	13:01	14:01	-	15:01	-	-	16:01	-	17:01	18:01
×	Červenka,,u váhy	5:03	-	6:03	7:03	-	8:03	-	-	9:03	10:03	11:03	12:03	13:03	14:03	-	15:03	-	-	16:03	-	17:03	18:03
×	Litovel,,Papcel	5:04	-	6:04	7:04	-	8:04	-	-	9:04	10:04	11:04	12:04	13:04	14:04	-	15:04	-	-	16:04	-	17:04	18:04
	Litovel,,rozc.k cukrovaru	5:06	-	6:06	7:06	-	8:06	-	-	9:06	10:06	11:06	12:06	13:06	14:06	-	15:06	-	-	16:06	-	17:06	18:06

922	provozní soubor	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Lit	Št-Un	Lit	Št-Un	Lit	Zá	Št-Un	Lit	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Rý	Rý	Št-Un	Rý
	číslo spoje	1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25	27	29	31	33	35	37	39	41	43
	omezení jízdy	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X [42]	X	X	X	X	X	X	X
	Litovel,,aut.nádr.	5:08	-	6:08	7:08	-	8:08	-	-	9:08	10:08	11:08	12:08	13:08	14:08	-	15:08	-	-	16:08	-	17:08	18:08
	Litovel,,Palackého	5:10	-	6:10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13:10	14:10	-	15:10	-	-	-	-	-	-
×	Litovel,Nasobůrky,Alibona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14:12	-	15:12	-	-	-	-	-	-
×	Litovel,Nasobůrky,rozc.Víska	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14:13	-	15:13	-	-	-	-	-	-
	Litovel,Nasobůrky,prům.zóna	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14:15	-	15:15	-	-	-	-	-	-
	dopravní výkon [km]	11,5	15,9	43,8	42,6	11,4	43,2	12,5	5,7	10,3	39,1	10,3	39,1	11,5	46,1	9	28,4	6,1	6,5	39,1	9	22,8	39,1
	- z toho v Moravskoslezském kraji [km]	0	0	15,3	15,3	0	15,3	0	5,7	0	15,3	0	15,3	0	15,3	9	0	0	0	15,3	9	0	15,3
	provozních dní v dopravním roce	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	199	249	249	249	249	249	249	249

Zdroj: Autor

Tabulka 30: První návrhová varianta jízdního řádu linky 922, lichý směr, II: část

922	provozní soubor	Rý	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Lit	Št-Un	Rý	Rý	Št-Un	Rý	Rý	Št-Un	Rý	Lit
	číslo spoje	45	47	49	51	53	101	103	105	107	109	111	113	115	117
	omezení jízdy	X	X	X	X	X	6 [41]	6+ [25]	6+	6+	6+	6+ [24]	6+	6+ [31]	6+ [24]
	Rýmařov,,aut.st.	17:50	-	18:50	20:50	-	-	4:40	6:40	-	10:40	-	14:40	-	18:52
	Rýmařov,,Hornoměstská KB	17:52	-	18:52	20:52	-	-	4:42	6:42	-	10:42	-	14:42	-	18:54
×	Rýmařov,,Hornoměstská nemocnice	17:53	-	18:53	20:53	-	-	4:43	6:43	-	10:43	-	14:43	-	18:55
×	Horní Město,Skály,rest.	17:57	-	18:57	20:57	-	-	4:47	6:47	-	10:47	-	14:47	-	18:59
×	Horní Město,Skály	17:58	-	18:58	20:58	-	-	4:48	6:48	-	10:48	-	14:48	-	19:00
×	Horní Město,Rešov	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10:55	-	14:55	-	-
	Horní Město,,kult.dům	18:02	-	19:02	21:02	-	-	4:52	6:52	-	11:04	-	15:04	-	19:04
	Tvrdkov,,kostel	-	-	19:06	21:06	-	-	4:56	6:56	-	11:08	-	15:08	-	19:08
×	Tvrdkov,Ruda,hájenka	-	-	19:09	21:09	-	-	4:59	6:59	-	11:11	-	15:11	-	19:11
×	Tvrdkov,Ruda,rest.	-	-	19:13	21:13	-	-	5:03	7:03	-	11:15	-	15:15	-	19:15
×	Dlouhá Loučka,Křivá	-	-	19:18	21:18	-	-	5:08	7:08	-	11:20	-	15:20	-	19:20
	Dlouhá Loučka,,rozc.	-	-	-	-	-	-	-	7:14	-	-	-	-	-	-
	Paseka,,sanatorium	-	-	-	-	-	-	-	7:16	9:16	-	13:16	-	17:16	-
	Paseka,,rozc.	-	-	-	-	-	-	-	7:19	9:19	-	13:19	-	17:19	-
	Paseka,,sanatorium	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Dlouhá Loučka,Valš.Důl,točna	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Dlouhá Loučka,,rozc.	-	-	19:24	21:24	-	-	5:14	7:26	9:26	11:26	13:26	15:26	17:26	19:26
	Dlouhá Loučka,Plinkout,Jednota	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Dlouhá Loučka,Plinkout,dol.konec	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Dlouhá Loučka,,radnice	-	-	19:26	21:26	-	-	5:16	7:28	9:28	11:28	13:28	15:28	17:28	19:28
		-	-	19:26	21:26	-	-	5:16	7:28	9:28	11:28	13:28	15:28	17:28	19:28
	Dlouhá Loučka,,rest.U Hvězdy	-	-	19:28	21:28	-	-	5:18	7:30	9:30	11:30	13:30	15:30	17:30	19:30
×	Dlouhá Loučka,,u spálené hospody	-	-	19:30	21:30	-	-	-	7:32	9:32	11:32	13:32	15:32	17:32	19:32
	Šumvald,,rozc.Dlouhá Loučka	-	-	-	-	-	-	5:23	-	-	-	-	-	-	-
×	Šumvald,,u Smrčků	-	-	-	-	-	-	5:24	-	-	-	-	-	-	-
×	Šumvald,,dol.konec	-	-	-	-	-	-	5:25	-	-	-	-	-	-	-
×	Uničov,Horní Sukolom,rozc.	-	-	-	-	-	-	5:27	-	-	-	-	-	-	-
×	Uničov,Nová Dědina,rest.	-	-	-	-	-	-	5:28	-	-	-	-	-	-	-
×	Uničov,Horní Sukolom,rest.	-	-	19:32	21:32	-	-	-	7:34	9:34	11:34	13:34	15:34	17:34	19:34
×	Uničov,Dolní Sukolom,rest.	-	-	19:34	21:34	-	-	-	7:36	9:36	11:36	13:36	15:36	17:36	19:36
	Uničov,,UNEX	-	-	-	21:38	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Uničov,,Šumperská	-	-	19:38	21:44	22:27	-	5:32	7:39	9:39	11:39	13:39	15:39	17:39	19:39
	Uničov,,žel.st.	-	-	19:40	21:46	22:29	-	5:35	7:41	9:41	11:41	13:41	15:41	17:41	19:41
	Uničov,,aut.st.	-	-	19:41	21:47	22:30	-	5:37	7:43	9:43	11:43	13:43	15:43	17:43	19:43
		-	18:50	19:50	-	22:31	4:50	5:50	7:50	9:50	11:50	13:50	15:50	17:50	19:50
	Uničov,,hřbitov	-	18:52	19:52	-	22:33	4:52	5:52	7:52	9:52	11:52	13:52	15:52	17:52	19:52
	Uničov,Střelice,nám.	-	18:55	19:55	-	22:36	4:55	5:55	7:55	9:55	11:55	13:55	15:55	17:55	19:55
×	Červenka,,podjezd	-	18:58	19:58	-	21:39	4:58	5:58	7:58	9:58	11:58	13:58	15:58	17:58	19:58
	Červenka,,žel.st.	-	19:01	20:01	-	22:41	5:01	6:01	8:01	10:01	12:01	14:01	16:01	18:01	20:01
×	Červenka,,u váhy	-	19:03	20:03	-	22:43	5:03	6:03	8:03	10:03	12:03	14:03	16:03	18:03	20:03
×	Litovel,,Papcel	-	19:04	20:04	-	22:44	5:04	6:04	8:04	10:04	12:04	14:04	16:04	18:04	20:04

	922	provozní soubor	Rý	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Lit	Št-Un	Rý	Rý	Št-Un	Rý	Rý	Št-Un	Rý	Lit
		číslo spoje	45	47	49	51	53	101	103	105	107	109	111	113	115	117
		omezení jízdy	X	X	X	X	X	6 [41]	6+ [25]	6+	6+	6+	6+ [24]	6+	6+ [31]	6+ [24]
	Litovel,,rozc.k cukrovaru		-	19:06	20:06	-	22:46	5:06	6:06	8:06	10:06	12:06	14:06	16:06	18:06	20:06
	Litovel,,aut.nádr.		-	19:08	20:08	-	22:48	5:08	6:08	8:08	10:08	12:08	14:08	16:08	18:08	20:08
	Litovel,,Palackého		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Litovel,Nasobůrky,Alibona		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Litovel,Nasobůrky,rozc.Víska		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Litovel,Nasobůrky,prům.zóna		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	dopravní výkon [km]		6,1	10,3	39,1	32,3	11,7	10,3	43,6	46,9	25,3	47,8	25,3	47,8	25,3	39,1
	- z toho v Moravskoslezském kraji [km]		6,1	0	15,3	15,3	0	0	15,3	15,3	0	23,9	0	23,9	0	15,3
	provozních dní v dopravním roce		249	249	249	249	249	71	113	115	115	115	114	115	113	114

Zdroj: Autor

Tabulka 31: První návrhová varianta jízdního řádu linky 922, sudý směr, I. část

922	provozní soubor	Rý	Št-Un	Rý	Št-Un	Lit	Lit	Št-Un	Št-Un	Šump	Lit	Št-Un	Lit	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Lit	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Rý
	číslo spoje	2	4	6	8	10	12	14	16	J 18	20	22	24	26	28	30	32	34	36	38	40	42	44
	omezení jízdy	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X [42]	X	X	X	X	X	X
	Litovel,Nasobůrky,prům.zóna	-	-	-	-	-	-	6:10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14:38	15:38	-	-
×	Litovel,Nasobůrky,rozc.Víska	-	-	-	-	-	-	6:11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14:39	15:39	-	-
×	Litovel,Nasobůrky,Alibona	-	-	-	-	-	-	6:12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14:40	15:40	-	-
	Litovel,,Palackého	-	-	-	5:12	-	-	6:14	6:42	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14:42	15:42	-	-
	Litovel,,aut.nádr.	-	-	-	5:17	5:47	-	6:17	6:47	7:17	7:47	8:47	9:47	10:47	11:47	12:47	-	13:47	-	14:47	15:47	16:47	17:47
	Litovel,,rozc.k cukrovaru	-	-	-	5:19	5:49	-	6:19	6:49	7:19	7:49	8:49	9:49	10:49	11:49	12:49	-	13:49	-	14:49	15:49	16:49	17:49
×	Litovel,,Papcel	-	-	-	5:20	5:50	-	6:20	6:50	7:20	7:50	8:50	9:50	10:50	11:50	12:50	-	13:50	-	14:50	15:50	16:50	17:50
×	Červenka,,u váhy	-	-	-	5:21	5:51	-	6:21	6:51	7:21	7:51	8:51	9:51	10:51	11:51	12:51	-	13:51	-	14:51	15:51	16:51	17:51
	Červenka,,žel.st.	-	-	-	5:24	5:54	-	6:24	6:54	7:24	7:54	8:54	9:54	10:54	11:54	12:54	-	13:54	-	14:54	15:54	16:54	17:54
×	Červenka,,podjezd	-	-	-	5:25	5:55	-	6:25	6:55	7:25	7:55	8:55	9:55	10:55	11:55	12:55	-	13:55	-	14:55	15:55	16:55	17:55
	Uničov,Střelice,nám.	-	-	-	5:29	5:59	-	6:29	6:59	7:32	7:59	8:59	9:59	10:59	11:59	12:59	-	13:59	-	14:59	15:59	16:59	17:59
	Uničov,,hřbitov	-	-	-	5:32	6:02	-	6:32	7:02	7:35	8:02	9:02	10:02	11:02	12:02	13:02	-	14:02	-	15:02	16:02	17:02	18:02
	Uničov,,aut.st.	-	-	-	5:35	6:05	-	6:35	7:05	7:38	8:05	9:05	10:05	11:05	12:05	13:05	-	14:05	-	15:05	16:05	17:05	18:05
	Uničov,,aut.st.	-	4:29	-	5:35	6:12	-	6:46	-	-	8:12	-	10:12	-	12:12	13:12	-	14:12	14:47	15:12	16:12	17:12	18:12
	Uničov,,žel.st.	-	4:30	-	-	6:13	-	6:47	-	-	8:13	-	10:13	-	12:13	13:13	-	14:13	14:48	15:13	16:13	17:13	18:13
×	Uničov,,Šumperská	-	4:32	-	-	6:15	-	6:49	-	-	8:15	-	10:15	-	12:15	13:15	-	14:15	14:50	15:15	16:15	17:15	18:15
	Uničov,,UNEX	-	-	-	5:40	6:21	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14:21	-	-	-	-	-
×	Uničov,Dolní Sukolom,rest.	-	-	-	-	6:24	-	6:51	-	-	8:17	-	10:17	-	12:17	13:17	-	14:24	14:52	15:17	16:17	17:17	18:17
×	Uničov,Horní Sukolom,rest.	-	-	-	-	6:26	-	6:53	-	-	8:19	-	10:19	-	12:19	13:19	-	14:26	14:54	15:19	16:19	17:19	18:19
×	Uničov,Nová Dědina,rest.	-	4:34	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Uničov,Horní Sukolom,rozc.	-	4:35	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Šumvald,,dol.konec	-	4:38	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Šumvald,,u Smrčků	-	4:39	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Šumvald,,rozc.Dlouhá Loučka	-	4:40	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Dlouhá Loučka,,u spálené hospody	-	-	-	-	6:28	-	6:56	-	-	8:22	-	10:22	-	12:22	13:22	-	14:28	14:57	15:22	16:22	17:22	18:22
	Dlouhá Loučka,,rest.U Hvězdy	-	4:46	-	-	6:31	-	6:59	-	-	8:25	-	10:25	-	12:25	13:25	-	14:31	-	15:25	16:25	17:25	18:25
	Dlouhá Loučka,,radnice	-	4:48	-	-	6:33	-	7:01	-	-	8:27	-	10:27	-	12:27	13:27	-	14:33	15:01	15:27	16:27	17:27	18:27
	Dlouhá Loučka,,radnice	-	4:48	-	-	6:33	-	7:01	-	-	8:27	-	10:27	-	12:27	13:27	-	14:33	-	15:29	16:27	17:27	18:27
×	Dlouhá Loučka,Plinkout,dol.konec	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15:35	-	-	-
	Dlouhá Loučka,Plinkout,Jednota	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15:37	-	-	-
	Dlouhá Loučka,,rozc.	-	-	-	-	-	-	7:03	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Dlouhá Loučka,Valš.Důl,točna	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13:31	-	-	-	-	-	17:31	-
	Paseka,,sanatorium	-	-	-	-	-	-	7:06	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Paseka,,rozc.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Paseka,,sanatorium	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Dlouhá Loučka,,rozc.	-	4:50	-	-	6:35	-	-	-	-	8:29	-	10:29	-	12:29	-	-	14:35	-	-	16:29	-	18:29
×	Dlouhá Loučka,Křivá	-	4:55	-	-	6:40	-	-	-	-	8:34	-	10:34	-	12:34	-	-	14:40	-	-	16:34	-	18:34
×	Tvrdkov,Ruda,rest.	-	5:04	-	-	6:47	-	-	-	-	8:41	-	10:41	-	12:41	-	-	14:47	-	-	16:41	-	18:41
×	Tvrdkov,Ruda,hájenka	-	5:06	-	-	6:49	-	-	-	-	8:43	-	10:43	-	12:43	-	-	14:49	-	-	16:43	-	18:43
	Tvrdkov,,kostel	-	5:12	5:56	-	6:56	-	-	-	-	8:49	-	10:49	-	12:49	-	14:25	14:55	-	-	16:49	-	18:49
	Horní Město,,kult.dům	4:30	5:18	6:03	-	7:03	7:29	-	-	-	8:54	-	10:54	-	12:54	-	14:33	15:00	-	-	16:54	-	18:54

922	provozní soubor	Rý	Št-Un	Rý	Št-Un	Lit	Lit	Št-Un	Št-Un	Šump	Lit	Št-Un	Lit	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Lit	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Rý
	číslo spoje	2	4	6	8	10	12	14	16	J 18	20	22	24	26	28	30	32	34	36	38	40	42	44
	omezení jízdy	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X [42]	X	X	X	X	X	X
×	Horní Město,Rešov	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Horní Město,Skály	4:32	5:20	6:05	-	7:05	7:32	-	-	-	8:56	-	10:56	-	12:56	-	14:35	15:02	-	-	16:56	-	18:56
×	Horní Město,Skály,rest.	4:33	5:21	6:06	-	7:06	7:33	-	-	-	8:57	-	10:57	-	12:57	-	14:36	15:03	-	-	16:57	-	18:57
×	Rýmařov,,Hornoměstská nemocnice	4:37	5:25	6:10	-	7:10	7:37	-	-	-	9:01	-	11:01	-	13:01	-	14:40	15:07	-	-	17:01	-	19:01
	Rýmařov,,Hornoměstská KB	4:39	5:27	6:12	-	7:12	7:39	-	-	-	9:03	-	11:03	-	13:03	-	14:42	15:09	-	-	17:03	-	19:03
	Rýmařov,,aut.st.	4:42	5:30	6:15	-	7:15	7:42	-	-	-	9:06	-	11:06	-	13:06	-	14:45	15:12	-	-	17:06	-	19:06
	dopravní výkon [km]	6,1	33,4	9	14,2	42,6	6,1	25,1	11,5	10,3	39,1	10,3	39,1	10,3	39,1	21,7	9	42,6	8,8	26,2	42,6	21,7	39,1
	- z toho v Moravskoslezském kraji [km]	6,1	15,3	9	0	15,3	6,1	0	0	0	15,3	0	15,3	0	15,3	0	9	15,3	0	0	15,3	0	15,3
	provozních dní v dopravním roce	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	199	249	249	249	249	249	249

Zdroj: Autor

Tabulka 32: První návrhová varianta jízdního řádu linky 922, sudý směr, II. část

922	provozní soubor	Št-Un	Rý	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Rý	Rý	Št-Un	Rý	Lit	Rý	Rý	Št-Un
	číslo spoje	46	48	50	52	102	104	106	108	110	112	114	116	118	120
						6+	6+	6+				6+	6+	6+	
	omezení jízdy	X	X	X	X	[25]	[25]	[25]	6+	6+	6+	[24]	[24]	[31]	6 [40]
	Litovel,Nasobůrky,prům.zóna	18:38	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Litovel,Nasobůrky,rozc.Víska	18:39	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Litovel,Nasobůrky,Alibona	18:40	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Litovel,,Palackého	18:42	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Litovel,,aut.nádr.	18:47	19:47	20:47	21:47	5:17	-	7:47	9:47	11:47	13:47	15:47	17:47	19:47	21:47
	Litovel,,rozc.k cukrovaru	18:49	19:49	20:49	21:49	5:19	-	7:49	9:49	11:49	13:49	15:49	17:49	19:49	21:49
×	Litovel,,Papcel	18:50	19:50	20:50	21:50	5:20	-	7:50	9:50	11:50	13:50	15:50	17:50	19:50	21:50
×	Červenka,,u váhy	18:51	19:51	20:51	21:51	5:21	-	7:51	9:51	11:51	13:51	15:51	17:51	19:51	21:51
	Červenka,,žel.st.	18:54	19:54	20:54	21:54	5:24	-	7:54	9:54	11:54	13:54	15:54	17:54	19:54	21:54
×	Červenka,,podjezd	18:55	19:55	20:55	21:55	5:25	-	7:55	9:55	11:55	13:55	15:55	17:55	19:55	21:55
	Uničov,Střelice,nám.	18:59	19:59	20:59	21:59	5:29	-	7:59	9:59	11:59	13:59	15:59	17:59	19:59	21:59
	Uničov,,hřbitov	19:02	20:02	21:02	22:02	5:32	-	8:02	10:02	12:02	14:02	16:02	18:02	20:02	22:02
	Uničov,,aut.st.	19:05	20:05	21:05	22:05	5:35	-	8:05	10:05	12:05	14:05	16:05	18:05	20:05	22:05
		-	20:12	21:05	22:27	5:41	6:12	8:12	10:12	12:12	14:12	16:12	18:12	20:12	22:12
	Uničov,,žel.st.	-	20:13	21:06	22:28	5:42	6:13	8:13	10:13	12:13	14:13	16:13	18:13	20:13	22:13
×	Uničov,,Šumperská	-	20:15	21:08	22:30	5:44	6:15	8:15	10:15	12:15	14:15	16:15	18:15	20:15	22:15
	Uničov,,UNEX	-	-	-	22:36	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Uničov,Dolní Sukolom,rest.	-	20:17	-	22:39	-	-	8:17	10:17	12:17	14:17	16:17	18:17	20:17	-
×	Uničov,Horní Sukolom,rest.	-	20:19	-	22:41	-	-	8:19	10:19	12:19	14:19	16:19	18:19	20:19	-
×	Uničov,Nová Dědina,rest.	-	-	-	-	-	6:17	-	-	-	-	-	-	-	22:17
×	Uničov,Horní Sukolom,rozc.	-	-	-	-	-	6:18	-	-	-	-	-	-	-	22:18
×	Šumvald,,dol.konec	-	-	-	-	-	6:21	-	-	-	-	-	-	-	22:21
×	Šumvald,,u Smrčků	-	-	-	-	-	6:22	-	-	-	-	-	-	-	22:22
	Šumvald,,rozc.Dlouhá Loučka	-	-	-	-	-	6:23	-	-	-	-	-	-	-	22:23
×	Dlouhá Loučka,,u spálené hospody	-	20:22	-	22:43	-	-	8:22	10:22	12:22	14:22	16:22	18:22	20:22	-
	Dlouhá Loučka,,rest.U Hvězdy	-	20:25	-	22:45	-	6:29	8:25	10:25	12:25	14:25	16:25	18:25	20:25	22:29
	Dlouhá Loučka,,radnice	-	20:27	-	22:47	-	6:31	8:27	10:27	12:27	14:27	16:27	18:27	20:27	22:31
		-	20:27	-	22:47	-	6:31	8:27	10:27	12:27	14:27	16:27	18:27	20:27	22:31
×	Dlouhá Loučka,Plinkout,dol.konec	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Dlouhá Loučka,Plinkout,Jednota	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Dlouhá Loučka,,rozc.	-	-	-	-	-	-	-	10:29	-	14:29	-	18:29	20:29	-
×	Dlouhá Loučka,Valš.Důl,točna	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Paseka,,sanatorium	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Paseka,,rozc.	-	-	-	-	-	-	-	10:35	-	14:35	-	18:35	20:35	-
	Paseka,,sanatorium	-	-	-	-	-	-	-	10:38	-	14:38	-	18:38	20:38	-
	Dlouhá Loučka,,rozc.	-	20:29	-	22:49	-	6:33	8:29	-	12:29	-	16:29	-	20:41	22:33
×	Dlouhá Loučka,Křivá	-	20:34	-	22:54	-	6:38	8:34	-	12:34	-	16:34	-	20:46	22:38
×	Tvrdkov,Ruda,rest.	-	20:41	-	23:01	-	6:45	8:41	-	12:41	-	16:41	-	20:53	22:45
×	Tvrdkov,Ruda,hájenka	-	20:43	-	23:03	-	6:47	8:43	-	12:43	-	16:43	-	20:55	22:47
	Tvrdkov,,kostel	-	20:49	-	23:09	-	6:53	8:49	-	12:49	-	16:49	-	21:01	22:53
	Horní Město,,kult.dům	-	20:54	-	23:13	-	6:58	8:54	-	12:54	-	16:54	-	21:06	22:57

	922	provozní soubor	Št-Un	Rý	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Rý	Rý	Št-Un	Rý	Lit	Rý	Rý	Št-Un
		číslo spoje	46	48	50	52	102	104	106	108	110	112	114	116	118	120
							6+	6+	6+				6+	6+	6+	
		omezení jízdy	X	X	X	X	[25]	[25]	[25]	6+	6+	6+	[24]	[24]	[31]	6 [40]
×	Horní Město,Rešov		-	-	-	-	-	-	9:02	-	13:02	-	17:02	-	-	-
×	Horní Město,Skály		-	20:56	-	23:15	-	7:00	9:08	-	13:08	-	17:08	-	21:08	22:59
×	Horní Město,Skály,rest.		-	20:57	-	23:16	-	7:01	9:09	-	13:09	-	17:09	-	21:09	23:00
×	Rýmařov,,Hornoměstská nemocnice		-	21:01	-	23:20	-	7:05	9:13	-	13:13	-	17:13	-	21:13	23:04
	Rýmařov,,Hornoměstská KB		-	21:03	-	23:22	-	7:07	9:15	-	13:15	-	17:15	-	21:15	23:06
	Rýmařov,,aut.st.		-	21:06	-	23:24	-	7:10	9:18	-	13:18	-	17:18	-	21:18	23:08
	dopravní výkon [km]		13,7	39,1	11,7	42,6	11,7	33,4	47,8	25,3	47,8	25,3	47,8	25,3	46,9	43,6
	- z toho v Moravskoslezském kraji [km]		0	15,3	0	15,3	0	15,3	23,9	0	23,9	0	23,9	0	15,3	15,3
	provozních dní v dopravním roce		249	249	249	249	113	113	113	115	115	115	114	114	113	73

Zdroj: Autor

Tabulka 33: Druhá návrhová varianta jízdního řádu linky 922, lichý směr, I. část

922	provozní soubor	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Lit	Št-Un	Lit	Št-Un	Lit	Zá	Št-Un	Lit	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Rý	Lit	Rý	Št-Un
	číslo spoje	1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25	27	29	31	33	35	37	39	41	43
	omezení jízdy	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	Rýmařov,,aut.st.	-	-	4:40	5:40	-	6:40	-	7:15	-	8:50	-	10:50	-	12:50	13:50	-	-	-	14:50	-	15:50	-
	Rýmařov,,Hornoměstská KB	-	-	4:42	5:42	-	6:42	-	-	-	8:52	-	10:52	-	12:52	13:52	-	-	-	14:52	-	15:52	-
×	Rýmařov,,Hornoměstská nemocnice	-	-	4:43	5:43	-	6:43	-	-	-	8:53	-	10:53	-	12:53	13:53	-	-	-	14:53	-	15:53	-
×	Horní Město,Skály,rest.	-	-	4:47	5:47	-	6:47	-	7:20	-	8:57	-	10:57	-	12:57	13:57	-	-	-	14:57	-	15:57	-
×	Horní Město,Skály	-	-	4:48	5:48	-	6:48	-	7:21	-	8:58	-	10:58	-	12:58	13:58	-	-	-	14:58	-	15:58	-
×	Horní Město,Rešov	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Horní Město,,kult.dům	-	-	4:52	5:52	-	6:52	-	7:24	-	9:02	-	11:02	-	13:02	14:02	-	-	-	15:02	15:04	16:02	-
	Horní Město,Dobřečov,u kostela	-	-	-	-	-	-	-	7:28	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15:08	-	-
	Tvrdkov,,kostel	-	-	4:56	5:56	-	6:56	-	-	-	9:06	-	11:06	-	13:06	14:06	-	-	-	15:06	-	16:06	-
×	Tvrdkov,Ruda,hájenka	-	-	4:59	5:59	-	6:59	-	-	-	9:09	-	11:09	-	13:09	-	-	-	-	15:09	-	-	-
×	Tvrdkov,Ruda,rest.	-	-	5:03	6:03	-	7:03	-	-	-	9:13	-	11:13	-	13:13	-	-	-	-	15:13	-	-	-
×	Dlouhá Loučka,Křivá	-	-	5:08	6:08	-	7:08	-	-	-	9:18	-	11:18	-	13:18	-	-	-	-	15:18	-	-	-
	Dlouhá Loučka,,rozc.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Paseka,,sanatorium	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Paseka,,rozc.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Paseka,,sanatorium	-	4:33	-	-	6:36	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Dlouhá Loučka,Valš.Důl,točna	-	-	-	-	-	7:17	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14:21	-	-	-	-	-	-
	Dlouhá Loučka,,rozc.	-	4:36	5:14	6:14	6:40	7:21	-	-	-	9:24	-	11:24	-	13:24	-	14:24	-	-	15:24	-	-	-
	Dlouhá Loučka,Plinkout,Jednota	-	-	-	-	-	-	7:20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16:15
×	Dlouhá Loučka,Plinkout,dol.konec	-	-	-	-	-	-	7:21	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16:16
	Dlouhá Loučka,,radnice	-	4:38	5:16	6:16	6:42	7:23	7:28	-	-	9:26	-	11:26	-	13:26	-	14:26	-	-	15:26	-	-	16:23
		-	4:38	5:16	6:16	6:42	7:25	7:28	-	-	9:26	-	11:26	-	13:26	-	14:26	15:02	-	15:26	-	-	16:26
	Dlouhá Loučka,,rest.U Hvězdy	-	4:40	5:18	6:18	6:44	7:28	7:31	-	-	9:28	-	11:28	-	13:28	-	14:28	15:04	-	15:28	-	-	16:28
×	Dlouhá Loučka,,u spálené hospody	-	-	5:20	6:20	6:46	7:30	7:33	-	-	9:30	-	11:30	-	13:30	-	14:30	-	-	15:30	-	-	16:30
	Šumvald,,rozc.Dlouhá Loučka	-	4:45	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15:09	-	-	-	-	-
×	Šumvald,,u Smrčků	-	4:46	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15:10	-	-	-	-	-
×	Šumvald,,dol.konec	-	4:47	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15:11	15:34	-	-	-	-
×	Uničov,Horní Sukolom,rozc.	-	4:49	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15:35	-	-	-	-
×	Uničov,Nová Dědina,rest.	-	4:50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15:37	-	-	-	-
×	Uničov,Horní Sukolom,rest.	-	-	5:22	6:22	6:48	7:32	7:35	-	-	9:32	-	11:32	-	13:32	-	14:32	-	-	15:32	-	-	16:32
×	Uničov,Dolní Sukolom,rest.	-	-	5:24	6:24	6:50	7:34	7:37	-	-	9:34	-	11:34	-	13:34	-	14:34	-	-	15:34	-	-	16:34
	Uničov,,UNEX	-	-	5:28	6:28	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13:38	-	14:38	-	-	-	-	-	-
×	Uničov,,Šumperská	-	4:54	5:34	6:34	6:54	7:38	7:41	-	-	9:38	-	11:38	-	13:44	-	14:44	-	15:41	15:38	-	-	16:38
×	Uničov,,žel.st.	-	4:56	5:36	6:36	6:56	7:40	7:43	-	-	9:40	-	11:40	-	13:46	-	14:46	-	15:43	15:40	-	-	16:40
	Uničov,,aut.st.	-	4:57	5:37	6:37	6:57	7:41	7:44	-	-	9:41	-	11:41	-	13:47	-	14:47	-	15:44	15:41	-	-	16:41
		4:50	-	5:50	6:50	-	7:50	-	-	8:50	9:50	10:50	11:50	12:50	13:50	-	14:50	-	-	15:50	-	-	16:50
	Uničov,,hřbitov	4:52	-	5:52	6:52	-	7:52	-	-	8:52	9:52	10:52	11:52	12:52	13:52	-	14:52	-	-	15:52	-	-	16:52
	Uničov,Střelice,nám.	4:55	-	5:55	6:55	-	7:55	-	-	8:55	9:55	10:55	11:55	12:55	13:55	-	14:55	-	-	15:55	-	-	16:55

922	provozní soubor	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Lit	Št-Un	Lit	Št-Un	Lit	Zá	Št-Un	Lit	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Rý	Lit	Rý	Št-Un
	číslo spoje	1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25	27	29	31	33	35	37	39	41	43
	omezení jízdy	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
×	Červenka,,podjezd	4:58	-	5:58	6:58	-	7:58	-	-	8:58	9:58	10:58	11:58	12:58	13:58	-	14:58	-	-	15:58	-	-	16:58
	Červenka,,žel.st.	5:01	-	6:01	7:01	-	8:01	-	-	9:01	10:01	11:01	12:01	13:01	14:01	-	15:01	-	-	16:01	-	-	17:01
×	Červenka,,u váhy	5:03	-	6:03	7:03	-	8:03	-	-	9:03	10:03	11:03	12:03	13:03	14:03	-	15:03	-	-	16:03	-	-	17:03
×	Litovel,,Papcel	5:04	-	6:04	7:04	-	8:04	-	-	9:04	10:04	11:04	12:04	13:04	14:04	-	15:04	-	-	16:04	-	-	17:04
	Litovel,,rozc.k cukrovaru	5:06	-	6:06	7:06	-	8:06	-	-	9:06	10:06	11:06	12:06	13:06	14:06	-	15:06	-	-	16:06	-	-	17:06
	Litovel,,aut.nádr.	5:08	-	6:08	7:08	-	8:08	-	-	9:08	10:08	11:08	12:08	13:08	14:08	-	15:08	-	-	16:08	-	-	17:08
	Litovel,,Palackého	5:10	-	6:10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13:10	14:10	-	15:10	-	-	-	-	-	-
×	Litovel,Nasobůrky,Alibona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14:12	-	15:12	-	-	-	-	-	-
×	Litovel,Nasobůrky,rozc.Víska	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14:13	-	15:13	-	-	-	-	-	-
	Litovel,Nasobůrky,prům.zóna	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14:15	-	15:15	-	-	-	-	-	-
	dopravní výkon [km]	11,5	15,9	43,8	42,6	11,4	43,2	12,5	8,5	10,3	39,1	10,3	39,1	11,5	46,1	9	28,4	6,1	6,5	39,1	2,8	9	22,8
	- z toho v Moravskoslezském kraji [km]	0	0	15,3	15,3	0	15,3	0	8,5	0	15,3	0	15,3	0	15,3	9	0	0	0	15,3	2,8	9	0
	provozních dní v dopravním roce	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249

Zdroj: Autor

Tabulka 34: Druhá návrhová varianta jízdního řádu linky 922, lichý směr, II. část

922	provozní soubor	Rý	Rý	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Lit	Št-Un	Rý	Rý	Št-Un	Rý	Rý	Št-Un	Rý	Lit
	číslo spoje	45	47	49	51	53	55	101	103	105	107	109	111	113	115	117
	omezení jízdy	X	X	X	X	X	X	6 [41]	6+ [25]	6+	6+	6+	6+ [24]	6+	6+ [31]	6+ [24]
	Rýmařov,,aut.st.	16:50	17:50	-	18:50	20:50	-	-	4:40	6:40	-	10:40	-	14:40	-	18:52
	Rýmařov,,Hornoměstská KB	16:52	17:52	-	18:52	20:52	-	-	4:42	6:42	-	10:42	-	14:42	-	18:54
×	Rýmařov,,Hornoměstská nemocnice	16:53	17:53	-	18:53	20:53	-	-	4:43	6:43	-	10:43	-	14:43	-	18:55
×	Horní Město,Skály,rest.	16:57	17:57	-	18:57	20:57	-	-	4:47	6:47	-	10:47	-	14:47	-	18:59
×	Horní Město,Skály	16:58	17:58	-	18:58	20:58	-	-	4:48	6:48	-	10:48	-	14:48	-	19:00
×	Horní Město,Rešov	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10:55	-	14:55	-	-
	Horní Město,,kult.dům	17:02	18:02	-	19:02	21:02	-	-	4:52	6:52	-	11:04	-	15:04	-	19:04
	Horní Město,Dobřečov,u kostela	-	18:06	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Tvrdkov,,kostel	17:06	-	-	19:06	21:06	-	-	4:56	6:56	-	11:08	-	15:08	-	19:08
×	Tvrdkov,Ruda,hájenka	17:09	-	-	19:09	21:09	-	-	4:59	6:59	-	11:11	-	15:11	-	19:11
×	Tvrdkov,Ruda,rest.	17:13	-	-	19:13	21:13	-	-	5:03	7:03	-	11:15	-	15:15	-	19:15
×	Dlouhá Loučka,Křivá	17:18	-	-	19:18	21:18	-	-	5:08	7:08	-	11:20	-	15:20	-	19:20
	Dlouhá Loučka,,rozc.	-	-	-	-	-	-	-	-	7:14	-	-	-	-	-	-
	Paseka,,sanatorium	-	-	-	-	-	-	-	-	7:16	9:16	-	13:16	-	17:16	-
	Paseka,,rozc.	-	-	-	-	-	-	-	-	7:19	9:19	-	13:19	-	17:19	-
	Paseka,,sanatorium	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Dlouhá Loučka,Valš.Důl,točna	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Dlouhá Loučka,,rozc.	17:24	-	-	19:24	21:24	-	-	5:14	7:26	9:26	11:26	13:26	15:26	17:26	19:26
	Dlouhá Loučka,Plinkout,Jednota	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Dlouhá Loučka,Plinkout,dol.konec	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Dlouhá Loučka,,radnice	17:26	-	-	19:26	21:26	-	-	5:16	7:28	9:28	11:28	13:28	15:28	17:28	19:28
		17:26	-	-	19:26	21:26	-	-	5:16	7:28	9:28	11:28	13:28	15:28	17:28	19:28
	Dlouhá Loučka,,rest.U Hvězdy	17:28	-	-	19:28	21:28	-	-	5:18	7:30	9:30	11:30	13:30	15:30	17:30	19:30
×	Dlouhá Loučka,,u spálené hospody	17:30	-	-	19:30	21:30	-	-	-	7:32	9:32	11:32	13:32	15:32	17:32	19:32
	Šumvald,,rozc.Dlouhá Loučka	-	-	-	-	-	-	-	5:23	-	-	-	-	-	-	-
×	Šumvald,,u Smrčků	-	-	-	-	-	-	-	5:24	-	-	-	-	-	-	-
×	Šumvald,,dol.konec	-	-	-	-	-	-	-	5:25	-	-	-	-	-	-	-
×	Uničov,Horní Sukolom,rozc.	-	-	-	-	-	-	-	5:27	-	-	-	-	-	-	-
×	Uničov,Nová Dědina,rest.	-	-	-	-	-	-	-	5:28	-	-	-	-	-	-	-
×	Uničov,Horní Sukolom,rest.	17:32	-	-	19:32	21:32	-	-	-	7:34	9:34	11:34	13:34	15:34	17:34	19:34
×	Uničov,Dolní Sukolom,rest.	17:34	-	-	19:34	21:34	-	-	-	7:36	9:36	11:36	13:36	15:36	17:36	19:36
	Uničov,,UNEX	-	-	-	-	21:38	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Uničov,,Šumperská	17:38	-	-	19:38	21:44	22:27	-	5:32	7:39	9:39	11:39	13:39	15:39	17:39	19:39
×	Uničov,,žel.st.	17:40	-	-	19:40	21:46	22:29	-	5:35	7:41	9:41	11:41	13:41	15:41	17:41	19:41
	Uničov,,aut.st.	17:41	-	-	19:41	21:47	22:30	-	5:37	7:43	9:43	11:43	13:43	15:43	17:43	19:43
		17:50	-	18:50	19:50	-	22:31	4:50	5:50	7:50	9:50	11:50	13:50	15:50	17:50	19:50
	Uničov,,hřbitov	17:52	-	18:52	19:52	-	22:33	4:52	5:52	7:52	9:52	11:52	13:52	15:52	17:52	19:52

922	provozní soubor	Rý	Rý	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Lit	Št-Un	Rý	Rý	Št-Un	Rý	Rý	Št-Un	Rý	Lit
	číslo spoje	45	47	49	51	53	55	101	103	105	107	109	111	113	115	117
	omezení jízdy	X	X	X	X	X	X	6 [41]	6+ [25]	6+	6+	6+	6+ [24]	6+	6+ [31]	6+ [24]
	Uničov,Střelice,nám.	17:55	-	18:55	19:55	-	22:36	4:55	5:55	7:55	9:55	11:55	13:55	15:55	17:55	19:55
×	Červenka,,podjezd	17:58	-	18:58	19:58	-	21:39	4:58	5:58	7:58	9:58	11:58	13:58	15:58	17:58	19:58
	Červenka,,žel.st.	18:01	-	19:01	20:01	-	22:41	5:01	6:01	8:01	10:01	12:01	14:01	16:01	18:01	20:01
×	Červenka,,u váhy	18:03	-	19:03	20:03	-	22:43	5:03	6:03	8:03	10:03	12:03	14:03	16:03	18:03	20:03
×	Litovel,,Papcel	18:04	-	19:04	20:04	-	22:44	5:04	6:04	8:04	10:04	12:04	14:04	16:04	18:04	20:04
	Litovel,,rozc.k cukrovaru	18:06	-	19:06	20:06	-	22:46	5:06	6:06	8:06	10:06	12:06	14:06	16:06	18:06	20:06
	Litovel,,aut.nádr.	18:08	-	19:08	20:08	-	22:48	5:08	6:08	8:08	10:08	12:08	14:08	16:08	18:08	20:08
	Litovel,,Palackého	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Litovel,Nasobůrky,Alibona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Litovel,Nasobůrky,rozc.Víska	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Litovel,Nasobůrky,prům.zóna	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	dopravní výkon [km]	39,1	8,9	10,3	39,1	32,3	11,7	10,3	43,6	46,9	25,3	47,8	25,3	47,8	25,3	39,1
	- z toho v Moravskoslezském kraji [km]	15,3	8,9	0	15,3	15,3	0	0	15,3	15,3	0	23,9	0	23,9	0	15,3
	provozních dní v dopravním roce	249	249	249	249	249	249	71	113	115	115	115	114	115	113	114

Zdroj: Autor

Tabulka 35: Druhá návrhová varianta jízdního řádu linky 922, sudý směr, I. část

922	provozní soubor číslo spoje omezení jízdy	Rý 2 X	Št-Un 4 X	Rý 6 X	Št-Un 8 X	Lit 10 X	Lit 12 X	Št-Un 14 X	Št-Un 16 X	Šump J 18 X	Lit 20 X	Št-Un 22 X	Lit 24 X	Št-Un 26 X	Št-Un 28 X	Št-Un 30 X	Št-Un 32 X	Lit 34 X	Št-Un 36 X	Št-Un 38 X	Št-Un 40 X	Št-Un 42 X	Rý 44 X
	Litovel,Nasobůrky,prům.zóna	-	-	-	-	-	-	6:10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14:38	15:38	-	-
×	Litovel,Nasobůrky,rozc.Víska	-	-	-	-	-	-	6:11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14:39	15:39	-	-
×	Litovel,Nasobůrky,Alibona	-	-	-	-	-	-	6:12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14:40	15:40	-	-
	Litovel,,Palackého	-	-	-	5:12	-	-	6:14	6:42	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14:42	15:42	-	-
	Litovel,,aut.nádr.	-	-	-	5:17	5:47	-	6:17	6:47	7:17	7:47	8:47	9:47	10:47	11:47	12:47	13:47	-	-	14:47	15:47	16:47	17:47
	Litovel,,rozc.k cukrovaru	-	-	-	5:19	5:49	-	6:19	6:49	7:19	7:49	8:49	9:49	10:49	11:49	12:49	13:49	-	-	14:49	15:49	16:49	17:49
×	Litovel,,Papcel	-	-	-	5:20	5:50	-	6:20	6:50	7:20	7:50	8:50	9:50	10:50	11:50	12:50	13:50	-	-	14:50	15:50	16:50	17:50
×	Červenka,,u váhy	-	-	-	5:21	5:51	-	6:21	6:51	7:21	7:51	8:51	9:51	10:51	11:51	12:51	13:51	-	-	14:51	15:51	16:51	17:51
	Červenka,,žel.st.	-	-	-	5:24	5:54	-	6:24	6:54	7:24	7:54	8:54	9:54	10:54	11:54	12:54	13:54	-	-	14:54	15:54	16:54	17:54
×	Červenka,,podjezd	-	-	-	5:25	5:55	-	6:25	6:55	7:25	7:55	8:55	9:55	10:55	11:55	12:55	13:55	-	-	14:55	15:55	16:55	17:55
	Uničov,Střelice,nám.	-	-	-	5:29	5:59	-	6:29	6:59	7:32	7:59	8:59	9:59	10:59	11:59	12:59	13:59	-	-	14:59	15:59	16:59	17:59
	Uničov,,hřbitov	-	-	-	5:32	6:02	-	6:32	7:02	7:35	8:02	9:02	10:02	11:02	12:02	13:02	14:02	-	-	15:02	16:02	17:02	18:02
	Uničov,,aut.st.	-	-	-	5:35	6:05	-	6:35	7:05	7:38	8:05	9:05	10:05	11:05	12:05	13:05	14:05	-	-	15:05	16:05	17:05	18:05
	Uničov,,aut.st.	-	4:29	-	5:35	6:12	-	6:46	-	-	8:12	-	10:12	-	12:12	13:12	14:12	-	14:47	15:12	16:12	17:12	18:12
×	Uničov,,žel.st.	-	4:30	-	-	6:13	-	6:47	-	-	8:13	-	10:13	-	12:13	13:13	14:13	-	14:48	15:13	16:13	17:13	18:13
×	Uničov,,Šumperská	-	4:32	-	-	6:15	-	6:49	-	-	8:15	-	10:15	-	12:15	13:15	14:15	-	14:50	15:15	16:15	17:15	18:15
	Uničov,,UNEX	-	-	-	5:40	6:21	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14:21	-	-	-	-	-	-
×	Uničov,Dolní Sukolom,rest.	-	-	-	-	6:24	-	6:51	-	-	8:17	-	10:17	-	12:17	13:17	14:24	-	14:52	15:17	16:17	17:17	18:17
×	Uničov,Horní Sukolom,rest.	-	-	-	-	6:26	-	6:53	-	-	8:19	-	10:19	-	12:19	13:19	14:26	-	14:54	15:19	16:19	17:19	18:19
×	Uničov,Nová Dědina,rest.	-	4:34	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Uničov,Horní Sukolom,rozc.	-	4:35	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Šumvald,,dol.konec	-	4:38	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Šumvald,,u Smrčků	-	4:39	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Šumvald,,rozc.Dlouhá Loučka	-	4:40	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Dlouhá Loučka,,u spálené hospody	-	-	-	-	6:28	-	6:56	-	-	8:22	-	10:22	-	12:22	13:22	14:28	-	14:57	15:22	16:22	17:22	18:22
	Dlouhá Loučka,,rest.U Hvězdy	-	4:46	-	-	6:31	-	6:59	-	-	8:25	-	10:25	-	12:25	13:25	14:31	-	-	15:25	16:25	17:25	18:25
	Dlouhá Loučka,,radnice	-	4:48	-	-	6:33	-	7:01	-	-	8:27	-	10:27	-	12:27	13:27	14:33	-	15:01	15:27	16:27	17:27	18:27
	Dlouhá Loučka,,radnice	-	4:48	-	-	6:33	-	7:01	-	-	8:27	-	10:27	-	12:27	13:27	14:33	-	-	15:29	16:27	17:27	18:27
×	Dlouhá Loučka,Plinkout,dol.konec	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15:35	-	-	-
	Dlouhá Loučka,Plinkout,Jednota	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15:37	-	-	-
	Dlouhá Loučka,,rozc.	-	-	-	-	-	-	7:03	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Dlouhá Loučka,Valš.Důl,točna	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13:31	-	-	-	-	-	17:31	-
	Paseka,,sanatorium	-	-	-	-	-	-	7:06	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Paseka,,rozc.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Paseka,,sanatorium	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Dlouhá Loučka,,rozc.	-	4:50	-	-	6:35	-	-	-	-	8:29	-	10:29	-	12:29	-	14:35	-	-	-	16:29	-	18:29
×	Dlouhá Loučka,Křivá	-	4:55	-	-	6:40	-	-	-	-	8:34	-	10:34	-	12:34	-	14:40	-	-	-	16:34	-	18:34
×	Tvrdkov,Ruda,rest.	-	5:04	-	-	6:47	-	-	-	-	8:41	-	10:41	-	12:41	-	14:47	-	-	-	16:41	-	18:41
×	Tvrdkov,Ruda,hájenka	-	5:06	-	-	6:49	-	-	-	-	8:43	-	10:43	-	12:43	-	14:49	-	-	-	16:43	-	18:43
	Tvrdkov,,kostel	-	5:12	5:56	-	6:56	-	-	-	-	8:49	-	10:49	-	12:49	-	14:55	-	-	-	16:49	-	18:49
	Horní Město,Dobřečov,u kostela	4:25	-	-	-	-	7:28	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15:08	-	-	-	-	-

922	provozní soubor	Rý	Št-Un	Rý	Št-Un	Lit	Lit	Št-Un	Št-Un	Šump	Lit	Št-Un	Lit	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Lit	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Rý
	číslo spoje	2	4	6	8	10	12	14	16	J 18	20	22	24	26	28	30	32	34	36	38	40	42	44
	omezení jízdy	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	Horní Město,,kult.dům	4:30	5:18	6:03	-	7:03	7:36	-	-	-	8:54	-	10:54	-	12:54	-	15:00	15:13	-	-	16:54	-	18:54
×	Horní Město,Rešov	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Horní Město,Skály	4:32	5:20	6:05	-	7:05	7:39	-	-	-	8:56	-	10:56	-	12:56	-	15:02	15:15	-	-	16:56	-	18:56
×	Horní Město,Skály,rest.	4:33	5:21	6:06	-	7:06	7:40	-	-	-	8:57	-	10:57	-	12:57	-	15:03	15:16	-	-	16:57	-	18:57
×	Rýmařov,,Hornoměstská nemocnice	4:37	5:25	6:10	-	7:10	7:44	-	-	-	9:01	-	11:01	-	13:01	-	15:07	15:20	-	-	17:01	-	19:01
	Rýmařov,,Hornoměstská KB	4:39	5:27	6:12	-	7:12	7:46	-	-	-	9:03	-	11:03	-	13:03	-	15:09	15:22	-	-	17:03	-	19:03
	Rýmařov,,aut.st.	4:42	5:30	6:15	-	7:15	7:49	-	-	-	9:06	-	11:06	-	13:06	-	15:12	15:25	-	-	17:06	-	19:06
	dopravní výkon [km]	8,9	33,4	9	14,2	42,6	8,9	25,1	11,5	10,3	39,1	10,3	39,1	10,3	39,1	21,7	42,6	8,9	8,8	26,2	42,6	21,7	39,1
	- z toho v Moravskoslezském kraji [km]	8,9	15,3	9	0	15,3	8,9	0	0	0	15,3	0	15,3	0	15,3	0	15,3	8,9	0	0	15,3	0	15,3
	provozních dní v dopravním roce	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249

Zdroj: Autor

Tabulka 36: Druhá návrhová varianta jízdního řádu linky 922, sudý směr, II. část

922	provozní soubor	Št-Un	Rý	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Rý	Rý	Št-Un	Rý	Lit	Rý	Rý	Št-Un
	číslo spoje	46	48	50	52	102	104	106	108	110	112	114	116	118	120
	omezení jízdy	X	X	X	X	6+ [25]	6+ [25]	6+ [25]	6+	6+	6+	6+ [24]	6+ [24]	6+ [31]	6 [40]
	Litovel,Nasobůrky,prům.zóna	18:38	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Litovel,Nasobůrky,rozc.Víska	18:39	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Litovel,Nasobůrky,Alibona	18:40	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Litovel,,Palackého	18:42	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Litovel,,aut.nádr.	18:47	19:47	20:47	21:47	5:17	-	7:47	9:47	11:47	13:47	15:47	17:47	19:47	21:47
	Litovel,,rozc.k cukrovaru	18:49	19:49	20:49	21:49	5:19	-	7:49	9:49	11:49	13:49	15:49	17:49	19:49	21:49
×	Litovel,,Papcel	18:50	19:50	20:50	21:50	5:20	-	7:50	9:50	11:50	13:50	15:50	17:50	19:50	21:50
×	Červenka,,u váhy	18:51	19:51	20:51	21:51	5:21	-	7:51	9:51	11:51	13:51	15:51	17:51	19:51	21:51
	Červenka,,žel.st.	18:54	19:54	20:54	21:54	5:24	-	7:54	9:54	11:54	13:54	15:54	17:54	19:54	21:54
×	Červenka,,podjezd	18:55	19:55	20:55	21:55	5:25	-	7:55	9:55	11:55	13:55	15:55	17:55	19:55	21:55
	Uničov,Střelice,nám.	18:59	19:59	20:59	21:59	5:29	-	7:59	9:59	11:59	13:59	15:59	17:59	19:59	21:59
	Uničov,,hřbitov	19:02	20:02	21:02	22:02	5:32	-	8:02	10:02	12:02	14:02	16:02	18:02	20:02	22:02
	Uničov,,aut.st.	19:05	20:05	21:05	22:05	5:35	-	8:05	10:05	12:05	14:05	16:05	18:05	20:05	22:05
		-	20:12	21:05	22:27	5:41	6:12	8:12	10:12	12:12	14:12	16:12	18:12	20:12	22:12
×	Uničov,,žel.st.	-	20:13	21:06	22:28	5:42	6:13	8:13	10:13	12:13	14:13	16:13	18:13	20:13	22:13
×	Uničov,,Šumperská	-	20:15	21:08	22:30	5:44	6:15	8:15	10:15	12:15	14:15	16:15	18:15	20:15	22:15
	Uničov,,UNEX	-	-	-	22:36	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Uničov,Dolní Sukolom,rest.	-	20:17	-	22:39	-	-	8:17	10:17	12:17	14:17	16:17	18:17	20:17	-
×	Uničov,Horní Sukolom,rest.	-	20:19	-	22:41	-	-	8:19	10:19	12:19	14:19	16:19	18:19	20:19	-
×	Uničov,Nová Dědina,rest.	-	-	-	-	-	6:17	-	-	-	-	-	-	-	22:17
×	Uničov,Horní Sukolom,rozc.	-	-	-	-	-	6:18	-	-	-	-	-	-	-	22:18
×	Šumvald,,dol.konec	-	-	-	-	-	6:21	-	-	-	-	-	-	-	22:21
×	Šumvald,,u Smrčků	-	-	-	-	-	6:22	-	-	-	-	-	-	-	22:22
	Šumvald,,rozc.Dlouhá Loučka	-	-	-	-	-	6:23	-	-	-	-	-	-	-	22:23
×	Dlouhá Loučka,,u spálené hospody	-	20:22	-	22:43	-	-	8:22	10:22	12:22	14:22	16:22	18:22	20:22	-
	Dlouhá Loučka,,rest.U Hvězdy	-	20:25	-	22:45	-	6:29	8:25	10:25	12:25	14:25	16:25	18:25	20:25	22:29
	Dlouhá Loučka,,radnice	-	20:27	-	22:47	-	6:31	8:27	10:27	12:27	14:27	16:27	18:27	20:27	22:31
		-	20:27	-	22:47	-	6:31	8:27	10:27	12:27	14:27	16:27	18:27	20:27	22:31
×	Dlouhá Loučka,Plinkout,dol.konec	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Dlouhá Loučka,Plinkout,Jednota	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Dlouhá Loučka,,rozc.	-	-	-	-	-	-	-	10:29	-	14:29	-	18:29	20:29	-
×	Dlouhá Loučka,Valš.Důl,točna	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Paseka,,sanatorium	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Paseka,,rozc.	-	-	-	-	-	-	-	10:35	-	14:35	-	18:35	20:35	-
	Paseka,,sanatorium	-	-	-	-	-	-	-	10:38	-	14:38	-	18:38	20:38	-
	Dlouhá Loučka,,rozc.	-	20:29	-	22:49	-	6:33	8:29	-	12:29	-	16:29	-	20:41	22:33
×	Dlouhá Loučka,Křivá	-	20:34	-	22:54	-	6:38	8:34	-	12:34	-	16:34	-	20:46	22:38
×	Tvrdkov,Ruda,rest.	-	20:41	-	23:01	-	6:45	8:41	-	12:41	-	16:41	-	20:53	22:45
×	Tvrdkov,Ruda,hájenka	-	20:43	-	23:03	-	6:47	8:43	-	12:43	-	16:43	-	20:55	22:47
	Tvrdkov,,kostel	-	20:49	-	23:09	-	6:53	8:49	-	12:49	-	16:49	-	21:01	22:53
	Horní Město,Dobřečov,u kostela	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

922	provozní soubor	Št-Un	Rý	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Rý	Rý	Št-Un	Rý	Lit	Rý	Rý	Št-Un
	číslo spoje	46	48	50	52	102	104	106	108	110	112	114	116	118	120
						6+	6+	6+				6+	6+	6+	
	omezení jízdy	X	X	X	X	[25]	[25]	[25]	6+	6+	6+	[24]	[24]	[31]	6 [40]
	Horní Město,,kult.dům	-	20:54	-	23:13	-	6:58	8:54	-	12:54	-	16:54	-	21:06	22:57
×	Horní Město,Rešov	-	-	-	-	-	-	9:02	-	13:02	-	17:02	-	-	-
×	Horní Město,Skály	-	20:56	-	23:15	-	7:00	9:08	-	13:08	-	17:08	-	21:08	22:59
×	Horní Město,Skály,rest.	-	20:57	-	23:16	-	7:01	9:09	-	13:09	-	17:09	-	21:09	23:00
×	Rýmařov,,Hornoměstská nemocnice	-	21:01	-	23:20	-	7:05	9:13	-	13:13	-	17:13	-	21:13	23:04
	Rýmařov,,Hornoměstská KB	-	21:03	-	23:22	-	7:07	9:15	-	13:15	-	17:15	-	21:15	23:06
	Rýmařov,,aut.st.	-	21:06	-	23:24	-	7:10	9:18	-	13:18	-	17:18	-	21:18	23:08
	dopravní výkon [km]	13,7	39,1	11,7	42,6	11,7	33,4	47,8	25,3	47,8	25,3	47,8	25,3	46,9	43,6
	- z toho v Moravskoslezském kraji [km]	0	15,3	0	15,3	0	15,3	23,9	0	23,9	0	23,9	0	15,3	15,3
	provozních dní v dopravním roce	249	249	249	249	113	113	113	115	115	115	114	114	113	73

Zdroj: Autor

PŘÍLOHA D*:* Návrhové jízdní řády v provozním celku severozápad

Souhrnné vysvětlivky:

X	jede v pracovních dnech kromě 31. XII.
6	jede v sobotu
+	jede v neděli, ve státem uznané svátky a 31. XII.
[24]	oproti předcházejícím poznámkám nejede 24. XII.
[31]	oproti předcházejícím poznámkám nejede 24. a 31. XII.
[25]	oproti předcházejícím poznámkám nejede 25. XII. a 1. I.
[26]	oproti předcházejícím poznámkám jede pouze ve dnech školního vyučování
3 [33]	jede ve středu kromě 25. XII. a 1. I.
[42]	oproti předcházejícím poznámkám nejede v období letních a vánočních prázdnin
-	spoj jede po jiné trase
|	spoj zastávkou projíždí
×	zastávka na znamení
Je	provozní soubor Jesenicko
Šump J	provozní soubor Šumpersko J
Št-Un	provozní soubor Šternbersko a Uničovsko
Zá	provozní soubor Zábřežsko
Moh	provozní soubor Mohelnicko

Tabulka 37: Návrhový jízdní řád linky 157 (shodný pro obě varianty), lichý směr

157	provozní soubor číslo spoje omezení jízdy	Je 1 X	Je 3 6+ [31]
	Litovel,,aut.nádr.	7:25	8:55
	Litovel,,Palackého	7:28	8:58
	Náklo,,rozc.	-	-
×	Olomouc,,U zlaté koule	7:45	9:15
	Olomouc,,Nám.Hrdinů	7:48	9:18
	Olomouc,,tržnice	7:51	9:21
	Olomouc,,hl.nádr.	7:55	9:25
	Olomouc,,aut.nádr.	8:00	9:30
	dopravní výkon [km]	23,6	23,6
	provozních dní v dopravním roce	249	113

Zdroj: Autor

Tabulka 38: Návrhový jízdní řád linky 157 (shodný pro obě varianty), sudý směr

157	provozní soubor číslo spoje omezení jízdy	Je 2 X	Je 4 6+ [31]
	Olomouc,,aut.nádr.	16:45	19:45
	Olomouc,,hl.nádr.	16:50	19:50
	Olomouc,,tržnice	16:55	19:55
	Olomouc,,Nám.Hrdinů	16:58	19:58
×	Olomouc,,U zlaté koule	17:01	20:01
	Náklo,,rozc.	17:12	20:12
	Litovel,,Palackého	17:19	20:19
	Litovel,,aut.nádr.	17:22	20:22
	dopravní výkon [km]	23,5	23,5
	provozních dní v dopravním roce	249	113

Zdroj: Autor

Tabulka 39: Návrhový jízdní řád linky 203 (shodný pro obě varianty), lichý směr

203	provozní soubor	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Zá	Zá	Zá	Zá	Zá
	číslo spoje	1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25	27	29	31	101	103	105	107	109
	omezení jízdy	X	X	X	X	X [26]	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	6+ [25]	6+	6+	6+ [24]	6+ [31]
	Šumperk,,aut.st.	-	-	5:41	-	7:07	7:40	9:40	11:40	13:40	14:40	15:40	16:40	17:40	18:40	20:40	22:40	6:40	-	-	-	18:40
×	Šumperk,,stadion	-	-	5:43	-	7:09	7:42	9:42	11:42	13:42	14:42	15:42	16:42	17:42	18:42	20:42	22:42	6:42	-	-	-	18:42
×	Šumperk,,PVT	-	-	5:44	-	7:10	7:43	9:43	11:43	13:43	14:43	15:43	16:43	17:43	18:43	20:43	22:43	6:43	-	-	-	18:43
×	Dolní Studénky,Králec,rozc.	-	-	5:46	-	7:12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Dolní Studénky,Králec,rozc.MK	-	-	-	-	-	7:45	9:45	11:45	13:45	14:45	15:45	16:45	17:45	18:45	20:45	22:45	6:45	-	-	-	18:45
×	Dolní Studénky,Králec	-	-	-	-	-	7:46	9:46	11:46	13:46	14:46	15:46	16:46	17:46	18:46	20:46	22:46	9:46	-	-	-	18:46
	Dolní Studénky,,rest.	-	-	5:48	-	7:14	7:48	9:48	11:48	13:48	14:48	15:48	16:48	17:48	18:48	20:48	22:48	6:48	-	-	-	18:48
	Dolní Studénky,,kostel	-	-	5:50	-	7:16	7:50	9:50	11:50	13:50	14:50	15:50	16:50	17:50	18:50	20:50	22:50	6:50	-	-	-	18:50
	Sudkov,,ObÚ	-	-	5:53	-	-	7:53	9:53	11:53	13:53	14:53	15:53	16:53	17:53	18:53	20:53	22:53	6:53	-	-	-	18:53
×	Sudkov,,u rybníka	-	-	5:55	-	-	7:55	9:55	11:55	13:55	14:55	15:55	16:55	17:55	18:55	20:55	22:55	6:55	-	-	-	18:55
×	Sudkov,,Moravolen	-	-	5:56	-	-	7:56	9:56	11:56	13:56	14:56	15:56	16:56	17:56	18:56	20:56	22:56	6:56	-	-	-	18:56
	Postřelmov,,žel.st.	5:25	5:42	5:58	6:07	-	7:58	9:58	11:58	13:58	14:58	15:58	16:58	17:58	18:58	20:58	22:58	6:58	-	-	-	18:58
	Kolšov,,rest.	-	-	6:02	6:11	-	8:02	10:02	12:02	14:02	15:02	16:02	17:02	18:02	19:02	21:02	23:02	7:02	-	-	-	19:02
×	Kolšov,,hájenka	-	-	6:03	6:12	-	8:03	10:03	12:03	14:03	15:03	16:03	17:03	18:03	19:03	21:03	23:03	7:03	-	-	-	19:03
	Brníčko,,pod lipami	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	21:06	23:06	7:06	-	-	-	19:06
	Dlouhomilov,,u Langrů	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	21:09	23:09	7:09	-	-	-	19:09
	Brníčko,,pod lipami	-	-	6:06	6:15	-	8:06	10:06	12:06	14:06	15:06	16:06	17:06	18:06	19:06	21:12	23:12	-	-	-	-	-
×	Brníčko,,rest.	-	-	-	6:17	-	8:08	10:08	12:08	14:08	15:08	16:08	17:08	18:08	19:08	21:13	23:13	-	-	-	-	-
	Brníčko,,rozc.	-	-	-	6:18	-	8:09	10:09	12:09	14:09	15:09	16:09	17:09	18:09	19:09	21:15	23:15	-	-	-	-	-
		-	-	-	6:19	-	-	10:10	12:10	14:10	15:09	16:10	-	18:10	19:09	21:15	23:15	-	8:13	12:13	16:13	-
×	Brníčko,,dol.zast.	-	-	-	6:21	-	-	10:12	12:12	14:12	-	16:12	-	18:12	-	-	-	-	8:15	12:15	16:15	-
×	Brníčko,Strupšín,rest.	-	-	-	6:23	-	-	10:14	12:14	14:14	-	16:14	-	18:14	-	-	-	-	8:17	12:17	16:17	-
	Lesnice,,náves	5:32	5:49	-	-	-	-	-	-	-	15:13	-	-	-	19:13	21:18	23:18	-	-	-	-	-
×	Lesnice,,sokolovna	5:33	5:50	-	-	-	-	-	-	-	15:14	-	-	-	19:14	21:19	23:19	-	-	-	-	-
	Leština,,ObÚ	5:36	5:53	-	-	-	-	-	-	-	15:17	-	-	-	19:17	21:22	23:22	-	-	-	-	-
×	Rohle,,hor.zast.	-	-	-	6:29	-	-	10:20	12:20	14:20	-	16:20	-	18:20	-	-	-	-	8:23	12:23	16:23	-
	Rohle,,střední zast.	-	-	-	6:31	-	-	10:22	12:22	14:22	-	16:22	-	18:22	-	-	-	-	8:25	12:25	16:25	-
×	Rohle,,dol.zast.	-	-	-	6:33	-	-	10:24	12:24	14:24	-	16:24	-	18:24	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Rohle,,samota	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8:26	12:26	16:26	-
×	Rohle,Nedvězí	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8:29	12:29	16:29	-
×	Rohle,Nedvězí,rozc.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8:31	12:31	16:31	-
×	Kamenná,,rozc.Veleboř	-	-	-	6:34	-	-	10:25	12:25	14:25	-	16:25	-	18:25	-	-	-	-	-	-	-	-
	Kamenná,,ŽD	-	-	-	6:36	-	-	10:27	12:27	14:27	-	16:27	-	18:27	-	-	-	-	8:33	12:33	16:33	-
	dopravní výkon [km]	6,9	6,9	12,7	15	4,2	14,3	23,5	23,5	23,5	18,4	23,5	14,3	23,5	18,4	22,2	22,2	14,9	11,4	11,4	11,4	14,9
	provozních dní v dopravním roce	249	249	249	249	190	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	113	115	115	114	113

Zdroj: Autor

Tabulka 40: Návrhový jízdní řád linky 203 (shodný pro obě varianty), sudý směr

203	provozní soubor	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Zá	Šump J	Zá	Zá	Zá
	číslo spoje	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32	34	102	104	106	108	110
	omezení jízdy	X	X	X	X	X	X [26]	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	6+ [25]	6+	6+	6+	6+ [24]
	Kamenná,,ŽD	-	-	4:48	-	-	-	6:39	-	10:28	12:28	-	14:28	-	-	16:28	-	-	-	-	7:20	11:20	15:20
×	Kamenná,,rozc.Veleboř	-	-	-	-	-	-	-	-	10:30	12:30	-	14:30	-	-	16:30	-	-	-	-	-	-	-
×	Rohle,Nedvězí,rozc.	-	-	4:50	-	-	-	6:41	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7:22	11:22	15:22
×	Rohle,Nedvězí	-	-	4:52	-	-	-	6:43	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7:24	11:24	15:24
×	Rohle,,samota	-	-	4:54	-	-	-	6:45	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7:26	11:26	15:26
×	Rohle,,dol.zast.	-	-	-	-	-	-	-	-	10:31	12:31	-	14:31	-	-	16:31	-	-	-	-	-	-	-
	Rohle,,střední zast.	-	-	4:57	-	-	-	6:48	-	10:33	12:33	-	14:33	-	-	16:33	-	-	-	-	7:29	11:29	15:29
×	Rohle,,hor.zast.	-	-	4:59	-	-	-	6:50	-	10:35	12:35	-	14:35	-	-	16:35	-	-	-	-	7:31	11:31	15:31
	Leština,,ObÚ	4:36	5:06	-	5:36	6:06	-	-	-	-	-	-	-	15:18	-	-	-	20:39	-	6:39	-	-	-
×	Lesnice,,sokolovna	4:39	5:09	-	5:39	6:09	-	-	-	-	-	-	-	15:21	-	-	-	20:42	-	6:41	-	-	-
	Lesnice,,náves	4:40	5:10	-	5:40	6:10	-	-	-	-	-	-	-	15:22	-	-	-	20:43	-	6:43	-	-	-
×	Brníčko,Strupšín,rest.	-	-	5:05	-	-	-	6:56	-	10:41	12:41	-	14:41	-	-	16:41	-	-	-	-	7:37	11:37	15:37
×	Brníčko,,dol.zast.	-	-	5:08	-	-	-	6:59	-	10:44	12:44	-	14:44	-	-	16:44	-	-	-	-	7:40	11:40	15:40
	Brníčko,,rozc.	4:44	-	5:10	5:44	6:14	-	7:01	-	10:46	12:46	-	14:46	15:25	-	16:46	-	20:46	-	6:46	7:42	11:42	15:42
		4:44	-	5:10	5:44	6:14	-	-	8:46	10:46	12:46	13:46	14:46	-	15:46	16:46	17:46	20:46	-	6:46	-	-	-
×	Brníčko,,rest.	4:45	-	5:11	5:45	6:15	-	-	8:47	10:47	12:47	13:47	14:47	-	15:47	16:47	17:47	20:47	-	6:47	-	-	-
	Brníčko,,pod lipami	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Dlouhomilov,,u Langrů	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4:45	-	-	-	-
	Brníčko,,pod lipami	4:47	-	5:13	5:47	6:17	-	-	8:48	10:48	12:48	13:48	14:48	-	15:48	16:48	17:48	20:48	4:48	6:48	-	-	-
×	Kolšov,,hájenka	4:50	-	5:16	5:50	6:20	-	-	8:51	10:51	12:51	13:51	14:51	-	15:51	16:51	17:51	20:51	4:51	6:51	-	-	-
	Kolšov,,rest.	4:53	-	5:19	5:53	6:23	-	-	8:53	10:53	12:53	13:53	14:53	-	15:53	16:53	17:53	20:53	4:53	6:53	-	-	-
	Postřelmov,,žel.st.	4:57	5:16	5:23	5:57	6:27	-	-	8:57	10:57	12:57	13:57	14:57	-	15:57	16:57	17:57	20:57	4:57	6:57	-	-	-
×	Sudkov,,Moravolen	4:59	-	-	5:59	6:29	-	-	8:59	10:59	12:59	13:59	14:59	-	15:59	16:59	17:59	20:59	4:59	6:59	-	-	-
×	Sudkov,,u rybníka	5:01	-	-	6:01	6:31	-	-	9:01	11:01	13:01	14:01	15:01	-	16:01	17:01	18:01	21:01	5:01	7:01	-	-	-
	Sudkov,,ObÚ	5:03	-	-	6:03	6:33	-	-	9:03	11:03	13:03	14:03	15:03	-	16:03	17:03	18:03	21:03	5:03	7:03	-	-	-
	Dolní Studénky,,kostel	5:06	-	-	6:06	6:36	7:18	-	9:06	11:06	13:06	14:06	15:06	-	16:06	17:06	18:06	21:06	5:06	7:06	-	-	-
	Dolní Studénky,,rest.	5:08	-	-	6:08	6:38	7:22	-	9:08	11:08	13:08	14:08	15:08	-	16:08	17:08	18:08	21:08	5:08	7:08	-	-	-
×	Dolní Studénky,Králec	5:10	-	-	6:10	6:40	7:25	-	9:10	11:10	13:10	14:10	15:10	-	16:10	17:10	18:10	21:10	5:10	7:10	-	-	-
×	Dolní Studénky,Králec,rozc.MK	5:11	-	-	6:11	6:41	7:26	-	9:11	11:11	13:11	14:11	15:11	-	16:11	17:11	18:11	21:11	5:11	7:11	-	-	-
×	Dolní Studénky,Králec,rozc.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Šumperk,,PVT	5:12	-	-	6:12	6:42	7:27	-	9:12	11:12	13:12	14:12	15:12	-	16:12	17:12	18:12	21:12	5:12	7:12	-	-	-
×	Šumperk,,stadion	5:13	-	-	6:13	6:43	7:28	-	9:13	11:13	13:13	14:13	15:13	-	16:13	17:13	18:13	21:13	5:13	7:13	-	-	-
	Šumperk,,aut.st.	5:16	-	-	6:16	6:46	7:31	-	9:16	11:16	13:16	14:16	15:16	-	16:16	17:16	18:16	21:16	5:16	7:16	-	-	-
	dopravní výkon [km]	18,4	6,9	17,2	18,4	18,4	4,6	11,4	14,3	23,5	23,5	14,3	23,5	4	14,3	23,5	14,3	18,4	14,9	18,4	11,4	11,4	11,4
	provozních dní v dopravním roce	249	249	249	249	249	190	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	113	115	115	115	114

Zdroj: Autor

Tabulka 41: Návrhový jízdní řád linky 204 (shodný pro obě varianty), lichý směr

204	provozní soubor	Št-Un	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J
	číslo spoje	1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25	27	29	31	101	103	105	107	109	111	113	115
	omezení jízdy	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	6+ [25]	6+	6+	6+	6+	6+ [24]	6+ [31]	6+ [31]
	Šumperk,,aut.st.	-	5:15	-	6:27	6:40	8:03	10:03	12:03	13:10	14:10	15:10	16:10	17:10	18:10	20:10	22:27	6:27	8:03	10:03	12:03	14:03	16:03	18:03	20:03
×	Šumperk,,PVT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14:13	-	-	-	18:13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Šumperk,,stadion	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14:14	-	-	-	18:14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Šumperk,,Pramet	-	5:16	-	6:28	6:41	8:04	10:04	12:04	13:11	14:16	15:11	16:11	17:11	18:16	20:11	22:28	6:28	8:04	10:04	12:04	14:04	16:04	18:04	20:04
×	Šumperk,,Lesostavby	-	5:18	-	6:30	6:43	8:06	10:06	12:06	13:13	14:18	15:13	16:13	17:13	18:18	20:13	22:30	6:30	8:06	10:06	12:06	14:06	16:06	18:06	20:06
	Nový Malín,Plechy	-	5:20	-	6:32	6:45	8:08	10:08	12:08	13:15	14:20	15:15	16:15	17:15	18:20	20:15	22:32	6:32	8:08	10:08	12:08	14:08	16:08	18:08	20:08
	Nový Malín,,obchod	-	5:22	-	6:34	6:47	8:11	10:11	12:11	13:18	14:23	15:18	16:18	17:18	18:23	20:18	22:34	6:34	8:10	10:10	12:10	14:10	16:10	18:10	20:10
	Hrabišín,,náves	-	5:28	-	6:40	6:53	8:17	10:17	12:17	13:24	14:29	15:24	16:24	17:24	18:29	20:24	22:40	6:40	8:16	10:16	12:16	14:16	16:16	18:16	20:16
×	Libina,,u Blažků	-	5:34	-	6:46	6:59	8:23	10:23	12:23	13:30	14:35	15:30	16:30	17:30	18:35	20:30	22:46	6:45	8:22	10:22	12:22	14:22	16:22	18:22	20:22
×	Libina,,hor.škola	-	5:35	-	6:47	7:01	8:24	10:24	12:24	13:31	14:36	15:31	16:31	17:31	18:36	20:31	22:47	6:46	8:23	10:23	12:23	14:23	16:23	18:23	20:23
×	Libina,,u Lišáka	-	5:37	-	6:49	7:03	8:26	10:26	12:26	13:33	14:38	15:33	16:33	17:33	18:38	20:33	22:49	6:48	8:25	10:25	12:25	14:25	16:25	18:25	20:25
×	Libina,,Domov důchodců	-	5:38	-	6:50	7:04	8:27	10:27	12:27	13:34	14:39	15:34	16:34	17:34	18:39	20:34	22:50	6:49	8:26	10:26	12:26	14:26	16:26	18:26	20:26
	Libina,,nám.	5:30	5:41	6:17	6:53	7:08	8:30	10:30	12:30	13:37	14:42	15:37	16:37	17:37	18:42	20:37	22:53	6:52	8:29	10:29	12:29	14:29	16:29	18:29	20:29
×	Libina,,Svazarm	5:31	-	6:18	6:54	-	8:31	10:31	12:31	13:38	14:43	15:38	16:38	17:38	18:43	20:38	22:54	6:53	8:30	10:30	12:30	14:30	16:30	18:30	20:30
×	Libina,,u kříže	5:33	-	6:20	6:56	-	8:33	10:33	12:33	13:40	14:45	15:40	16:40	17:40	18:45	20:40	22:56	6:55	8:32	10:32	12:32	14:32	16:32	18:32	20:32
	Libina,,u Cásků	5:35	-	6:22	6:58	-	8:35	10:35	12:35	13:42	14:47	15:42	16:42	17:42	18:47	20:42	22:58	6:57	8:34	10:34	12:34	14:34	16:34	18:34	20:34
×	Libina,,pálenice	5:37	-	6:24	7:00	-	8:37	10:37	12:37	13:44	14:49	15:44	16:44	17:44	-	20:44	23:00	6:59	8:36	10:36	12:36	14:36	16:36	18:36	20:36
×	Šumvald,Břevenec,odb.	5:39	-	6:26	7:02	-	8:39	10:39	12:39	13:46	14:51	15:46	16:46	17:46	-	20:46	23:02	7:01	8:38	10:38	12:38	14:38	16:38	18:38	20:38
	Oskava,Nemrlov,rozc.Mostkov	5:41	-	6:28	7:04	-	8:41	10:41	12:41	13:48	14:53	15:48	16:48	17:48	-	20:48	23:04	7:03	8:40	10:40	12:40	14:40	16:40	18:40	20:40
×	Oskava,Nemrlov,kaple	5:43	-	6:30	7:07	-	8:43	10:43	12:43	13:50	14:55	15:50	16:50	17:50	-	20:50	23:06	7:05	8:42	10:42	12:42	14:42	16:42	18:42	20:42
×	Oskava,Mostkov,kaple	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Oskava,Mostkov,rozc.Václavov	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Oskava,,hřbitov	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Oskava,,ObÚ	5:45	-	6:32	7:09	-	8:45	10:45	12:45	13:52	14:57	15:52	16:52	17:52	-	20:52	23:08	7:07	8:44	10:44	12:44	14:44	16:44	18:44	20:44
	Oskava,,hotel Rabštýn	5:46	-	6:33	7:10	-	8:46	10:46	12:46	13:53	14:58	15:53	16:53	17:53	-	20:53	23:09	7:08	8:45	10:45	12:45	14:45	16:45	18:45	20:45
	Oskava,,hor.záv.	5:47	-	6:35	7:12	-	8:48	10:48	12:48	13:55	15:00	15:55	16:55	17:55	-	20:55	23:10	7:09	8:46	10:46	12:46	14:46	16:46	18:46	20:46
		-	-	6:35	7:15	-	-	-	-	13:55	-	-	-	-	-	-	23:12	-	8:48	10:48	12:48	14:48	16:48	18:48	-
×	Oskava,,rozc.Třemešek	-	-	6:36	7:16	-	-	-	-	13:56	-	-	-	-	-	-	23:13	-	8:49	10:49	12:49	14:49	16:49	18:49	-
×	Oskava,Třemešek,zast.	-	-	6:39	7:19	-	-	-	-	13:59	-	-	-	-	-	-	23:16	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Oskava,Třemešek,kaple	-	-	6:40	7:20	-	-	-	-	14:00	-	-	-	-	-	-	23:17	-	-	-	-	-	-	-	-
	Oskava,Třemešek,konečná	-	-	6:43	7:23	-	-	-	-	14:03	-	-	-	-	-	-	23:20	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Oskava,,Kauerův mlýn	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8:51	10:51	12:51	14:51	16:51	18:51	-
×	Oskava,Bedřichov,Dlouhá voda	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8:52	10:52	12:52	14:52	16:52	18:52	-
×	Oskava,Bedřichov,L.S.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8:53	10:53	12:53	14:53	16:53	18:53	-
×	Oskava,Bedřichov,obchod	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8:54	10:54	12:54	14:54	16:54	18:54	-
	Oskava,Bedřichov,konečná	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8:58	10:58	12:58	14:58	16:58	18:58	-
	dopravní výkon [km]	9,7	14,3	13,1	27,4	14,3	24,1	24,1	24,1	27,4	26,4	24,1	24,1	24,1	19,5	24,1	27,4	24,1	28,8	28,8	28,8	28,8	28,8	28,8	24,1
	provozních dní v dopravním roce	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	113	115	115	115	115	114	113	113

Zdroj: Autor

Tabulka 42: Návrhový jízdní řád linky 204 (shodný pro obě varianty), sudý směr

	204	provozní soubor	Šump J	Šump J	Št-Un	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J
		číslo spoje	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32	102	104	106	108	110	112	114	116
		omezení jízdy	X	X	X	X [42]	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	6+ [25]	6+	6+	6+	6+	6+ [24]	6+ [31]	6+ [31]
	Oskava,Bedřichov,konečná		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8:59	10:59	12:59	14:59	16:59	-
×	Oskava,Bedřichov,obchod		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9:00	11:00	13:00	15:00	17:00	-
×	Oskava,Bedřichov,L.S.		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9:01	11:01	13:01	15:01	17:01	-
×	Oskava,Bedřichov,Dlouhá voda		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9:03	11:03	13:03	15:03	17:03	-
×	Oskava,,Kauerův mlýn		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9:04	11:04	13:04	15:04	17:04	-
	Oskava,Třemešek,konečná		-	5:09	-	-	-	7:39	-	-	12:39	-	-	14:39	-	-	18:39	-	4:37	-	-	-	-	-	-	-
×	Oskava,Třemešek,kaple		-	5:10	-	-	-	7:40	-	-	12:40	-	-	14:40	-	-	18:40	-	4:38	-	-	-	-	-	-	-
×	Oskava,Třemešek,zast.		-	5:11	-	-	-	7:41	-	-	12:41	-	-	14:41	-	-	18:41	-	4:39	-	-	-	-	-	-	-
×	Oskava,,rozc.Třemešek		-	5:14	-	-	-	7:44	-	-	12:44	-	-	14:44	-	-	18:44	-	4:42	-	9:06	11:06	13:06	15:06	17:06	-
	Oskava,,hor.záv.		-	5:17	-	-	-	7:47	-	-	12:47	-	-	14:47	-	-	18:47	-	4:45	-	9:08	11:08	13:08	15:08	17:08	-
	Oskava,,hor.záv.		-	5:18	5:48	6:18	-	7:48	9:06	11:06	12:48	-	13:58	14:58	15:58	16:58	18:58	20:58	4:45	-	9:10	11:10	13:10	15:10	17:10	20:48
	Oskava,,hotel Rabštýn		-	5:19	5:49	6:19	-	7:49	9:07	11:07	12:49	-	13:59	14:59	15:59	16:59	18:59	20:59	4:46	-	9:11	11:11	13:11	15:11	17:11	20:49
	Oskava,,ObÚ		-	-	5:51	-	-	-	9:09	11:09	12:51	-	14:01	15:01	16:01	17:01	19:01	21:01	4:47	-	9:12	11:12	13:12	15:12	17:12	20:50
	Oskava,,hřbitov		-	5:21	-	6:21	-	7:51	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Oskava,Mostkov,rozc.Václavov		-	5:22	-	6:22	-	7:52	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Oskava,Mostkov,kaple		-	5:24	-	6:24	-	7:54	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Oskava,Nemrlov,kaple		-	-	5:53	-	-	-	9:11	11:11	12:53	-	14:03	15:03	16:03	17:03	19:03	21:03	4:49	-	9:14	11:14	13:14	15:14	17:14	20:52
	Oskava,Nemrlov,rozc.Mostkov		-	5:26	5:55	6:26	-	7:56	9:13	11:13	12:55	-	14:05	15:05	16:05	17:05	19:05	21:05	4:51	-	9:16	11:16	13:16	15:16	17:16	20:54
×	Šumvald,Břevenec,odb.		-	5:27	5:56	6:27	-	7:57	9:14	11:14	12:56	-	14:06	15:06	16:06	17:06	19:06	21:06	4:52	-	9:17	11:17	13:17	15:17	17:17	20:55
×	Libina,,pálenice		-	5:29	5:58	6:29	-	7:59	9:16	11:16	12:58	-	14:08	15:08	16:08	17:08	19:08	21:08	4:54	-	9:19	11:19	13:19	15:19	17:19	20:57
	Libina,,u Cásků		4:32	5:32	6:01	6:32	-	8:02	9:19	11:19	13:01	13:11	14:11	15:11	16:11	17:11	19:11	21:11	4:57	7:22	9:22	11:22	13:22	15:22	17:22	21:00
×	Libina,,u kříže		4:34	5:34	-	6:34	-	8:04	9:21	11:21	-	13:13	14:13	15:13	16:13	17:13	19:13	21:13	4:59	7:24	9:24	11:24	13:24	15:24	17:24	-
×	Libina,,Svazarm		4:36	5:36	-	6:36	-	8:06	9:23	11:23	-	13:15	14:15	15:15	16:15	17:15	19:15	21:15	5:01	7:26	9:26	11:26	13:26	15:26	17:26	-
	Libina,,nám.		4:38	5:38	-	6:38	7:11	8:08	9:25	11:25	-	13:17	14:17	15:17	16:17	17:17	19:17	21:17	5:03	7:28	9:28	11:28	13:28	15:28	17:28	-
×	Libina,,Domov důchodců		4:39	5:39	-	6:39	7:12	8:09	9:26	11:26	-	13:18	14:18	15:18	16:18	17:18	19:18	21:18	5:04	7:29	9:29	11:29	13:29	15:29	17:29	-
×	Libina,,u Lišáka		4:41	5:41	-	6:41	7:14	8:11	9:28	11:28	-	13:20	14:20	15:20	16:20	17:20	19:20	21:20	5:06	7:31	9:31	11:31	13:31	15:31	17:31	-
×	Libina,,hor.škola		4:42	5:42	-	6:42	7:15	8:12	9:29	11:29	-	13:21	14:21	15:21	16:21	17:21	19:21	21:21	5:07	7:32	9:32	11:32	13:32	15:32	17:32	-
×	Libina,,u Blažků		4:45	5:45	-	6:45	7:20	8:15	9:32	11:32	-	13:24	14:24	15:24	16:24	17:24	19:24	21:24	5:10	7:35	9:35	11:35	13:35	15:35	17:35	-
	Hrabišín,,náves		4:51	5:51	-	6:51	7:26	8:21	9:38	11:38	-	13:30	14:30	15:30	16:30	17:30	19:30	21:30	5:16	7:41	9:41	11:41	13:41	15:41	17:41	-
	Nový Malín,,obchod		4:58	5:58	-	6:58	7:33	8:28	9:45	11:45	-	13:37	14:37	15:37	16:37	17:37	19:37	21:36	5:22	7:47	9:47	11:47	13:47	15:47	17:47	-
	Nový Malín,Plechy		5:00	6:00	-	7:00	7:36	8:30	9:47	11:47	-	13:39	14:39	15:39	16:39	17:39	19:39	21:38	5:24	7:49	9:49	11:49	13:49	15:49	17:49	-
×	Šumperk,,Lesostavby		5:01	6:01	-	7:01	7:37	8:31	9:48	11:48	-	13:40	14:40	15:40	16:40	17:40	19:40	21:39	5:25	7:50	9:50	11:50	13:50	15:50	17:50	-
×	Šumperk,,Pramet		5:03	6:03	-	7:03	7:39	8:33	9:50	11:50	-	13:42	14:42	15:42	16:42	17:42	19:42	21:41	5:27	7:52	9:52	11:52	13:52	15:52	17:52	-
×	Šumperk,,stadion		-	-	-	-	-	-	-	-	-	13:44	-	-	-	17:44	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Šumperk,,PVT		-	-	-	-	-	-	-	-	-	13:45	-	-	-	17:45	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Šumperk,,aut.st.		5:06	6:06	-	7:06	7:42	8:36	9:53	11:53	-	13:49	14:45	15:45	16:45	17:49	19:45	21:43	5:30	7:55	9:55	11:55	13:55	15:55	17:55	-
	dopravní výkon [km]		17,2	28,1	6,9	24,7	14,3	28,1	24,1	24,1	10,3	19,5	24,1	27,4	24,1	26,4	27,4	24,1	27,4	17,2	28,8	28,8	28,8	28,8	28,8	6,9
	provozních dní v dopravním roce		249	249	249	199	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	113	115	115	115	115	114	113	113

Zdroj: Autor

Tabulka 43: Návrhový jízdní řád linky 205 (shodný pro obě varianty), lichý směr

205	provozní soubor	Šumpj	Šumpj	Šumpj	Šumpj	Šumpj	Šumpj	Šumpj	Šumpj	Šumpj	Šumpj	Šumpj	Šumpj	Šumpj	Šumpj	Šumpj	Zá	Šumpj	Šumpj	Šumpj	Šumpj	Šumpj	Šumpj	Šumpj
	číslo spoje	1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25	27	29	31	33	35	37	39	101	103
	omezení jízdy	X	X [42]	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	6+	6+ [24]
	Šumperk,,aut.st.	5:25	5:36	6:18	6:48	9:03	11:03	12:40	13:25	13:40	13:55	14:25	14:40	14:55	15:25	15:40	15:55	16:25	16:40	17:40	18:30	12:58	18:30
×	Šumperk,,Pramet	5:26	5:37	6:19	6:49	9:04	11:04	12:41	13:26	13:41	13:56	14:26	14:41	14:56	15:26	15:41	15:56	16:26	16:41	17:41	18:31	12:59	18:31
×	Šumperk,,Lesostavby	5:28	5:39	6:21	6:51	9:06	11:06	12:43	13:28	13:43	13:58	14:28	14:43	14:58	15:28	15:43	15:58	16:28	16:43	17:43	18:33	13:01	18:33
	Nový Malín,Plechy	5:30	5:41	6:23	6:53	9:08	11:08	12:45	13:30	13:45	14:00	14:30	14:45	15:00	15:30	15:45	16:00	16:30	16:45	17:45	18:35	13:03	18:35
	Nový Malín,,obchod	5:32	5:43	6:25	6:55	9:11	11:11	12:48	13:33	13:48	14:03	14:33	14:48	15:03	15:33	15:48	16:03	16:33	16:48	17:48	18:37	13:05	18:37
×	Nový Malín,,u zdrav.stř.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Nový Malín,,škola	5:34	5:45	6:27	6:57	9:13	11:13	12:50	13:35	13:50	14:05	14:35	14:50	15:05	15:35	15:50	16:05	16:35	16:50	17:50	18:39	13:07	18:39
	Nový Malín,,kostel	-	5:47	6:29	6:59	9:15	11:15	12:52	13:37	13:52	-	14:37	-	-	15:37	-	-	16:37	-	-	18:41	13:09	18:41
×	Nový Malín,,č.178	-	5:48	6:30	7:00	9:16	11:16	12:53	13:38	13:53	-	14:38	-	-	15:38	-	-	16:38	-	-	18:42	13:10	18:42
×	Nový Malín,,č.212	-	5:49	6:31	7:01	9:17	11:17	12:55	13:40	13:55	-	14:40	-	-	15:40	-	-	16:40	-	-	18:43	13:11	18:43
×	Nový Malín,,u křížku	-	5:52	-	-	9:20	11:20	-	13:43	-	-	14:43	-	-	15:43	-	-	16:43	-	-	18:46	13:14	18:46
×	Nový Malín,Mladoňov,samota	-	5:56	-	-	9:24	11:24	-	13:46	-	-	14:46	-	-	15:46	-	-	16:46	-	-	18:50	13:18	18:50
	Nový Malín,Mladoňov,náves	-	6:01	-	-	9:29	11:29	-	13:51	-	-	14:51	-	-	15:51	-	-	16:51	-	-	18:55	13:22	18:55
×	Oskava,Václavov,rozc.Libina	-	6:05	-	-	-	11:33	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18:59	-	18:59
×	Oskava,Václavov,rekr.stř.	-	6:06	-	-	-	11:34	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19:00	-	19:00
×	Oskava,Mostkov,rozc.Václavov	-	6:09	-	-	-	11:37	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19:03	-	19:03
×	Oskava,Mostkov,kaple	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Oskava,Nemrlov,rozc.Mostkov	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Oskava,Nemrlov,kaple	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Oskava,,ObÚ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Oskava,,hřbitov	-	6:10	-	-	-	11:38	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19:05	-	19:05
	Oskava,,hotel Rabštýn	-	6:11	-	-	-	11:39	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19:06	-	19:06
	Oskava,,hor.záv.	-	6:13	-	-	-	11:41	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19:08	-	19:08
		-	-	-	-	-	11:41	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19:10	-	19:12
×	Oskava,,rozc.Třemešek	-	-	-	-	-	11:42	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19:11	-	19:13
×	Oskava,Třemešek,zast.	-	-	-	-	-	11:45	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19:14	-	19:16
×	Oskava,Třemešek,kaple	-	-	-	-	-	11:46	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19:15	-	19:17
	Oskava,Třemešek,konečná	-	-	-	-	-	11:49	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19:18	-	19:20
×	Oskava,,Kauerův mlýn	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Oskava,Bedřichov,Dlouhá voda	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Oskava,Bedřichov,L.S.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Oskava,Bedřichov,obchod	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Oskava,Bedřichov,konečná	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	dopravní výkon [km]	4,3	20,4	6,4	6,4	12,9	23,7	6,4	12,9	6,4	4,3	12,9	4,3	4,3	12,9	4,3	4,3	12,9	4,3	4,3	23,7	12,9	23,7
	provozních dní v dopravním roce	249	199	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	115	114

Zdroj: Autor

Tabulka 44: Návrhový jízdní řád linky 205 (shodný pro obě varianty), sudý směr

205	provozní soubor	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Št-Un	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Zá	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J
	číslo spoje	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32	34	36	38	40	42	44	102	104	106
	omezení jízdy	X	X	X [42]	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	6+	6+ [24]	6+ [31]
	Oskava,Bedřichov,konečná	-	-	-	-	-	6:32	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18:59
×	Oskava,Bedřichov,obchod	-	-	-	-	-	6:33	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19:00
×	Oskava,Bedřichov,L.S.	-	-	-	-	-	6:34	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19:01
×	Oskava,Bedřichov,Dlouhá voda	-	-	-	-	-	6:36	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19:03
×	Oskava,,Kauerův mlýn	-	-	-	-	-	6:37	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19:04
	Oskava,Třemešek,konečná	4:39	-	-	-	-	-	6:44	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Oskava,Třemešek,kaple	4:40	-	-	-	-	-	6:45	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Oskava,Třemešek,zast.	4:41	-	-	-	-	-	6:46	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Oskava,,rozc.Třemešek	4:44	-	-	-	-	6:39	6:49	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19:06
	Oskava,,hor.záv.	4:47	-	-	-	-	6:41	6:52	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19:08
		4:48	-	-	-	-	6:41	6:52	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15:58	-	-	-	7:10	-	19:10
	Oskava,,hotel Rabštýn	4:49	-	-	-	-	6:42	6:53	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15:59	-	-	-	7:11	-	19:11
	Oskava,,hřbitov	-	-	-	-	-	-	6:55	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16:01	-	-	-	7:13	-	19:13
	Oskava,,ObÚ	4:51	-	-	-	-	6:43	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Oskava,Nemrlov,kaple	4:53	-	-	-	-	6:45	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Oskava,Nemrlov,rozc.Mostkov	4:55	-	-	-	-	6:47	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Oskava,Mostkov,kaple	4:57	-	-	-	-	6:50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Oskava,Mostkov,rozc.Václavov	-	-	-	-	-	6:52	6:56	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16:02	-	-	-	7:14	-	19:14
×	Oskava,Václavov,rekr.stř.	5:00	-	-	-	-	-	6:58	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16:04	-	-	-	7:16	-	19:16
×	Oskava,Václavov,rozc.Libina	5:02	-	-	-	-	-	7:00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16:06	-	-	-	7:18	-	19:18
	Nový Malín,Mladoňov,náves	5:08	-	5:53	-	-	-	7:08	10:25	-	-	14:02	-	-	15:02	-	-	16:02	-	16:12	-	17:02	-	7:23	13:23	19:23
×	Nový Malín,Mladoňov,samota	5:11	-	5:56	-	-	-	7:11	10:28	-	-	14:05	-	-	15:05	-	-	16:05	-	-	-	17:05	-	7:26	13:26	19:26
×	Nový Malín,,u křížku	5:15	-	6:00	-	-	-	7:15	10:32	-	-	14:09	-	-	15:09	-	-	16:09	-	-	-	17:09	-	7:30	13:30	19:30
×	Nový Malín,,č.212	5:20	-	6:04	6:32	7:02	-	7:20	10:37	12:59	13:59	14:14	-	-	15:14	-	-	16:14	-	-	-	17:14	-	7:35	13:35	19:35
×	Nový Malín,,č.178	5:22	-	6:06	6:33	7:03	-	7:22	10:39	13:01	14:01	14:16	-	-	15:16	-	-	16:16	-	-	-	17:16	-	7:36	13:36	19:36
	Nový Malín,,kostel	5:23	-	6:07	6:37	7:07	-	7:24	10:40	13:02	14:02	14:17	-	-	15:17	-	-	16:17	-	-	-	17:17	-	7:38	13:38	19:38
	Nový Malín,,škola	5:25	5:39	6:09	6:39	7:09	-	7:27	10:42	13:04	14:04	14:19	14:49	15:04	15:19	15:49	16:04	16:19	16:49	-	17:04	17:19	18:34	7:40	13:40	19:40
×	Nový Malín,,u zdrav.stř.	5:26	5:40	6:10	6:40	7:10	-	7:28	10:43	13:05	14:05	14:20	14:50	15:05	15:20	15:50	16:05	16:20	16:50	-	17:05	17:20	18:35	7:41	13:41	19:41
	Nový Malín,,obchod	5:28	5:43	6:13	6:43	7:13	-	7:30	10:45	13:07	14:07	14:22	14:52	15:07	15:22	15:52	16:07	16:22	16:52	-	17:07	17:22	18:37	7:42	13:42	19:42
	Nový Malín,Plechy	5:30	5:45	6:15	6:45	7:15	-	7:34	10:47	13:09	14:09	14:24	14:54	15:09	15:24	15:54	16:09	16:24	16:54	-	17:09	17:24	18:39	7:44	13:44	19:44
×	Šumperk,,Lesostavby	5:31	5:46	6:16	6:46	7:16	-	7:35	10:48	13:10	14:10	14:25	14:55	15:10	15:25	15:55	16:10	16:25	16:55	-	17:10	17:25	18:40	7:45	13:45	19:45
×	Šumperk,,Pramet	5:33	5:48	6:18	6:48	7:18	-	7:37	10:50	13:12	14:12	14:27	14:57	15:12	15:27	15:57	16:12	16:27	16:57	-	17:12	17:27	18:42	7:47	13:47	19:47
	Šumperk,,aut.st.	5:36	5:51	6:21	6:51	7:21	-	7:40	10:53	13:15	14:15	14:30	15:00	15:15	15:30	16:00	16:15	16:30	17:00	-	17:15	17:30	18:45	7:50	13:50	19:50
	dopravní výkon [km]	27,5	4,3	12,9	6,4	6,4	10,2	23,7	12,9	6,4	6,4	12,9	4,3	4,3	12,9	4,3	4,3	12,9	4,3	7,4	4,3	12,9	4,3	20,4	12,9	25,1
	provozních dní v dopravním roce	249	249	199	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	115	114	113

Zdroj: Autor

Tabulka 45: První návrhová varianta jízdního řádu linky 212, lichý směr

212	provozní soubor	Zá	Zá	Šump J	Zá	Zá	Zá	Šump J	Šump J	Zá	Šump J	Zá	Šump J	Šump J	Zá	Zá	Šump J	Šump J	Zá	Zá	Zá	Zá	Zá
	číslo spoje	1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25	27	29	31	33	101	103	105	107	109
	omezení jízdy	X	X	X	X [26]	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	6+	6+	6+	6+	6+ [24]
	Šumperk,,aut.st.	-	5:47	6:36	-	7:33	-	8:33	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18:40	-	-	-	-	-
×	Šumperk,,Pramet	-	5:48	6:37	-	7:34	-	8:34	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18:41	-	-	-	-	-
×	Šumperk,,Lesostavby	-	5:50	6:39	-	7:36	-	8:36	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18:43	-	-	-	-	-
	Nový Malín,Plechy	-	5:52	6:41	-	7:38	-	8:38	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18:45	-	-	-	-	-
	Nový Malín,,obchod	-	5:54	6:43	-	7:41	-	8:41	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18:48	-	-	-	-	-
	Nový Malín,,škola	-	-	-	-	7:43	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Hrabišín,,náves	-	6:00	6:49	-	7:53	-	8:47	10:21	-	12:21	-	13:32	14:32	15:32	16:32	17:32	18:54	8:21	10:21	12:21	14:21	16:21
×	Hrabišín,,škola	-	6:01	6:50	-	7:54	-	8:48	10:22	-	12:22	-	13:33	14:33	15:33	16:33	17:33	18:55	8:22	10:22	12:22	14:22	16:22
×	Hrabišín,,Fibich	-	6:02	6:51	-	7:55	-	8:49	10:23	-	12:23	-	13:34	14:34	15:34	16:34	17:34	18:56	8:23	10:23	12:23	14:23	16:23
×	Hrabišín,,u Stratilů	-	6:04	6:53	-	7:57	-	8:51	10:25	-	12:25	-	13:36	14:36	15:36	16:36	17:36	18:58	8:25	10:25	12:25	14:25	16:25
	Dlouhomilov,,u Langrů	5:04	6:08	6:56	-	8:00	8:40	8:54	10:28	10:40	12:28	12:40	13:40	14:40	15:40	16:40	17:40	19:01	8:28	10:28	12:28	14:28	16:28
×	Dlouhomilov,,Medelské	-	-	6:58	-	-	-	-	-	-	-	-	13:41	-	15:41	-	17:41	19:03	-	-	-	-	-
×	Dlouhomilov,Benkov,lesní správa	-	-	7:02	-	-	-	-	-	-	-	-	13:46	-	15:46	-	17:46	19:08	-	-	-	-	-
×	Dlouhomilov,,Medelské	-	-	7:05	-	-	-	-	-	-	-	-	13:49	-	15:49	-	17:49	-	-	-	-	-	-
×	Dlouhomilov,,rozc.	-	-	7:07	-	-	-	-	-	-	-	-	13:51	-	15:51	-	17:51	-	-	-	-	-	-
	Brníčko,,pod lipami	5:07	6:11	7:11	-	-	8:43	-	-	10:43	-	12:43	13:54	14:43	15:54	16:43	17:54	-	-	-	-	-	16:31
×	Brníčko,,rest.	5:08	6:12	7:12	-	-	8:44	-	-	10:44	-	12:44	13:55	14:44	15:55	16:44	17:55	-	-	-	-	-	16:32
	Brníčko,,rozc.	5:10	6:14	7:14	-	-	8:46	-	-	10:46	-	12:46	13:57	14:46	15:57	16:46	17:57	-	-	-	-	-	16:34
		5:14	6:14	7:16	-	-	8:49	-	-	10:49	-	12:49	13:57	14:49	15:57	16:49	17:57	-	-	-	-	-	-
	Lesnice,,náves	5:18	6:18	7:22	7:35	-	8:53	-	-	10:53	-	12:53	14:00	14:53	16:00	16:53	18:00	-	-	-	-	-	-
×	Lesnice,,sokolovna	5:19	6:19	7:23	-	-	8:54	-	-	10:54	-	12:54	-	14:54	-	16:54	-	-	-	-	-	-	-
	Leština,,ObÚ	5:23	6:23	7:27	-	-	8:58	-	-	10:58	-	12:58	-	14:58	-	16:58	-	-	-	-	-	-	-
×	Leština,,u mostu	5:24	6:24	7:28	-	-	8:59	-	-	10:59	-	12:59	-	14:59	-	16:59	-	-	-	-	-	-	-
×	Postřelmov,Nový Dvůr,rozc.	-	-	-	7:38	-	-	-	-	-	-	-	14:03	-	16:03	-	18:03	-	-	-	-	-	-
	Zábřeh,,poliklinika	-	-	-	7:43	-	-	-	-	-	-	-	14:08	-	16:08	-	18:08	-	-	-	-	-	-
×	Zábřeh,,čistírna	5:26	6:26	7:30	-	-	9:01	-	-	11:01	-	13:01	-	15:01	-	17:01	-	-	-	-	-	-	-
×	Zábřeh,,Na špici	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Zábřeh,,žel.st.	5:30	6:30	7:34	-	-	9:05	-	-	11:05	-	13:05	-	15:05	-	17:05	-	-	-	-	-	-	-
×	Zábřeh,,MEP	5:31	6:31	7:35	-	-	9:06	-	-	11:06	-	13:06	-	15:06	-	17:06	-	-	-	-	-	-	-
×	Zábřeh,,nám.Osvobození	5:33	6:33	7:37	|	-	9:08	-	-	11:08	-	13:08	|	15:08	|	17:08	|	-	-	-	-	-	-
	Zábřeh,,aut.st.	5:35	6:35	7:40	7:46	-	9:10	-	-	11:10	-	13:10	14:11	15:10	16:11	17:10	18:11	-	-	-	-	-	-	-
	dopravní výkon [km]	13	23,9	30,6	5,7	14,4	13	11	3,4	13	3,4	13	20,8	16,3	20,8	16,3	20,8	14,3	3,4	3,4	3,4	3,4	6,5
	provozních dní v dopravním roce	249	249	249	190	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	115	115	115	115	114

Zdroj: Autor

Tabulka 46: První návrhová varianta jízdního řádu linky 212, sudý směr

212	provozní soubor	Šumpl	Šumpl	Šumpl	Zá	Šumpl	Zá	Šumpl	Zá	Šumpl	Šumpl	Šumpl	Zá	Zá	Šumpl	Zá	Šumpl	Šumpl	Zá	Zá	Zá	Zá	Zá	Zá
	číslo spoje	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32	34	102	104	106	108	110	112
	omezení jízdy	X	X	X	X [26]	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	6+	6+	6+	6+	6+ [24]	6+ [31]
	Zábřeh,,aut.st.	-	-	-	-	-	9:45	-	11:45	-	12:45	13:45	14:45	15:45	16:45	17:45	18:45	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Zábřeh,,nám.Osvobození	-	-	-	-	-	9:47	-	11:47	-	12:47	13:47	14:47	15:47	16:47	17:47	18:47	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Zábřeh,,MEP	-	-	-	-	-	|	-	|	-	|	|	|	|	|	|	|	-	-	-	-	-	-	-	-
	Zábřeh,,žel.st.	-	-	-	7:18	-	9:52	-	11:52	-	12:52	13:52	14:52	15:52	16:52	17:52	18:52	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Zábřeh,,Na špici	-	-	-	7:19	-	9:53	-	11:53	-	12:53	13:53	14:53	15:53	16:53	17:53	18:53	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Zábřeh,,čistírna	-	-	-	7:21	-	9:55	-	11:55	-	12:55	13:55	14:55	15:55	16:55	17:55	18:55	-	-	-	-	-	-	-	-
	Zábřeh,,poliklinika	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Postřelmov,Nový Dvůr,rozc.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Leština,,u mostu	-	-	-	7:23	-	9:57	-	11:57	-	12:57	13:57	14:57	15:57	16:57	17:57	18:57	-	-	-	-	-	-	-	-
	Leština,,ObÚ	-	-	-	7:27	-	10:00	-	12:00	-	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Lesnice,,sokolovna	-	-	-	7:30	-	10:03	-	12:03	-	13:03	14:03	15:03	16:03	17:03	18:03	19:03	-	-	-	-	-	-	-	-
	Lesnice,,náves	-	-	-	7:31	-	10:04	-	12:04	-	13:04	14:04	15:04	16:04	17:04	18:04	19:04	-	-	-	-	-	-	-	-
	Brníčko,,rozc.	-	-	-	-	-	10:07	-	12:07	-	13:07	14:07	15:07	16:07	17:07	18:07	19:07	-	-	-	-	-	-	-	-
	Brníčko,,rozc.	-	-	7:01	-	-	10:07	-	12:07	-	13:07	14:07	15:07	16:07	17:07	18:07	19:07	-	-	-	-	-	-	-	17:01
×	Brníčko,,rest.	-	-	7:03	-	-	10:08	-	12:08	-	13:08	14:08	15:08	16:08	17:08	18:08	19:08	-	-	-	-	-	-	-	17:02
	Brníčko,,pod lipami	-	6:08	7:05	-	-	10:10	-	12:10	-	13:10	14:10	15:10	16:10	17:10	18:10	19:10	-	-	-	-	-	-	-	17:04
×	Dlouhomilov,,rozc.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Dlouhomilov,,Medelské	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Dlouhomilov,Benkov,lesní správa	5:05	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Dlouhomilov,,Medelské	5:09	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Dlouhomilov,,u Langrů	5:12	6:12	7:12	-	9:25	10:14	11:25	12:14	12:30	13:14	14:14	15:14	16:14	17:14	18:14	19:14	20:22	7:28	9:28	11:28	13:28	15:28	17:08
×	Hrabišín,,u Stratilů	5:15	6:15	7:15	-	9:28	-	11:28	-	12:33	13:17	14:17	15:17	16:17	17:17	-	-	20:25	7:31	9:31	11:31	13:31	15:31	17:11
×	Hrabišín,,Fibich	5:16	6:16	7:16	-	9:29	-	11:29	-	12:34	13:18	14:18	15:18	16:18	17:18	-	-	20:26	7:32	9:32	11:32	13:32	15:32	17:12
×	Hrabišín,,škola	5:18	6:18	7:18	-	9:30	-	11:30	-	12:35	13:19	14:19	15:19	16:19	17:19	-	-	20:27	7:33	9:33	11:33	13:33	15:33	17:13
	Hrabišín,,náves	5:21	6:21	7:21	-	9:32	-	11:32	-	12:38	13:21	14:21	15:21	16:21	17:21	-	-	20:30	7:35	9:35	11:35	13:35	15:35	17:16
	Nový Malín,,škola	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Nový Malín,,obchod	5:28	6:28	7:28	-	-	-	-	-	12:45	-	-	-	-	-	-	-	20:37	-	-	-	-	-	17:22
	Nový Malín,Plechy	5:30	6:30	7:30	-	-	-	-	-	12:47	-	-	-	-	-	-	-	20:39	-	-	-	-	-	17:24
×	Šumperk,,Lesostavby	5:31	6:31	7:31	-	-	-	-	-	12:48	-	-	-	-	-	-	-	20:40	-	-	-	-	-	17:25
×	Šumperk,,Pramet	5:33	6:33	7:33	-	-	-	-	-	12:50	-	-	-	-	-	-	-	20:42	-	-	-	-	-	17:27
	Šumperk,,aut.st.	5:36	6:36	7:36	-	-	-	-	-	12:53	-	-	-	-	-	-	-	20:45	-	-	-	-	-	17:30
	dopravní výkon [km]	14,4	12,9	14,2	6,3	3,5	13	3,5	13	11	16,5	16,5	16,5	16,5	16,5	13	13	11	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	14,2
	provozních dní v dopravním roce	249	249	249	190	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	115	115	115	115	114	113

Zdroj: Autor

Tabulka 47: Druhá návrhová varianta jízdního řádu linky 212, lichý směr

	212	provozní soubor	Zá	Zá	Šump	Zá	Zá	Zá	Šump	Šump	Zá	Šump	Zá	Šump	Šump	Zá	Zá	Šump	Šump	Zá	Zá	Zá	Zá	Zá
		číslo spoje	1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25	27	29	31	33	101	103	105	107	109
		omezení jízdy	X	X	X	X [26]	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	6+	6+	6+	6+	6+ [24]
	Šumperk,,aut.st.		-	5:47	6:36	-	7:33	-	8:33	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18:40	-	-	-	-	-
×	Šumperk,,Pramet		-	5:48	6:37	-	7:34	-	8:34	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18:41	-	-	-	-	-
×	Šumperk,,Lesostavby		-	5:50	6:39	-	7:36	-	8:36	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18:43	-	-	-	-	-
	Nový Malín,Plechy		-	5:52	6:41	-	7:38	-	8:38	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18:45	-	-	-	-	-
	Nový Malín,,obchod		-	5:54	6:43	-	7:41	-	8:41	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18:48	-	-	-	-	-
	Nový Malín,,škola		-	-	-	-	7:43	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Hrabišín,,náves		-	6:00	6:49	-	7:53	-	8:47	10:21	-	12:21	-	13:32	14:32	15:32	16:32	17:32	18:54	8:21	10:21	12:21	14:21	16:21
×	Hrabišín,,škola		-	6:01	6:50	-	7:54	-	8:48	10:22	-	12:22	-	13:33	14:33	15:33	16:33	17:33	18:55	8:22	10:22	12:22	14:22	16:22
×	Hrabišín,,Fibich		-	6:02	6:51	-	7:55	-	8:49	10:23	-	12:23	-	13:34	14:34	15:34	16:34	17:34	18:56	8:23	10:23	12:23	14:23	16:23
×	Hrabišín,,u Stratilů		-	6:04	6:53	-	7:57	-	8:51	10:25	-	12:25	-	13:36	14:36	15:36	16:36	17:36	18:58	8:25	10:25	12:25	14:25	16:25
	Dlouhomilov,,u Langrů		5:04	6:08	6:56	-	8:00	8:40	8:54	10:28	10:40	12:28	12:40	13:40	14:40	15:40	16:40	17:40	19:01	8:28	10:28	12:28	14:28	16:28
×	Dlouhomilov,,Medelské		-	-	6:58	-	-	-	-	-	-	-	-	13:41	-	15:41	-	17:41	19:03	-	-	-	-	-
×	Dlouhomilov,Benkov,lesní správa		-	-	7:02	-	-	-	-	-	-	-	-	13:46	-	15:46	-	17:46	19:08	-	-	-	-	-
×	Dlouhomilov,,Medelské		-	-	7:05	-	-	-	-	-	-	-	-	13:49	-	15:49	-	17:49	-	-	-	-	-	-
×	Dlouhomilov,,rozc.		-	-	7:07	-	-	-	-	-	-	-	-	13:51	-	15:51	-	17:51	-	-	-	-	-	-
	Brníčko,,pod lipami		5:07	6:11	7:11	-	-	8:43	-	-	10:43	-	12:43	13:54	14:43	15:54	16:43	17:54	-	-	-	-	-	16:31
×	Brníčko,,rest.		5:08	6:12	7:12	-	-	8:44	-	-	10:44	-	12:44	13:55	14:44	15:55	16:44	17:55	-	-	-	-	-	16:32
	Brníčko,,rozc.		5:10	6:14	7:14	-	-	8:46	-	-	10:46	-	12:46	13:57	14:46	15:57	16:46	17:57	-	-	-	-	-	16:34
			5:14	6:14	7:16	-	-	8:49	-	-	10:49	-	12:49	13:57	14:49	15:57	16:57	17:57	-	-	-	-	-	-
	Lesnice,,náves		5:18	6:18	7:22	7:35	-	8:53	-	-	10:53	-	12:53	14:00	14:53	16:00	17:00	18:00	-	-	-	-	-	-
×	Lesnice,,sokolovna		5:19	6:19	7:23	-	-	8:54	-	-	10:54	-	12:54	-	14:54	-	17:01	18:01	-	-	-	-	-	-
	Leština,,ObÚ		5:23	6:23	7:27	-	-	8:58	-	-	10:58	-	12:58	-	14:58	-	17:04	18:04	-	-	-	-	-	-
×	Leština,,u mostu		5:24	6:24	7:28	-	-	8:59	-	-	-	-	12:59	-	14:59	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Postřelmov,Nový Dvůr,rozc.		-	-	-	7:38	-	-	-	-	-	-	-	14:03	-	16:03	-	-	-	-	-	-	-	-
	Zábřeh,,poliklinika		-	-	-	7:43	-	-	-	-	-	-	-	14:08	-	16:08	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Zábřeh,,čistírna		5:26	6:26	7:30	-	-	9:01	-	-	-	-	13:01	-	15:01	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Zábřeh,,Na špici		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Zábřeh,,žel.st.		5:30	6:30	7:34	-	-	9:05	-	-	-	-	13:05	-	15:05	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Zábřeh,,MEP		5:31	6:31	7:35	-	-	9:06	-	-	-	-	13:06	-	15:06	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Zábřeh,,nám.Osvobození		5:33	6:33	7:37	|	-	9:08	-	-	-	-	13:08	|	15:08	|	-	-	-	-	-	-	-	-
	Zábřeh,,aut.st.		5:35	6:35	7:40	7:46	-	9:10	-	-	-	-	13:10	14:11	15:10	16:11	-	-	-	-	-	-	-	-
	dopravní výkon [km]		13	23,9	30,6	5,7	14,4	13	11	3,4	7,1	3,4	13	20,8	16,3	20,8	10,5	17,2	14,3	3,4	3,4	3,4	3,4	6,5
	provozních dní v dopravním roce		249	249	249	190	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	115	115	115	115	114

Zdroj: Autor

Tabulka 48: Druhá návrhová varianta jízdního řádu linky 212, sudý směr

212	provozní soubor	Šump J	Šump J	Šump J	Zá	Šump J	Zá	Šump J	Zá	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Zá	Zá	Šump J	Zá	Šump J	Šump J	Zá	Zá	Zá	Zá	Zá	Zá
	číslo spoje	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32	34	36	38	102	104	106	108	110	112
	omezení jízdy	X	X	X	X [26]	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	6+	6+	6+	6+	6+ [24]	6+ [31]
	Zábřeh,,aut.st.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14:45	15:45	16:45	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Zábřeh,,nám.Osvobození	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14:47	15:47	16:47	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Zábřeh,,MEP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	|	|	|	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Zábřeh,,žel.st.	-	-	-	7:18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14:52	15:52	16:52	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Zábřeh,,Na špici	-	-	-	7:19	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14:53	15:53	16:53	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Zábřeh,,čistírna	-	-	-	7:21	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14:55	15:55	16:55	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Zábřeh,,poliklinika	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Postřelmov,Nový Dvůr,rozc.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Leština,,u mostu	-	-	-	7:23	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14:57	15:57	16:57	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Leština,,ObÚ	-	-	-	7:27	-	-	-	11:47	-	12:47	-	13:47	-	15:00	16:00	17:00	17:47	18:47	-	-	-	-	-	-	-
×	Lesnice,,sokolovna	-	-	-	7:30	-	-	-	11:50	-	12:50	-	13:50	-	15:03	16:03	17:03	17:50	18:50	-	-	-	-	-	-	-
	Lesnice,,náves	-	-	-	7:31	-	-	-	11:51	-	12:51	-	13:51	-	15:04	16:04	17:04	17:51	18:51	-	-	-	-	-	-	-
	Brníčko,,rozc.	-	-	-	-	-	-	-	11:54	-	12:54	-	13:54	-	15:07	16:07	17:07	17:54	18:54	-	-	-	-	-	-	-
		-	-	7:01	-	-	9:54	-	11:54	-	12:54	-	13:54	-	15:07	16:07	17:07	17:54	18:54	-	-	-	-	-	-	17:01
×	Brníčko,,rest.	-	-	7:03	-	-	9:55	-	11:55	-	12:55	-	13:55	-	15:08	16:08	17:08	17:55	18:55	-	-	-	-	-	-	17:02
	Brníčko,,pod lipami	-	6:08	7:05	-	-	9:57	-	11:57	-	12:57	-	13:57	-	15:10	16:10	17:10	17:57	18:57	-	-	-	-	-	-	17:04
×	Dlouhomilov,,rozc.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Dlouhomilov,,Medelské	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Dlouhomilov,Benkov,lesní správa	5:05	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Dlouhomilov,,Medelské	5:09	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Dlouhomilov,,u Langrů	5:12	6:12	7:12	-	9:25	10:00	11:25	12:00	12:30	13:00	13:14	14:00	14:14	15:14	16:14	17:14	18:00	19:00	20:22	7:28	9:28	11:28	13:28	15:28	17:08
×	Hrabišín,,u Stratilů	5:15	6:15	7:15	-	9:28	-	11:28	-	12:33	-	13:17	-	14:17	15:17	16:17	17:17	-	-	20:25	7:31	9:31	11:31	13:31	15:31	17:11
×	Hrabišín,,Fibich	5:16	6:16	7:16	-	9:29	-	11:29	-	12:34	-	13:18	-	14:18	15:18	16:18	17:18	-	-	20:26	7:32	9:32	11:32	13:32	15:32	17:12
×	Hrabišín,,škola	5:18	6:18	7:18	-	9:30	-	11:30	-	12:35	-	13:19	-	14:19	15:19	16:19	17:19	-	-	20:27	7:33	9:33	11:33	13:33	15:33	17:13
	Hrabišín,,náves	5:21	6:21	7:21	-	9:32	-	11:32	-	12:38	-	13:21	-	14:21	15:21	16:21	17:21	-	-	20:30	7:35	9:35	11:35	13:35	15:35	17:16
	Nový Malín,,škola	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Nový Malín,,obchod	5:28	6:28	7:28	-	-	-	-	-	12:45	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20:37	-	-	-	-	-	17:22
	Nový Malín,Plechy	5:30	6:30	7:30	-	-	-	-	-	12:47	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20:39	-	-	-	-	-	17:24
×	Šumperk,,Lesostavby	5:31	6:31	7:31	-	-	-	-	-	12:48	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20:40	-	-	-	-	-	17:25
×	Šumperk,,Pramet	5:33	6:33	7:33	-	-	-	-	-	12:50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20:42	-	-	-	-	-	17:27
	Šumperk,,aut.st.	5:36	6:36	7:36	-	-	-	-	-	12:53	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20:45	-	-	-	-	-	17:30
	dopravní výkon [km]	14,4	12,9	14,2	6,3	3,5	3,2	3,5	7,1	11	7,1	3,5	7,1	3,5	16,5	16,5	16,5	7,1	7,1	11	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	14,2
	provozních dní v dopravním roce	249	249	249	190	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	115	115	115	115	114	113

Zdroj: Autor

Tabulka 49: První návrhová varianta jízdního řádku linky 279, lichý směr

279	provozní soubor	Šump J	Šump J	Šump J	Zá	Zá	Zá	Zá	Šump J
	číslo spoje	1	3	5	7	9	11	13	15
	omezení jízdy	X	X [42]	3 [33]	X	X	X	X	X
	Šumperk,,aut.st.	-	6:52	-	-	-	-	-	-
	Šumperk,,Mototechna	-	6:55	-	-	-	-	-	-
	Šumperk,,nemocnice	-	6:57	-	-	-	-	-	-
×	Šumperk,,rozc.k nem.	-	6:58	-	-	-	-	-	-
	Postřelmov,,žel.st.	5:18	-	-	-	-	-	-	-
	Postřelmov,,ObÚ	5:20	7:08	-	-	-	-	-	-
×	Rovensko,,rest.	5:23	7:11	-	-	-	-	-	-
×	Rovensko,,Na rybníčku	5:25	7:13	-	-	-	-	-	-
	Zábřeh,,žel.st.	-	-	-	-	-	-	-	18:40
×	Zábřeh,,MEP	-	-	-	-	-	-	-	18:42
×	Zábřeh,,nám.Osvobození	-	-	-	-	-	-	-	18:44
	Zábřeh,,aut.st.	-	-	-	-	-	-	-	18:47
×	Zábřeh,,Sušilova-škola	-	-	-	-	-	-	-	|
×	Zábřeh,,rozc.Kouty	-	-	-	-	-	-	-	18:49
×	Zábřeh,,Pod Račicí	-	-	-	-	-	-	-	18:50
×	Zábřeh,,Růžové údolí	-	-	-	-	-	-	-	18:53
	Zábřeh,Václavov,kult.dům	-	-	-	-	-	-	-	18:56
×	Svébohov,,Chaloupky	-	-	-	-	-	-	-	18:58
	Svébohov,,obchod	5:31	7:19	-	-	-	-	-	18:59
		5:31	-	-	-	-	-	-	19:00
×	Jedlí,,rozc.Horní Studénky	5:34	-	-	-	-	-	-	19:03
×	Jedlí,,Na rovince	5:35	-	-	-	-	-	-	19:04
	Jedlí,,U Rýznarů	5:36	-	-	-	-	-	-	19:05
	Jedlí,,u kříže	5:38	-	-	-	-	15:11	-	19:07
	Štíty,,nám.	-	-	9:40	12:33	-	-	16:15	-
×	Štíty,,škola	-	-	9:41	12:34	-	-	16:16	-
×	Štíty,,samota	-	-	9:46	12:39	-	-	16:21	-
×	Štíty,,pila	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Štíty,Crhov,rozc.	-	-	-	-	-	-	-	-
	Jedlí,,záv.	-	-	-	-	13:35	15:15	-	19:11
×	Štíty,Crhov,rest.	-	-	-	-	13:40	15:20	-	19:16
×	Štíty,Crhov,dol.konec	-	-	-	-	13:41	15:21	-	19:17
×	Cotkytle,,Království	-	-	-	-	13:43	15:23	-	19:19
×	Cotkytle,,garáž	-	-	-	-	13:45	15:25	-	19:21
	Cotkytle,,ObÚ	-	-	9:52	12:45	13:47	15:27	16:27	19:23
	dopravní výkon [km]	11,5	16,4	6,7	6,7	6	8,1	6,7	22
	- z toho v Pardubickém kraji [km]	0	0	2	2	2,9	2,9	2	2,9
	provozních dní v dopravním roce	249	199	50	249	249	249	249	249

Zdroj: Autor

Tabulka 50: První návrhová varianta jízdního řádu linky 279, sudý směr

279	provozní soubor	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Zá	Zá	Zá	Zá
	číslo spoje	2	4	6	8	10	12	14	16
	omezení jízdy	X	X	X [42]	3 [33]	X	X	X	X
	Cotkytle,,ObÚ	4:24	-	-	9:53	12:48	13:50	15:50	17:21
×	Cotkytle,,garáž	4:26	-	-	9:55	12:50	-	-	17:23
×	Cotkytle,,Království	4:28	-	-	9:57	12:52	-	-	17:25
×	Štíty,Crhov,dol.konec	4:29	-	-	9:58	12:53	-	-	17:26
×	Štíty,Crhov,rest.	4:31	-	-	10:00	12:55	-	-	17:28
	Jedlí,,záv.	4:35	-	-	-	13:00	-	-	17:32
×	Štíty,Crhov,rozc.	-	-	-	10:05	13:03	-	-	-
×	Štíty,,pila	-	-	-	10:08	13:06	-	-	-
×	Štíty,,samota	-	-	-	-	-	13:54	15:54	-
×	Štíty,,škola	-	-	-	10:10	13:08	14:00	16:00	-
	Štíty,,nám.	-	-	-	10:12	13:10	14:02	16:02	-
	Jedlí,,u kříže	4:39	5:39	-	-	-	-	-	17:36
	Jedlí,,U Rýznarů	4:41	5:41	-	-	-	-	-	17:38
×	Jedlí,,Na rovince	4:42	5:42	-	-	-	-	-	17:39
×	Jedlí,,rozc.Horní Studénky	4:43	5:43	-	-	-	-	-	17:40
	Svébohov,,obchod	4:46	5:46	-	-	-	-	-	17:43
		4:48	5:48	7:22	-	-	-	-	17:44
×	Svébohov,,Chaloupky	-	-	-	-	-	-	-	17:45
	Zábřeh,Václavov,kult.dům	-	-	-	-	-	-	-	17:48
×	Zábřeh,,Růžové údolí	-	-	-	-	-	-	-	17:51
×	Zábřeh,,Pod Račicí	-	-	-	-	-	-	-	17:53
×	Zábřeh,,rozc.Kouty	-	-	-	-	-	-	-	17:54
×	Zábřeh,,Sušilova-škola	-	-	-	-	-	-	-	17:55
	Zábřeh,,aut.st.	-	-	-	-	-	-	-	17:57
×	Zábřeh,,nám.Osvobození	-	-	-	-	-	-	-	17:58
×	Zábřeh,,MEP	-	-	-	-	-	-	-	18:00
	Zábřeh,,žel.st.	-	-	-	-	-	-	-	18:01
×	Rovensko,,Na rybníčku	4:53	5:53	7:28	-	-	-	-	-
×	Rovensko,,rest.	4:55	5:55	7:30	-	-	-	-	-
	Postřelmov,,ObÚ	4:59	5:59	7:35	-	-	-	-	-
	Postřelmov,,žel.st.	5:02	6:02	-	-	-	-	-	-
×	Šumperk,,rozc.k nem.	-	-	7:44	-	-	-	-	-
	Šumperk,,nemocnice	-	-	7:45	-	-	-	-	-
	Šumperk,,Mototechna	-	-	7:47	-	-	-	-	-
	Šumperk,,aut.st.	-	-	7:50	-	-	-	-	-
	dopravní výkon [km]	19,6	11,5	16,4	10,5	11	6,7	6,7	22
	- z toho v Pardubickém kraji [km]	2,9	0	0	2,9	2,9	2	2	2,9
	provozních dní v dopravním roce	249	249	199	50	249	249	249	249

Zdroj: Autor

Tabulka 51: Druhá návrhová varianta jízdního řádu linky 279, lichý směr

279	provozní soubor	Šump J	Šump J	Šump J	Zá	Zá	Šump J
	číslo spoje	1	3	5	7	9	11
	omezení jízdy	X	X [42]	3 [33]	X	X	X
	Šumperk,,aut.st.	-	6:52	-	-	-	-
	Šumperk,,Mototechna	-	6:55	-	-	-	-
	Šumperk,,nemocnice	-	6:57	-	-	-	-
×	Šumperk,,rozc.k nem.	-	6:58	-	-	-	-
	Postřelmov,,žel.st.	5:18	-	-	-	-	-
	Postřelmov,,ObÚ	5:20	7:08	-	-	-	-
×	Rovensko,,rest.	5:23	7:11	-	-	-	-
×	Rovensko,,Na rybníčku	5:25	7:13	-	-	-	-
	Zábřeh,,žel.st.	-	-	-	-	-	18:40
×	Zábřeh,,MEP	-	-	-	-	-	18:42
×	Zábřeh,,nám.Osvobození	-	-	-	-	-	18:44
	Zábřeh,,aut.st.	-	-	-	-	-	18:47
×	Zábřeh,,Sušilova-škola	-	-	-	-	-	|
×	Zábřeh,,rozc.Kouty	-	-	-	-	-	18:49
×	Zábřeh,,Pod Račicí	-	-	-	-	-	18:50
×	Zábřeh,,Růžové údolí	-	-	-	-	-	18:53
	Zábřeh,Václavov,kult.dům	-	-	-	-	-	18:56
×	Svébohov,,Chaloupky	-	-	-	-	-	18:58
	Svébohov,,obchod	5:31	7:19	-	-	-	18:59
		5:31	-	-	-	-	19:00
×	Jedlí,,rozc.Horní Studénky	5:34	-	-	-	-	19:03
×	Jedlí,,Na rovince	5:35	-	-	-	-	19:04
	Jedlí,,U Rýznarů	5:36	-	-	-	-	19:05
	Jedlí,,u kříže	5:38	-	-	-	15:11	19:07
	Štíty,,nám.	-	-	9:40	13:25	-	-
×	Štíty,,škola	-	-	9:41	13:27	-	-
×	Štíty,,samota	-	-	9:46	-	-	-
×	Štíty,,pila	-	-	-	13:32	-	-
×	Štíty,Crhov,rozc.	-	-	-	13:32	-	-
	Jedlí,,záv.	-	-	-	13:35	15:15	19:11
×	Štíty,Crhov,rest.	-	-	-	13:40	15:20	19:16
×	Štíty,Crhov,dol.konec	-	-	-	13:41	15:21	19:17
×	Cotkytle,,Království	-	-	-	13:43	15:23	19:19
×	Cotkytle,,garáž	-	-	-	13:45	15:25	19:21
	Cotkytle,,ObÚ	-	-	9:52	13:47	15:27	19:23
	dopravní výkon [km]	11,5	16,4	6,7	11	8,1	22
	- z toho v Pardubickém kraji [km]	0	0	2	2,9	2,9	2,9
	provozních dní v dopravním roce	249	199	50	249	249	249

Zdroj: Autor

Tabulka 52: Druhá návrhová varianta jízdního řádu linky 279, sudý směr

279	provozní soubor	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Zá	Zá	Zá
	číslo spoje	2	4	6	8	10	12	14
	omezení jízdy	X	X	X [42]	3 [33]	X	X	X
	Cotkytle,,ObÚ	-	-	-	9:53	-	13:50	17:21
×	Cotkytle,,garáž	4:26	-	-	9:55	-	-	17:23
×	Cotkytle,,Království	4:28	-	-	9:57	-	-	17:25
×	Štíty,Crhov,dol.konec	4:29	-	-	9:58	-	-	17:26
×	Štíty,Crhov,rest.	4:31	-	-	10:00	-	-	17:28
	Jedlí,,záv.	4:35	-	-	-	13:34	-	17:32
×	Štíty,Crhov,rozc.	-	-	-	10:05	13:36	-	-
×	Štíty,,pila	-	-	-	10:08	13:39	-	-
×	Štíty,,samota	-	-	-	-	-	13:54	-
×	Štíty,,škola	-	-	-	10:10	13:41	14:00	-
	Štíty,,nám.	-	-	-	10:12	13:43	14:02	-
	Jedlí,,u kříže	4:39	5:39	-	-	-	-	17:36
	Jedlí,,U Rýznarů	4:41	5:41	-	-	-	-	17:38
×	Jedlí,,Na rovince	4:42	5:42	-	-	-	-	17:39
×	Jedlí,,rozc.Horní Studénky	4:43	5:43	-	-	-	-	17:40
	Svébohov,,obchod	4:46	5:46	-	-	-	-	17:43
		4:48	5:48	7:22	-	-	-	17:44
×	Svébohov,,Chaloupky	-	-	-	-	-	-	17:45
	Zábřeh,Václavov,kult.dům	-	-	-	-	-	-	17:48
×	Zábřeh,,Růžové údolí	-	-	-	-	-	-	17:51
×	Zábřeh,,Pod Račicí	-	-	-	-	-	-	17:53
×	Zábřeh,,rozc.Kouty	-	-	-	-	-	-	17:54
×	Zábřeh,,Sušilova-škola	-	-	-	-	-	-	17:55
	Zábřeh,,aut.st.	-	-	-	-	-	-	17:57
×	Zábřeh,,nám.Osvobození	-	-	-	-	-	-	17:58
×	Zábřeh,,MEP	-	-	-	-	-	-	18:00
	Zábřeh,,žel.st.	-	-	-	-	-	-	18:01
×	Rovensko,,Na rybníčku	4:53	5:53	7:28	-	-	-	-
×	Rovensko,,rest.	4:55	5:55	7:30	-	-	-	-
	Postřelmov,,ObÚ	4:59	5:59	7:35	-	-	-	-
	Postřelmov,,žel.st.	5:02	6:02	-	-	-	-	-
×	Šumperk,,rozc.k nem.	-	-	7:44	-	-	-	-
	Šumperk,,nemocnice	-	-	7:45	-	-	-	-
	Šumperk,,Mototechna	-	-	7:47	-	-	-	-
	Šumperk,,aut.st.	-	-	7:50	-	-	-	-
	dopravní výkon [km]	18,7	11,5	16,4	10,5	4,8	6,7	22
	- z toho v Pardubickém kraji [km]	2	0	0	2,9	0	2	2,9
	provozních dní v dopravním roce	249	249	199	50	249	249	249

Zdroj: Autor

Tabulka 53: První návrhová varianta jízdního řádu linky 280, lichý směr

280	provozní soubor	Zá	Šump J	Zá	Zá	Šump J	Šump J	Šump J	Zá	Zá	Zá	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Moh	Zá	Šump J	Zá	Moh	Šump J
	číslo spoje	1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25	101	103	105	107	109	111	113
	omezení jízdy	X	X	X	X	X	X	X	X [42]	X	X	X	X	X	6+	6+	6+	6+	6+ [24]	6+ [24]	6+ [31]
	Šumperk,,aut.st.	5:11	6:17	7:17	8:40	10:40	12:40	13:10	-	14:10	14:25	15:10	16:10	17:10	7:40	9:40	11:40	13:40	15:40	17:40	19:40
×	Šumperk,,stadion	5:13	6:19	7:19	8:42	10:42	12:42	13:12	-	14:12	14:27	15:12	16:12	17:12	7:42	9:42	11:42	13:42	15:42	17:42	19:42
×	Šumperk,,PVT	5:14	6:20	7:20	8:43	10:43	12:43	13:13	-	14:13	14:28	15:13	16:13	17:13	7:43	9:43	11:43	13:43	15:43	17:43	19:43
×	Dolní Studénky,Králec,rozc.	5:16	6:22	7:22	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Dolní Studénky,Králec,rozc.MK	-	-	-	8:45	10:45	12:45	13:15	-	14:15	14:30	15:15	16:15	17:15	7:45	9:45	11:45	13:45	15:45	17:45	19:45
×	Dolní Studénky,Králec	-	-	-	8:46	10:46	12:46	13:16	-	14:16	14:31	15:16	16:16	17:16	7:46	9:46	11:46	13:46	15:46	17:46	19:46
	Dolní Studénky,,rest.	5:18	6:24	7:24	8:48	10:48	12:48	13:18	-	14:18	14:33	15:18	16:18	17:18	7:48	9:48	11:48	13:48	15:48	17:48	19:48
	Dolní Studénky,,kostel	5:20	6:26	7:26	8:50	10:50	12:50	13:20	-	14:20	14:35	15:20	16:20	17:20	7:50	9:50	11:50	13:50	15:50	17:50	19:50
	Sudkov,,ObÚ	5:23	6:29	7:29	8:53	10:53	12:53	13:23	-	14:23	14:38	15:23	16:23	17:23	7:53	9:53	11:53	13:53	15:53	17:53	19:53
×	Sudkov,,u rybníka	5:25	6:31	7:31	8:55	10:55	12:55	13:25	-	14:25	14:40	15:25	16:25	17:25	7:55	9:55	11:55	13:55	15:55	17:55	19:55
×	Sudkov,,Moravolen	5:26	6:32	7:32	8:56	10:56	12:56	13:26	-	14:26	14:41	15:26	16:26	17:26	7:56	9:56	11:56	13:56	15:56	17:56	19:56
	Postřelmov,,žel.st.	5:28	6:34	7:34	8:58	10:58	12:58	13:28	-	14:28	14:43	15:28	16:28	17:28	7:58	9:58	11:58	13:58	15:58	17:58	19:58
		5:28	6:34	7:34	8:58	10:58	12:58	13:28	13:36	14:28	14:43	15:28	16:28	17:28	7:58	9:58	11:58	13:58	15:58	17:58	19:58
	Postřelmov,,ObÚ	5:30	6:37	7:37	-	-	-	-	-	-	14:45	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Kolšov,,rest.	-	-	-	9:02	11:02	13:02	13:32	-	14:32	-	15:32	16:32	17:32	8:02	10:02	12:02	14:02	16:02	18:02	20:02
×	Kolšov,,hájenka	-	-	-	9:03	11:03	13:03	13:33	-	14:33	-	15:33	16:33	17:33	8:03	10:03	12:03	14:03	16:03	18:03	20:03
	Brníčko,,pod lipami	-	-	-	9:06	11:06	13:06	13:36	-	14:36	-	15:36	16:36	17:36	8:06	10:06	12:06	14:06	16:06	18:06	20:06
×	Brníčko,,rest.	-	-	-	9:08	11:08	13:08	13:38	-	14:38	-	15:38	16:38	17:38	8:07	10:07	12:07	14:07	16:07	18:07	20:07
	Brníčko,,rozc.	-	-	-	9:09	11:09	13:09	13:39	-	14:39	-	15:39	16:39	17:39	8:09	10:09	12:09	14:09	16:09	18:09	20:09
	Lesnice,,náves	-	-	-	9:13	11:13	13:13	-	13:43	14:43	-	15:43	16:43	17:43	8:12	10:12	12:12	14:12	16:12	18:12	20:12
×	Lesnice,,sokolovna	-	-	-	-	-	-	-	-	14:44	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20:13
	Leština,,ObÚ	-	-	-	-	-	-	-	-	14:47	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20:16
×	Postřelmov,Nový Dvůr,rozc.	-	-	-	9:16	11:16	13:16	-	13:46	-	-	15:46	16:46	17:46	8:15	10:15	12:15	14:15	16:15	18:15	-
	Zábřeh,,poliklinika	5:36	6:43	7:43	9:21	11:21	13:21	-	13:51	-	14:51	15:51	16:51	17:51	8:20	10:20	12:20	14:20	16:20	18:20	-
	Zábřeh,,aut.st.	-	-	7:46	9:24	11:24	13:24	-	13:54	-	14:54	15:54	16:54	17:54	-	-	-	-	-	-	-
×	Zábřeh,,MEP	5:38	6:45	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8:22	10:22	12:22	14:22	16:22	18:22	-
	Zábřeh,,žel.st.	5:40	6:47	-	-	-	-	-	-	14:53	-	-	-	-	8:24	10:24	12:24	14:24	16:24	18:24	-
×	Zábřeh,,Olomoucká	5:42	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Zábřeh,,NH	5:44	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	dopravní výkon [km]	16,1	14,7	14,1	21,9	21,9	21,9	14,3	10,3	22,3	14,5	21,9	21,9	21,9	22,5	22,5	22,5	22,5	22,5	22,5	18,4
	provozních dní v dopravním roce	249	249	249	249	249	249	249	199	249	249	249	249	249	115	115	115	115	114	114	113

Zdroj: Autor

Tabulka 54: První návrhová varianta jízdního řádu linky 280, sudý směr

	280	provozní soubor	Zá	Zá	Zá	Šump J	Zá	Šump J	Zá	Zá	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Zá	Moh	Zá	Šump J	Zá	Moh	Šump J
		číslo spoje	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	102	104	106	108	110	112
		omezení jízdy	X	X	X	X	X	X	X	X [42]	X	X	X	X	X	6+	6+	6+	6+ [24]	6+ [24]	6+ [31]
	Zábřeh,,NH		-	6:28	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Zábřeh,,Olomoucká		-	6:29	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Zábřeh,,žel.st.		-	-	-	6:58	7:31	-	-	-	-	-	-	-	-	7:30	9:30	11:30	13:30	15:30	17:30
×	Zábřeh,,MEP		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7:32	9:32	11:32	13:32	15:32	17:32
	Zábřeh,,aut.st.		5:15	-	6:43	-	-	9:30	11:30	13:12	14:12	15:12	16:12	17:12	18:42	-	-	-	-	-	-
	Zábřeh,,poliklinika		5:18	-	6:46	-	-	9:35	11:35	13:17	14:17	15:17	16:17	17:17	18:47	7:35	9:35	11:35	13:35	15:35	17:35
×	Postřelmov,Nový Dvůr,rozc.		-	-	6:50	-	-	9:39	11:39	-	-	-	-	-	-	7:39	9:39	11:39	13:39	15:39	17:39
	Leština,,ObÚ		-	6:36	-	7:06	7:39	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Lesnice,,sokolovna		-	6:39	-	7:09	7:42	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Lesnice,,náves		-	6:40	6:55	7:10	7:43	9:43	11:43	-	-	-	-	-	-	7:43	9:43	11:43	13:43	15:43	17:43
	Brníčko,,rozc.		-	6:44	6:59	7:14	7:46	9:46	11:46	-	-	-	-	-	-	7:46	9:46	11:46	13:46	15:46	17:46
×	Brníčko,,rest.		-	6:45	7:00	7:15	7:47	9:47	11:47	-	-	-	-	-	-	7:47	9:47	11:47	13:47	15:47	17:47
	Brníčko,,pod lipami		-	6:47	7:02	7:17	7:48	9:48	11:48	-	-	-	-	-	-	7:48	9:48	11:48	13:48	15:48	17:48
×	Kolšov,,hájenka		-	6:50	7:05	7:20	7:51	9:51	11:51	-	-	-	-	-	-	7:51	9:51	11:51	13:51	15:51	17:51
	Kolšov,,rest.		-	6:53	7:08	7:23	7:53	9:53	11:53	-	-	-	-	-	-	7:53	9:53	11:53	13:53	15:53	17:53
	Postřelmov,,ObÚ		5:24	-	-	-	-	-	-	13:23	14:23	15:23	16:23	17:23	18:53	-	-	-	-	-	-
	Postřelmov,,žel.st.		5:26	6:57	7:12	7:27	7:57	9:57	11:57	13:25	14:25	15:25	16:25	17:25	18:55	7:57	9:57	11:57	13:57	15:57	17:57
			5:27	6:57	7:12	7:27	7:57	9:57	11:57	-	14:27	15:27	16:27	17:27	18:57	7:57	9:57	11:57	13:57	15:57	17:57
×	Sudkov,,Moravolen		5:29	6:59	7:14	7:29	7:59	9:59	11:59	-	14:29	15:29	16:29	17:29	18:59	7:59	9:59	11:59	13:59	15:59	17:59
×	Sudkov,,u rybníka		5:31	7:01	7:16	7:31	8:01	10:01	12:01	-	14:31	15:31	16:31	17:31	19:01	8:01	10:01	12:01	14:01	16:01	18:01
	Sudkov,,ObÚ		5:33	7:03	7:18	7:33	8:03	10:03	12:03	-	14:33	15:33	16:33	17:33	19:03	8:03	10:03	12:03	14:03	16:03	18:03
	Dolní Studénky,,kostel		5:36	7:06	7:21	7:36	8:06	10:06	12:06	-	14:36	15:36	16:36	17:36	19:06	8:06	10:06	12:06	14:06	16:06	18:06
	Dolní Studénky,,rest.		5:38	7:08	7:23	7:38	8:08	10:08	12:08	-	14:38	15:38	16:38	17:38	19:08	8:08	10:08	12:08	14:08	16:08	18:08
×	Dolní Studénky,Králec		5:40	7:10	-	7:40	8:10	10:10	12:10	-	14:40	15:40	16:40	17:40	19:10	8:10	10:10	12:10	14:10	16:10	18:10
×	Dolní Studénky,Králec,rozc.MK		5:41	7:11	-	7:41	8:11	10:11	12:11	-	14:41	15:41	16:41	17:41	19:11	8:11	10:11	12:11	14:11	16:11	18:11
×	Dolní Studénky,Králec,rozc.		-	-	7:25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Šumperk,,PVT		5:42	7:12	7:27	7:42	8:12	10:12	12:12	-	14:42	15:42	16:42	17:42	19:12	8:12	10:12	12:12	14:12	16:12	18:12
×	Šumperk,,stadion		5:43	7:13	7:28	7:43	8:13	10:13	12:13	-	14:43	15:43	16:43	17:43	19:13	8:13	10:13	12:13	14:13	16:13	18:13
	Šumperk,,aut.st.		5:46	7:16	7:31	7:46	8:16	10:16	12:16	-	14:46	15:46	16:46	17:46	19:16	8:16	10:16	12:16	14:16	16:16	18:16
	dopravní výkon [km]		14,5	22,9	21,5	22,3	22,3	21,9	21,9	6	14,5	14,5	14,5	14,5	14,5	22,5	22,5	22,5	22,5	22,5	22,5
	provozních dní v dopravním roce		249	249	249	249	249	249	249	199	249	249	249	249	249	115	115	115	114	114	113

Zdroj: Autor

Tabulka 55: Druhá návrhová varianta jízdního řádu linky 280, lichý směr

280	provozní soubor	Zá	Šump J	Zá	Zá	Šump J	Šump J	Šump J	Zá	Zá	Zá	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Moh	Zá	Šump J	Zá	Moh	Šump J
	číslo spoje	1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25	101	103	105	107	109	111	113
	omezení jízdy	X	X	X	X	X	X	X	X [42]	X	X	X	X	X	6+	6+	6+	6+	6+ [24]	6+ [24]	6+ [31]
	Šumperk,,aut.st.	5:11	6:17	7:17	8:40	10:40	12:40	13:10	-	14:10	14:25	15:10	16:10	17:10	7:40	9:40	11:40	13:40	15:40	17:40	19:40
×	Šumperk,,stadion	5:13	6:19	7:19	8:42	10:42	12:42	13:12	-	14:12	14:27	15:12	16:12	17:12	7:42	9:42	11:42	13:42	15:42	17:42	19:42
×	Šumperk,,PVT	5:14	6:20	7:20	8:43	10:43	12:43	13:13	-	14:13	14:28	15:13	16:13	17:13	7:43	9:43	11:43	13:43	15:43	17:43	19:43
×	Dolní Studénky,Králec,rozc.	5:16	6:22	7:22	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Dolní Studénky,Králec,rozc.MK	-	-	-	8:45	10:45	12:45	13:15	-	14:15	14:30	15:15	16:15	17:15	7:45	9:45	11:45	13:45	15:45	17:45	19:45
×	Dolní Studénky,Králec	-	-	-	8:46	10:46	12:46	13:16	-	14:16	14:31	15:16	16:16	17:16	7:46	9:46	11:46	13:46	15:46	17:46	19:46
	Dolní Studénky,,rest.	5:18	6:24	7:24	8:48	10:48	12:48	13:18	-	14:18	14:33	15:18	16:18	17:18	7:48	9:48	11:48	13:48	15:48	17:48	19:48
	Dolní Studénky,,kostel	5:20	6:26	7:26	8:50	10:50	12:50	13:20	-	14:20	14:35	15:20	16:20	17:20	7:50	9:50	11:50	13:50	15:50	17:50	19:50
	Sudkov,,ObÚ	5:23	6:29	7:29	8:53	10:53	12:53	13:23	-	14:23	14:38	15:23	16:23	17:23	7:53	9:53	11:53	13:53	15:53	17:53	19:53
×	Sudkov,,u rybníka	5:25	6:31	7:31	8:55	10:55	12:55	13:25	-	14:25	14:40	15:25	16:25	17:25	7:55	9:55	11:55	13:55	15:55	17:55	19:55
×	Sudkov,,Moravolen	5:26	6:32	7:32	8:56	10:56	12:56	13:26	-	14:26	14:41	15:26	16:26	17:26	7:56	9:56	11:56	13:56	15:56	17:56	19:56
	Postřelmov,,žel.st.	5:28	6:34	7:34	8:58	10:58	12:58	13:28	-	14:28	14:43	15:28	16:28	17:28	7:58	9:58	11:58	13:58	15:58	17:58	19:58
		5:28	6:34	7:34	8:58	10:58	12:58	13:28	13:36	14:28	14:43	15:28	16:28	17:28	7:58	9:58	11:58	13:58	15:58	17:58	19:58
	Postřelmov,,ObÚ	5:30	6:37	7:37	-	-	-	-	-	-	14:45	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Kolšov,,rest.	-	-	-	9:02	11:02	13:02	13:32	-	14:32	-	15:32	16:32	17:32	8:02	10:02	12:02	14:02	16:02	18:02	20:02
×	Kolšov,,hájenka	-	-	-	9:03	11:03	13:03	13:33	-	14:33	-	15:33	16:33	17:33	8:03	10:03	12:03	14:03	16:03	18:03	20:03
	Brníčko,,pod lipami	-	-	-	9:06	11:06	13:06	13:36	-	14:36	-	15:36	16:36	17:36	8:06	10:06	12:06	14:06	16:06	18:06	20:06
×	Brníčko,,rest.	-	-	-	9:08	11:08	13:08	13:38	-	14:38	-	15:38	16:38	17:38	8:07	10:07	12:07	14:07	16:07	18:07	20:07
	Brníčko,,rozc.	-	-	-	9:09	11:09	13:09	13:39	-	14:39	-	15:39	16:39	17:39	8:09	10:09	12:09	14:09	16:09	18:09	20:09
	Lesnice,,náves	-	-	-	-	11:13	13:13	-	13:43	14:43	-	15:43	16:43	17:43	8:12	10:12	12:12	14:12	16:12	18:12	20:12
×	Lesnice,,sokolovna	-	-	-	-	11:14	13:14	-	-	14:44	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20:13
	Leština,,ObÚ	-	-	-	-	11:17	13:17	-	-	14:47	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20:16
×	Postřelmov,Nový Dvůr,rozc.	-	-	-	-	-	-	-	13:46	-	-	15:46	16:46	17:46	8:15	10:15	12:15	14:15	16:15	18:15	-
	Zábřeh,,poliklinika	5:36	6:43	7:43	-	-	-	-	13:51	-	14:51	15:51	16:51	17:51	8:20	10:20	12:20	14:20	16:20	18:20	-
	Zábřeh,,aut.st.	-	-	7:46	-	-	-	-	13:54	-	14:54	15:54	16:54	17:54	-	-	-	-	-	-	-
×	Zábřeh,,MEP	5:38	6:45	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8:22	10:22	12:22	14:22	16:22	18:22	-
	Zábřeh,,žel.st.	5:40	6:47	-	-	-	-	-	-	14:53	-	-	-	-	8:24	10:24	12:24	14:24	16:24	18:24	-
×	Zábřeh,,Olomoucká	5:42	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Zábřeh,,NH	5:44	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	dopravní výkon [km]	16,1	14,7	14,1	14,3	18,7	18,7	14,3	10,3	22,3	14,5	21,9	21,9	21,9	22,5	22,5	22,5	22,5	22,5	22,5	18,4
	provozních dní v dopravním roce	249	249	249	249	249	249	249	199	249	249	249	249	249	115	115	115	115	114	114	113

Zdroj: Autor

Tabulka 56: Druhá návrhová varianta jízdního řádu linky 280, sudý směr

	280	provozní soubor	Zá	Zá	Zá	Šump J	Zá	Šump J	Zá	Zá	Šump J	Šump J	Šump J	Šump J	Zá	Moh	Zá	Šump J	Zá	Moh	Šump J
		číslo spoje	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	102	104	106	108	110	112
		omezení jízdy	X	X	X	X	X	X	X	X [42]	X	X	X	X	X	6+	6+	6+	6+ [24]	6+ [24]	6+ [31]
	Zábřeh,,NH		-	6:28	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Zábřeh,,Olomoucká		-	6:29	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Zábřeh,,žel.st.		-	-	-	6:58	7:31	-	-	-	-	-	-	-	-	7:30	9:30	11:30	13:30	15:30	17:30
×	Zábřeh,,MEP		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7:32	9:32	11:32	13:32	15:32	17:32
	Zábřeh,,aut.st.		5:15	-	6:43	-	-	9:30	11:30	13:12	14:12	15:12	16:12	17:12	18:42	-	-	-	-	-	-
	Zábřeh,,poliklinika		5:18	-	6:46	-	-	9:35	11:35	13:17	14:17	15:17	16:17	17:17	18:47	7:35	9:35	11:35	13:35	15:35	17:35
×	Postřelmov,Nový Dvůr,rozc.		-	-	6:50	-	-	9:39	11:39	-	-	-	-	-	-	7:39	9:39	11:39	13:39	15:39	17:39
	Leština,,ObÚ		-	6:36	-	7:06	7:39	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Lesnice,,sokolovna		-	6:39	-	7:09	7:42	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Lesnice,,náves		-	6:40	6:55	7:10	7:43	9:43	11:43	-	-	-	-	-	-	7:43	9:43	11:43	13:43	15:43	17:43
	Brníčko,,rozc.		-	6:44	6:59	7:14	7:46	9:46	11:46	-	-	-	-	-	-	7:46	9:46	11:46	13:46	15:46	17:46
×	Brníčko,,rest.		-	6:45	7:00	7:15	7:47	9:47	11:47	-	-	-	-	-	-	7:47	9:47	11:47	13:47	15:47	17:47
	Brníčko,,pod lipami		-	6:47	7:02	7:17	7:48	9:48	11:48	-	-	-	-	-	-	7:48	9:48	11:48	13:48	15:48	17:48
×	Kolšov,,hájenka		-	6:50	7:05	7:20	7:51	9:51	11:51	-	-	-	-	-	-	7:51	9:51	11:51	13:51	15:51	17:51
	Kolšov,,rest.		-	6:53	7:08	7:23	7:53	9:53	11:53	-	-	-	-	-	-	7:53	9:53	11:53	13:53	15:53	17:53
	Postřelmov,,ObÚ		5:24	-	-	-	-	-	-	13:23	14:23	15:23	16:23	17:23	18:53	-	-	-	-	-	-
	Postřelmov,,žel.st.		5:26	6:57	7:12	7:27	7:57	9:57	11:57	13:25	14:25	15:25	16:25	17:25	18:55	7:57	9:57	11:57	13:57	15:57	17:57
			5:27	6:57	7:12	7:27	7:57	9:57	11:57	-	14:27	15:27	16:27	17:27	18:57	7:57	9:57	11:57	13:57	15:57	17:57
×	Sudkov,,Moravolen		5:29	6:59	7:14	7:29	7:59	9:59	11:59	-	14:29	15:29	16:29	17:29	18:59	7:59	9:59	11:59	13:59	15:59	17:59
×	Sudkov,,u rybníka		5:31	7:01	7:16	7:31	8:01	10:01	12:01	-	14:31	15:31	16:31	17:31	19:01	8:01	10:01	12:01	14:01	16:01	18:01
	Sudkov,,ObÚ		5:33	7:03	7:18	7:33	8:03	10:03	12:03	-	14:33	15:33	16:33	17:33	19:03	8:03	10:03	12:03	14:03	16:03	18:03
	Dolní Studénky,,kostel		5:36	7:06	7:21	7:36	8:06	10:06	12:06	-	14:36	15:36	16:36	17:36	19:06	8:06	10:06	12:06	14:06	16:06	18:06
	Dolní Studénky,,rest.		5:38	7:08	7:23	7:38	8:08	10:08	12:08	-	14:38	15:38	16:38	17:38	19:08	8:08	10:08	12:08	14:08	16:08	18:08
×	Dolní Studénky,Králec		5:40	7:10	-	7:40	8:10	10:10	12:10	-	14:40	15:40	16:40	17:40	19:10	8:10	10:10	12:10	14:10	16:10	18:10
×	Dolní Studénky,Králec,rozc.MK		5:41	7:11	-	7:41	8:11	10:11	12:11	-	14:41	15:41	16:41	17:41	19:11	8:11	10:11	12:11	14:11	16:11	18:11
×	Dolní Studénky,Králec,rozc.		-	-	7:25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Šumperk,,PVT		5:42	7:12	7:27	7:42	8:12	10:12	12:12	-	14:42	15:42	16:42	17:42	19:12	8:12	10:12	12:12	14:12	16:12	18:12
×	Šumperk,,stadion		5:43	7:13	7:28	7:43	8:13	10:13	12:13	-	14:43	15:43	16:43	17:43	19:13	8:13	10:13	12:13	14:13	16:13	18:13
	Šumperk,,aut.st.		5:46	7:16	7:31	7:46	8:16	10:16	12:16	-	14:46	15:46	16:46	17:46	19:16	8:16	10:16	12:16	14:16	16:16	18:16
	dopravní výkon [km]		14,5	22,9	21,5	22,3	22,3	21,9	21,9	6	14,5	14,5	14,5	14,5	14,5	22,5	22,5	22,5	22,5	22,5	22,5
	provozních dní v dopravním roce		249	249	249	249	249	249	249	199	249	249	249	249	249	115	115	115	114	114	113

Zdroj: Autor

Tabulka 57: Návrhový jízdní řád linky 321 (shodný pro obě varianty), lichý směr

	321 provozní soubor / číslo spoje / omezení jízdy	Št-Un 1 X	Št-Un 3 X	Št-Un 5 X	Št-Un 7 X	Št-Un 9 X	Št-Un 11 X	Št-Un 13 X	Št-Un 15 X	Št-Un 17 X	Št-Un 19 X	Št-Un 21 X	Št-Un 23 X	Št-Un 25 X	Št-Un 27 X	Št-Un 29 X	Šump J 31 X	Št-Un 33 X	Št-Un 101 6+	Št-Un 103 6+	Št-Un 105 6+	Št-Un 107 6+	Št-Un 109 6+ [24]	Št-Un 111 6+ [24]	Št-Un 113 6+ [31]
	Uničov,,UNEX	-	-	6:22	-	-	-	-	-	14:07	-	14:27	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Uničov,Brníčko,rozc.	-	-	6:24	-	-	-	-	-	14:09	-	14:29	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Uničov,,Bezručovo nám.	-	-	6:27	-	-	-	-	-	14:12	-	14:32	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Uničov,,poliklinika	-	-	6:28	-	-	-	-	-	14:13	-	14:33	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Uničov,,Dukelská	5:16	-	6:30	-	-	-	-	-	14:15	-	14:35	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Uničov,,aut.st.	5:18	5:41	6:32	6:41	8:14	10:14	12:14	13:27	14:17	14:27	14:37	15:27	16:27	17:27	18:27	20:14	22:41	8:14	10:14	12:14	14:14	16:14	18:14	20:14
	Uničov,,žel.st.	5:19	5:42	-	6:42	8:15	10:15	12:15	13:30	-	14:28	-	15:28	16:28	17:28	18:28	20:15	22:42	8:15	10:15	12:15	14:15	16:15	18:15	20:15
×	Uničov,,Šumperská	5:21	5:44	-	6:44	8:17	10:17	12:17	13:32	-	14:30	-	15:30	16:30	17:30	18:30	20:17	22:44	8:17	10:17	12:17	14:17	16:17	18:17	20:17
×	Uničov,Nová Dědina,rest.	5:22	5:45	-	6:45	8:19	10:19	12:19	13:34	-	14:32	-	15:32	16:32	17:32	18:32	20:18	22:45	8:18	10:18	12:18	14:18	16:18	18:18	20:18
×	Uničov,Nová Dědina,TEKRO	5:23	5:46	-	6:46	8:20	10:20	12:20	13:35	-	14:33	-	15:33	16:33	17:33	18:33	20:19	22:46	8:19	10:19	12:19	14:19	16:19	18:19	20:19
×	Uničov,Horní Sukolom,rozc.	5:24	5:47	-	6:47	8:21	10:21	12:21	13:36	-	14:34	-	15:34	16:34	17:34	18:34	20:20	22:47	8:20	10:20	12:20	14:20	16:20	18:20	20:20
×	Šumvald,,dol.konec	5:27	5:50	-	6:50	8:24	10:24	12:24	13:39	-	14:37	-	15:37	16:37	17:37	18:37	20:23	22:50	8:23	10:23	12:23	14:23	16:23	18:23	20:23
×	Šumvald,,u Smrčků	5:28	5:51	-	6:51	8:25	10:25	12:25	13:40	-	14:38	-	15:38	16:38	17:38	18:38	20:24	22:51	8:24	10:24	12:24	14:24	16:24	18:24	20:24
	Šumvald,,rozc.Dlouhá Loučka	5:29	5:52	-	6:52	8:27	10:27	12:27	13:42	-	14:40	-	15:40	16:40	17:40	18:40	20:25	22:52	8:25	10:25	12:25	14:25	16:25	18:25	20:25
×	Šumvald,,rozc.Horka	5:31	5:54	-	6:54	8:28	10:28	12:28	13:43	-	14:41	-	15:41	16:41	17:41	18:41	20:27	22:54	8:27	10:27	12:27	14:27	16:27	18:27	20:27
×	Šumvald,,Na klínku	5:32	5:55	-	6:55	8:30	10:30	12:30	13:45	-	14:43	-	15:43	16:43	17:43	18:43	20:28	22:55	8:28	10:28	12:28	14:28	16:28	18:28	20:28
×	Šumvald,Břevenec,škola	5:33	5:56	-	6:56	8:31	10:31	12:31	13:46	-	14:44	-	15:44	16:44	17:44	18:44	20:29	22:56	8:29	10:29	12:29	14:29	16:29	18:29	20:29
×	Šumvald,Břevenec,kříž.	5:35	5:58	-	6:58	8:33	10:33	12:33	13:48	-	14:46	-	15:46	16:46	17:46	18:46	20:31	22:58	8:31	10:31	12:31	14:31	16:31	18:31	20:31
×	Šumvald,Břevenec,u háje	5:37	6:00	-	7:00	8:35	10:35	12:35	-	-	14:48	-	15:48	16:48	17:48	18:48	20:33	23:00	8:33	10:33	12:33	14:33	16:33	18:33	20:33
	Oskava,Nemrlov,rozc.Mostkov	5:39	6:02	-	7:02	8:37	10:37	12:37	-	-	14:50	-	15:50	16:50	17:50	18:50	20:35	23:02	8:35	10:35	12:35	14:35	16:35	18:35	20:35
×	Oskava,Nemrlov,kaple	-	6:04	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Oskava,Mostkov,kaple	5:41	-	-	7:05	8:39	10:39	12:39	-	-	14:52	-	15:52	16:52	17:52	18:52	20:37	23:04	8:37	10:37	12:37	14:37	16:37	18:37	20:37
×	Oskava,Mostkov,rozc.Václavov	5:43	-	-	7:07	8:40	10:40	12:40	-	-	14:53	-	15:53	16:53	17:53	18:53	20:39	23:06	8:39	10:39	12:39	14:39	16:39	18:39	20:39
	Oskava,,hřbitov	5:45	-	-	7:09	8:42	10:42	12:42	-	-	14:55	-	15:55	16:55	17:55	18:55	20:41	23:08	8:41	10:41	12:41	14:41	16:41	18:41	20:41
	Oskava,,ObÚ	-	6:06	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Oskava,,hotel Rabštýn	5:46	6:07	-	7:10	8:43	10:43	12:43	-	-	14:56	-	15:56	16:56	17:56	18:56	20:42	23:09	8:42	10:42	12:42	14:42	16:42	18:42	20:42
	Oskava,,hor.záv.	5:47	6:09	-	7:12	8:45	10:45	12:45	-	-	14:58	-	15:58	16:58	17:58	18:58	20:43	23:10	8:43	10:43	12:43	14:43	16:43	18:43	20:43
		-	6:15	-	7:15	8:52	10:52	12:52	-	-	15:02	-	15:58	17:00	17:58	19:10	-	23:12	8:48	-	12:48	-	16:48	-	20:48
×	Oskava,,rozc.Třemešek	-	6:16	-	7:16	8:53	10:53	12:53	-	-	15:03	-	15:59	17:01	17:59	19:11	-	23:13	8:49	-	12:49	-	16:49	-	20:49
×	Oskava,Třemešek,zast.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16:02	-	18:02	-	-	-	8:52	-	12:52	-	16:52	-	-
×	Oskava,Třemešek,kaple	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16:03	-	18:03	-	-	-	8:53	-	12:53	-	16:53	-	-
	Oskava,Třemešek,konečná	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16:06	-	18:06	-	-	-	8:56	-	12:56	-	16:56	-	-
×	Oskava,,Kauerův mlýn	-	6:18	-	7:18	8:55	10:55	12:55	-	-	15:05	-	-	17:03	-	19:13	-	23:15	-	-	-	-	-	-	20:51
×	Oskava,Bedřichov,Dlouhá voda	-	6:19	-	7:19	8:56	10:57	12:56	-	-	15:06	-	-	17:04	-	19:14	-	23:16	-	-	-	-	-	-	20:52
×	Oskava,Bedřichov,L.S.	-	6:20	-	7:20	8:57	10:58	12:57	-	-	15:07	-	-	17:05	-	19:15	-	23:17	-	-	-	-	-	-	20:53
×	Oskava,Bedřichov,obchod	-	6:21	-	7:21	8:58	10:59	12:58	-	-	15:08	-	-	17:06	-	19:16	-	23:18	-	-	-	-	-	-	20:54
	Oskava,Bedřichov,konečná	-	6:25	-	7:25	9:02	11:02	13:02	-	-	15:12	-	-	17:10	-	19:20	-	23:22	-	-	-	-	-	-	20:58
	dopravní výkon [km]	18,1	21,6	4	22,2	22,2	22,2	22,2	10,9	4	22,2	4	20,8	22,2	20,8	22,2	17,4	22,2	20,8	17,4	20,8	17,4	20,8	17,4	22,2
	provozních dní v dopravním roce	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	115	115	115	115	114	114	113

Zdroj: Autor

Tabulka 58: Návrhový jízdní řád linky 321 (shoný pro obě varianty), sudý směr

321	provozní soubor	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Šumpl	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un
	číslo spoje	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30	102	104	106	108	110	112	114
	omezení jízdy	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	6+	6+	6+	6+	6+ [24]	6+ [24]	6+ [31]
	Oskava,Bedřichov,konečná	4:36	5:36	-	-	7:32	-	10:52	12:36	-	14:42	15:42	-	17:42	-	-	6:59	-	-	-	-	-	-
×	Oskava,Bedřichov,obchod	4:37	5:37	-	-	7:33	-	10:53	12:37	-	14:43	15:43	-	17:43	-	-	7:00	-	-	-	-	-	-
×	Oskava,Bedřichov,L.S.	4:38	5:38	-	-	7:34	-	10:54	12:38	-	14:44	15:44	-	17:44	-	-	7:01	-	-	-	-	-	-
×	Oskava,Bedřichov,Dlouhá voda	4:40	5:40	-	-	7:37	-	10:57	12:40	-	14:46	15:46	-	17:46	-	-	7:03	-	-	-	-	-	-
×	Oskava,,Kauerův mlýn	4:41	5:41	-	-	7:38	-	10:58	12:41	-	14:47	15:47	-	17:47	-	-	7:04	-	-	-	-	-	-
	Oskava,Třemešek,konečná	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16:39	-	-	-	-	8:58	-	12:58	-	16:58	-
×	Oskava,Třemešek,kaple	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16:40	-	-	-	-	8:59	-	12:59	-	16:59	-
×	Oskava,Třemešek,zast.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16:41	-	-	-	-	9:00	-	13:00	-	17:00	-
×	Oskava,,rozc.Třemešek	4:43	5:43	-	-	7:40	-	11:00	12:43	-	14:49	15:49	16:44	17:49	-	-	7:06	9:03	-	13:03	-	17:03	-
	Oskava,,hor.záv.	4:45	5:45	-	-	7:42	-	11:02	12:45	-	14:51	15:51	16:47	17:51	-	-	7:08	9:06	-	13:06	-	17:06	-
		4:52	5:52	6:25	6:57	7:42	9:12	11:12	12:53	-	14:53	15:53	16:53	17:53	19:12	21:12	7:12	9:12	11:12	13:12	15:12	17:12	19:12
	Oskava,,hotel Rabštýn	4:53	5:53	6:26	6:58	7:43	9:13	11:13	12:54	-	14:54	15:54	16:54	17:54	19:13	21:13	7:13	9:13	11:13	13:13	15:13	17:13	19:13
	Oskava,,ObÚ	-	-	-	-	7:45	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Oskava,,hřbitov	4:55	5:55	6:28	7:00	-	9:15	11:15	12:56	-	14:56	15:56	16:56	17:56	19:15	21:15	7:15	9:15	11:15	13:15	15:15	17:15	19:15
×	Oskava,Mostkov,rozc.Václavov	4:56	5:56	6:29	7:01	-	9:16	11:16	12:57	-	14:57	15:57	16:57	17:57	19:16	21:16	7:16	9:16	11:16	13:16	15:16	17:16	19:16
×	Oskava,Mostkov,kaple	4:58	5:58	6:31	7:03	-	9:18	11:18	12:59	-	14:59	15:59	16:59	17:59	19:18	21:18	7:18	9:18	11:18	13:18	15:18	17:18	19:18
×	Oskava,Nemrlov,kaple	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Oskava,Nemrlov,rozc.Mostkov	5:00	6:00	6:33	7:05	-	9:20	11:20	13:01	-	15:01	16:01	17:01	18:01	19:20	21:20	7:20	9:20	11:20	13:20	15:20	17:20	19:20
×	Šumvald,Břevenec,u háje	5:01	6:01	6:34	7:06	-	9:21	11:21	13:02	-	15:02	16:02	17:02	18:02	19:21	21:21	7:21	9:21	11:21	13:21	15:21	17:21	19:21
×	Šumvald,Břevenec,kříž.	5:04	6:04	6:37	7:09	-	9:24	11:24	13:05	14:05	15:05	16:05	17:05	18:05	19:24	21:24	7:24	9:24	11:24	13:24	15:24	17:24	19:24
×	Šumvald,Břevenec,škola	5:05	6:05	6:38	7:10	-	9:25	11:25	13:06	14:06	15:06	16:06	17:06	18:06	19:25	21:25	7:25	9:25	11:25	13:25	15:25	17:25	19:25
×	Šumvald,,Na klínku	5:07	6:07	6:40	7:12	-	9:26	11:26	13:07	14:07	15:07	16:07	17:07	18:07	19:26	21:26	7:26	9:26	11:26	13:26	15:26	17:26	19:26
×	Šumvald,,rozc.Horka	5:09	6:09	6:42	7:14	-	9:28	11:28	13:09	14:09	15:09	16:09	17:09	18:09	19:28	21:28	7:28	9:28	11:28	13:28	15:28	17:28	19:28
	Šumvald,,rozc.Dlouhá Loučka	5:11	6:11	6:44	7:16	-	9:30	11:30	13:11	14:11	15:11	16:11	17:11	18:11	19:30	21:30	7:30	9:30	11:30	13:30	15:30	17:30	19:30
×	Šumvald,,u Smrčků	5:12	6:12	6:45	7:17	-	9:31	11:31	13:12	14:12	15:12	16:12	17:12	18:12	19:31	21:31	7:31	9:31	11:31	13:31	15:31	17:31	19:31
×	Šumvald,,dol.konec	5:14	6:14	6:47	7:19	-	9:33	11:33	13:14	14:14	15:14	16:14	17:14	18:14	19:33	21:33	7:33	9:33	11:33	13:33	15:33	17:33	19:33
×	Uničov,Horní Sukolom,rozc.	5:15	6:15	6:48	7:20	-	9:34	11:34	13:15	14:15	15:15	16:15	17:15	18:15	19:34	21:34	7:34	9:34	11:34	13:34	15:34	17:34	19:34
×	Uničov,Nová Dědina,TEKRO	5:16	6:16	6:49	7:21	-	9:35	11:35	13:16	14:16	15:16	16:16	17:16	18:16	19:35	21:35	7:35	9:35	11:35	13:35	15:35	17:35	19:35
×	Uničov,Nová Dědina,rest.	5:19	6:19	6:52	7:24	-	9:37	11:37	13:18	14:18	15:18	16:18	17:18	18:18	19:37	21:37	7:37	9:37	11:37	13:37	15:37	17:37	19:37
×	Uničov,,Šumperská	5:21	6:21	6:54	7:26	-	9:39	11:39	13:20	14:20	15:20	16:20	17:20	18:20	19:39	21:39	7:39	9:39	11:39	13:39	15:39	17:39	19:39
	Uničov,,žel.st.	5:23	6:23	6:56	7:28	-	9:41	11:41	13:22	14:22	15:22	16:22	17:22	18:22	19:41	21:41	7:41	9:41	11:41	13:41	15:41	17:41	19:41
	Uničov,,aut.st.	5:24	6:24	6:57	7:30	-	9:42	11:42	13:24	14:23	15:23	16:23	17:23	18:23	19:42	21:42	7:42	9:42	11:42	13:42	15:42	17:42	19:42
×	Uničov,,Dukelská	5:26	6:26	-	-	-	-	-	13:26	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Uničov,,poliklinika	5:27	6:27	-	-	-	-	-	13:27	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Uničov,,Bezručovo nám.	5:29	6:29	-	-	-	-	-	13:29	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Uničov,Brníčko,rozc.	5:31	6:31	-	-	-	-	-	13:31	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Uničov,,UNEX	5:34	6:34	-	-	-	-	-	13:34	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	dopravní výkon [km]	26,2	26,2	17,4	17,4	5,8	17,4	22,2	26,2	10,9	22,2	22,2	20,8	22,2	17,4	17,4	22,2	20,8	17,4	20,8	17,4	20,8	17,4
	provozních dní v dopravním roce	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	115	115	115	115	114	114	113

Zdroj: Autor

PŘÍLOHA E*:* Návrhové jízdní řády v provozním celku jihozápad

Souhrnné vysvětlivky:

X	jede v pracovních dnech kromě 31. XII.
6	jede v sobotu
+	jede v neděli, ve státem uznané svátky a 31. XII.
[24]	oproti předcházejícím poznámkám nejede 24. XII.
[31]	oproti předcházejícím poznámkám nejede 24. a 31. XII.
[25]	oproti předcházejícím poznámkám nejede 25. XII. a 1. I.
[26]	oproti předcházejícím poznámkám jede pouze ve dvech školního vyučování
[42]	oproti předcházejícím poznámkám nejede v období letních a vánočních prázdnin
-	spoj jede po jiné trase
|	spoj zastávkou projíždí
×	zastávka na znamení
Šump J	provozní soubor Šumpersko J
Št-Un	provozní soubor Šternbersko a Uničovsko
Zá	provozní soubor Zábřežsko
Moh	provozní soubor Mohelnicko
Lit	provozní soubor Litovelsko

Tabulka 59: Návrhový jízdní řád linky 229 (shodný pro obě varianty), lichý směr

229	provozní soubor	Št-Un	Zá	Šump J	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Šump J	Šump J	Šump J	Št-Un	Št-Un	Zá	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Šump J
	číslo spoje	1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25	27	29	31	33	101	103	105	107	109	111	113	115	117	119	121
	omezení jízdy	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	6+ [25]	6+ [25]	6+	6+	6+	6+ [31]	6+ [31]	6+ [31]	6+ [31]	6+ [31]	6+ [31]
	Libina,,u Cásků	5:02	-	-	6:02	6:40	7:00	8:19	10:19	13:02	14:19	14:57	15:57	16:57	-	18:19	19:19	21:02	5:02	6:19	8:19	10:19	12:19	14:19	16:19	17:02	18:19	19:02	21:02
×	Libina,,u kříže	5:04	-	-	6:04	6:42	7:03	8:21	10:21	13:04	14:21	14:59	15:59	16:59	-	18:21	19:21	21:04	5:04	6:21	8:21	10:21	12:21	14:21	16:21	17:04	18:21	19:04	21:04
×	Libina,,Svazarm	5:06	-	-	6:06	6:44	7:05	8:23	10:23	13:06	14:23	15:01	16:01	17:01	-	18:23	19:23	21:06	5:06	6:23	8:23	10:23	12:23	14:23	16:23	17:06	18:23	19:06	21:06
	Libina,,nám.	5:08	5:21	-	6:08	6:46	7:08	8:25	10:25	13:08	14:25	15:03	16:03	17:03	17:14	18:25	19:25	21:08	5:08	6:25	8:25	10:25	12:25	14:25	16:25	17:08	18:25	19:08	21:08
×	Libina,,ZŠ	5:09	5:22	-	6:09	6:47	7:09	8:26	10:26	13:09	14:26	15:04	16:04	17:04	17:15	18:26	19:26	21:09	5:09	6:26	8:26	10:26	12:26	14:26	16:26	17:09	18:26	19:09	21:09
	Libina,,žel.st.	5:12	5:25	-	6:12	6:50	7:12	8:29	10:29	13:12	14:29	15:07	16:07	17:07	17:18	18:29	19:29	21:12	5:12	6:29	8:29	10:29	12:29	14:29	16:29	17:12	18:29	19:12	21:12
		-	5:25	-	-	6:50	-	8:42	-	-	-	15:19	-	-	17:19	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Libina,Obědné,kostel	-	5:27	-	-	6:52	-	8:44	-	-	-	15:21	-	-	17:21	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Rohle,Nedvězí,rozc.	-	5:31	-	-	6:56	-	8:48	-	-	-	15:25	-	-	17:25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Kamenná,,ŽD	-	5:34	5:42	-	6:59	-	8:51	-	-	-	15:28	-	-	17:28	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Rohle,,dol.zast.	-	-	5:45	-	-	-	8:54	-	-	-	15:31	-	-	17:31	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Rohle,,střední zast.	-	-	5:46	-	-	-	8:55	-	-	-	15:32	-	-	17:32	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	dopravní výkon [km]	5,2	7,3	2,4	5,2	10,2	5,2	12,6	5,2	5,2	5,2	12,6	5,2	5,2	9,7	5,2	5,2	5,2	5,2	5,2	5,2	5,2	5,2	5,2	5,2	5,2	5,2	5,2	5,2
	provozních dní v dopravním roce	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	113	113	115	115	115	113	113	113	113	113	113

Zdroj: Autor

Tabulka 60: Návrhový jízdní řád linky 229 (shodný pro obě varianty), sudý směr

229	provozní soubor	Zá	Št-Un	Šump J	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Šump J	Šump J	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Šump J
	číslo spoje	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32	102	104	106	108	110	112	114	116	118	120	122
	omezení jízdy	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	6+ [25]	6+ [25]	6+	6+	6+	6+ [31]	6+ [31]	6+ [31]	6+ [31]	6+ [31]	6+ [31]
	Rohle,,střední zast.	4:57	-	5:57	-	-	-	8:57	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Rohle,,dol.zast.	4:58	-	5:58	-	-	-	8:58	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Kamenná,,ŽD	5:02	-	6:02	-	7:02	-	9:02	-	-	-	15:32	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Rohle,Nedvězí,rozc.	5:04	-	6:04	-	7:04	-	9:04	-	-	-	15:34	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Libina,Obědné,kostel	5:10	-	6:10	-	7:10	-	9:10	-	-	-	15:39	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Libina,,žel.st.	5:12	-	6:12	-	7:12	-	9:12	-	-	-	15:41	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		5:12	5:25	6:12	6:25	7:12	7:25	9:25	11:25	13:25	14:42	15:42	16:42	17:42	18:42	20:25	21:25	5:25	6:42	9:25	11:25	13:25	15:25	16:42	17:25	18:42	19:25	21:25
×	Libina,,ZŠ	5:15	5:28	6:15	6:28	7:15	7:28	9:28	11:28	13:28	14:45	15:45	16:45	17:45	18:45	20:28	21:28	5:28	6:45	9:28	11:28	13:28	15:28	16:45	17:28	18:45	19:28	21:28
	Libina,,nám.	5:16	5:29	6:16	6:29	7:16	7:29	9:29	11:29	13:29	14:46	15:46	16:46	17:46	18:46	20:29	21:29	5:29	6:46	9:29	11:29	13:29	15:29	16:46	17:29	18:46	19:29	21:29
×	Libina,,Svazarm	-	-	-	6:31	-	7:31	9:31	11:31	13:31	14:48	15:48	16:48	17:48	18:48	20:31	21:31	5:31	6:48	9:31	11:31	13:31	15:31	16:48	17:31	18:48	19:31	21:31
×	Libina,,u kříže	-	-	-	6:33	-	7:33	9:33	11:33	13:33	14:50	15:50	16:50	17:50	18:50	20:33	21:33	5:33	6:50	9:33	11:33	13:33	15:33	16:50	17:33	18:50	19:33	21:33
	Libina,,u Cásků	-	-	-	6:35	-	7:35	9:35	11:35	13:35	14:52	15:52	16:52	17:52	18:52	20:35	21:35	5:35	6:52	9:35	11:35	13:35	15:35	16:52	17:35	18:52	19:35	21:35
	dopravní výkon [km]	9,7	2,3	9,7	5,2	7,3	5,2	12,6	5,2	5,2	5,2	10,2	5,2	5,2	5,2	5,2	5,2	5,2	5,2	5,2	5,2	5,2	5,2	5,2	5,2	5,2	5,2	5,2
	provozních dní v dopravním roce	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	113	113	115	115	115	113	113	113	113	113	113

Zdroj: Autor

Tabulka 61: První návrhová varianta jízdního řádu linky 252, lichý směr

252	provozní soubor	Zá	Moh	Moh	Zá	Zá	Zá	Zá	Zá	Zá	Zá	Zá	Zá	Zá
	číslo spoje	1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25
	omezení jízdy	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Zvole		5:16	6:39	-	8:39	10:39	12:39	13:45	14:45	15:39	16:39	17:39	18:39	21:30
Lukavice,,papírny		5:19	6:42	7:02	8:42	10:42	12:42	13:48	14:48	15:42	16:42	17:42	18:42	21:34
Bohuslavice,,kaple		5:23	6:46	7:06	8:46	10:46	12:46	13:52	14:52	15:46	16:46	17:46	18:46	-
		5:24	6:47	7:11	8:49	10:49	12:49	13:52	14:52	15:49	16:49	17:49	18:49	-
Dubicko,,škola		5:27	6:50	7:14	8:52	10:52	12:52	13:55	14:55	15:52	16:52	17:52	18:52	-
Hrabová		-	-	7:17	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
dopravní výkon [km]		5,4	5,4	5,6	5,4	5,4	5,4	5,4	5,4	5,4	5,4	5,4	5,4	1,9
provozních dní v dopravním roce		249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249

Zdroj: Autor

Tabulka 62: První návrhová varianta jízdního řádu linky 252, sudý směr

252	provozní soubor	Zá	Moh	Moh	Zá	Zá	Zá	Zá	Zá	Zá	Zá	Zá	Zá	Zá
	číslo spoje	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26
	omezení jízdy	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Hrabová		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dubicko,,škola		5:01	6:04	6:53	9:02	11:02	13:02	14:02	15:02	16:02	17:02	18:02	19:02	-
Bohuslavice,,kaple		5:04	6:07	6:56	9:05	11:05	13:05	14:05	15:05	16:05	17:05	18:05	19:05	-
		5:05	6:08	6:56	9:05	11:11	13:11	14:11	15:11	16:11	17:11	18:11	-	21:11
Lukavice,,papírny		5:09	6:12	7:00	9:09	11:15	13:15	14:15	15:15	16:15	17:15	18:15	-	21:15
Zvole		5:13	6:16	-	-	11:19	13:19	-	15:19	16:19	17:19	18:19	-	21:19
dopravní výkon [km]		5,4	5,4	3,5	3,5	5,4	5,4	3,5	5,4	5,4	5,4	5,4	1,7	3,7
provozních dní v dopravním roce		249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249

Zdroj: Autor

Tabulka 63: Druhá návrhová varianta jízdního řádu linky 252, lichý směr

252	provozní soubor	Moh	Zá	Zá	Moh	Moh	Šump J	Št-Un	Zá	Zá	Zá	Šump J	Šump J	Zá
	číslo spoje	1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25
	omezení jízdy	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	Zvole	-	6:02	6:57	-	-	-	-	-	-	-	17:39	-	21:30
	Lukavice,,papírny	5:06	6:06	7:02	-	-	-	14:00	14:28	-	16:00	17:42	18:00	21:34
	Bohuslavice,,kaple	5:10	6:10	7:10	8:59	10:59	12:59	14:04	14:32	14:59	16:04	17:46	18:04	-
	Dubicko,,škola	5:13	6:13	7:13	9:02	11:02	13:02	14:07	14:35	15:02	16:07	17:49	18:07	-
		5:16	6:16	7:16	9:05	11:05	13:05	14:10	-	-	16:10	-	18:10	-
×	Třeština,,náves	5:22	6:22	7:25	9:11	11:11	13:11	14:16	-	-	16:16	-	18:16	-
×	Třeština,,rozc.	5:24	6:24	7:27	9:13	11:13	13:13	14:18	-	-	16:18	-	18:18	-
×	Mohelnice,,U bagru	5:25	6:25	7:28	9:14	11:14	13:14	14:19	-	-	16:19	-	18:19	-
×	Mohelnice,,cukrovar	5:26	6:26	7:29	9:15	11:15	13:15	14:20	-	-	16:20	-	18:20	-
×	Mohelnice,,nákladní vrátnice	5:28	6:28	7:31	9:17	11:17	13:17	14:21	-	-	16:21	-	18:21	-
	Mohelnice,,žel.st.	-	6:30	-	9:19	11:19	13:19	-	-	-	-	-	-	-
×	Mohelnice,,hřbitov	5:29	6:32	7:32	9:21	11:21	13:21	14:23	-	-	16:23	-	18:23	-
×	Mohelnice,,SIEMENS ul.1.máje	5:30	6:33	7:33	9:22	11:22	13:22	14:24	-	-	16:24	-	18:24	-
	Mohelnice,,SIEMENS aut.st.	5:31	6:34	7:34	9:23	11:23	13:23	14:25	-	-	16:25	-	18:25	-
	Mohelnice,,kino	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Mohelnice,,PENNY MARKET	5:33	6:36	7:36	9:25	11:25	13:25	14:27	-	-	16:27	-	18:27	-
×	Mohelnice,,Mlýnská	5:34	6:37	7:37	9:26	11:26	13:26	14:28	-	-	16:28	-	18:28	-
	Mohelnice,,aut.st.	5:36	6:39	7:39	9:28	11:28	13:28	14:30	-	-	16:30	-	18:30	-
	dopravní výkon [km]	14,9	18,5	16,8	14,8	14,8	14,8	14,9	3,5	1,7	14,9	5,4	14,9	1,9
	provozních dní v dopravním roce	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249

Zdroj: Autor

Tabulka 64: Druhá návrhová varianta jízdního řádu linky 252, sudý směr

252	provozní soubor	Moh	Zá	Moh	Moh	Zá	Moh	Moh	Šump J	Št-Un	Zá	Zá	Zá	Šump J	Šump J	Šump J	Moh	Zá
	číslo spoje	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32	34
	omezení jízdy	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	Mohelnice,,aut.st.	-	-	5:33	-	6:33	8:25	10:25	12:25	13:25	-	14:25	-	16:25	-	-	18:25	-
×	Mohelnice,,Mlýnská	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Mohelnice,,PENNY MARKET	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Mohelnice,,kino	-	-	5:34	-	6:34	8:27	10:27	12:27	13:27	-	14:27	-	16:27	-	-	18:27	-
	Mohelnice,,SIEMENS aut.st.	-	-	5:37	-	6:37	8:31	10:31	12:31	13:31	-	14:31	-	16:31	-	-	18:31	-
×	Mohelnice,,SIEMENS ul.1.máje	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Mohelnice,,hřbitov	-	-	5:38	-	6:38	8:32	10:32	12:32	13:32	-	14:32	-	16:32	-	-	18:32	-
	Mohelnice,,žel.st.	-	-	-	-	-	8:36	10:36	12:36	13:36	-	14:36	-	16:36	-	-	18:36	-
×	Mohelnice,,nákladní vrátnice	-	-	5:39	-	6:39	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Mohelnice,,cukrovar	-	-	5:40	-	6:40	8:37	10:37	12:37	13:37	-	14:37	-	16:37	-	-	18:37	-
×	Mohelnice,,U bagru	-	-	5:41	-	6:41	8:38	10:38	12:38	13:38	-	14:38	-	16:38	-	-	18:38	-
×	Třeština,,rozc.	-	-	5:42	-	6:42	8:39	10:39	12:39	13:39	-	14:39	-	16:39	-	-	18:39	-
×	Třeština,,náves	-	-	5:45	-	6:45	8:43	10:43	12:43	13:43	-	14:43	-	16:43	-	-	18:43	-
	Dubicko,,škola	-	-	5:51	-	6:51	8:49	10:49	12:49	13:49	-	14:49	-	16:49	-	-	18:49	-
		-	5:36	-	6:36	-	8:52	10:52	12:52	13:52	14:19	14:52	15:52	16:52	-	17:52	18:52	-
	Bohuslavice,,kaple	5:01	5:39	-	6:39	-	8:55	10:55	12:55	13:55	14:22	14:55	15:55	16:55	17:11	17:55	18:55	21:11
	Lukavice,,papírny	5:05	5:43	-	6:43	-	-	-	-	13:59	14:26	-	15:59	-	17:15	17:59	-	21:15
	Zvole	-	5:47	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17:19	-	-	21:19
	dopravní výkon [km]	1,8	5,4	10,3	3,5	10,3	13	13	13	14,8	3,5	14,8	3,5	14,8	3,7	3,5	14,8	3,7
	provozních dní v dopravním roce	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249

Zdroj: Autor

Tabulka 65: První návrhová varianta jízdního řádu linky 272, lichý směr

	272	provozní soubor	Šump	Zá	Zá	Zá	Zá	Št-	Št-Un	Zá	Št-Un	Št-Un	Šump	Šump
		číslo spoje	J	3	5	7	9	Un	13	15	17	19	J	J
		omezení jízdy	1	X	X	X	X	11	X	X	X	X	21	23
			X					X					X	X
	Úsov,,nám.		-	4:40	5:57	6:45	-	9:05	-	11:05	13:05	15:05	17:05	19:05
×	Úsov,,škola		-	4:41	5:58	6:46	-	9:06	-	11:06	13:06	15:06	17:06	19:06
	Klopina,,rest.		-	4:44	6:01	6:49	-	9:09	-	11:09	13:09	15:09	17:09	19:09
	Klopina,,ObÚ		-	-	6:02	6:50	-	-	-	11:10	13:10	15:10	17:10	19:10
×	Klopina,,škola		-	-	6:03	6:51	-	-	-	11:11	13:11	15:11	17:11	19:11
×	Klopina,Veleboř		-	-	6:05	6:53	-	-	-	11:14	13:14	15:14	17:14	19:13
×	Klopina,,škola		-	-	-	-	-	-	-	11:16	13:16	15:16	17:16	-
	Klopina,,ObÚ		-	-	-	-	-	-	-	11:17	13:17	15:17	17:17	-
	Klopina,,rest.		-	-	-	-	-	-	-	11:18	13:18	15:18	17:18	-
×	Troubelice,Pískov,náves		-	4:47	-	-	7:20	9:12	-	11:21	13:21	15:21	17:21	-
×	Troubelice,,sídliště		-	-	-	-	7:25	-	-	-	-	-	-	-
×	Troubelice,,u Krškových		-	4:49	-	-	7:26	9:14	-	11:23	13:23	15:23	17:23	-
	Troubelice,,u Kropáčů		-	4:52	-	-	7:28	9:17	-	11:26	13:26	15:26	17:26	-
			4:39	4:52	-	-	-	-	10:26	-	13:28	15:28	17:28	-
×	Troubelice,,u kaple		-	4:53	-	-	-	-	10:27	-	13:29	15:29	17:29	-
×	Nová Hradečná,Hradec,u kaple		-	4:56	-	-	-	-	10:30	-	13:32	15:32	17:32	-
×	Nová Hradečná,,ObÚ		-	4:58	-	-	-	-	10:32	-	13:34	15:34	17:34	-
×	Nová Hradečná,,pod kostelem		-	5:00	-	-	-	-	10:34	-	13:36	15:36	17:36	-
×	Nová Hradečná,,žel.st.		4:43	5:02	-	-	-	-	10:35	-	13:38	15:38	17:38	-
×	Lipinka,,ObÚ		4:47	5:06	-	-	-	-	10:39	-	13:42	15:42	17:42	-
×	Lipinka,,hájenka		4:49	5:07	-	-	-	-	10:41	-	13:43	15:43	17:43	-
×	Klopina,Veleboř		4:52	-	-	-	-	-	-	-	13:46	15:46	17:46	-
×	Klopina,Veleboř,hájenka		-	-	-	-	-	-	-	-	13:48	15:48	17:48	-
×	Kamenná,,rozc.Veleboř		-	-	-	-	-	-	-	-	13:49	15:49	17:49	-
	Kamenná,,ŽD		-	-	-	-	-	-	-	-	13:52	15:52	17:52	-
×	Rohle,,dol.zast.		-	-	-	-	-	-	-	-	13:55	15:55	17:55	-
	Rohle,,střední zast.		-	-	-	-	-	-	-	-	13:57	15:57	17:57	-
	dopravní výkon [km]		7,2	14,8	4,6	4,6	3,3	6,7	8,1	12	28,2	28,2	28,2	4,6
	provozních dní v dopravním roce		249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249

Zdroj: Autor

Tabulka 66: První návrhová varianta jízdního řádu linky 272, sudý směr

	272	provozní soubor	Šump					Št-							Šump	Šump
		číslo spoje	J	Zá	Zá	Zá	Zá	Un	Zá	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	J	J
		omezení jízdy	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28
			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	Rohle,,střední zast.		-	-	-	-	-	-	-	-	-	14:06	15:58	-	18:06	-
×	Rohle,,dol.zast.		-	-	-	-	-	-	-	-	-	14:07	15:59	-	18:07	-
	Kamenná,,ŽD		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Kamenná,,rozc.Veleboř		-	-	-	-	-	-	-	-	-	14:08	16:00	-	18:08	-
×	Klopina,Veleboř,hájenka		-	-	-	-	-	-	-	-	-	14:10	16:02	-	18:10	-
×	Klopina,Veleboř		-	-	-	6:06	6:54	-	-	-	-	14:13	16:05	-	18:13	19:14
×	Lipinka,,hájenka		-	5:09	-	6:09	6:58	-	-	10:58	-	14:16	16:08	-	18:16	19:17
×	Lipinka,,ObÚ		-	5:11	-	6:11	7:01	-	-	11:01	-	14:18	16:10	-	18:18	19:19
×	Nová Hradečná,,žel.st.		-	5:15	-	6:15	7:05	-	-	11:05	-	14:22	16:14	-	18:22	19:23
×	Nová Hradečná,,pod kostelem		-	5:17	-	6:17	7:07	-	-	11:07	-	14:24	16:16	-	18:24	-
×	Nová Hradečná,,ObÚ		-	5:18	-	6:18	7:08	-	-	11:08	-	14:25	16:17	-	18:25	-
×	Nová Hradečná,Hradec,u kaple		-	5:20	-	6:20	7:10	-	-	11:10	-	14:27	16:19	-	18:27	-
×	Troubelice,,u kaple		-	5:23	-	6:23	7:13	-	-	11:13	-	14:30	16:22	-	18:30	-
	Troubelice,,u Kropáčů		-	5:24	-	6:24	7:14	-	-	11:14	-	14:31	16:23	-	18:31	19:27
			-	-	5:43	6:32	7:14	7:25	10:25	-	12:25	14:39	-	16:39	18:39	-
×	Troubelice,,u Krškových		-	-	5:44	6:33	7:15	7:26	10:26	-	12:26	14:40	-	16:40	18:40	-
×	Troubelice,,sídliště		-	-	-	-	-	-	-	-	-	14:42	-	16:42	18:42	-
×	Troubelice,Pískov,náves		-	-	5:47	6:36	7:18	7:29	10:29	-	12:29	14:46	-	16:46	18:46	-
	Klopina,,rest.		-	-	-	-	-	7:33	10:33	-	12:33	-	-	-	-	-
	Klopina,,ObÚ		-	-	-	-	-	7:34	10:34	-	12:34	-	-	-	-	-
×	Klopina,,škola		-	-	-	-	-	7:35	10:35	-	12:35	-	-	-	-	-
×	Klopina,Veleboř		4:53	-	-	-	-	7:39	10:39	-	12:39	-	-	-	-	-
×	Klopina,,škola		4:55	-	-	-	-	7:41	10:41	-	12:41	-	-	-	-	-
	Klopina,,ObÚ		4:56	-	-	-	-	7:42	10:42	-	12:42	-	-	-	-	-
	Klopina,,rest.		4:57	-	5:52	6:41	-	7:44	10:44	-	12:44	14:50	-	16:50	18:50	-
×	Úsov,,škola		4:59	-	5:54	6:43	-	7:46	10:46	-	12:46	14:52	-	16:52	18:52	-
	Úsov,,nám.		5:01	-	5:56	6:45	-	7:48	10:48	-	12:48	14:54	-	16:54	18:54	-
	dopravní výkon [km]		4,6	8,1	6,7	16,8	12,5	12	12	8,1	12	21,7	14	7,7	21,7	7,2
	provozních dní v dopravním roce		249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249

Zdroj: Autor

Tabulka 67: Druhá návrhová varianta jízdního řádu linky 272, lichý směr

272	provozní soubor	Zá	Zá	Zá	Zá	Zá	Zá	Zá	Št-Un	Zá	Zá	Zá	Zá	Zá	Zá
	číslo spoje	1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25	27
	omezení jízdy	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	Troubelice,,u Kropáčů	-	4:41	4:52	-	5:58	6:32	-	7:25	-	10:25	-	13:36	15:36	17:36
×	Troubelice,,u kaple	-	-	4:53	-	-	-	-	-	-	10:26	-	-	-	-
×	Nová Hradečná,Hradec,u kaple	-	-	4:56	-	-	-	-	-	-	10:29	-	-	-	-
×	Nová Hradečná,,ObÚ	-	-	4:58	-	-	-	-	-	-	10:31	-	-	-	-
×	Nová Hradečná,,pod kostelem	-	-	5:00	-	-	-	-	-	-	10:33	-	-	-	-
×	Nová Hradečná,,žel.st.	-	4:45	5:01	-	6:02	6:36	-	7:29	-	10:34	-	13:40	15:40	17:40
×	Lipinka,,ObÚ	-	4:49	5:05	-	6:06	6:40	-	7:33	-	10:38	-	13:44	15:44	17:44
×	Lipinka,,hájenka	-	4:50	5:07	-	6:07	6:41	-	7:34	-	10:40	-	13:45	15:45	17:45
×	Klopina,Veleboř	-	4:54	-	-	-	6:45	-	7:38	-	-	-	13:49	15:49	17:49
×	Klopina,,škola	-	4:57	-	-	-	6:47	-	7:41	-	-	-	13:52	15:52	17:52
	Klopina,,ObÚ	-	4:58	-	-	-	6:49	-	7:42	-	-	-	13:53	15:53	17:53
	Úsov,,nám.	4:40	-	-	-	-	-	-	-	9:02	-	-	-	-	-
×	Úsov,,škola	4:41	-	-	-	-	-	-	-	9:04	-	-	-	-	-
	Klopina,,rest.	4:44	4:59	-	-	-	6:50	-	7:43	9:06	-	-	13:54	15:54	17:54
		4:44	5:00	-	5:48	-	-	-	7:44	9:06	-	11:06	14:03	16:03	18:03
×	Úsov,,škola	-	5:02	-	-	-	-	-	7:46	-	-	-	-	-	-
	Úsov,,nám.	-	5:04	-	-	-	-	-	7:48	-	-	-	-	-	-
×	Troubelice,Pískov,náves	4:48	-	-	5:52	-	-	7:20	-	9:10	-	11:10	14:07	16:07	18:07
×	Troubelice,,sídliště	-	-	-	-	-	-	7:25	-	-	-	-	14:11	16:11	18:11
×	Troubelice,,u Krškových	4:50	-	-	5:54	-	-	7:26	-	9:12	-	11:12	14:12	16:12	18:12
	Troubelice,,u Kropáčů	4:52	-	-	5:56	-	-	7:28	-	9:14	-	11:14	14:14	16:14	18:14
	dopravní výkon [km]	6,7	11,8	8,1	4,7	5,1	9,7	3,3	11,8	6,7	8,1	4,7	15,2	15,2	15,2
	provozních dní v dopravním roce	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249

Zdroj: Autor

Tabulka 68: Druhá návrhová varianta jízdního řádu linky 272, sudý směr

272	provozní soubor	Zá	Zá	Zá	Zá	Zá	Zá	Zá	Zá	Zá	Zá	Zá	Zá	Zá	Zá	Zá
	číslo spoje	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30
	omezení jízdy	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	Troubelice,,u Kropáčů	-	5:40	-	-	7:14	10:36	-	12:36	-	14:36	-	16:36	-	18:36	-
×	Troubelice,,u Krškových	-	5:41	-	-	7:15	10:37	-	12:37	-	14:37	-	16:37	-	18:37	-
×	Troubelice,,sídliště	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14:39	-	16:39	-	18:39	-
×	Troubelice,Pískov,náves	-	5:44	-	-	7:18	10:40	-	12:40	-	14:43	-	16:43	-	18:43	-
	Úsov,,nám.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Úsov,,škola	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Klopina,,rest.	-	5:48	-	-	-	10:44	-	12:44	-	14:47	-	16:47	-	18:47	-
		-	-	-	6:50	-	-	-	-	13:06	-	15:06	-	17:06	-	19:06
×	Úsov,,škola	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Úsov,,nám.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Klopina,,ObÚ	-	-	-	6:51	-	-	-	-	13:07	-	15:07	-	17:07	-	19:07
×	Klopina,,škola	-	-	-	6:52	-	-	-	-	13:08	-	15:08	-	17:08	-	19:08
×	Klopina,Veleboř	-	-	-	6:54	-	-	-	-	13:10	-	15:10	-	17:10	-	19:10
×	Lipinka,,hájenka	5:09	-	6:09	6:58	-	-	11:13	-	13:13	-	15:13	-	17:13	-	19:13
×	Lipinka,,ObÚ	5:11	-	6:11	7:01	-	-	11:15	-	13:15	-	15:15	-	17:15	-	19:15
×	Nová Hradečná,,žel.st.	5:15	-	6:15	7:05	-	-	11:19	-	13:19	-	15:20	-	17:20	-	19:19
×	Nová Hradečná,,pod kostelem	5:17	-	6:17	7:07	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Nová Hradečná,,ObÚ	5:18	-	6:18	7:08	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Nová Hradečná,Hradec,u kaple	5:20	-	6:20	7:10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Troubelice,,u kaple	5:23	-	6:23	7:13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Troubelice,,u Kropáčů	5:24	-	6:24	7:14	-	-	11:23	-	13:23	-	15:24	-	17:24	-	19:23
	dopravní výkon [km]	8,1	4,7	8,1	12,7	2,3	4,7	5,1	4,7	9,7	5,6	9,7	5,6	9,7	5,6	9,7
	provozních dní v dopravním roce	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249

Zdroj: Autor

Tabulka 69: První návrhová varianta jízdního řádu linky 275, lichý směr

	275	provozní soubor	Moh	Zá	Šump J	Zá	Zá	Šump J	Zá	Šump J	Moh	Zá	Zá	Šump J	Moh	Zá	Šump J	Zá	Šump J	Moh	Zá	Šump J	Zá	Moh	Šump J	Zá	Zá
		číslo spoje	1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25	27	29	31	33	101	103	105	107	109	111	113	115
		omezení jízdy	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	6+	6+	6+	6+	6+ [24]	6+ [24]	6+ [31]	+ [31]
	Mohelnice,,aut.st.		-	-	5:39	6:29	-	8:24	10:24	12:24	13:24	-	14:24	15:24	16:24	17:24	18:24	20:24	22:24	6:26	8:26	10:26	12:26	14:26	16:26	18:26	-
×	Mohelnice,,Mlýnská		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Mohelnice,,PENNY MARKET		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Mohelnice,,kino		-	-	5:40	6:30	-	8:27	10:27	12:27	13:27	-	14:27	15:27	16:27	17:27	18:27	20:27	22:27	6:28	8:28	10:28	12:28	14:28	16:28	18:28	-
	Mohelnice,,SIEMENS aut.st.		-	-	5:43	6:34	6:54	8:31	10:31	12:31	13:31	-	14:31	15:31	16:31	17:31	18:31	20:31	22:31	6:31	8:31	10:31	12:31	14:31	16:31	18:31	21:31
×	Mohelnice,,SIEMENS ul.1.máje		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Mohelnice,,hřbitov		-	-	5:44	6:35	6:55	8:32	10:32	12:32	13:32	-	14:32	15:32	16:32	17:32	18:32	20:32	22:32	6:32	8:32	10:32	12:32	14:32	16:32	18:32	21:32
	Mohelnice,,žel.st.		-	-	5:47	-	-	8:36	10:36	12:36	13:36	-	14:36	15:36	16:36	17:36	18:36	20:36	22:35	6:36	8:36	10:36	12:36	14:36	16:36	18:36	21:36
×	Mohelnice,,nákladní vrátnice		-	-	-	6:36	6:56	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Mohelnice,,cukrovar		-	-	5:48	6:37	6:57	8:37	10:37	12:37	13:37	-	14:37	15:37	16:37	17:37	18:37	20:37	22:36	6:37	8:37	10:37	12:37	14:37	16:37	18:37	21:37
×	Mohelnice,,U bagru		-	-	5:49	6:38	6:58	8:38	10:38	12:38	13:38	-	14:38	15:38	16:38	17:38	18:38	20:38	22:37	6:38	8:38	10:38	12:38	14:38	16:38	18:38	21:38
×	Třeština,,rozc.		-	-	5:50	6:39	6:59	8:39	10:39	12:39	13:39	-	14:39	15:39	16:39	17:39	18:39	20:39	22:38	6:39	8:39	10:39	12:39	14:39	16:39	18:39	21:39
×	Třeština,,obec		-	-	5:53	6:42	-	8:42	10:42	12:42	13:42	-	14:42	15:42	16:42	17:42	18:42	20:42	22:41	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Třeština,,náves		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Stavenice		-	-	5:55	6:44	7:02	8:44	10:44	12:44	13:44	-	14:44	15:44	16:44	17:44	18:44	20:44	22:43	6:40	8:40	10:40	12:40	14:40	16:40	18:40	21:40
×	Úsov,,Pančava		-	-	5:58	6:47	7:05	8:47	10:47	12:47	13:47	-	14:47	15:47	16:47	17:47	18:47	20:47	22:46	6:43	8:43	10:43	12:43	14:43	16:43	18:43	21:43
	Úsov,,nám.		4:38	-	6:02	6:51	7:10	8:51	10:51	12:51	13:51	-	14:51	15:51	16:51	17:51	18:51	20:51	22:50	6:48	8:48	10:48	12:48	14:48	16:48	18:48	21:46
×	Úsov,,škola		4:39	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20:52	-	-	8:49	-	12:49	-	16:49	-	-
	Klopina,,rest.		4:42	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20:55	-	-	8:52	-	12:52	-	16:52	-	-
	Klopina,,ObÚ		4:43	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20:56	-	-	8:53	-	12:53	-	16:53	-	-
×	Police,,rozc.Bezděkov		4:45	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20:58	-	-	8:55	-	12:55	-	16:55	-	-
×	Police,,obchod		4:46	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20:59	-	-	8:56	-	12:56	-	16:56	-	-
×	Police,,kult.dům		4:47	-	6:06	6:55	7:14	8:55	10:55	12:55	13:55	-	14:55	15:55	16:55	17:55	18:55	21:00	22:54	6:52	8:57	10:52	12:57	14:52	16:57	18:52	-
	Dubicko,,Textil		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	21:04	22:58	6:56	-	10:56	-	14:56	-	18:56	-
	Dubicko,,škola		4:52	5:28	6:11	7:00	7:20	9:00	11:00	13:00	14:00	14:30	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	-	-	-	9:01	-	13:01	-	17:01	-	-
	Bohuslavice,,kaple		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	21:07	23:01	6:59	-	10:59	-	14:59	-	18:59	-
	Hrabová		4:55	5:31	6:14	7:03	7:24	9:03	11:03	13:03	14:03	14:33	15:03	16:03	17:03	18:03	19:03	-	23:05	7:04	9:04	11:04	13:04	15:04	17:04	19:04	-
×	Hrabová,Vitošov		4:58	5:34	6:17	7:06	7:27	9:06	11:06	13:06	14:06	14:36	15:06	16:06	17:06	18:06	19:06	-	23:08	7:07	9:07	11:07	13:07	15:07	17:07	19:07	-
	Leština,,ObÚ		5:02	5:38	6:21	7:10	7:31	9:10	11:10	13:10	14:10	14:40	15:10	16:10	17:10	18:10	19:10	-	23:11	7:10	9:10	11:10	13:10	15:10	17:10	19:10	-
×	Leština,,u mostu		5:03	5:39	6:22	7:11	7:33	9:11	11:11	13:11	14:11	14:41	15:11	16:11	17:11	18:11	19:11	-	23:12	7:11	9:11	11:11	13:11	15:11	17:11	19:11	-
×	Zábřeh,,čistírna		5:05	5:41	6:24	7:13	7:35	9:13	11:13	13:13	14:13	14:43	15:13	16:13	17:13	18:13	19:13	-	23:14	7:13	9:13	11:13	13:13	15:13	17:13	19:13	-
×	Zábřeh,,Na špici		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Zábřeh,,žel.st.		5:09	5:45	6:28	7:17	7:39	9:17	11:17	13:17	14:17	14:47	15:17	16:17	17:17	18:17	19:17	-	23:17	7:17	9:17	11:17	13:17	15:17	17:17	19:17	-
×	Zábřeh,,MEP		5:10	5:46	6:29	7:18	7:40	9:18	11:18	13:18	14:18	14:48	15:18	16:18	17:18	18:18	19:18	-	-	7:18	9:18	11:18	13:18	15:18	17:18	19:18	-
×	Zábřeh,,nám.Osvobození		5:12	5:48	6:31	7:20	7:42	9:20	11:20	13:20	14:20	14:50	15:20	16:20	17:20	18:20	19:20	-	-	7:20	9:20	11:20	13:20	15:20	17:20	19:20	-
	Zábřeh,,aut.st.		5:14	5:50	6:33	7:22	7:44	9:22	11:22	13:22	14:22	14:52	15:22	16:22	17:22	18:22	19:22	-	-	7:22	9:22	11:22	13:22	15:22	17:22	19:22	-
	dopravní výkon [km]		19,2	11,3	28	27,6	24,5	28	28	28	28	11,3	28	28	28	28	28	20,9	28,7	29,2	29,1	29,2	29,1	29,2	29,1	29,2	8,3
	provozních dní v dopravním roce		249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	115	115	115	115	114	114	113	62

Zdroj: Autor

Tabulka 70: První návrhová varianta jízdního řádu linky 275, sudý směr

275	provozní soubor	Šump J	Moh	Zá	Zá	Šump J	Moh	Zá	Zá	Šump J	Zá	Šump J	Zá	Moh	Zá	Šump J	Moh	Zá	Šump J	Moh	Zá	Šump J	Zá	Moh	Šump J	Zá	Moh	Zá	Zá
	číslo spoje	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32	34	36	102	104	106	108	110	112	114	116	118	120
	omezení jízdy	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	6+ [25]	6+	6+	6+	6+	6+ [24]	6+ [24]	6+ [24]	6 [57]	+ [31]
	Zábřeh,,aut.st.	-	5:16	5:30	6:00	6:33	-	7:30	8:30	10:30	12:30	13:30	14:00	14:30	15:30	16:30	17:30	18:30	20:30	-	-	8:30	10:30	12:30	14:30	16:30	18:30	20:30	20:30
×	Zábřeh,,nám.Osvobození	-	5:18	5:32	6:02	|	-	7:32	8:32	10:32	12:32	13:32	14:02	14:32	15:32	16:32	17:32	18:32	20:32	-	-	8:32	10:32	12:32	14:32	16:32	18:32	20:32	20:32
×	Zábřeh,,MEP	-	|	|	|	|	-	|	|	|	|	|	|	|	|	|	|	|	-	-	|	|	|	|	|	|	|
	Zábřeh,,žel.st.	4:41	5:22	5:37	6:07	6:37	-	7:37	8:37	10:37	12:37	13:37	14:07	14:37	15:37	16:37	17:37	18:37	20:37	-	-	8:37	10:37	12:37	14:37	16:37	18:37	20:37	20:37
×	Zábřeh,,Na špici	4:42	5:23	5:38	6:08	6:38	-	7:38	8:38	10:38	12:38	13:38	14:08	14:38	15:38	16:38	17:38	18:38	20:38	-	-	8:38	10:38	12:38	14:38	16:38	18:38	20:38	20:38
×	Zábřeh,,čistírna	4:44	5:25	5:40	6:10	6:40	-	7:40	8:40	10:40	12:40	13:40	14:10	14:40	15:40	16:40	17:40	18:40	20:40	-	-	8:40	10:40	12:40	14:40	16:40	18:40	20:40	20:40
×	Leština,,u mostu	4:46	5:27	5:42	6:12	6:42	-	7:42	8:42	10:42	12:42	13:42	14:12	14:42	15:42	16:42	17:42	18:42	20:42	-	-	8:42	10:42	12:42	14:42	16:42	18:42	20:42	20:42
	Leština,,ObÚ	4:48	5:29	5:45	6:15	6:45	-	7:45	8:45	10:45	12:45	13:45	14:15	14:45	15:45	16:45	17:45	18:45	20:45	-	-	8:44	10:44	12:44	14:44	16:44	18:44	20:44	20:44
×	Hrabová,Vitošov	4:50	5:31	5:47	6:17	6:47	-	7:47	8:47	10:47	12:47	13:47	14:17	14:47	15:47	16:47	17:47	18:47	20:47	-	-	8:46	10:46	12:46	14:46	16:46	18:46	20:46	20:46
	Hrabová	4:53	5:34	5:50	6:20	6:50	7:20	7:50	8:50	10:50	12:50	13:50	14:20	14:50	15:50	16:50	17:50	18:50	20:50	-	-	8:49	10:49	12:49	14:49	16:49	18:49	20:49	20:49
	Bohuslavice,,kaple	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4:54	-	8:54	-	12:54	-	16:54	-	20:54	20:54
	Dubicko,,škola	4:57	5:38	5:54	6:24	6:54	7:24	7:54	8:54	10:54	12:54	13:54	14:24	14:54	15:54	16:54	17:54	18:54	20:54	-	-	-	10:52	-	14:52	-	18:52	-	-
	Dubicko,,Textil	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4:57	-	8:57	-	12:57	-	16:57	-	20:57	20:57
×	Police,,kult.dům	5:00	-	5:57	6:27	6:57	-	7:57	8:57	10:57	12:57	13:57	-	14:57	15:57	16:57	17:57	18:57	20:57	5:00	-	9:00	10:55	13:00	14:55	17:00	18:55	21:00	21:00
×	Police,,obchod	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10:57	-	14:57	-	18:57	21:02	21:02
×	Police,,rozc.Bezděkov	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10:58	-	14:58	-	18:58	21:03	21:03
	Klopina,,ObÚ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11:00	-	15:00	-	19:00	21:05	21:05
	Klopina,,rest.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7:01	-	11:01	-	15:01	-	19:01	21:06	21:06
×	Úsov,,škola	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7:03	-	11:03	-	15:03	-	19:03	21:08	21:08
	Úsov,,nám.	5:06	-	6:02	6:32	7:03	-	8:02	9:02	11:02	13:02	14:02	-	15:02	16:02	17:02	18:02	19:02	21:02	5:06	7:06	9:06	11:06	13:06	15:06	17:06	19:06	21:11	21:11
×	Úsov,,Pančava	5:08	-	6:04	6:34	7:06	-	8:04	9:04	11:04	13:04	14:04	-	15:04	16:04	17:04	-	19:04	21:04	5:08	7:08	9:08	11:08	13:08	15:08	17:08	19:08	-	21:13
×	Stavenice	5:11	-	6:07	6:37	7:11	-	8:07	9:07	11:07	13:07	14:07	-	15:07	16:07	17:07	-	19:07	21:07	5:11	7:11	9:11	11:11	13:11	15:11	17:11	19:11	-	21:16
×	Třeština,,náves	-	-	-	-	-	7:33	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Třeština,,obec	5:14	-	6:10	6:40	-	-	8:10	9:10	11:10	13:10	14:10	-	15:10	16:10	17:10	-	19:10	21:10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Třeština,,rozc.	5:16	-	6:12	6:42	7:12	7:34	8:12	9:12	11:12	13:12	14:12	-	15:12	16:12	17:12	-	19:12	21:12	5:12	7:12	9:12	11:12	13:12	15:12	17:12	19:12	-	21:17
×	Mohelnice,,U bagru	5:17	-	6:13	6:43	7:13	7:35	8:13	9:13	11:13	13:13	14:13	-	15:13	16:13	17:13	-	19:13	21:13	5:13	7:13	9:13	11:13	13:13	15:13	17:13	19:13	-	21:18
×	Mohelnice,,cukrovar	5:18	-	6:14	6:44	7:14	7:36	8:14	9:14	11:14	13:14	14:14	-	15:14	16:14	17:14	-	19:14	21:14	5:14	7:14	9:14	11:14	13:14	15:14	17:14	19:14	-	21:19
×	Mohelnice,,nákladní vrátnice	5:20	-	6:16	6:46	7:16	7:37	8:16	9:16	11:16	13:16	14:16	-	15:16	16:16	17:16	-	19:16	21:16	5:16	7:16	9:16	11:16	13:16	15:16	17:16	19:16	-	21:21
	Mohelnice,,žel.st.	5:23	-	6:19	6:49	7:19	-	8:19	9:19	11:19	13:19	14:19	-	15:19	16:19	17:19	-	19:19	21:19	5:20	7:20	9:20	11:20	13:20	15:20	17:20	19:20	-	-
×	Mohelnice,,hřbitov	5:25	-	6:21	6:51	7:21	7:40	8:21	9:21	11:21	13:21	14:21	-	15:21	16:21	17:21	-	19:21	21:21	5:22	7:22	9:22	11:22	13:22	15:22	17:22	19:22	-	21:22
×	Mohelnice,,SIEMENS ul.1.máje	5:26	-	6:22	6:52	7:22	7:41	8:22	9:22	11:22	13:22	14:22	-	15:22	16:22	17:22	-	19:22	21:22	5:23	7:23	9:23	11:23	13:23	15:23	17:23	19:23	-	21:23
	Mohelnice,,SIEMENS aut.st.	5:27	-	6:23	6:53	7:23	7:42	8:23	9:23	11:23	13:23	14:23	-	15:23	16:23	17:23	-	19:23	21:23	5:24	7:24	9:24	11:24	13:24	15:24	17:24	19:24	-	21:24
	Mohelnice,,kino	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Mohelnice,,PENNY MARKET	5:29	-	6:25	-	7:25	7:44	8:25	9:25	11:25	13:25	14:25	-	15:25	16:25	17:25	-	19:25	21:25	5:26	7:26	9:26	11:26	13:26	15:26	17:26	19:26	-	-
×	Mohelnice,,Mlýnská	5:30	-	6:26	-	7:26	7:45	8:26	9:26	11:26	13:26	14:26	-	15:26	16:26	17:26	-	19:26	21:26	5:27	7:27	9:27	11:27	13:27	15:27	17:27	19:27	-	-
	Mohelnice,,aut.st.	5:32	-	6:28	-	7:28	7:47	8:28	9:28	11:28	13:28	14:28	-	15:28	16:28	17:28	-	19:28	21:28	5:29	7:29	9:29	11:29	13:29	15:29	17:29	19:29	-	-
	dopravní výkon [km]	27,9	11,3	29,6	27,7	28,1	12,9	29,6	29,6	29,6	29,6	29,6	11,3	29,6	29,6	29,6	16,4	29,6	29,6	18,5	13,7	30,8	30,8	30,8	30,8	30,8	30,8	21,8	29,9
	provozních dní v dopravním roce	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	113	115	115	115	115	114	114	114	51	62

Zdroj: Autor

Tabulka 71: Druhá návrhová varianta jízdního řádu linky 275, lichý směr

	275	provozní soubor	Zá	Zá	Moh	Šump J	Zá	Zá	Šump J	Zá	Moh	Šump J	Zá	Št-Un	Moh	Zá	Šump J	Zá	Moh	Šump J	Zá	Zá
		číslo spoje	1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23	101	103	105	107	109	111	113	115
		omezení jízdy	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	6+	6+	6+	6+	6+ [24]	6+ [24]	6+ [31]	+ [31]
	Mohelnice,,aut.st.		-	-	-	5:54	-	7:40	13:31	-	15:31	17:31	20:31	22:31	6:26	8:26	10:26	12:26	14:26	16:26	18:26	-
×	Mohelnice,,Mlýnská		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Mohelnice,,PENNY MARKET		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Mohelnice,,kino		-	-	-	5:55	-	7:41	13:34	-	15:34	17:34	20:34	22:34	6:28	8:28	10:28	12:28	14:28	16:28	18:28	-
	Mohelnice,,SIEMENS aut.st.		-	-	-	5:58	-	7:44	13:38	-	15:38	17:38	20:38	22:38	6:31	8:31	10:31	12:31	14:31	16:31	18:31	21:31
×	Mohelnice,,SIEMENS ul.1.máje		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Mohelnice,,hřbitov		-	-	-	5:59	-	7:45	13:39	-	15:39	17:39	20:39	22:39	6:32	8:32	10:32	12:32	14:32	16:32	18:32	21:32
	Mohelnice,,žel.st.		-	-	-	-	-	7:48	13:42	-	15:42	17:42	20:42	-	6:36	8:36	10:36	12:36	14:36	16:36	18:36	21:36
×	Mohelnice,,nákladní vrátnice		-	-	-	6:00	-	-	-	-	-	-	-	22:40	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Mohelnice,,cukrovar		-	-	-	6:01	-	7:49	13:43	-	15:43	17:43	20:43	22:41	6:37	8:37	10:37	12:37	14:37	16:37	18:37	21:37
×	Mohelnice,,U bagru		-	-	-	6:02	-	7:50	13:44	-	15:44	17:44	20:44	22:42	6:38	8:38	10:38	12:38	14:38	16:38	18:38	21:38
×	Třeština,,rozc.		-	-	-	6:03	-	7:51	13:45	-	15:45	17:45	20:45	22:43	6:39	8:39	10:39	12:39	14:39	16:39	18:39	21:39
×	Třeština,,obec		-	-	-	-	-	-	-	-	15:48	17:48	-	22:45	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Stavenice		-	-	-	6:05	-	7:53	13:47	-	15:50	17:50	20:47	22:47	6:40	8:40	10:40	12:40	14:40	16:40	18:40	21:40
×	Úsov,,Pančava		-	-	-	6:08	-	7:56	13:50	-	15:53	17:53	20:50	22:50	6:43	8:43	10:43	12:43	14:43	16:43	18:43	21:43
	Úsov,,nám.		-	-	-	6:11	-	7:59	13:53	-	15:56	17:56	20:53	22:53	6:46	8:46	10:46	12:46	14:46	16:46	18:46	21:46
			4:38	5:12	-	6:12	-	-	13:57	-	15:57	17:57	20:53	22:53	6:48	8:48	10:48	12:48	14:48	16:48	18:48	-
×	Úsov,,škola		4:39	-	-	-	-	-	13:58	-	15:58	17:58	20:54	-	-	8:49	-	12:49	-	16:49	-	-
	Klopina,,rest.		4:42	-	-	-	-	-	14:01	-	16:01	18:01	20:57	-	-	8:52	-	12:52	-	16:52	-	-
	Klopina,,ObÚ		4:43	-	-	-	-	-	14:02	-	16:02	18:02	20:58	-	-	8:53	-	12:53	-	16:53	-	-
×	Police,,rozc.Bezděkov		4:45	-	-	-	-	-	14:04	-	16:04	18:04	21:00	-	-	8:55	-	12:55	-	16:55	-	-
×	Police,,obchod		4:46	-	-	-	-	-	14:05	-	16:05	18:05	21:01	-	-	8:56	-	12:56	-	16:56	-	-
×	Police,,kult.dům		4:47	5:17	-	6:17	-	-	14:07	-	16:07	18:07	21:02	22:56	6:52	8:57	10:52	12:57	14:52	16:57	18:52	-
	Dubicko,,Textil		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	21:06	23:00	6:56	-	10:56	-	14:56	-	18:56	-
	Dubicko,,škola		4:52	5:22	5:52	6:22	6:52	-	14:11	14:36	16:11	18:11	-	-	-	9:01	-	13:01	-	17:01	-	-
	Bohuslavice,,kaple		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	21:09	23:03	6:59	-	10:59	-	14:59	-	18:59	-
	Hrabová		4:55	5:25	5:55	6:25	6:55	-	14:14	14:39	16:14	18:14	-	23:07	7:04	9:04	11:04	13:04	15:04	17:04	19:04	-
×	Hrabová,Vitošov		4:58	5:28	5:58	6:28	6:58	-	14:17	14:42	16:17	-	-	23:10	7:07	9:07	11:07	13:07	15:07	17:07	19:07	-
	Leština,,ObÚ		5:02	5:32	6:02	6:32	7:02	-	14:21	14:46	16:21	-	-	23:12	7:10	9:10	11:10	13:10	15:10	17:10	19:10	-
×	Leština,,u mostu		5:03	5:33	6:03	6:33	7:03	-	14:22	14:47	16:22	-	-	23:13	7:11	9:11	11:11	13:11	15:11	17:11	19:11	-
×	Zábřeh,,čistírna		5:05	5:35	6:05	6:35	7:05	-	14:24	14:49	16:24	-	-	23:15	7:13	9:13	11:13	13:13	15:13	17:13	19:13	-
×	Zábřeh,,Na špici		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Zábřeh,,žel.st.		5:09	5:39	6:09	6:39	7:09	-	14:28	14:53	16:28	-	-	23:18	7:17	9:17	11:17	13:17	15:17	17:17	19:17	-
×	Zábřeh,,MEP		5:10	5:40	6:10	6:40	7:10	-	14:29	14:54	16:29	-	-	-	7:18	9:18	11:18	13:18	15:18	17:18	19:18	-
×	Zábřeh,,nám.Osvobození		5:12	5:42	6:12	6:42	7:12	-	14:31	14:56	16:31	-	-	-	7:20	9:20	11:20	13:20	15:20	17:20	19:20	-
	Zábřeh,,aut.st.		5:14	5:44	6:14	6:44	7:14	-	14:33	14:58	16:33	-	-	-	7:22	9:22	11:22	13:22	15:22	17:22	19:22	-
	dopravní výkon [km]		19,2	16,6	11,3	26,1	11,3	9,9	29,1	11,3	30,6	21,5	19,4	28,3	29,2	29,1	29,2	29,1	29,2	29,1	29,2	8,3
	provozních dní v dopravním roce		249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	115	115	115	115	114	114	113	62

Zdroj: Autor

Tabulka 72: Druhá návrhová varianta jízdního řádu linky 275, sudý směr

	275	provozní soubor	Šump J	Zá	Zá	Moh	Šump J	Zá	Zá	Šump J	Moh	Št-Un	Zá	Moh	Zá	Šump J	Zá	Zá	Moh	Šump J	Zá	Moh	Zá	Zá
		číslo spoje	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	102	104	106	108	110	112	114	116	118	120
		omezení jízdy	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	6+ [25]	6+	6+	6+	6+	6+ [24]	6+ [24]	6+ [24]	6 [57]	+ [31]
	Zábřeh,,aut.st.		-	5:16	5:46	6:16	6:46	13:24	13:54	15:24	17:24	20:24	22:24	-	-	8:30	10:30	12:30	14:30	16:30	18:30	20:30	20:30
×	Zábřeh,,nám.Osvobození		-	5:18	5:48	6:18	6:48	13:26	13:56	15:26	17:26	20:26	22:26	-	-	8:32	10:32	12:32	14:32	16:32	18:32	20:32	20:32
×	Zábřeh,,MEP		-	|	|	|	|	|	|	|	|	|	|	-	-	|	|	|	|	|	|	|	|
	Zábřeh,,žel.st.		-	5:21	5:51	6:21	6:51	13:31	14:01	15:31	17:31	20:31	22:31	-	-	8:37	10:37	12:37	14:37	16:37	18:37	20:37	20:37
×	Zábřeh,,Na špici		-	5:22	5:52	6:22	6:52	13:32	14:02	15:32	17:32	20:32	22:32	-	-	8:38	10:38	12:38	14:38	16:38	18:38	20:38	20:38
×	Zábřeh,,čistírna		-	5:24	5:54	6:24	6:54	13:34	14:04	15:34	17:34	20:34	22:34	-	-	8:40	10:40	12:40	14:40	16:40	18:40	20:40	20:40
×	Leština,,u mostu		-	5:26	5:56	6:26	6:56	13:36	14:06	15:36	17:36	20:36	22:36	-	-	8:42	10:42	12:42	14:42	16:42	18:42	20:42	20:42
	Leština,,ObÚ		-	5:28	5:58	6:28	6:58	13:39	14:09	15:39	17:39	20:39	22:39	-	-	8:44	10:44	12:44	14:44	16:44	18:44	20:44	20:44
×	Hrabová,Vitošov		-	5:30	6:00	6:30	7:00	13:41	14:11	15:41	17:41	20:41	22:41	-	-	8:46	10:46	12:46	14:46	16:46	18:46	20:46	20:46
	Hrabová		5:03	5:33	6:03	6:33	7:03	13:44	14:14	15:44	17:44	20:44	22:44	-	-	8:49	10:49	12:49	14:49	16:49	18:49	20:49	20:49
	Bohuslavice,,kaple		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4:54	-	8:54	-	12:54	-	16:54	-	20:54	20:54
	Dubicko,,škola		5:07	5:36	6:07	6:36	7:07	13:48	14:18	15:48	17:48	20:48	22:48	-	-	-	10:52	-	14:52	-	18:52	-	-
	Dubicko,,Textil		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4:57	-	8:57	-	12:57	-	16:57	-	20:57	20:57
×	Police,,kult.dům		5:11	-	6:11	-	7:11	13:52	-	15:52	17:52	20:52	22:52	5:00	-	9:00	10:55	13:00	14:55	17:00	18:55	21:00	21:00
×	Police,,obchod		-	-	-	-	-	13:53	-	15:53	17:53	-	-	-	-	-	10:57	-	14:57	-	18:57	21:02	21:02
×	Police,,rozc.Bezděkov		-	-	-	-	-	13:55	-	15:55	17:55	-	-	-	-	-	10:58	-	14:58	-	18:58	21:03	21:03
	Klopina,,ObÚ		-	-	-	-	-	13:57	-	15:57	17:57	-	-	-	-	-	11:00	-	15:00	-	19:00	21:05	21:05
	Klopina,,rest.		-	-	-	-	-	13:59	-	15:59	17:59	-	-	-	7:01	-	11:01	-	15:01	-	19:01	21:06	21:06
×	Úsov,,škola		-	-	-	-	-	14:01	-	16:01	18:01	-	-	-	7:03	-	11:03	-	15:03	-	19:03	21:08	21:08
	Úsov,,nám.		5:14	-	6:14	-	7:14	14:03	-	16:03	18:03	20:56	22:56	5:04	7:05	9:04	11:05	13:04	15:05	17:04	19:05	21:10	21:10
			-	-	-	-	7:18	14:03	-	16:03	18:03	21:00	-	5:06	7:06	9:06	11:06	13:06	15:06	17:06	19:06	-	21:11
×	Úsov,,Pančava		-	-	-	-	7:20	14:05	-	16:05	18:05	21:02	-	5:08	7:08	9:08	11:08	13:08	15:08	17:08	19:08	-	21:13
×	Stavenice		-	-	-	-	7:23	14:08	-	16:08	18:08	21:05	-	5:11	7:11	9:11	11:11	13:11	15:11	17:11	19:11	-	21:16
×	Třeština,,obec		-	-	-	-	-	-	-	-	-	21:07	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Třeština,,rozc.		-	-	-	-	7:24	14:09	-	16:09	18:09	21:09	-	5:12	7:12	9:12	11:12	13:12	15:12	17:12	19:12	-	21:17
×	Mohelnice,,U bagru		-	-	-	-	7:25	14:10	-	16:10	18:10	21:10	-	5:13	7:13	9:13	11:13	13:13	15:13	17:13	19:13	-	21:18
×	Mohelnice,,cukrovar		-	-	-	-	7:26	14:11	-	16:11	18:11	21:11	-	5:14	7:14	9:14	11:14	13:14	15:14	17:14	19:14	-	21:19
×	Mohelnice,,nákladní vrátnice		-	-	-	-	7:28	14:13	-	16:13	18:13	21:13	-	5:16	7:16	9:16	11:16	13:16	15:16	17:16	19:16	-	21:21
	Mohelnice,,žel.st.		-	-	-	-	-	14:16	-	16:16	18:16	21:16	-	5:20	7:20	9:20	11:20	13:20	15:20	17:20	19:20	-	-
×	Mohelnice,,hřbitov		-	-	-	-	7:29	14:18	-	16:18	18:18	21:18	-	5:22	7:22	9:22	11:22	13:22	15:22	17:22	19:22	-	21:22
×	Mohelnice,,SIEMENS ul.1.máje		-	-	-	-	7:30	14:19	-	16:19	18:19	21:19	-	5:23	7:23	9:23	11:23	13:23	15:23	17:23	19:23	-	21:23
	Mohelnice,,SIEMENS aut.st.		-	-	-	-	7:31	14:20	-	16:20	18:20	21:20	-	5:24	7:24	9:24	11:24	13:24	15:24	17:24	19:24	-	21:24
	Mohelnice,,kino		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Mohelnice,,PENNY MARKET		-	-	-	-	7:33	-	-	-	-	21:22	-	5:26	7:26	9:26	11:26	13:26	15:26	17:26	19:26	-	-
×	Mohelnice,,Mlýnská		-	-	-	-	7:34	-	-	-	-	21:23	-	5:27	7:27	9:27	11:27	13:27	15:27	17:27	19:27	-	-
	Mohelnice,,aut.st.		-	-	-	-	7:36	14:24	-	16:24	18:24	21:25	-	5:29	7:29	9:29	11:29	13:29	15:29	17:29	19:29	-	-
	dopravní výkon [km]		7,2	11,3	16,6	11,3	27,7	30,4	11,3	30,4	30,4	29,6	16,6	18,5	13,7	30,8	30,8	30,8	30,8	30,8	30,8	21,8	29,9
	provozních dní v dopravním roce		249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	113	115	115	115	115	114	114	114	51	62

Zdroj: Autor

Tabulka 73: První návrhová varianta jízdního řádu linky 284, lichý směr

	284	provozní soubor	Šump J	Zá	Št-Un	Zá	Št-Un	Zá	Zá	Št-Un	Šump J	Zá	Zá	Št-Un	Št-Un	Zá	Zá	Zá	Zá
		číslo spoje	1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25	101	103	105	107
		omezení jízdy	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	6+ [25]	6+	6+ [24]	6+ [24]
	Úsov,,nám.		5:18	6:05	6:57	9:05	11:05	12:57	14:05	14:57	16:05	16:57	18:05	18:57	23:02	6:56	10:56	14:56	18:56
×	Úsov,,škola		5:19	6:06	6:58	9:06	11:06	12:58	14:06	14:58	16:06	16:58	18:06	18:58	23:03	6:57	10:57	14:57	18:57
	Klopina,,rest.		5:22	6:09	7:02	9:09	11:09	13:02	14:09	15:02	16:09	17:02	18:09	19:02	23:06	7:00	11:00	15:00	19:00
	Klopina,,ObÚ		5:23	6:10	7:03	9:10	11:10	13:03	14:10	15:03	16:10	17:03	18:10	19:03	21:07	7:01	11:01	15:01	19:01
×	Klopina,,škola		-	6:11	-	9:11	-	-	14:11	-	16:11	-	18:11	-	21:08	-	-	-	-
×	Klopina,Velebor		-	6:14	-	9:14	-	-	14:14	-	16:14	-	18:14	-	23:10	-	-	-	-
×	Klopina,Velebor,hájenka		-	6:16	-	9:16	-	-	14:16	-	16:16	-	18:16	-	21:12	-	-	-	-
×	Police,,rozc.Bezděkov		5:25	-	7:05	-	11:12	13:05	-	15:05	-	17:05	-	19:05	-	7:03	11:03	15:03	19:03
×	Úsov,Bezděkov,rest.		5:27	-	7:07	-	11:14	13:07	-	15:07	-	17:07	-	19:07	-	7:05	11:05	15:05	19:05
×	Úsov,Bezděkov,škola		5:29	-	7:09	-	11:16	13:09	-	15:09	-	17:09	-	19:09	-	7:07	11:07	15:07	19:07
×	Rohle,Janoslavice,kaple		5:32	-	7:12	-	11:19	13:12	-	15:12	-	17:12	-	19:12	-	7:10	11:10	15:10	19:10
	Rohle,,střední zast.		5:37	-	7:17	9:21	11:24	13:17	-	15:17	-	17:17	-	19:17	23:16	7:15	11:15	15:15	19:15
×	Rohle,,dol.zast.		5:38	-	7:18	9:22	11:25	13:18	-	15:18	-	17:18	-	19:18	23:17	7:16	11:16	15:16	19:16
	Kamenná,,ŽD		5:41	6:20	7:21	9:26	11:28	13:21	14:20	15:21	16:20	17:21	18:20	19:21	23:21	7:19	11:19	15:19	19:19
	dopravní výkon [km]		12,6	8,3	12,6	10,9	12,6	12,6	8,3	12,6	8,3	12,6	8,3	12,6	10,9	12,6	12,6	12,6	12,6
	provozních dní v dopravním roce		249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	113	115	114	114

Zdroj: Autor

Tabulka 74: První návrhová varianta jízdního řádu linky 284, sudý směr

	284	provozní soubor	Št-Un	Zá	Zá	Št-Un	Zá	Št-Un	Zá	Zá	Šump J	Šump J	Zá	Zá	Št-Un	Zá	Zá	Zá	Zá
		číslo spoje	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	102	104	106	108
		omezení jízdy	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	6+ [25]	6+	6+ [24]	6+ [24]
	Kamenná,,ŽD		4:36	5:36	6:36	7:22	10:22	12:22	13:28	14:22	-	16:22	-	18:22	20:36	4:35	8:35	12:35	16:35
×	Rohle,,dol.zast.		4:39	5:39	6:39	7:25	10:25	12:25	13:31	14:25	-	16:25	-	18:25	20:39	4:38	8:38	12:38	16:38
	Rohle,,střední zast.		4:41	5:41	6:41	7:27	10:27	12:27	13:33	14:27	15:33	16:27	17:33	18:27	20:41	4:39	8:39	12:39	16:39
×	Rohle,Janoslavice,kaple		4:45	-	6:45	7:31	10:31	12:31	-	14:31	-	16:31	-	18:31	-	4:43	8:43	12:43	16:43
×	Úsov,Bezděkov,škola		4:48	-	6:48	7:34	10:34	12:34	-	14:34	-	16:34	-	18:34	-	4:46	8:46	12:46	16:46
×	Úsov,Bezděkov,rest.		4:50	-	6:50	7:36	10:36	12:36	-	14:36	-	16:36	-	18:36	-	4:48	8:48	12:48	16:48
×	Police,,rozc.Bezděkov		4:52	-	6:52	7:38	10:38	12:38	-	14:38	-	16:38	-	18:38	-	4:50	8:50	12:50	16:50
×	Klopina,Velebořhájenka		-	5:45	-	-	-	-	13:36	-	15:36	-	17:36	-	20:44	-	-	-	-
×	Klopina,Velebořˇ		-	5:47	-	-	-	-	13:39	-	15:39	-	17:39	-	20:47	-	-	-	-
×	Klopina,,škola		-	5:49	-	-	-	-	13:41	-	15:41	-	17:41	-	20:49	-	-	-	-
	Klopina,,ObÚ		4:54	5:50	6:54	7:40	10:40	12:40	13:42	14:40	15:42	16:40	17:42	18:40	20:50	4:52	8:52	12:52	16:52
	Klopina,,rest.		4:56	5:52	6:56	7:42	10:42	12:42	13:44	14:42	15:44	16:42	17:44	18:42	20:52	4:54	8:54	12:54	16:54
×	Úsov,,škola		4:58	5:54	6:58	7:44	10:44	12:44	13:46	14:44	15:46	16:44	17:46	18:44	20:54	4:56	8:56	12:56	16:56
	Úsov,,nám.		5:00	5:56	7:00	7:46	10:46	12:46	13:48	14:46	15:48	16:46	17:48	18:46	20:56	4:58	8:58	12:58	16:58
	dopravní výkon [km]		12,6	10,9	12,6	12,6	12,6	12,6	10,9	12,6	8,5	12,6	8,5	12,6	10,9	12,6	12,6	12,6	12,6
	provozních dní v dopravním roce		249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	113	115	114	114

Zdroj: Autor

Tabulka 75: Druhá návrhová varianta jízdního řádu linky 284, lichý směr

284	provozní soubor	Šump J	Zá	Zá	Šump J	Št-Un	Moh	Moh	Št-Un	Šump J	Zá	Zá	Šump J	Šump J	Zá	Zá	Zá	Zá
	číslo spoje	1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25	101	103	105	107
	omezení jízdy	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	6+ [25]	6+	6+ [24]	6+ [24]
	Mohelnice,,aut.st.	-	-	6:40	8:31	10:31	12:31	-	14:31	-	16:31	-	18:31	-	-	-	-	-
×	Mohelnice,,Mlýnská	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Mohelnice,,PENNY MARKET	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Mohelnice,,kino	-	-	6:41	8:34	10:34	12:34	-	14:34	-	16:34	-	18:34	-	-	-	-	-
	Mohelnice,,SIEMENS aut.st.	-	-	6:44	8:38	10:38	12:38	-	14:38	-	16:38	-	18:38	-	-	-	-	-
×	Mohelnice,,SIEMENS ul.1.máje	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Mohelnice,,hřbitov	-	-	6:45	8:39	10:39	12:39	-	14:39	-	16:39	-	18:39	-	-	-	-	-
	Mohelnice,,žel.st.	-	-	6:48	8:42	10:42	12:42	-	14:42	-	16:42	-	18:42	-	-	-	-	-
×	Mohelnice,,nákladní vrátnice	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Mohelnice,,cukrovar	-	-	6:49	8:43	10:43	12:43	-	14:43	-	16:43	-	18:43	-	-	-	-	-
×	Mohelnice,,U bagru	-	-	6:50	8:44	10:44	12:44	-	14:44	-	16:44	-	18:44	-	-	-	-	-
×	Třeština,,rozc.	-	-	6:51	8:45	10:45	12:45	-	14:45	-	16:45	-	18:45	-	-	-	-	-
×	Třeština,,obec	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Stavenice	-	-	6:53	8:47	10:47	12:47	-	14:47	-	16:47	-	18:47	-	-	-	-	-
×	Úsov,,Pančava	-	-	6:56	8:50	10:50	12:50	-	14:50	-	16:50	-	18:50	-	-	-	-	-
	Úsov,,nám.	-	-	6:59	8:53	10:53	12:53	-	14:53	-	16:53	-	18:53	-	-	-	-	-
		5:15	6:15	7:00	9:00	11:00	13:00	-	15:00	-	17:00	-	19:00	23:02	6:56	10:56	14:56	18:56
×	Úsov,,škola	5:16	6:16	7:01	9:01	11:01	13:01	-	15:01	-	17:01	-	19:01	23:03	6:57	10:57	14:57	18:57
	Klopina,,rest.	5:19	6:19	7:04	9:04	11:04	13:04	14:03	15:04	16:03	17:04	18:03	19:04	23:06	7:00	11:00	15:00	19:00
	Klopina,,ObÚ	5:20	6:20	7:05	9:05	11:05	13:05	14:04	15:05	16:04	17:05	18:04	19:05	21:07	7:01	11:01	15:01	19:01
×	Klopina,,škola	-	6:21	-	-	-	-	14:05	-	16:05	-	18:05	-	21:08	-	-	-	-
×	Klopina,Veleboř	-	6:24	-	-	-	-	14:08	-	16:08	-	18:08	-	23:10	-	-	-	-
×	Klopina,Veleboř,hájenka	-	6:26	-	-	-	-	14:10	-	16:10	-	18:10	-	21:12	-	-	-	-
×	Police,,rozc.Bezděkov	5:22	-	7:07	9:07	11:07	13:07	-	15:07	-	17:07	-	19:07	-	7:03	11:03	15:03	19:03
×	Úsov,Bezděkov,rest.	5:24	-	7:09	9:09	11:09	13:09	-	15:09	-	17:09	-	19:09	-	7:05	11:05	15:05	19:05
×	Úsov,Bezděkov,škola	5:26	-	7:11	9:11	11:11	13:11	-	15:11	-	17:11	-	19:11	-	7:07	11:07	15:07	19:07
×	Rohle,Janoslavice,kaple	5:29	-	7:13	9:13	11:13	13:13	-	15:13	-	17:13	-	19:13	-	7:10	11:10	15:10	19:10
	Rohle,,střední zast.	5:34	-	7:19	9:19	11:19	13:19	14:14	15:19	16:14	17:19	18:14	19:19	23:16	7:15	11:15	15:15	19:15
×	Rohle,,dol.zast.	5:35	-	7:20	9:20	11:20	13:20	14:15	15:20	16:15	17:20	18:15	19:20	23:17	7:16	11:16	15:16	19:16
	Kamenná,,ŽD	5:38	6:30	7:23	9:23	11:23	13:23	14:19	15:23	16:19	17:23	18:19	19:23	23:21	7:19	11:19	15:19	19:19
	dopravní výkon [km]	12,6	8,3	22,5	22,5	22,5	22,5	8,8	22,5	8,8	22,5	8,8	22,5	10,9	12,6	12,6	12,6	12,6
	provozních dní v dopravním roce	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	113	115	114	114

Zdroj: Autor

Tabulka 76: Druhá návrhová varianta jízdního řádu linky 284, sudý směr

	284	provozní soubor	Šump J	Zá	Zá	Zá	Zá	Št-Un	Šump J	Št-Un	Moh	Moh	Šump J	Šump J	Zá	Zá	Šump J	Zá	Zá	Zá	Zá
		číslo spoje	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30	102	104	106	108
		omezení jízdy	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	6+ [25]	6+	6+ [24]	6+ [24]
	Kamenná,,ŽD		4:40	5:44	6:40	7:24	-	-	10:33	12:33	13:33	14:33	-	16:33	-	18:33	20:33	4:35	8:35	12:35	16:35
×	Rohle,,dol.zast.		4:43	5:47	6:43	7:27	-	-	10:36	12:36	13:36	14:36	-	16:36	-	18:36	20:36	4:38	8:38	12:38	16:38
	Rohle,,střední zast.		4:45	5:49	6:45	7:29	-	-	10:38	12:38	13:38	14:38	15:38	16:38	17:38	18:38	20:38	4:39	8:39	12:39	16:39
×	Rohle,Janoslavice,kaple		4:49	-	6:49	7:33	-	-	-	-	13:42	-	15:42	-	17:42	-	-	4:43	8:43	12:43	16:43
×	Úsov,Bezděkov,škola		4:52	-	6:52	7:36	-	-	-	-	13:45	-	15:45	-	17:45	-	-	4:46	8:46	12:46	16:46
×	Úsov,Bezděkov,rest.		4:54	-	6:54	7:38	-	-	-	-	13:47	-	15:47	-	17:47	-	-	4:48	8:48	12:48	16:48
×	Police,,rozc.Bezděkov		4:56	-	6:56	7:40	-	-	-	-	13:49	-	15:49	-	17:49	-	-	4:50	8:50	12:50	16:50
×	Klopina,Velebor,hájenka		-	5:52	-	-	-	-	10:41	12:41	-	14:41	-	16:41	-	18:41	20:41	-	-	-	-
×	Klopina,Velebor		-	5:55	-	-	-	-	10:44	12:44	-	14:44	-	16:44	-	18:44	20:44	-	-	-	-
×	Klopina,,škola		-	5:57	-	-	-	-	10:46	12:46	-	14:46	-	16:46	-	18:46	20:46	-	-	-	-
	Klopina,,ObÚ		4:58	5:58	6:58	7:42	-	-	10:47	12:47	13:51	14:47	15:51	16:47	17:51	18:47	20:47	4:52	8:52	12:52	16:52
	Klopina,,rest.		5:00	6:00	7:00	7:44	-	-	10:49	12:49	13:53	14:49	15:53	16:49	17:53	18:49	20:49	4:54	8:54	12:54	16:54
×	Úsov,,škola		5:02	6:02	7:02	7:46	-	-	10:51	12:51	-	14:51	-	16:51	-	18:51	20:51	4:56	8:56	12:56	16:56
	Úsov,,nám.		5:04	6:04	7:04	7:48	-	-	10:53	12:53	-	14:53	-	16:53	-	18:53	20:53	4:58	8:58	12:58	16:58
			5:09	6:06	-	-	8:00	9:00	11:00	13:00	-	15:00	-	17:00	-	19:00	-	-	-	-	-
×	Úsov,,Pančava		5:11	6:08	-	-	8:02	9:02	11:02	13:02	-	15:02	-	17:02	-	19:02	-	-	-	-	-
×	Stavenice		5:14	6:11	-	-	8:05	9:05	11:05	13:05	-	15:05	-	17:05	-	19:05	-	-	-	-	-
×	Třeština,,obec		-	-	-	-	8:07	-	-	-	-	15:07	-	17:07	-	19:07	-	-	-	-	-
×	Třeština,,rozc.		5:15	6:12	-	-	8:09	9:06	11:06	13:06	-	15:09	-	17:09	-	19:09	-	-	-	-	-
×	Mohelnice,,U bagru		5:16	6:13	-	-	8:10	9:07	11:07	13:07	-	15:10	-	17:10	-	19:10	-	-	-	-	-
×	Mohelnice,,cukrovar		5:17	6:14	-	-	8:11	9:08	11:08	13:08	-	15:11	-	17:11	-	19:11	-	-	-	-	-
×	Mohelnice,,nákladní vrátnice		5:19	6:16	-	-	8:13	9:10	11:10	13:10	-	15:13	-	17:13	-	19:13	-	-	-	-	-
	Mohelnice,,žel.st.		5:23	6:20	-	-	8:16	9:13	11:13	13:13	-	15:16	-	17:16	-	19:16	-	-	-	-	-
×	Mohelnice,,hřbitov		5:25	6:22	-	-	8:18	9:15	11:15	13:15	-	15:18	-	17:18	-	19:18	-	-	-	-	-
×	Mohelnice,,SIEMENS ul.1.máje		5:26	6:23	-	-	8:19	9:16	11:16	13:16	-	15:19	-	17:19	-	19:19	-	-	-	-	-
	Mohelnice,,SIEMENS aut.st.		5:27	6:24	-	-	8:20	9:17	11:17	13:17	-	15:20	-	17:20	-	19:20	-	-	-	-	-
	Mohelnice,,kino		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Mohelnice,,PENNY MARKET		5:29	6:26	-	-	8:22	9:19	11:19	13:19	-	15:22	-	17:22	-	19:22	-	-	-	-	-
×	Mohelnice,,Mlýnská		5:30	6:27	-	-	8:23	9:20	11:20	13:20	-	15:23	-	17:23	-	19:23	-	-	-	-	-
	Mohelnice,,aut.st.		5:32	6:29	-	-	8:25	9:22	11:22	13:22	-	15:25	-	17:25	-	19:25	-	-	-	-	-
	dopravní výkon [km]		24,3	22,6	12,6	12,6	13,2	11,7	22,6	22,6	10,4	24,1	10,4	24,1	10,4	24,1	10,9	12,6	12,6	12,6	12,6
	provozních dní v dopravním roce		249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	113	115	114	114

Zdroj: Autor

Tabulka 77: První návrhová varianta jízdního řádu linky 289, lichý směr

289	provozní soubor	Zá	Zá	Zá	Zá	Zá	Zá	Zá	Zá	Zá	Zá	Zá
	číslo spoje	1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21
	omezení jízdy	X	X [42]	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	Zábřeh,,aut.st.	5:33	6:58	8:11	-	12:41	-	13:41	-	-	16:41	-
×	Zábřeh,,nám.Osvobození	5:35	7:00	|	-	|	-	|	-	-	|	-
×	Zábřeh,,MEP	|	|	|	-	|	-	|	-	-	|	-
	Zábřeh,,žel.st.	5:38	7:03	8:16	-	12:46	-	13:46	-	-	16:46	-
×	Zábřeh,,Olomoucká	5:40	7:05	8:18	-	12:48	-	13:48	-	-	16:48	-
	Zábřeh,,NH	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Rájec	5:43	7:08	8:21	-	12:51	-	13:51	-	-	16:51	-
×	Zvole,,Správa silnic	5:45	7:10	8:23	-	12:53	-	13:53	-	-	16:53	-
	Zvole	5:47	7:12	8:25	-	12:55	13:29	13:55	15:05	15:29	16:55	17:29
	Lukavice,,papírny	5:50	-	-	-	-	13:32	-	-	15:32	-	17:32
		5:51	-	-	9:11	-	13:34	-	-	15:32	-	17:32
	Lukavice,Vlachov	5:55	-	-	9:15	-	13:39	-	15:08	15:36	-	17:36
×	Lukavice,Slavoňov	5:58	7:16	-	9:18	-	13:42	-	-	15:39	-	17:39
	Mohelnice,Květín,náves	6:01	-	-	9:21	-	13:45	-	-	15:42	-	17:42
×	Mohelnice,Květín,hor.konec	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Mohelnice,Květín,rozc.	-	-	-	9:23	-	-	-	15:10	-	-	-
×	Mohelnice,Libivá,rest.	-	-	-	-	-	-	-	15:12	-	-	-
	Mohelnice,,PENNY MARKET	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Mohelnice,,aut.st.	-	-	-	-	-	-	-	15:17	-	-	-
	Mohelnice,Řepová,rozc.Mírov	6:05	-	-	-	-	-	-	-	15:46	-	-
×	Mírov,,zast.	6:08	-	-	-	-	-	-	-	15:49	-	-
	Mírov	6:09	-	-	-	-	-	-	-	15:50	-	-
	dopravní výkon [km]	18,3	9,9	6,6	6,3	6,6	7,1	6,6	8,6	11,6	6,6	7,1
	provozních dní v dopravním roce	249	199	249	249	249	249	249	249	249	249	249

Zdroj: Autor

Tabulka 78: První návrhová varianta jízdního řádu linky 289, sudý směr

289	provozní soubor	Zá	Zá	Zá	Zá	Zá	Zá	Zá	Zá	Zá
	číslo spoje	2	4	6	8	10	12	14	16	18
	omezení jízdy	X	X	X [42]	X	X	X	X	X	X
	Mírov	-	6:33	-	-	-	-	-	15:52	-
×	Mírov,,zast.	-	6:34	-	-	-	-	-	15:53	-
	Mohelnice,Řepová,rozc.Mírov	-	6:37	-	-	-	-	-	15:56	-
	Mohelnice,,aut.st.	-	-	-	-	-	-	15:21	-	-
	Mohelnice,,PENNY MARKET	-	-	-	-	-	-	15:23	-	-
×	Mohelnice,Libivá,rest.	-	-	-	-	-	-	15:27	-	-
	Mohelnice,Květín,rozc.	-	-	-	9:23	-	-	-	-	-
×	Mohelnice,Květín,hor.konec	-	6:40	-	-	-	-	-	15:59	-
	Mohelnice,Květín,náves	5:09	6:42	-	-	-	14:54	-	16:00	-
×	Lukavice,Slavoňov	5:12	6:45	7:17	-	-	14:57	-	16:03	-
	Lukavice,Vlachov	5:15	6:48	7:20	9:26	-	-	15:31	16:06	-
	Lukavice,,papírny	5:19	6:52	7:24	-	-	-	-	16:10	-
		5:19	6:53	7:25	-	14:21	-	-	16:10	22:05
	Zvole	5:23	6:58	7:30	9:30	14:25	15:02	15:35	16:14	22:08
×	Zvole,,Správa silnic	5:24	6:59	7:31	-	14:26	-	-	16:15	22:09
	Rájec	5:28	7:03	7:35	-	14:30	-	-	16:19	22:12
	Zábřeh,,NH	-	-	-	-	14:34	-	-	-	22:16
×	Zábřeh,,Olomoucká	5:31	7:06	7:38	-	-	-	-	16:22	22:17
	Zábřeh,,žel.st.	5:33	7:08	-	-	-	-	-	16:24	22:19
×	Zábřeh,,MEP	5:34	7:09	|	-	-	-	-	16:25	-
×	Zábřeh,,nám.Osvobození	5:36	7:11	7:41	-	-	-	-	16:27	-
	Zábřeh,,aut.st.	5:38	7:13	7:43	-	-	-	-	16:29	-
	dopravní výkon [km]	13,8	18,3	12,3	4	6,2	4,7	8	18,3	7,5
	provozních dní v dopravním roce	249	249	199	249	249	249	249	249	249

Zdroj: Autor

Tabulka 79: Druhá návrhová varianta jízdního řádu linky 289, lichý směr

289	provozní soubor	Zá	Moh	Moh	Moh	Zá	Zá	Zá	Zá
	číslo spoje	1	3	5	7	9	11	13	15
	omezení jízdy	X	X [42]	X	X	X	X	X	X
	Zábřeh,,aut.st.	5:33	6:58	8:11	-	12:41	13:41	-	16:41
×	Zábřeh,,nám.Osvobození	5:35	7:00	|	-	|	|	-	|
×	Zábřeh,,MEP	|	|	|	-	|	|	-	|
	Zábřeh,,žel.st.	5:38	7:03	8:16	-	12:46	13:46	-	16:46
×	Zábřeh,,Olomoucká	5:40	7:05	8:18	-	12:48	13:48	-	16:48
	Zábřeh,,NH	-	-	-	-	-	-	-	-
	Rájec	5:43	7:08	8:21	-	12:51	13:51	-	16:51
×	Zvole,,Správa silnic	5:45	7:10	8:23	-	12:53	13:53	-	16:53
	Zvole	5:47	7:12	8:25	9:13	12:55	13:55	15:05	16:55
	Lukavice,,papírny	5:50	-	-	-	12:58	13:58	-	16:58
		5:51	-	-	-	13:02	14:02	-	17:02
	Lukavice,Vlachov	5:55	-	-	-	13:06	14:06	-	17:06
×	Lukavice,Slavoňov	5:58	7:16	-	9:18	13:09	14:09	15:15	17:09
	Mohelnice,Květín,náves	6:01	-	-	9:21	13:12	14:12	15:18	17:12
×	Mohelnice,Květín,hor.konec	-	-	-	-	-	-	-	-
	Mohelnice,Květín,rozc.	-	-	-	9:23	-	-	-	-
	Mohelnice,Řepová,rozc.Mírov	6:05	-	-	-	-	-	15:22	-
×	Mírov,,zast.	6:08	-	-	-	-	-	15:25	-
	Mírov	6:09	-	-	-	-	-	15:26	-
	dopravní výkon [km]	18,3	9,9	6,6	5,8	13,8	13,8	9,2	13,8
	provozních dní v dopravním roce	249	199	249	249	249	249	249	249

Zdroj: Autor

Tabulka 80: Druhá návrhová varianta jízdního řádu linky 289, sudý směr

289	provozní soubor	Zá	Moh	Zá	Moh	Zá	Zá	Zá	Zá	Zá
	číslo spoje	2	4	6	8	10	12	14	16	18
	omezení jízdy	X	X	X	X [42]	X	X	X	X	X
	Mírov	-	-	6:33	-	-	-	-	15:40	-
×	Mírov,,zast.	-	-	6:34	-	-	-	-	15:41	-
	Mohelnice,Řepová,rozc.Mírov	-	-	6:37	-	-	-	-	15:44	-
	Mohelnice,Květín,rozc.	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Mohelnice,Květín,hor.konec	-	-	6:40	-	-	-	-	15:47	-
	Mohelnice,Květín,náves	5:09	-	6:42	-	13:39	-	14:54	15:48	-
×	Lukavice,Slavoňov	5:12	-	6:45	7:17	13:42	-	14:57	15:51	-
	Lukavice,Vlachov	5:15	-	6:48	7:20	13:45	-	-	15:54	-
	Lukavice,,papírny	5:19	-	6:52	7:24	13:49	-	-	15:58	-
		5:19	-	6:52	7:25	-	14:21	-	16:01	22:05
	Zvole	5:23	6:35	6:55	7:30	-	14:25	15:02	16:05	22:08
×	Zvole,,Správa silnic	5:24	6:36	-	7:31	-	14:26	-	16:06	22:09
	Rájec	5:28	6:40	-	7:35	-	14:30	-	16:10	22:12
	Zábřeh,,NH	-	-	-	-	-	14:34	-	-	22:16
×	Zábřeh,,Olomoucká	5:31	6:43	-	7:38	-	-	-	16:13	22:17
	Zábřeh,,žel.st.	5:33	6:45	-	-	-	-	-	16:15	22:19
×	Zábřeh,,MEP	5:34	6:46	-	|	-	-	-	16:16	-
×	Zábřeh,,nám.Osvobození	5:36	6:48	-	7:41	-	-	-	16:18	-
	Zábřeh,,aut.st.	5:38	6:50	-	7:43	-	-	-	16:20	-
	dopravní výkon [km]	13,8	6,6	11,7	12,3	5,3	6,2	4,7	18,3	7,5
	provozních dní v dopravním roce	249	249	249	199	249	249	249	249	249

Zdroj: Autor

Tabulka 81: Návrhový jízdní řád linky 322 (shodný pro obě varianty), lichý směr

322	provozní soubor	Št-Un	Šump J	Št-Un	Št-Un	Zá	Št-Un	Zá	Zá	Št-Un	Št-Un	Zá	Št-Un	Št-Un	Št-Un
	číslo spoje	1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25	27
	omezení jízdy	X	X	X [26]	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	Libina,,nám.1.máje	4:35	-	-	-	-	-	-	-	12:35	-	-	15:35	-	20:35
×	Libina,,hor.škola	4:36	-	-	-	-	-	-	-	12:36	-	-	15:36	-	20:36
×	Libina,,u Lišáka	4:38	-	-	-	-	-	-	-	12:38	-	-	15:38	-	20:38
×	Libina,,Domov důchodců	4:39	-	-	-	-	-	-	-	12:39	-	-	15:39	-	20:39
	Libina,,nám.	4:42	5:42	-	-	-	7:17	-	-	12:42	-	-	15:42	-	20:42
×	Libina,,Svazarm	4:43	5:43	-	-	-	7:18	-	-	12:43	-	-	15:43	-	20:43
×	Libina,,u kříže	4:45	5:45	-	-	-	7:20	-	-	12:45	-	-	15:45	-	20:45
	Libina,,u Cásků	4:49	5:49	-	-	-	7:23	-	-	12:49	-	14:49	15:49	16:49	20:49
×	Nová Hradečná,Hradec	4:52	5:52	-	-	-	7:27	-	-	12:52	-	14:52	15:52	16:52	20:52
×	Nová Hradečná,,ObÚ	4:54	5:54	-	-	-	-	-	-	12:54	-	14:54	15:54	16:54	20:54
×	Nová Hradečná,,pod kostelem	4:56	5:56	-	-	-	-	-	-	12:56	-	14:56	15:56	16:56	20:56
	Troubelice,,u Kropáčů	5:00	6:00	-	-	7:30	-	9:30	11:30	13:00	-	15:00	16:00	17:00	21:00
×	Troubelice,,u kaple	-	-	-	-	-	7:32	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Troubelice,Dědinka,náves	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Troubelice,,žel.st.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Troubelice,,u Polákových	5:02	6:02	-	-	7:32	7:34	9:32	11:32	13:02	-	15:02	16:02	17:02	21:02
×	Troubelice,,u Štoksových	5:04	6:04	-	-	7:35	7:37	9:34	11:34	13:04	-	15:04	16:04	17:04	21:04
×	Troubelice,Lazce,náves	5:06	6:06	-	-	7:37	7:39	9:36	11:36	13:06	-	15:06	16:06	17:06	21:06
×	Uničov,Nová Dědina,rozc.	5:07	6:07	-	-	7:38	7:40	9:37	11:37	13:07	-	15:07	16:07	17:07	21:07
×	Uničov,,spínačka	5:08	6:08	-	-	7:39	7:41	9:38	11:38	13:08	-	15:08	16:08	17:08	21:08
×	Uničov,,Šumperská	5:10	6:10	-	-	7:41	7:43	9:40	11:40	13:10	-	15:10	16:10	17:10	21:10
	Uničov,,žel.st.	5:12	6:12	-	-	7:43	7:45	9:42	11:42	13:12	-	15:12	16:12	17:12	21:12
	Uničov,,aut.st.	5:13	6:13	-	-	7:45	7:47	9:43	11:43	13:13	-	15:13	16:13	17:13	21:13
		5:20	6:20	-	7:20	7:45	7:47	-	-	13:20	14:20	15:20	16:20	-	21:20
×	Uničov,,Dukelská	-	-	-	-	7:47	7:49	-	-	-	-	-	-	-	-
	Uničov,,hřbitov	5:22	6:22	-	7:22	-	-	-	-	13:22	14:22	15:22	16:22	-	21:22
×	Uničov,,poliklinika	-	-	-	-	7:48	7:50	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Uničov,,Bezručovo nám.	-	-	-	-	7:50	7:52	-	-	-	-	-	-	-	-
	Uničov,Střelice,nám.	5:25	6:25	-	7:25	-	-	-	-	13:25	14:25	15:25	16:25	-	21:25
×	Červenka,,podjezd	5:28	6:28	7:23	7:28	-	-	-	-	13:28	14:28	15:28	16:28	-	21:28
	Červenka,,žel.st.	5:31	6:31	7:28	7:31	-	-	-	-	13:31	14:31	15:31	16:31	-	21:31
×	Červenka,,u váhy	5:33	6:33	7:33	7:33	-	-	-	-	13:33	14:33	15:33	16:33	-	21:33
×	Litovel,,Papcel	5:34	6:34	7:34	7:34	-	-	-	-	13:34	14:34	15:34	16:34	-	21:34
	Litovel,,rozc.k cukrovaru	5:36	6:36	7:36	7:36	-	-	-	-	13:36	14:36	15:36	16:36	-	21:36
	Litovel,,aut.nádr.	5:38	6:38	7:38	7:38	-	-	-	-	13:38	14:38	15:38	16:38	-	21:38
	Litovel,,Palackého	5:40	6:40	-	-	-	-	-	-	13:40	14:40	-	-	-	21:40
×	Litovel,Nasobůrky,Alibona	5:42	6:42	-	-	-	-	-	-	13:42	14:42	-	-	-	21:42
×	Litovel,Nasobůrky,rozc.Víska	5:43	6:43	-	-	-	-	-	-	13:43	14:43	-	-	-	21:43
	Litovel,Nasobůrky,prům.zóna	5:45	6:45	-	-	-	-	-	-	13:45	14:45	-	-	-	21:45
	dopravní výkon [km]	32,6	29,8	4	10,3	8,7	16,6	6,9	6,9	32,6	13,7	23,8	29,3	13,4	32,6
	provozních dní v dopravním roce	249	249	190	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249

Zdroj: Autor

Tabulka 82: Návrhový jízdní řád linky 322 (shodný pro obě varianty), sudý směr

322	provozní soubor	Št-Un	Št-Un	Zá	Zá	Št-Un	Šump J	Zá	Št-Un	Št-Un	Zá	Št-Un	Št-Un
	číslo spoje	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24
	omezení jízdy	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	Litovel,Nasobůrky,prům.zóna	-	-	-	-	-	-	-	14:08	15:08	-	-	22:10
×	Litovel,Nasobůrky,rozc.Víska	-	-	-	-	-	-	-	14:09	15:09	-	-	22:11
×	Litovel,Nasobůrky,Alibona	-	-	-	-	-	-	-	14:10	15:10	-	-	22:12
	Litovel,,Palackého	-	-	-	-	-	-	13:12	14:12	15:12	-	-	22:14
	Litovel,,aut.nádr.	-	-	-	-	-	-	13:17	14:17	15:17	16:17	-	22:17
	Litovel,,rozc.k cukrovaru	-	-	-	-	-	-	13:19	14:19	15:19	16:19	-	22:19
×	Litovel,,Papcel	-	-	-	-	-	-	13:20	14:20	15:20	16:20	-	22:20
×	Červenka,,u váhy	-	-	-	-	-	-	13:21	14:21	15:21	16:21	-	22:21
	Červenka,,žel.st.	-	-	-	-	-	-	13:24	14:24	15:24	16:24	-	22:24
×	Červenka,,podjezd	-	-	-	-	-	-	13:25	14:25	15:25	16:25	-	22:25
	Uničov,Střelice,nám.	-	-	-	-	-	-	13:29	14:29	15:29	16:29	-	22:29
×	Uničov,,Bezručovo nám.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Uničov,,poliklinika	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Uničov,,hřbitov	-	-	-	-	-	-	13:32	14:32	15:32	16:32	-	22:32
×	Uničov,,Dukelská	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Uničov,,aut.st.	-	-	-	-	-	-	13:35	14:35	15:35	16:35	-	22:35
		6:33	6:58	8:10	10:10	-	12:10	13:40	14:40	15:40	16:40	18:40	22:40
	Uničov,,žel.st.	6:34	6:59	8:11	10:11	-	12:11	13:41	14:41	15:41	16:41	18:41	22:41
×	Uničov,,Šumperská	6:37	7:01	8:13	10:13	-	12:13	13:43	14:43	15:43	16:43	18:43	22:43
×	Uničov,,spínačka	6:38	7:02	8:14	10:14	-	12:14	13:44	14:44	15:44	16:44	18:44	22:44
×	Uničov,Nová Dědina,rozc.	6:39	7:03	8:15	10:15	-	12:15	13:45	14:45	15:45	16:45	18:45	22:45
×	Troubelice,Lazce,náves	6:41	7:06	8:17	10:17	-	12:17	13:47	14:47	15:47	16:47	18:47	22:47
×	Troubelice,,u Štoksových	6:43	7:08	8:19	10:19	-	12:19	13:49	14:49	15:49	16:49	18:49	22:49
×	Troubelice,,u Polákových	6:45	7:10	8:21	10:21	-	12:21	13:51	14:51	15:51	16:51	18:51	22:51
×	Troubelice,,žel.st.	-	7:14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Troubelice,Dědinka,náves	-	7:18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Troubelice,,u kaple	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Troubelice,,u Kropáčů	6:47	7:24	8:23	10:23	-	12:23	13:53	14:53	15:53	16:53	18:53	22:53
×	Nová Hradečná,,pod kostelem	6:51	-	-	-	-	12:27	13:57	14:57	15:57	16:57	18:57	22:57
×	Nová Hradečná,,ObÚ	6:53	-	-	-	-	12:29	13:59	14:59	15:59	16:59	18:59	22:59
×	Nová Hradečná,Hradec	6:55	-	-	-	-	12:30	14:00	15:00	16:00	17:00	19:00	23:00
	Libina,,u Cásků	6:59	-	-	-	12:11	12:34	14:04	15:04	16:04	17:04	19:04	23:04
×	Libina,,u kříže	-	-	-	-	12:13	-	-	15:06	-	17:06	19:06	23:06
×	Libina,,Svazarm	-	-	-	-	12:15	-	-	15:08	-	17:08	19:08	23:08
	Libina,,nám.	-	-	-	-	12:17	-	-	15:10	-	17:10	19:10	23:10
×	Libina,,Domov důchodců	-	-	-	-	12:18	-	-	15:11	-	-	19:11	23:11
×	Libina,,u Lišáka	-	-	-	-	12:20	-	-	15:13	-	-	19:13	23:13
×	Libina,,hor.škola	-	-	-	-	12:21	-	-	15:14	-	-	19:14	23:14
	Libina,,nám.1.máje	-	-	-	-	12:23	-	-	15:16	-	-	19:16	23:16
	dopravní výkon [km]	13,4	13,6	6,9	6,9	5,6	13,4	24,9	32,6	27,1	26,5	19	32,6
	provozních dní v dopravním roce	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249

Zdroj: Autor

Tabulka 83: První návrhová varianta jízdního řádu linky 323, lichý směr

	323	provozní soubor	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Zá	Št-Un	Zá	Št-Un	Št-Un	Zá	Zá	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Zá	Zá	Zá	Zá
		číslo spoje	1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25	101	103	105	107
		omezení jízdy	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	6+ [25]	6+	6+ [24]	6+ [24]
	Uničov,,UNEX		-	-	-	-	-	-	-	14:20	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Uničov,,Šumperská		-	-	-	-	-	-	-	14:25	-	-	-	-	22:35	6:15	-	-	18:15
	Uničov,,žel.st.		-	6:31	-	8:20	10:20	12:20	13:30	14:28	15:28	16:28	17:28	18:28	22:37	6:17	10:17	14:17	18:17
	Uničov,,aut.st.		5:34	6:34	6:58	8:25	10:25	12:25	13:34	14:34	15:34	16:34	17:34	18:34	22:40	6:21	10:21	14:21	18:21
	Uničov,,hřbitov		-	-	-	-	-	-	13:36	-	15:36	-	17:36	-	-	-	-	-	-
×	Uničov,,sídl.Pionýrů		-	-	-	-	-	-	13:37	-	15:37	-	17:37	-	-	-	-	-	-
×	Uničov,,sídl.Moravské nám.		-	-	-	-	-	-	13:39	-	15:39	-	17:39	-	-	-	-	-	-
×	Uničov,,pekárna		5:35	6:35	6:59	8:26	10:26	12:26	13:40	14:35	15:40	16:35	17:40	18:35	22:41	6:22	10:22	14:22	18:22
	Uničov,Benkov,rest.		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Medlov,,u mostu		5:39	6:39	7:02	8:30	10:30	12:30	13:44	14:39	15:44	16:39	17:44	18:39	22:45	6:26	10:26	14:26	18:26
	Medlov,,čekárna		5:41	6:41	7:04	8:32	10:32	12:32	13:46	14:41	15:46	16:41	17:46	18:41	22:47	6:28	10:28	14:28	18:28
×	Medlov,,u hřiště		-	-	-	8:33	-	-	13:47	-	15:47	-	17:47	-	-	-	-	-	-
×	Medlov,Zadní Újezd		-	-	-	8:35	-	-	13:49	-	15:49	-	17:49	-	-	-	-	-	-
×	Medlov,,u hřiště		-	-	-	8:36	-	-	13:50	-	15:50	-	17:50	-	-	-	-	-	-
	Medlov,,čekárna		-	-	-	8:39	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Medlov,,u parku		|	|	|	-	|	|	13:52	|	15:52	|	17:52	|	|	|	|	|	|
×	Medlov,Hlivice,VKPP		5:42	6:42	7:05	-	10:33	12:33	13:54	14:42	15:54	16:42	17:54	18:42	22:48	6:29	10:29	14:29	18:29
×	Medlov,Hlivice,náves		5:44	6:44	-	-	10:35	12:35	13:56	14:44	15:56	16:44	17:56	18:44	22:50	6:31	10:31	14:31	18:31
×	Medlov,Králová,náves		5:48	6:48	7:08	-	10:39	12:39	14:00	14:48	16:00	16:48	18:00	18:48	22:54	6:35	10:35	14:35	18:35
	Úsov,,nám.		-	6:55	-	8:46	10:46	12:46	-	14:55	-	16:55	-	18:55	23:01	6:42	10:42	14:42	18:42
	dopravní výkon [km]		8,9	14,1	7,6	13,3	14,1	14,1	15	17,9	15	14,1	15	14,1	14,9	14,9	14,1	14,1	14,9
	provozních dní v dopravním roce		249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	113	115	114	114

Zdroj: Autor

Tabulka 84: První návrhová varianta jízdního řádu linky 323, sudý směr

	323	provozní soubor	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Zá	Št-Un	Št-Un	Zá	Št-Un	Št-Un	Zá	Zá	Št-Un	Št-Un	Zá	Zá	Zá	Zá
		číslo spoje	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	102	104	106	108
		omezení jízdy	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	6+ [25]	6+	6+ [24]	6+ [24]
	Úsov,,nám.		-	5:08	-	7:05	-	9:05	11:05	12:57	-	14:57	-	16:57	21:05	5:12	9:12	13:12	17:12
×	Medlov,Králová,náves		4:55	-	6:10	-	7:10	9:12	-	13:04	14:04	15:04	16:04	17:04	21:12	5:19	9:19	13:19	17:19
×	Medlov,Hlivice,náves		4:58	-	6:15	-	7:15	9:15	-	13:07	14:07	15:07	16:07	17:07	21:15	5:22	9:22	13:22	17:22
×	Medlov,Hlivice,VKPP		4:59	-	6:16	-	7:16	9:16	-	13:08	14:08	15:08	16:08	17:08	21:16	5:23	9:23	13:23	17:23
×	Medlov,,u parku		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Medlov,,čekárna		-	-	-	-	-	-	11:12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Medlov,,u hřiště		-	5:12	-	7:09	-	-	11:13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Medlov,Zadní Újezd		-	5:15	-	7:12	-	-	11:15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Medlov,,u hřiště		-	5:16	-	7:13	-	-	11:16	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Medlov,,čekárna		5:02	5:19	6:19	7:19	7:19	9:19	11:19	13:11	14:11	15:11	16:11	17:11	21:19	5:26	9:26	13:26	17:26
×	Medlov,,u mostu		5:04	5:21	6:21	7:21	7:21	9:21	11:21	13:13	14:13	15:13	16:13	17:13	21:21	5:28	9:28	13:28	17:28
	Uničov,Benkov,rest.		5:07	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Uničov,,pekárna		5:12	5:24	6:24	7:24	7:24	7:24	11:24	13:16	14:16	15:16	16:16	17:16	21:24	5:31	9:31	13:31	17:31
×	Uničov,,sídl.Moravské nám.		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Uničov,,sídl.Pionýrů		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Uničov,,hřbitov		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Uničov,,aut.st.		5:14	5:26	6:26	7:27	7:27	9:26	11:26	13:18	14:18	15:18	16:18	17:18	21:26	5:33	9:33	13:33	17:33
	Uničov,,žel.st.		-	5:27	6:27	7:29	7:29	9:28	11:28	13:20	14:20	15:20	16:20	17:20	21:27	5:35	9:35	13:35	17:35
×	Uničov,,Šumperská		-	5:29	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	21:29	5:37	-	-	17:37
	Uničov,,UNEX		-	5:35	-	-	-	-	-	-	14:26	-	-	-	-	-	-	-	-
	dopravní výkon [km]		11,4	15,9	9,5	12	9,5	14,1	13,3	14,1	12,8	14,1	9,5	14,1	14,9	14,9	14,1	14,1	14,9
	provozních dní v dopravním roce		249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	113	115	114	114

Zdroj: Autor

Tabulka 85: Druhá návrhová varianta jízdního řádu linky 323, lichý směr

323	provozní soubor	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Zá	Št-Un	Zá	Št-Un	Št-Un	Zá	Zá	Št-Un	Št-Un	Šump J	Zá	Zá	Zá	Zá
	číslo spoje	1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25	101	103	105	107
	omezení jízdy	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	6+ [25]	6+	6+ [24]	6+ [24]
	Uničov,,UNEX	-	-	-	-	-	-	-	14:20	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Uničov,,Šumperská	-	-	-	-	-	-	-	14:25	-	-	-	-	22:35	6:15	-	-	18:15
	Uničov,,žel.st.	-	6:31	-	8:20	10:20	12:20	13:30	14:28	15:28	16:28	17:28	18:28	22:37	6:17	10:17	14:17	18:17
	Uničov,,aut.st.	5:34	6:34	6:58	8:25	10:25	12:25	13:34	14:34	15:34	16:34	17:34	18:34	22:40	6:21	10:21	14:21	18:21
	Uničov,,hřbitov	-	-	-	-	-	-	13:36	-	15:36	-	17:36	-	-	-	-	-	-
×	Uničov,,sídl.Pionýrů	-	-	-	-	-	-	13:37	-	15:37	-	17:37	-	-	-	-	-	-
×	Uničov,,sídl.Moravské nám.	-	-	-	-	-	-	13:39	-	15:39	-	17:39	-	-	-	-	-	-
×	Uničov,,pekárna	5:35	6:35	6:59	8:26	10:26	12:26	13:40	14:35	15:40	16:35	17:40	18:35	22:41	6:22	10:22	14:22	18:22
	Uničov,Benkov,rest.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Medlov,,u mostu	5:39	6:39	7:02	8:30	10:30	12:30	13:44	14:39	15:44	16:39	17:44	18:39	22:45	6:26	10:26	14:26	18:26
	Medlov,,čekárna	5:41	6:41	7:04	8:32	10:32	12:32	13:46	14:41	15:46	16:41	17:46	18:41	22:47	6:28	10:28	14:28	18:28
×	Medlov,,u hřiště	-	-	-	8:33	-	-	13:47	-	15:47	-	17:47	-	-	-	-	-	-
×	Medlov,Zadní Újezd	-	-	-	8:35	-	-	13:49	-	15:49	-	17:49	-	-	-	-	-	-
×	Medlov,,u hřiště	-	-	-	8:36	-	-	13:50	-	15:50	-	17:50	-	-	-	-	-	-
	Medlov,,čekárna	-	-	-	8:39	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Medlov,,u parku	|	|	|	-	|	|	13:52	|	15:52	|	17:52	|	|	|	|	|	|
×	Medlov,Hlivice,VKPP	5:42	6:42	7:05	-	10:33	12:33	13:54	14:42	15:54	16:42	17:54	18:42	22:48	6:29	10:29	14:29	18:29
×	Medlov,Hlivice,náves	5:44	6:44	-	-	10:35	12:35	13:56	14:44	15:56	16:44	17:56	18:44	22:50	6:31	10:31	14:31	18:31
×	Medlov,Králová,náves	5:48	6:48	7:08	-	10:39	12:39	14:00	14:48	16:00	16:48	18:00	18:48	22:54	6:35	10:35	14:35	18:35
	Úsov,,nám.	-	6:55	-	8:46	10:46	12:46	-	14:55	-	16:55	-	18:55	23:01	6:42	10:42	14:42	18:42
		-	7:12	-	8:57	10:57	12:57	-	14:57	-	16:57	-	18:57	-	-	-	-	-
×	Police,,kult.dům	-	7:17	-	9:01	11:01	13:01	-	15:01	-	17:01	-	19:01	-	-	-	-	-
	Dubicko,,škola	-	7:22	-	9:06	11:06	13:06	-	15:06	-	17:06	-	19:06	-	-	-	-	-
	Hrabová	-	7:25	-	9:09	11:09	13:09	-	15:09	-	17:09	-	19:09	-	-	-	-	-
×	Hrabová,Vitošov	-	7:28	-	9:12	11:12	13:12	-	15:12	-	17:12	-	19:12	-	-	-	-	-
	Leština,,ObÚ	-	7:32	-	9:16	11:16	13:16	-	15:16	-	17:16	-	19:16	-	-	-	-	-
×	Leština,,u mostu	-	7:33	-	9:17	11:17	13:17	-	15:17	-	17:17	-	19:17	-	-	-	-	-
×	Zábřeh,,čistírna	-	7:35	-	9:19	11:19	13:19	-	15:19	-	17:19	-	19:19	-	-	-	-	-
×	Zábřeh,,Na špici	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Zábřeh,,žel.st.	-	7:39	-	9:23	11:23	13:23	-	15:23	-	17:23	-	19:23	-	-	-	-	-
×	Zábřeh,,MEP	-	7:40	-	9:24	11:24	13:24	-	15:24	-	17:24	-	19:24	-	-	-	-	-
×	Zábřeh,,nám.Osvobození	-	7:42	-	9:26	11:26	13:26	-	15:26	-	17:26	-	19:26	-	-	-	-	-
	Zábřeh,,aut.st.	-	7:44	-	9:28	11:28	13:28	-	15:28	-	17:28	-	19:28	-	-	-	-	-
	dopravní výkon [km]	8,9	30,7	7,6	29,9	30,7	30,7	15	34,5	15	30,7	15	30,7	14,9	14,9	14,1	14,1	14,9
	provozních dní v dopravním roce	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	113	115	114	114

Zdroj: Autor

Tabulka 86: Druhá návrhová varianta jízdního řádu linky 323, sudý směr

323	provozní soubor	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Zá	Št-Un	Št-Un	Zá	Št-Un	Št-Un	Zá	Zá	Št-Un	Zá	Šump J	Zá	Zá	Zá	Zá
	číslo spoje	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28	102	104	106	108
	omezení jízdy	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	6+ [25]	6+	6+ [24]	6+ [24]
	Zábřeh,,aut.st.	-	-	-	-	-	8:24	10:24	12:24	-	14:24	-	16:24	18:24	-	-	-	-	-
×	Zábřeh,,nám.Osvobození	-	-	-	-	-	8:26	10:26	12:26	-	14:26	-	16:26	18:26	-	-	-	-	-
×	Zábřeh,,MEP	-	-	-	-	-	|	|	|	-	|	-	|	|	-	-	-	-	-
	Zábřeh,,žel.st.	-	4:41	-	-	-	8:31	10:31	12:31	-	14:31	-	16:31	18:31	-	-	-	-	-
×	Zábřeh,,Na špici	-	4:42	-	-	-	8:32	10:32	12:32	-	14:32	-	16:32	18:32	-	-	-	-	-
×	Zábřeh,,čistírna	-	4:44	-	-	-	8:34	10:34	12:34	-	14:34	-	16:34	18:34	-	-	-	-	-
×	Leština,,u mostu	-	4:46	-	-	-	8:36	10:36	12:36	-	14:36	-	16:36	18:36	-	-	-	-	-
	Leština,,ObÚ	-	4:48	-	-	-	8:39	10:39	12:39	-	14:39	-	16:39	18:39	-	-	-	-	-
×	Hrabová,Vitošov	-	4:50	-	-	-	8:41	10:41	12:41	-	14:41	-	16:41	18:41	-	-	-	-	-
	Hrabová	-	4:53	-	-	-	8:44	10:44	12:44	-	14:44	-	16:44	18:44	-	-	-	-	-
	Dubicko,,škola	-	4:57	-	-	-	8:48	10:48	12:48	-	14:48	-	16:48	18:48	-	-	-	-	-
×	Police,,kult.dům	-	5:01	-	-	-	8:52	10:52	12:52	-	14:52	-	16:52	18:52	-	-	-	-	-
	Úsov,,nám.	-	5:05	-	-	-	8:56	10:56	12:56	-	14:56	-	16:56	18:56	-	-	-	-	-
		-	5:08	-	7:05	-	9:05	11:05	12:57	-	14:57	-	16:57	-	21:05	5:12	9:12	13:12	17:12
×	Medlov,Králová,náves	4:55	-	6:10	-	7:10	9:12	-	13:04	14:04	15:04	16:04	17:04	-	21:12	5:19	9:19	13:19	17:19
×	Medlov,Hlivice,náves	4:58	-	6:15	-	7:15	9:15	-	13:07	14:07	15:07	16:07	17:07	-	21:15	5:22	9:22	13:22	17:22
×	Medlov,Hlivice,VKPP	4:59	-	6:16	-	7:16	9:16	-	13:08	14:08	15:08	16:08	17:08	-	21:16	5:23	9:23	13:23	17:23
×	Medlov,,u parku	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Medlov,,čekárna	-	-	-	-	-	-	11:12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Medlov,,u hřiště	-	5:12	-	7:09	-	-	11:13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Medlov,Zadní Újezd	-	5:15	-	7:12	-	-	11:15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Medlov,,u hřiště	-	5:16	-	7:13	-	-	11:16	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Medlov,,čekárna	5:02	5:19	6:19	7:19	7:19	9:19	11:19	13:11	14:11	15:11	16:11	17:11	-	21:19	5:26	9:26	13:26	17:26
×	Medlov,,u mostu	5:04	5:21	6:21	7:21	7:21	9:21	11:21	13:13	14:13	15:13	16:13	17:13	-	21:21	5:28	9:28	13:28	17:28
	Uničov,Benkov,rest.	5:07	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Uničov,,pekárna	5:12	5:24	6:24	7:24	7:24	7:24	11:24	13:16	14:16	15:16	16:16	17:16	-	21:24	5:31	9:31	13:31	17:31
×	Uničov,,sídl.Moravské nám.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Uničov,,sídl.Pionýrů	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Uničov,,hřbitov	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Uničov,,aut.st.	5:14	5:26	6:26	7:27	7:27	9:26	11:26	13:18	14:18	15:18	16:18	17:18	-	21:26	5:33	9:33	13:33	17:33
	Uničov,,žel.st.	-	5:27	6:27	7:29	7:29	9:28	11:28	13:20	14:20	15:20	16:20	17:20	-	21:27	5:35	9:35	13:35	17:35
×	Uničov,,Šumperská	-	5:29	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	21:29	5:37	-	-	17:37
	Uničov,,UNEX	-	5:35	-	-	-	-	-	-	14:26	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	dopravní výkon [km]	11,4	30,7	9,5	12	9,5	30,7	29,9	30,7	12,8	30,7	9,5	30,7	16,6	14,9	14,9	14,1	14,1	14,9
	provozních dní v dopravním roce	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	113	115	114	114

Zdroj: Autor

PŘÍLOHA F*:* Návrhové jízdní řády v provozním celku jihovýchod

Souhrnné vysvětlivky:

X	jede v pracovních dnech kromě 31. XII.
6	jede v sobotu
+	jede v neděli, ve státem uznané svátky a 31. XII.
[24]	oproti předcházejícím poznámkám nejede 24. XII.
[31]	oproti předcházejícím poznámkám nejede 24. a 31. XII.
[25]	oproti předcházejícím poznámkám nejede 25. XII. a 1. I.
-	spoj jede po jiné trase
|	spoj zastávkou projíždí
×	zastávka na znamení
Št-Un	provozní soubor Šternbersko a Uničovsko
Lit	provozní soubor Litovelsko
Olm SV	provozní soubor Olomoucko SV

Tabulka 87: Návrhový jízdní řád linky 313 (shodný pro obě varianty), lichý směr

313	provozní soubor	Št-Un	Lit	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Lit	Lit	Št-Un	Št-Un	Lit	Št-Un	Olm SV	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un
	číslo spoje	1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23	101	103	105	107
	omezení jízdy	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	6+	6+	6+	6+ [24]
	Litovel,,Palackého	-	-	6:52	-	-	-	-	14:14	15:14	-	-	18:14	-	-	-	-
	Litovel,,aut.nádr.	5:02	6:02	6:56	10:19	12:19	13:19	-	14:19	15:19	16:19	17:19	18:19	-	10:19	14:19	18:19
×	Litovel,,Žerotínova	5:04	6:04	6:58	10:21	12:21	13:21	-	14:21	15:21	16:21	17:21	18:21	-	10:21	14:21	18:21
×	Litovel,,Pošmýl	5:05	6:05	6:59	10:22	12:22	13:22	-	14:22	15:22	16:22	17:22	18:22	-	10:22	14:22	18:22
×	Litovel,Tři Dvory,obchod	5:08	6:08	7:02	10:25	12:25	13:25	-	14:25	15:25	16:25	17:25	18:25	-	10:25	14:25	18:25
×	Přovice,,Hrušov	5:12	6:12	7:06	10:29	12:29	13:29	-	14:29	15:29	16:29	17:29	18:29	-	10:29	14:29	18:29
	Přovice,,ObÚ	5:14	6:14	7:08	10:31	12:31	13:31	-	14:31	15:31	16:31	17:31	18:31	-	10:31	14:31	18:31
		5:14	6:14	7:08	10:32	12:32	13:32	-	14:32	15:32	16:32	17:32	18:32	-	10:32	14:32	18:32
	Žerotín,,křiž.U zádruhy	5:17	6:17	7:11	10:35	12:35	13:35	-	14:35	15:35	16:35	17:35	18:35	-	10:35	14:35	18:35
	Žerotín,,u kaple	5:19	6:19	7:13	10:37	12:37	13:37	-	14:37	15:37	16:37	17:37	18:37	-	10:37	14:37	18:37
	Hnojice,,nám.	5:24	6:24	7:24	10:42	12:42	13:42	-	14:42	15:42	16:42	17:42	18:42	6:42	10:42	14:42	18:42
×	Lužice,,statek	5:27	6:27	7:27	10:45	12:45	13:45	-	14:45	15:45	16:45	17:45	18:45	6:45	10:45	14:45	18:45
	Lužice,,nám.	5:30	6:30	7:31	10:47	12:47	13:47	-	14:47	15:47	16:47	17:47	18:47	6:47	10:47	14:47	18:47
×	Šternberk,,hřbitov	5:32	6:32	7:34	10:49	12:49	13:49	-	14:49	15:49	16:49	17:49	18:49	6:49	10:49	14:49	18:49
×	Šternberk,,Dlouhá	5:34	6:34	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Šternberk,,aut.st.	5:37	6:37	7:38	10:53	12:53	13:53	-	14:53	15:53	16:53	17:53	18:53	6:53	10:53	14:53	18:53
		5:38	6:38	7:38	-	12:55	13:55	14:41	14:55	15:53	16:55	17:55	-	6:55	10:55	14:55	18:55
×	Šternberk,,Masarykova	-	-	7:40	-	-	-	14:43	-	15:55	-	-	-	-	-	-	-
	Šternberk,,nem.	5:40	6:40	7:42	-	12:57	13:57	-	14:57	-	16:57	17:57	-	6:57	10:57	14:57	18:57
×	Šternberk,,Svatoplukova	5:41	6:41	7:43	-	12:58	13:58	-	14:58	-	16:58	17:58	-	6:58	10:58	14:58	18:58
	Šternberk,,Sadová	5:42	6:42	7:44	-	12:59	13:59	-	14:59	-	16:59	17:59	-	6:59	10:59	14:59	18:59
	Šternberk,,Opavská MěÚ	5:43	6:43	7:45	-	13:00	14:00	-	15:00	-	17:00	18:00	-	7:00	11:00	15:00	19:00
	Šternberk,,Dvorská	5:46	6:46	7:48	-	13:03	14:03	14:46	15:03	15:58	17:03	18:03	-	7:03	11:03	15:03	19:03
	dopravní výkon [km]	22,5	22,5	23,7	19,2	22	22	2,2	23,1	22,5	22	22	20,3	9,2	22	22	22
	provozních dní v dopravním roce	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	115	115	115	114

Zdroj: Autor

Tabulka 88: Návrhový jízdní řád linky 313 (shodný pro obě varianty), sudý směr

	313	provozní soubor	Lit	Št-Un	Št-Un	Lit	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Lit	Lit	Št-Un	Olm SV	Olm SV	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Št-Un
		číslo spoje	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28	102	104	106	108
		omezení jízdy	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	6+	6+	6+ [24]	6+ [31]
	Šternberk,,Dvorská		-	5:20	5:43	6:55	8:55	10:55	12:55	13:55	14:32	14:55	15:59	16:32	16:55	17:55	8:55	12:55	16:55	20:55
	Šternberk,,Opavská MěÚ		-	-	-	6:56	8:56	10:56	12:56	13:56	14:33	14:56	-	16:33	16:56	17:56	8:56	12:56	16:56	20:56
	Šternberk,,Sadová		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Šternberk,,Svatoplukova		-	-	-	6:58	8:58	10:58	12:58	13:58	14:35	14:58	-	16:35	16:58	17:58	8:58	12:58	16:58	20:58
	Šternberk,,nem.		-	-	-	7:00	9:00	11:00	13:00	14:00	14:37	15:00	-	16:37	17:00	18:00	9:00	13:00	17:00	21:00
×	Šternberk,,Masarykova		-	5:23	5:46	-	-	-	-	-	-	-	16:02	-	-	-	-	-	-	-
	Šternberk,,aut.st.		-	5:25	5:48	7:03	9:03	11:03	13:03	14:03	14:40	15:03	16:04	16:40	17:03	18:03	9:03	13:03	17:03	21:03
			4:48	5:25	5:48	7:04	9:05	11:05	13:05	14:05	-	15:05	16:05	-	17:05	18:05	9:05	13:05	17:05	21:05
×	Šternberk,,Dlouhá		-	5:28	-	-	-	-	-	14:08	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Šternberk,,hřbitov		4:51	5:29	5:51	7:07	9:08	11:08	13:08	14:09	-	15:08	16:08	-	17:08	18:08	9:08	13:08	17:08	21:08
	Lužice,,nám.		4:54	5:32	5:54	7:10	9:11	11:11	13:11	14:12	-	15:11	16:11	-	17:11	18:11	9:11	13:11	17:11	21:11
×	Lužice,,statek		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Hnojice,,nám.		5:00	5:37	6:00	7:15	9:17	11:17	13:17	14:17	-	15:17	16:17	-	17:17	18:17	9:17	13:17	17:17	21:17
	Žerotín,,u kaple		5:05	-	6:05	-	9:22	11:22	13:22	14:22	-	15:22	16:22	-	17:22	18:22	9:22	13:22	17:22	-
	Žerotín,,kříž.U zádruhy		5:06	-	6:06	-	9:23	11:23	13:23	14:23	-	15:23	16:23	-	17:23	18:23	9:23	13:23	17:23	-
	Přovice,,ObÚ		5:09	-	6:09	-	9:26	11:26	13:26	14:26	-	15:26	16:26	-	17:26	18:26	9:26	13:26	17:26	-
			5:11	-	6:11	-	9:28	11:28	13:28	14:28	-	15:28	16:28	-	17:28	18:28	9:28	13:28	17:28	-
×	Přovice,,Hrušov		5:12	-	6:12	-	9:29	11:29	13:29	14:29	-	15:29	16:29	-	17:29	18:29	9:29	13:29	17:29	-
×	Litovel,Tři Dvory,obchod		5:17	-	6:17	-	9:34	11:34	13:34	14:34	-	15:34	16:34	-	17:34	18:34	9:34	13:34	17:34	-
×	Litovel,,Pošmýl		5:18	-	6:18	-	9:35	11:35	13:35	14:35	-	15:35	16:35	-	17:35	18:35	9:35	13:35	17:35	-
×	Litovel,,Žerotínova		5:19	-	6:19	-	9:36	11:36	13:36	14:36	-	15:36	16:36	-	17:36	18:36	9:36	13:36	17:36	-
	Litovel,,aut.nádr.		5:22	-	6:22	-	9:39	11:39	13:39	14:39	-	15:39	16:39	-	17:39	18:39	9:39	13:39	17:39	-
	Litovel,,Palackého		-	-	6:24	-	-	-	13:41	14:41	-	-	-	-	17:41	-	-	-	-	-
	dopravní výkon [km]		19,2	9,1	22,5	9,2	22	22	23,1	23,6	2,8	22	21,4	2,8	23,1	22	22	22	22	9,2
	provozních dní v dopravním roce		249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	115	115	114	113

Zdroj: Autor

Tabulka 89: Návrhový jízdní řád linky 314 (shodný pro obě varianty), lichý směr

314	provozní soubor	Lit	Lit	Lit	Št-Un
	číslo spoje	1	3	5	7
	omezení jízdy	X	X	X	X
	Litovel,,aut.nádr.	-	-	-	-
×	Litovel,,Žerotínova	-	-	-	-
×	Litovel,,Pošmýl	-	-	-	-
×	Litovel,Tři Dvory,obchod	-	-	-	-
×	Pňovice,,Hrušov	-	-	-	-
	Pňovice,,ObÚ	-	-	-	-
		6:44	10:46	14:37	15:52
×	Střeň,,žel.st.	6:49	10:51	14:42	15:57
×	Střeň,,obchod	6:52	10:53	14:44	15:59
×	Náklo,Lhota n.Mor.,náves	6:57	10:56	14:47	16:02
×	Náklo,,obchod	7:02	11:00	14:50	16:06
	Náklo,,rozc.	7:04	11:02	-	16:08
	dopravní výkon [km]	9	9	8,2	9
	provozních dní v dopravním roce	249	249	249	249

Zdroj: Autor

Tabulka 90: Návrhový jízdní řád linky 314 (shodný pro obě varianty), sudý směr

314	provozní soubor	Št-Un	Lit	Lit	Lit	Št-Un
	číslo spoje	2	4	6	8	10
	omezení jízdy	X	X	X	X	X
	Náklo,,rozc.	-	7:11	11:04	14:19	17:24
×	Náklo,,obchod	-	7:13	11:06	14:21	17:26
×	Náklo,Lhota n.Mor.,náves	4:50	7:16	11:10	14:25	17:30
×	Střeň,,obchod	4:54	7:21	11:13	14:28	-
×	Střeň,,žel.st.	4:56	7:23	11:15	14:30	-
	Pňovice,,ObÚ	5:01	7:28	11:20	14:35	-
		-	7:32	-	-	-
×	Pňovice,,Hrušov	-	7:33	-	-	-
×	Litovel,Tři Dvory,obchod	-	7:40	-	-	-
×	Litovel,,Pošmýl	-	7:41	-	-	-
×	Litovel,,Žerotínova	-	7:42	-	-	-
	Litovel,,aut.nádr.	-	7:45	-	-	-
	dopravní výkon [km]	5,7	17,3	9,6	9,6	3,9
	provozních dní v dopravním roce	249	249	249	249	249

Zdroj: Autor

Tabulka 91: První návrhová varianta jízdního řádu linky 329, lichý směr

	329	provozní soubor	Št-Un	Olm SV	Št-Un	Olm SV	Št-Un	Št-Un	Lit	Olm SV	Olm SV	Lit	Olm SV
		číslo spoje	1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21
		omezení jízdy	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	Štěpánov,Mor.Huzová,Benátky		4:43	-	-	-	10:45	-	-	-	-	-	-
	Štěpánov,Březce,kaple		4:45	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Štěpánov,,Březecká		4:47	-	-	-	10:47	-	-	-	-	-	-
	Štěpánov,,u Salvie		4:48	-	-	-	10:48	-	-	-	-	-	-
	Štěpánov,,škola		4:50	-	-	-	10:50	-	-	-	-	-	-
×	Štěpánov,,Novoveská		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Štěpánov,,rozc.Krnovská		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Štěpánov,,Leda		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Štěpánov,,kino		4:51	-	-	-	10:51	-	-	-	-	-	-
			4:52	5:52	6:52	8:52	10:52	12:52	13:52	14:52	15:52	16:52	17:52
×	Liboš,,u mostu		4:53	5:53	6:53	8:53	10:53	12:53	13:53	14:53	15:53	16:53	17:53
×	Štěpánov,Mor.Huzová		4:57	5:57	6:57	8:57	10:57	12:57	13:57	14:57	15:57	16:57	17:57
×	Štěpánov,Mor.Huzová,Stádlo		5:00	6:00	7:00	9:00	11:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00
×	Lužice,,statek		5:02	6:02	7:02	9:02	11:02	13:02	14:02	15:02	16:02	17:02	18:02
	Lužice,,nám.		5:03	6:03	7:05	9:03	11:03	13:03	14:03	15:03	16:03	17:03	18:03
×	Šternberk,,hřbitov		5:05	6:05	7:08	9:05	11:05	13:05	14:05	15:05	16:05	17:05	18:05
×	Šternberk,,Dlouhá		-	6:08	-	-	-	-	14:08	-	-	-	-
	Šternberk,,aut.st.		5:09	6:11	7:12	9:09	11:09	13:09	14:11	15:09	16:09	17:09	18:09
			5:09	-	7:14	9:09	11:09	13:09	14:11	15:09	16:09	17:09	18:09
×	Šternberk,,Masarykova		-	-	-	9:11	11:11	13:11	-	15:11	16:11	17:11	18:11
	Šternberk,,nem.		5:11	-	7:16	-	-	-	14:13	-	-	-	-
×	Šternberk,,Svatoplukova		5:12	-	7:17	-	-	-	14:14	-	-	-	-
	Šternberk,,Sadová		5:13	-	7:18	-	-	-	14:15	-	-	-	-
	Šternberk,,Opavská MěÚ		5:14	-	7:19	-	-	-	14:16	-	-	-	-
	Šternberk,,Dvorská		5:17	-	7:22	9:14	11:14	13:14	14:19	15:14	16:14	17:14	18:14
	dopravní výkon [km]		14,6	9,2	11,5	10,9	13,6	10,9	12	10,9	10,9	10,9	10,9
	provozních dní v dopravním roce		249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249

Zdroj: Autor

Tabulka 92: První návrhová varianta jízdního řádu linky 329, sudý směr

	329	provozní soubor	Olm SV	Olm SV	Št-Un	Olm SV	Št-Un	Lit	Olm SV	Št-Un	Lit	Olm SV
		číslo spoje	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20
		omezení jízdy	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	Šternberk,,Dvorská		5:02	-	8:16	10:16	12:16	14:16	15:16	16:16	17:16	18:16
	Šternberk,,Opavská MěÚ		5:03	-	8:17	10:17	12:17	14:17	15:17	16:17	17:17	18:17
	Šternberk,,Sadová		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Šternberk,,Svatoplukova		5:05	-	8:19	10:19	12:19	14:19	15:19	16:19	17:19	18:19
	Šternberk,,nem.		5:07	-	8:21	10:21	12:21	14:21	15:21	16:21	17:21	18:21
×	Šternberk,,Masarykova		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Šternberk,,aut.st.		5:10	-	8:24	10:24	12:24	14:24	15:24	16:24	17:24	18:24
			5:13	6:13	8:24	10:24	12:24	14:24	15:24	16:24	17:24	18:24
×	Šternberk,,Dlouhá		5:16	6:16	-	-	-	14:27	-	-	-	-
×	Šternberk,,hřbitov		5:17	6:17	8:27	10:27	12:27	14:28	15:27	16:27	17:27	18:27
	Lužice,,nám.		5:20	6:20	8:30	10:30	12:30	14:31	15:30	16:30	17:30	18:30
×	Lužice,,statek		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Štěpánov,Mor.Huzová,Stádlo		5:23	6:23	8:33	10:33	12:33	14:33	15:33	16:33	17:33	18:33
×	Štěpánov,Mor.Huzová		5:26	6:26	8:36	10:36	12:36	14:36	15:36	16:36	17:36	18:36
×	Liboš,,u mostu		5:28	6:28	8:38	10:38	12:38	14:38	15:38	16:38	17:38	18:38
	Štěpánov,,kino		5:30	6:30	8:40	10:40	12:40	14:40	15:40	16:40	17:40	18:40
			-	-	8:41	10:41	-	14:41	15:41	16:48	17:48	-
×	Štěpánov,,Leda		-	-	-	10:42	-	14:42	15:42	16:49	17:49	-
×	Štěpánov,,rozc.Krnovská		-	-	-	10:44	-	14:44	15:44	16:51	17:51	-
×	Štěpánov,,Novoveská		-	-	-	10:45	-	14:45	15:45	16:52	17:52	-
	Štěpánov,,škola		-	-	8:42	-	-	-	-	-	-	-
	Štěpánov,,u Salvie		-	-	8:43	-	-	-	-	-	-	-
	Štěpánov,,Březecká		-	-	8:45	-	-	-	-	-	-	-
	Štěpánov,Březce,kaple		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Štěpánov,Mor.Huzová,Benátky		-	-	8:47	-	-	-	-	-	-	-
	dopravní výkon [km]		12	9,2	14,1	13,7	11,5	14,2	13,7	13,7	13,7	11,5
	provozních dní v dopravním roce		249	249	249	249	249	249	249	249	249	249

Zdroj: Autor

Tabulka 93: Druhá návrhová varianta linky 329, lichý směr

329	provozní soubor	Št-Un	Olm SV	Št-Un	Olm SV	Št-Un	Št-Un	Lit	Olm SV	Olm SV	Lit
	číslo spoje	1	3	5	7	9	11	13	15	17	19
	omezení jízdy	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	Štěpánov,Mor.Huzová,Benátky	4:43	-	-	8:45	-	-	-	-	-	-
	Štěpánov,Březce,kaple	4:45	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Štěpánov,,Březecká	4:47	-	-	8:47	-	-	-	-	-	-
	Štěpánov,,u Salvie	4:48	-	-	8:48	-	-	-	-	-	-
	Štěpánov,,škola	4:50	-	-	8:50	-	-	-	-	-	-
×	Štěpánov,,Novoveská	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Štěpánov,,rozc.Krnovská	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Štěpánov,,Leda	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Štěpánov,,kino	4:52	5:52	6:52	8:52	10:52	12:52	13:52	14:52	15:52	16:52
×	Liboš,,u mostu	4:53	5:53	6:53	8:53	10:53	12:53	13:53	14:53	15:53	16:53
×	Štěpánov,Mor.Huzová	4:57	5:57	6:57	8:57	10:57	12:57	13:57	14:57	15:57	16:57
×	Štěpánov,Mor.Huzová,Stádlo	5:00	-	7:00	9:00	11:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00
×	Lužice,,statek	5:02	-	7:02	9:02	11:02	13:02	14:02	15:02	16:02	17:02
	Lužice,,nám.	5:03	-	7:05	9:03	11:03	13:03	14:03	15:03	16:03	17:03
×	Šternberk,,hřbitov	5:05	-	7:08	9:05	11:05	13:05	14:05	15:05	16:05	17:05
×	Šternberk,,Dlouhá	-	-	-	-	-	-	14:08	-	-	-
	Šternberk,,aut.st.	5:09	-	7:12	9:09	11:09	13:09	14:11	15:09	16:09	17:09
		5:09	-	7:14	9:09	11:09	13:09	14:11	15:09	16:09	17:09
×	Šternberk,,Masarykova	-	-	-	9:11	11:11	13:11	-	15:11	16:11	17:11
	Šternberk,,nem.	5:11	-	7:16	-	-	-	14:13	-	-	-
×	Šternberk,,Svatoplukova	5:12	-	7:17	-	-	-	14:14	-	-	-
	Šternberk,,Sadová	5:13	-	7:18	-	-	-	14:15	-	-	-
	Šternberk,,Opavská MěÚ	5:14	-	7:19	-	-	-	14:16	-	-	-
	Šternberk,,Dvorská	5:17	-	7:22	9:14	11:14	13:14	14:19	15:14	16:14	17:14
	dopravní výkon [km]	14,6	2,4	11,5	13,6	10,9	10,9	12	10,9	10,9	10,9
	provozních dní v dopravním roce	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249

Zdroj: Autor

Tabulka 94: Druhá návrhová varianta jízdního řádu linky 329, sudý směr

329	provozní soubor	Olm SV	Olm SV	Št-Un	Olm SV	Št-Un	Lit	Olm SV	Št-Un	Lit
	číslo spoje	2	4	6	8	10	12	14	16	18
	omezení jízdy	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	Šternberk,,Dvorská	5:02	-	8:16	10:16	12:16	14:16	15:16	16:16	17:16
	Šternberk,,Opavská MěÚ	5:03	-	8:17	10:17	12:17	14:17	15:17	16:17	17:17
	Šternberk,,Sadová	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Šternberk,,Svatoplukova	5:05	-	8:19	10:19	12:19	14:19	15:19	16:19	17:19
	Šternberk,,nem.	5:07	-	8:21	10:21	12:21	14:21	15:21	16:21	17:21
×	Šternberk,,Masarykova	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Šternberk,,aut.st.	5:10	-	8:24	10:24	12:24	14:24	15:24	16:24	17:24
		5:13	-	8:24	10:24	12:24	14:24	15:24	16:24	17:24
×	Šternberk,,Dlouhá	5:16	-	-	-	-	14:27	-	-	-
×	Šternberk,,hřbitov	5:17	-	8:27	10:27	12:27	14:28	15:27	16:27	17:27
	Lužice,,nám.	5:20	-	8:30	10:30	12:30	14:31	15:30	16:30	17:30
×	Lužice,,statek	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Štěpánov,Mor.Huzová,Stádlo	5:23	-	8:33	10:33	12:33	14:33	15:33	16:33	17:33
×	Štěpánov,Mor.Huzová	5:26	6:26	8:36	10:36	12:36	14:36	15:36	16:36	17:36
×	Liboš,,u mostu	5:28	6:28	8:38	10:38	12:38	14:38	15:38	16:38	17:38
	Štěpánov,,kino	5:30	6:30	8:40	10:40	12:40	14:40	15:40	16:40	17:40
×	Štěpánov,,Leda	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Štěpánov,,rozc.Krnovská	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Štěpánov,,Novoveská	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Štěpánov,,škola	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Štěpánov,,u Salvie	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Štěpánov,,Březecká	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Štěpánov,Březce,kaple	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Štěpánov,Mor.Huzová,Benátky	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	dopravní výkon [km]	12	2,4	11,5	11,5	11,5	12	11,5	11,5	11,5
	provozních dní v dopravním roce	249	249	249	249	249	249	249	249	249

Zdroj: Autor

Tabulka 95: První návrhová varianta jízdního řádu linky 364, lichý směr, I. část

364	provozní soubor	Št-Un	Olm SV	Olm SV	Olm SV	Olm SV	Št-Un	Št-Un	Lit	Št-Un	Olm SV	Olm SV	Št-Un	Olm SV	Lit	Olm SV	Olm SV	Št-Un	Olm SV	Lit	Št-Un	Olm SV	Olm SV	Olm SV	Št-Un
	číslo spoje	1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25	27	29	31	33	35	37	39	41	43	45	47
	omezení jízdy	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	Olomouc,,aut.nádr.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8:34	9:34	10:34	11:34	12:34	12:54	13:14	13:34	13:54	14:14	14:34	14:54
×	Olomouc,,Fibichova	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8:38	9:38	10:38	11:38	12:38	12:58	13:18	13:38	13:58	14:18	14:38	14:58
	Olomouc,,hl.nádr.	-	5:18	5:35	5:50	6:05	6:20	6:35	-	6:50	7:05	7:32	-	8:43	9:43	10:43	11:43	12:43	13:03	13:23	13:43	14:03	14:23	14:43	15:03
	Olomouc,,Na Špici	-	5:20	5:36	5:52	6:07	6:22	6:37	-	6:52	7:07	7:34	-	8:45	9:45	10:45	11:45	12:45	13:05	13:25	13:45	14:05	14:25	14:45	15:05
	Olomouc,,Komenského	-	5:22	-	5:54	6:09	6:24	6:39	-	6:54	7:09	7:36	-	8:47	9:47	10:47	11:47	12:47	13:07	13:27	13:47	14:07	14:27	14:47	15:07
	Olomouc,,Na Střelnici	-	5:25	-	5:57	6:12	6:27	6:42	-	6:57	7:12	7:39	-	8:50	9:50	10:50	11:50	12:50	13:10	13:30	13:50	14:10	14:30	14:50	15:10
	Olomouc,,Finanční úřad	-	5:27	-	5:59	6:14	6:29	6:44	-	6:59	7:14	7:41	-	8:52	9:52	10:52	11:52	12:52	13:12	13:32	13:52	14:12	14:32	14:52	15:12
	Olomouc,Lazce	-	5:28	-	6:00	6:15	6:30	6:45	-	7:00	7:15	7:42	-	8:53	9:53	10:53	11:53	12:53	13:13	13:33	13:53	14:13	14:33	14:53	15:13
	Olomouc,Lazce,kaple	-	5:29	-	6:01	6:16	6:31	6:46	-	7:01	7:16	7:43	-	8:54	9:54	10:54	11:54	12:54	13:14	13:34	13:54	14:14	14:34	14:54	15:14
×	Olomouc,,Jezírka	-	5:31	|	6:03	6:18	6:33	6:48	-	7:03	7:18	7:45	-	8:56	9:56	10:56	11:56	12:56	13:16	13:36	13:56	14:16	14:36	14:56	15:16
×	Olomouc,,Pustatiny	-	5:32	|	6:04	6:19	6:34	6:49	-	7:04	7:19	7:46	-	8:57	9:57	10:57	11:57	12:57	13:17	13:37	13:57	14:17	14:37	14:57	15:17
	Olomouc,Chomoutov	-	5:34	|	6:06	6:21	6:36	6:51	-	7:06	7:21	7:48	-	8:59	9:59	10:59	11:59	12:59	13:19	13:39	13:59	14:19	14:39	14:59	15:19
	Olomouc,,Horecká	-	5:35	5:46	6:07	6:22	6:37	6:52	-	7:07	7:22	7:49	-	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	13:20	13:40	14:00	14:20	14:40	15:00	15:20
	Olomouc,Chomoutov,škola	-	5:36	|	6:09	6:24	6:39	6:54	-	7:09	7:24	7:51	-	9:02	10:02	11:02	12:02	13:02	13:22	13:42	14:02	14:22	14:42	15:02	15:22
×	Štěpánov,Mor.Huzová,Benátky	-	-	-	-	-	-	-	-	7:14	7:29	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Štěpánov,Březce,kaple	-	5:41	-	-	-	6:44	6:59	-	-	7:31	-	-	9:07	10:07	11:07	12:07	13:07	13:27	-	14:07	14:27	-	15:07	15:27
	Štěpánov,,Březecká	-	5:43	5:52	-	6:29	6:46	7:01	-	7:16	7:33	7:56	-	9:09	10:09	11:09	12:09	13:09	13:29	13:47	14:09	14:29	14:47	15:09	15:29
	Štěpánov,,u Salvie	-	5:45	5:54	-	6:30	6:48	7:03	-	7:17	7:35	7:57	-	9:11	10:11	11:11	12:11	13:11	13:31	13:48	14:11	14:31	14:48	15:11	15:31
	Štěpánov,,škola	-	5:47	5:56	-	6:32	6:50	7:05	-	7:19	7:37	7:59	-	9:13	10:13	11:13	12:13	13:13	13:33	13:50	14:13	14:33	14:50	15:13	15:33
	Štěpánov,,kino	4:57	5:48	5:57	-	6:33	6:51	7:06	-	7:20	7:38	8:00	8:14	9:14	10:14	11:14	12:14	13:14	13:34	13:51	14:14	14:34	14:51	15:14	15:34
×	Štěpánov,,Leda	4:58	-	5:58	-	-	-	7:07	-	-	7:39	-	8:15	9:15	-	11:15	-	13:15	-	-	14:15	-	-	15:15	-
×	Štěpánov,,rozc.Krnovská	5:00	-	6:00	-	-	-	7:09	-	-	7:41	-	8:17	9:17	-	11:17	-	13:17	-	-	14:17	-	-	15:17	-
×	Štěpánov,,Novoveská	5:01	-	6:01	-	-	-	7:10	-	-	7:42	-	8:18	9:18	-	11:18	-	13:18	-	-	14:18	-	-	15:18	-
×	Liboš,,u mostu	-	-	-	-	6:34	-	-	-	7:21	-	-	-	-	10:15	-	12:15	-	13:35	-	-	14:35	-	-	15:35
×	Liboš,,Na horním	-	-	-	-	6:36	-	-	-	7:23	-	-	-	-	-	-	-	-	13:37	-	-	14:37	-	-	15:37
×	Štěpánov,Mor.Huzová	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10:18	-	12:18	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Štěpánov,Mor.Huzová,Stádlo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10:21	-	12:21	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Lužice,,rozc.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10:22	-	12:22	-	-	-	-	-	-	-	-
	Hnojice,,nám.	-	-	-	-	6:41	-	-	7:16	7:28	-	-	-	-	10:25	-	12:25	-	13:42	-	-	14:42	-	-	15:42
	Žerotín,,u kaple	-	-	-	-	-	-	-	7:23	-	-	-	-	-	10:30	-	12:30	-	13:47	-	-	14:47	-	-	15:47
	Žerotín,,křiž.U zádruhy	-	-	-	-	-	-	-	7:24	-	-	-	-	-	10:31	-	12:31	-	13:48	-	-	14:48	-	-	15:48
	Přovice,,ObÚ	5:07	-	6:07	6:20	-	-	7:16	7:27	-	7:48	-	8:24	9:24	10:35	11:24	12:35	13:24	13:51	-	14:24	14:51	-	15:24	15:51
		5:09	-	6:09	6:21	-	-	-	7:28	-	-	-	8:25	9:25	-	11:25	-	13:25	-	-	14:25	14:52	-	15:25	-
	Žerotín,,křiž.U zádruhy	5:11	-	6:11	6:23	-	-	-	7:30	-	-	-	8:27	9:27	-	11:27	-	13:27	-	-	14:27	14:54	-	15:27	-
	Žerotín,,u kaple	-	-	-	6:25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Strukov,,rest.	5:13	-	6:13	-	-	-	-	7:32	-	-	-	8:29	9:29	-	11:29	-	13:29	-	-	14:29	14:56	-	15:29	-
×	Přovice,,Papůvka	5:15	-	6:15	-	-	-	-	7:34	-	-	-	8:31	9:31	-	11:31	-	13:31	-	-	14:31	14:58	-	15:31	-
×	Želechovice,,Jednota	5:19	-	6:19	-	-	-	-	7:41	-	-	-	8:34	9:34	-	11:34	-	13:34	-	-	14:34	15:01	-	15:34	-
×	Uničov,,Bezručovo nám.	-	-	6:23	-	-	-	-	7:45	-	-	-	8:38	9:38	-	11:38	-	13:38	-	-	-	15:05	-	15:38	-
	Uničov,,aut.st.	-	-	6:26	-	-	-	-	7:48	-	-	-	8:41	9:41	-	11:41	-	13:41	-	-	-	15:08	-	15:41	-
×	Uničov,,Dukelská	-	-	-	-	-	-	-	7:50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Uničov,,UNEX	5:24	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14:40	-	-	-	-
	Uničov,,žel.st.	-	-	6:27	-	-	-	-	-	-	-	-	8:42	9:42	-	11:42	-	13:42	-	-	-	15:10	-	-	-
×	Uničov,,Šumperská	5:30	-	6:29	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13:44	-	-	-	-	-	-	-
	Uničov,,žel.st.	5:32	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Uničov,,aut.st.	5:33	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14:45	-	-	-	-
	dopravní výkon [km]	20,1	14,7	30,6	21,6	18,3	14,7	21,5	15,9	19,8	22,7	13,9	16,9	33,4	29,1	33,4	29,1	34,2	26,6	15,7	34,9	36,7	15,7	32,8	26,6
	provozních dní v dopravním roce	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249

Zdroj: Autor

Tabulka 96: První návrhová varianta jízdního řádu linky 364, lichý směr, II. část

364	provozní soubor	Olm SV	Št-Un	Lit	Olm SV	Olm SV	Olm SV	Št-Un	Št-Un	Olm SV	Olm SV	Lit	Olm SV	Olm SV	Št-Un	Olm SV	Lit	Olm SV	Št-Un	Olm SV	Lit	Olm SV	Lit	Olm SV
	číslo spoje	49	51	53	55	57	59	61	63	65	67	69	71	73	75	101	103	105	107	109	111	113	115	117
	omezení jízdy	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	6+ [25]	6+	6+	6+ [24]	6+	6+ [24]	6+ [24]	6+ [31]	6+ [31]
	Olomouc,,aut.nádr.	-	15:34	16:04	-	17:04	17:34	18:04	18:34	-	19:34	20:34	21:34	-	-	6:34	8:34	10:34	12:34	14:34	16:34	18:34	20:34	22:34
×	Olomouc,,Fibichova	-	15:38	16:08	-	17:08	17:38	18:08	18:38	-	19:38	20:38	21:38	-	-	6:38	8:38	10:38	12:38	14:38	16:38	18:38	20:38	22:38
	Olomouc,,hl.nádr.	15:23	15:43	16:13	16:43	17:13	17:43	18:13	18:43	-	19:43	20:43	21:43	22:43	-	6:43	8:43	10:43	12:43	14:43	16:43	18:43	20:43	22:43
	Olomouc,,Na Špici	15:25	15:45	16:15	16:45	17:15	17:45	18:15	18:45	-	19:45	20:45	21:45	22:45	-	6:45	8:45	10:45	12:45	14:45	16:45	18:45	20:45	22:45
	Olomouc,,Komenského	15:27	15:47	16:17	16:47	17:17	17:47	18:17	18:47	-	19:47	20:47	21:47	22:47	-	6:47	8:47	10:47	12:47	14:47	16:47	18:47	20:47	22:47
	Olomouc,,Na Střelnici	15:30	15:50	16:20	16:50	17:20	17:50	18:20	18:50	-	19:50	20:50	21:50	22:50	-	6:50	8:50	10:50	12:50	14:50	16:50	18:50	20:50	22:50
	Olomouc,,Finanční úřad	15:32	15:52	16:22	16:52	17:22	17:52	18:22	18:52	-	19:52	20:52	21:52	22:52	-	6:52	8:52	10:52	12:52	14:52	16:52	18:52	20:52	22:52
	Olomouc,Lazce	15:33	15:53	16:23	16:53	17:23	17:53	18:23	18:53	-	19:53	20:53	21:53	22:53	-	6:53	8:53	10:53	12:53	14:53	16:53	18:53	20:53	22:53
	Olomouc,Lazce,kaple	15:34	15:54	16:24	16:54	17:24	17:54	18:24	18:54	-	19:54	20:54	21:54	22:54	-	6:54	8:54	10:54	12:54	14:54	16:54	18:54	20:54	22:54
×	Olomouc,,Jezírka	15:36	15:56	16:26	16:56	17:26	17:56	18:26	18:56	-	19:56	20:56	21:56	22:56	-	6:56	8:56	10:56	12:56	14:56	16:56	18:56	20:56	22:56
×	Olomouc,,Pustatiny	15:37	15:57	16:27	16:57	17:27	17:57	18:27	18:57	-	19:57	20:57	21:57	22:57	-	6:57	8:57	10:57	12:57	14:57	16:57	18:57	20:57	22:57
	Olomouc,Chomoutov	15:39	15:59	16:29	16:59	17:29	17:59	18:29	18:59	-	19:59	20:59	21:59	22:59	-	6:59	8:59	10:59	12:59	14:59	16:59	18:59	20:59	22:59
	Olomouc,,Horecká	15:40	16:00	16:30	17:00	17:30	18:00	18:30	19:00	-	20:00	21:00	22:00	23:00	-	7:00	9:00	11:00	13:00	15:00	17:00	19:00	21:00	23:00
	Olomouc,Chomoutov,škola	15:42	16:02	16:32	17:02	17:32	18:02	18:32	19:02	-	20:02	21:02	22:02	23:02	-	7:02	9:02	11:02	13:02	15:02	17:02	19:02	21:02	23:02
×	Štěpánov,Mor.Huzová,Benátky	-	-	16:37	-	17:37	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Štěpánov,Březce,kaple	-	16:07	16:39	17:07	17:39	18:07	18:37	19:07	-	20:07	21:07	-	23:07	-	7:07	9:07	11:07	13:07	15:07	17:07	19:07	21:07	23:07
	Štěpánov,,Březecká	15:47	16:09	16:41	17:09	17:41	18:09	18:39	19:09	-	20:09	21:09	22:07	23:09	-	7:09	9:09	11:09	13:09	15:09	17:09	19:09	21:09	23:09
	Štěpánov,,u Salvie	15:48	16:11	16:43	17:11	17:43	18:11	18:41	19:11	-	20:11	21:11	22:08	23:11	-	7:11	9:11	11:11	13:11	15:11	17:11	19:11	21:11	23:11
	Štěpánov,,škola	15:50	16:13	16:45	17:13	17:45	18:13	18:43	19:13	-	20:13	21:13	22:10	23:13	-	7:13	9:13	11:13	13:13	15:13	17:13	19:13	21:13	23:13
	Štěpánov,,kino	15:51	16:14	16:46	17:14	17:46	18:14	18:44	19:14	19:16	20:14	21:14	22:11	23:14	23:16	7:14	9:14	11:14	13:14	15:14	17:14	19:14	21:14	23:14
×	Štěpánov,,Leda	-	16:15	-	17:15	-	18:15	-	19:15	-	-	21:15	22:12	-	23:17	-	9:15	-	13:15	-	17:15	-	21:15	-
×	Štěpánov,,rozc.Krnovská	-	16:17	-	17:17	-	18:17	-	19:17	-	-	21:17	22:14	-	23:19	-	9:17	-	13:17	-	17:17	-	21:17	-
×	Štěpánov,,Novoveská	-	16:18	-	17:18	-	18:18	-	19:18	-	-	21:18	22:15	-	23:20	-	9:18	-	13:18	-	17:18	-	21:18	-
×	Liboš,,u mostu	-	-	-	-	-	-	18:45	-	19:17	20:15	-	-	23:15	-	7:15	-	11:15	-	15:15	-	19:15	-	23:15
×	Liboš,,Na horním	-	-	-	-	-	-	18:47	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Štěpánov,Mor.Huzová	-	-	-	-	-	-	-	-	19:20	20:18	-	-	23:18	-	7:18	-	11:18	-	15:18	-	19:18	-	23:18
×	Štěpánov,Mor.Huzová,Stádlo	-	-	-	-	-	-	-	-	19:23	20:21	-	-	23:21	-	7:21	-	11:21	-	15:21	-	19:21	-	23:21
×	Lužice,,rozc.	-	-	-	-	-	-	-	-	19:24	20:22	-	-	23:22	-	7:22	-	11:22	-	15:22	-	19:22	-	23:22
	Hnojice,,nám.	-	-	-	-	-	-	18:52	-	19:27	20:25	-	-	23:25	-	7:25	-	11:25	-	15:25	-	19:25	-	23:25
	Žerotín,,u kaple	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20:30	-	-	23:30	-	7:30	-	11:30	-	15:30	-	19:30	-	23:30
	Žerotín,,křiž.U zádruhy	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20:31	-	-	23:31	-	7:31	-	11:31	-	15:31	-	19:31	-	23:31
	Přovice,,ObÚ	-	16:24	-	17:24	-	18:24	-	19:24	-	20:34	21:24	-	23:34	-	7:34	9:24	11:34	13:24	15:34	17:24	19:34	21:24	23:34
		-	16:25	-	17:25	-	18:25	-	19:25	-	-	-	-	-	-	-	9:25	-	13:25	-	17:25	-	-	-
	Žerotín,,křiž.U zádruhy	-	16:27	-	17:27	-	18:27	-	19:27	-	-	-	-	-	-	-	9:27	-	13:27	-	17:27	-	-	-
	Žerotín,,u kaple	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Strukov,,rest.	-	16:29	-	17:29	-	18:29	-	19:29	-	-	-	-	-	-	-	9:29	-	13:29	-	17:29	-	-	-
×	Přovice,,Papůvka	-	16:31	-	17:31	-	18:31	-	19:31	-	-	-	-	-	-	-	9:31	-	13:31	-	17:31	-	-	-
×	Želechovice,,Jednota	-	16:34	-	17:34	-	18:34	-	19:34	-	-	-	-	-	-	-	9:34	-	13:34	-	17:34	-	-	-
×	Uničov,,Bezručovo nám.	-	16:38	-	17:38	-	18:38	-	19:38	-	-	-	-	-	-	-	9:38	-	13:38	-	17:38	-	-	-
	Uničov,,aut.st.	-	16:41	-	17:41	-	18:41	-	19:41	-	-	-	-	-	-	-	9:41	-	13:41	-	17:41	-	-	-
×	Uničov,,Dukelská	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Uničov,,UNEX	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Uničov,,žel.st.	-	-	-	17:42	-	-	-	19:42	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17:42	-	-	-
×	Uničov,,Šumperská	-	-	-	17:44	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17:44	-	-	-
	Uničov,,žel.st.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Uničov,,aut.st.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	dopravní výkon [km]	13,9	32,8	17,7	32,4	17,7	32,8	20,9	33,4	6,9	29,1	23,3	17,8	27,3	2,1	29,1	32,8	29,1	32,8	29,1	34,2	29,1	23,3	29,1
	provozních dní v dopravním roce	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	113	115	115	114	115	114	114	113	113

Zdroj: Autor

Tabulka 97: První návrhová varianta jízdního řádu linky 364, sudý směr, I. část

364	provozní soubor	Št-Un	Olm SV	Olm SV	Olm SV	Olm SV	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Olm SV	Olm SV	Olm SV	Olm SV	Št-Un	Št-Un	Lit	Olm SV	Olm SV	Lit	Olm SV	Olm SV	Olm SV	Št-Un	Olm SV	Št-Un
	číslo spoje	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32	34	36	38	40	42	44	46	48
	omezení jízdy	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	Uničov,,aut.st.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14:11
	Uničov,,žel.st.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14:12
×	Uničov,,Šumperská	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6:36	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14:14
	Uničov,,žel.st.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6:40	-	-	-	-	10:13	-	-	12:13	-	-	-	-
	Uničov,,UNEX	-	-	-	-	-	-	-	5:37	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14:20
×	Uničov,,Dukelská	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Uničov,,aut.st.	-	4:15	-	-	-	-	-	5:45	-	-	-	6:45	-	-	8:18	-	10:18	-	-	12:18	-	13:18	-	-
×	Uničov,,Bezručovo nám.	-	4:18	-	-	-	-	-	5:48	-	-	-	6:48	-	-	8:21	-	10:21	-	-	12:21	-	13:21	-	-
×	Želechovice,,Jednota	-	4:22	-	-	-	-	-	5:52	-	-	-	6:52	-	-	8:25	-	10:25	-	-	12:25	-	13:25	-	14:25
×	Pňovice,,Papůvka	-	4:24	-	-	-	-	-	5:54	-	-	-	6:54	-	-	8:27	-	10:27	-	-	12:27	-	13:27	-	14:27
×	Strukov,,rest.	-	4:27	-	-	-	-	-	5:57	-	-	-	6:57	-	-	8:30	-	10:30	-	-	12:30	-	13:30	-	14:30
	Žerotín,,u kaple	-	4:30	-	5:00	-	5:30	-	6:00	-	6:30	-	7:00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Žerotín,,křiž.U zádruhy	-	4:32	-	5:02	-	5:32	-	6:02	-	6:32	-	7:02	-	-	8:31	-	10:31	-	-	12:31	-	13:31	-	14:31
	Pňovice,,ObÚ	-	4:34	-	5:04	-	5:34	-	6:04	-	6:34	-	7:04	-	-	8:34	-	10:34	-	-	12:34	-	13:34	-	14:34
		-	4:35	-	5:05	-	5:35	-	6:05	-	6:35	-	7:05	7:32	-	8:35	9:24	10:35	11:24	-	12:35	13:05	13:35	14:05	14:35
	Žerotín,,křiž.U zádruhy	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9:26	-	11:26	-	-	-	-	-	-
	Žerotín,,u kaple	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9:29	-	11:29	-	-	-	-	-	-
	Hnojice,,nám.	4:29	-	4:49	-	-	-	5:49	-	-	-	6:49	-	-	7:30	-	9:34	-	11:34	-	-	-	-	-	-
×	Lužice,,rozc.	4:31	-	4:51	-	-	-	5:51	-	-	-	6:51	-	-	7:32	-	9:36	-	11:36	-	-	-	-	-	-
×	Štěpánov,Mor.Huzová,Stádlo	4:33	-	4:53	-	-	-	5:53	-	-	-	6:53	-	-	7:34	-	9:38	-	11:38	-	-	-	-	-	-
×	Štěpánov,Mor.Huzová	4:36	-	4:56	-	-	-	5:56	-	-	-	6:56	-	-	7:41	-	9:41	-	11:41	-	-	-	-	-	-
×	Liboš,,Na horním	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Liboš,,u mostu	4:38	-	4:58	-	-	-	5:58	-	-	-	6:58	-	-	7:43	-	9:43	-	11:43	-	-	-	-	-	-
×	Štěpánov,,Novoveská	-	4:41	-	5:11	-	5:41	-	6:11	-	6:41	-	7:11	7:38	-	8:41	-	10:41	-	12:11	12:41	13:11	13:41	14:11	14:41
×	Štěpánov,,rozc.Krnovská	-	4:42	-	5:12	-	5:42	-	6:12	-	6:42	-	7:12	7:39	-	8:42	-	10:42	-	12:12	12:42	13:12	13:42	14:12	14:42
×	Štěpánov,,Leda	-	4:44	-	5:14	-	5:44	-	6:14	-	6:44	-	7:14	7:41	-	8:44	-	10:44	-	12:14	12:44	13:14	13:44	14:14	14:44
	Štěpánov,,kino	4:40	4:46	5:01	5:16	5:31	5:46	6:01	6:16	6:31	6:46	7:01	7:16	7:42	7:46	8:46	9:46	10:46	11:46	12:16	12:46	13:16	13:46	14:16	14:46
	Štěpánov,,škola	-	4:47	5:02	5:17	5:32	5:47	6:02	6:17	6:32	6:47	7:02	7:17	-	7:47	8:47	9:47	10:47	11:47	12:17	12:47	13:17	13:47	14:17	14:47
	Štěpánov,,u Salvie	-	4:49	5:04	5:19	5:34	5:49	6:04	6:19	6:34	6:49	7:04	7:19	-	7:49	8:49	9:49	10:49	11:49	12:19	12:49	13:19	13:49	14:19	14:49
	Štěpánov,,Březecká	-	4:51	5:06	5:21	5:36	5:51	6:06	6:21	6:36	6:51	7:06	7:21	-	7:51	8:51	9:51	10:51	11:51	12:21	12:51	13:21	13:51	14:21	14:51
	Štěpánov,Březce,kaple	-	4:53	5:08	5:23	5:38	5:53	6:08	6:23	6:38	6:53	7:08	7:23	-	7:53	8:53	9:53	10:53	11:53	12:23	12:53	13:23	13:53	14:23	14:53
×	Štěpánov,Mor.Huzová,Benátky	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Olomouc,Chomoutov,škola	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Olomouc,,Horecká	-	4:59	5:14	5:29	5:44	5:59	6:14	6:29	6:44	6:59	7:14	7:29	-	7:59	8:59	9:59	10:59	11:59	12:29	12:59	13:29	13:59	14:29	14:59
	Olomouc,Chomoutov	-	5:00	5:15	5:30	5:45	6:00	6:15	6:30	6:45	7:00	7:15	7:30	-	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	12:30	13:00	13:30	14:00	14:30	15:00
×	Olomouc,,Pustatiny	-	5:01	5:16	5:31	5:46	6:01	6:16	6:31	6:46	7:01	7:16	7:31	-	8:01	9:01	10:01	11:01	12:01	12:31	13:01	13:31	14:01	14:31	15:01
×	Olomouc,,Jezírka	-	5:02	5:17	5:32	5:47	6:02	6:17	6:32	6:47	7:02	7:17	7:32	-	8:02	9:02	10:02	11:02	12:02	12:32	13:02	13:32	14:02	14:32	15:02
	Olomouc,Lazce,kaple	-	5:05	5:20	5:35	5:50	6:05	6:20	6:35	6:50	7:05	7:20	7:35	-	8:05	9:05	10:05	11:05	12:05	12:35	13:05	13:35	14:05	14:35	15:05
	Olomouc,Lazce	-	5:07	5:22	5:37	5:52	6:07	6:22	6:37	6:52	7:07	7:22	7:37	-	8:07	9:07	10:07	11:07	12:07	12:37	13:07	13:37	14:07	14:37	15:07
	Olomouc,,Finanční úřad	-	5:09	5:24	5:39	5:54	6:09	6:24	6:39	6:54	7:09	7:24	7:39	-	8:09	9:09	10:09	11:09	12:09	12:39	13:09	13:39	14:09	14:39	15:09
	Olomouc,,Na Střelnici	-	5:11	5:26	5:41	5:56	6:11	6:26	6:41	6:56	7:11	7:26	7:41	-	8:11	9:11	10:11	11:11	12:11	12:41	13:11	13:41	14:11	14:41	15:11
	Olomouc,,Komenského	-	5:14	5:29	5:44	5:59	6:14	6:29	6:44	6:59	7:14	7:29	7:44	-	8:14	9:14	10:14	11:14	12:14	12:44	13:14	13:44	14:14	14:44	15:14
	Olomouc,,Na Špici	-	5:16	5:31	5:46	6:01	6:16	6:31	6:46	7:01	7:16	7:31	7:46	-	8:16	9:16	10:16	11:16	12:16	12:46	13:16	13:46	14:16	14:46	15:16
	Olomouc,,hl.nádr.	-	5:18	5:33	5:48	6:03	6:18	6:33	6:48	7:03	7:18	7:33	7:48	-	8:18	9:18	10:18	11:18	12:18	12:48	13:18	13:48	14:18	14:48	15:18
×	Olomouc,,Fibichova	-	-	-	-	6:04	-	-	-	-	7:19	7:34	7:49	-	8:19	9:19	10:19	11:19	12:19	12:49	13:19	13:49	14:19	-	15:19
	Olomouc,,aut.nádr.	-	-	-	-	6:07	-	-	-	-	7:22	7:37	7:52	-	8:22	9:22	10:22	11:22	12:22	12:52	13:22	13:52	14:22	-	15:22
	dopravní výkon [km]	6,9	32,6	21,6	24	16,5	24	21,6	35,4	14,7	25,8	23,4	36	6,8	23,4	32,8	29,1	33,4	29,1	18,6	33,4	23,3	32,8	21,5	36,6
	provozních dní v dopravním roce	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249

Zdroj: Autor

Tabulka 98: První návrhová varianta jízdního řádu linky 364, sudý směr, II. část

364	provozní soubor	Lit	Olm SV	Olm SV	Olm SV	Št-Un	Št-Un	Olm SV	Lit	Olm SV	Olm SV	Št-Un	Olm SV	Lit	Olm SV	Lit	Olm SV	Št-Un	Olm SV	Lit	Olm SV
	číslo spoje	50	52	54	56	58	60	62	64	66	68	70	102	104	106	108	110	112	114	116	118
	omezení jízdy	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	6+ [25]	6+	6+	6+	6+	6+ [24]	6+ [24]	6+ [24]	6+ [31]
	Uničov,,aut.st.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Uničov,,žel.st.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Uničov,,Šumperská	-	-	-	-	-	-	18:13	-	-	-	22:37	-	-	-	-	-	-	-	18:13	-
	Uničov,,žel.st.	-	15:13	-	-	-	-	18:15	-	-	-	22:39	-	-	-	-	-	-	-	18:15	-
	Uničov,,UNEX	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Uničov,,Dukelská	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Uničov,,aut.st.	-	15:18	-	16:18	-	17:18	18:18	-	-	-	22:41	-	-	-	10:18	-	14:18	-	18:18	-
×	Uničov,,Bezručovo nám.	-	15:21	-	16:21	-	17:21	18:21	-	-	-	22:44	-	-	-	10:21	-	14:21	-	18:21	-
×	Želechovice,,Jednota	-	15:25	-	16:25	-	17:25	18:25	-	-	-	22:48	-	-	-	10:25	-	14:25	-	18:25	-
×	Pňovice,,Papůvka	-	15:27	-	16:27	-	17:27	18:27	-	-	-	22:50	-	-	-	10:27	-	14:27	-	18:27	-
×	Strukov,,rest.	-	15:30	-	16:30	-	17:30	18:30	-	-	-	22:53	-	-	-	10:30	-	14:30	-	18:30	-
	Žerotín,,u kaple	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Žerotín,,křiž.U zádruhy	-	15:31	-	16:31	-	17:31	18:31	-	-	-	22:54	-	-	-	10:31	-	14:31	-	18:31	-
	Pňovice,,ObÚ	-	15:34	-	16:34	-	17:34	18:34	-	-	-	22:57	-	-	-	10:34	-	14:34	-	18:34	-
		-	15:35	-	16:35	-	17:35	18:35	-	20:35	-	22:57	4:25	6:35	8:25	10:35	12:25	14:35	16:25	18:35	20:25
	Žerotín,,křiž.U zádruhy	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4:27	-	8:27	-	12:27	-	16:27	-	20:27
	Žerotín,,u kaple	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4:29	-	8:29	-	12:29	-	16:29	-	20:29
	Hnojice,,nám.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4:34	-	8:34	-	12:34	-	16:34	-	20:34
×	Lužice,,rozc.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4:36	-	8:36	-	12:36	-	16:36	-	20:36
×	Štěpánov,Mor.Huzová,Stádlo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4:38	-	8:38	-	12:38	-	16:38	-	20:38
×	Štěpánov,Mor.Huzová	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4:41	-	8:41	-	12:41	-	16:41	-	20:41
×	Liboš,,Na horním	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Liboš,,u mostu	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4:43	-	8:43	-	12:43	-	16:43	-	20:43
×	Štěpánov,,Novoveská	15:11	15:41	16:11	16:41	17:11	17:41	18:41	19:41	20:41	22:15	23:03	-	6:41	-	10:41	-	14:41	-	18:41	-
×	Štěpánov,,rozc.Krnovská	15:12	15:42	16:12	16:42	17:12	17:42	18:42	19:42	20:42	22:16	23:04	-	6:42	-	10:42	-	14:42	-	18:42	-
×	Štěpánov,,Leda	15:14	15:44	16:14	16:44	17:14	17:44	18:44	19:44	20:44	22:18	23:06	-	6:44	-	10:44	-	14:44	-	18:44	-
	Štěpánov,,kino	15:16	15:46	16:16	16:46	17:16	17:46	18:46	19:46	20:46	22:19	23:08	4:46	6:46	8:46	10:46	12:46	14:46	16:46	18:46	20:46
	Štěpánov,,škola	15:17	15:47	16:17	16:47	17:17	17:47	18:47	19:47	20:47	22:20	-	4:47	6:47	8:47	10:47	12:47	14:47	16:47	18:47	20:47
	Štěpánov,,u Salvie	15:19	15:49	16:19	16:49	17:19	17:49	18:49	19:49	20:49	22:21	-	4:49	6:49	8:49	10:49	12:49	14:49	16:49	18:49	20:49
	Štěpánov,,Březecká	15:21	15:51	16:21	16:51	17:21	17:51	18:51	19:51	20:51	22:23	-	4:51	6:51	8:51	10:51	12:51	14:51	16:51	18:51	20:51
	Štěpánov,Březce,kaple	15:23	15:53	16:23	16:53	17:23	17:53	18:53	19:53	20:53	-	-	4:53	6:53	8:53	10:53	12:53	14:53	16:53	18:53	20:53
×	Štěpánov,Mor.Huzová,Benátky	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Olomouc,Chomoutov,škola	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Olomouc,,Horecká	15:29	15:59	16:29	16:59	17:29	17:59	18:59	19:59	20:59	22:29	-	4:59	6:59	8:59	10:59	12:59	14:59	16:59	18:59	20:59
	Olomouc,Chomoutov	15:30	16:00	16:30	17:00	17:30	18:00	19:00	20:00	21:00	22:30	-	5:00	7:00	9:00	11:00	13:00	15:00	17:00	19:00	21:00
×	Olomouc,,Pustatiny	15:31	16:01	16:31	17:01	17:31	18:01	19:01	20:01	21:01	22:31	-	5:01	7:01	9:01	11:01	13:01	15:01	17:01	19:01	21:01
×	Olomouc,,Jezírka	15:32	16:02	16:32	17:02	17:32	18:02	19:02	20:02	21:02	22:32	-	5:02	7:02	9:02	11:02	13:02	15:02	17:02	19:02	21:02
	Olomouc,Lazce,kaple	15:35	16:05	16:35	17:05	17:35	18:05	19:05	20:05	21:05	22:35	-	5:05	7:05	9:05	11:05	13:05	15:05	17:05	19:05	21:05
	Olomouc,Lazce	15:37	16:07	16:37	17:07	17:37	18:07	19:07	20:07	21:07	22:36	-	5:07	7:07	9:07	11:07	13:07	15:07	17:07	19:07	21:07
	Olomouc,,Finanční úřad	15:39	16:09	16:39	17:09	17:39	18:09	19:09	20:09	21:09	22:37	-	5:09	7:09	9:09	11:09	13:09	15:09	17:09	19:09	21:09
	Olomouc,,Na Střelnici	15:41	16:11	16:41	17:11	17:41	18:11	19:11	20:11	21:11	22:38	-	5:11	7:11	9:11	11:11	13:11	15:11	17:11	19:11	21:11
	Olomouc,,Komenského	15:44	16:14	16:44	17:14	17:44	18:14	19:14	20:14	21:14	22:41	-	5:14	7:14	9:14	11:14	13:14	15:14	17:14	19:14	21:14
	Olomouc,,Na Špici	15:46	16:16	16:46	17:16	17:46	18:16	19:16	20:16	21:16	22:43	-	5:16	7:16	9:16	11:16	13:16	15:16	17:16	19:16	21:16
	Olomouc,,hl.nádr.	15:48	16:18	16:48	17:18	17:48	18:18	19:18	20:18	21:18	22:45	-	5:18	7:18	9:18	11:18	13:18	15:18	17:18	19:18	21:18
×	Olomouc,,Fibichova	15:49	16:19	16:49	17:19	17:49	18:19	19:19	20:19	21:19	-	-	5:19	7:19	9:19	11:19	13:19	15:19	17:19	19:19	21:19
	Olomouc,,aut.nádr.	15:52	16:22	16:52	17:22	17:52	18:22	19:22	20:22	21:22	-	-	5:22	7:22	9:22	11:22	13:22	15:22	17:22	19:22	21:22
	dopravní výkon [km]	18,6	33,4	18,6	32,8	18,6	32,8	34,2	18,6	23,3	16	17,7	29,1	23,3	29,1	32,8	29,1	32,8	29,1	34,2	29,1
	provozních dní v dopravním roce	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	113	115	115	115	115	114	114	114	113

Zdroj: Autor

Tabulka 99: Druhá návrhová varianta jízdního řádu linky 364, lichý směr, I. část

364	provozní soubor	Št-Un	Olm SV	Olm SV	Olm SV	Olm SV	Št-Un	Št-Un	Lit	Št-Un	Olm SV	Olm SV	Št-Un	Olm SV	Lit	Olm SV	Olm SV	Št-Un	Olm SV	Lit	Št-Un	Olm SV	Olm SV	Olm SV	Št-Un
	číslo spoje	1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25	27	29	31	33	35	37	39	41	43	45	47
	omezení jízdy	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	Olomouc,,aut.nádr.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8:34	9:34	10:34	11:34	12:34	12:54	13:14	13:34	13:54	14:14	14:34	14:54
×	Olomouc,,Fibichova	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8:38	9:38	10:38	11:38	12:38	12:58	13:18	13:38	13:58	14:18	14:38	14:58
	Olomouc,,hl.nádr.	-	5:18	5:35	5:50	6:05	6:20	6:35	-	6:50	7:05	7:32	-	8:43	9:43	10:43	11:43	12:43	13:03	13:23	13:43	14:03	14:23	14:43	15:03
	Olomouc,,Na Špici	-	5:20	5:36	5:52	6:07	6:22	6:37	-	6:52	7:07	7:34	-	8:45	9:45	10:45	11:45	12:45	13:05	13:25	13:45	14:05	14:25	14:45	15:05
	Olomouc,,Komenského	-	5:22	-	5:54	6:09	6:24	6:39	-	6:54	7:09	7:36	-	8:47	9:47	10:47	11:47	12:47	13:07	13:27	13:47	14:07	14:27	14:47	15:07
	Olomouc,,Na Střelnici	-	5:25	-	5:57	6:12	6:27	6:42	-	6:57	7:12	7:39	-	8:50	9:50	10:50	11:50	12:50	13:10	13:30	13:50	14:10	14:30	14:50	15:10
	Olomouc,,Finanční úřad	-	5:27	-	5:59	6:14	6:29	6:44	-	6:59	7:14	7:41	-	8:52	9:52	10:52	11:52	12:52	13:12	13:32	13:52	14:12	14:32	14:52	15:12
	Olomouc,Lazce	-	5:28	-	6:00	6:15	6:30	6:45	-	7:00	7:15	7:42	-	8:53	9:53	10:53	11:53	12:53	13:13	13:33	13:53	14:13	14:33	14:53	15:13
	Olomouc,Lazce,kaple	-	5:29	-	6:01	6:16	6:31	6:46	-	7:01	7:16	7:43	-	8:54	9:54	10:54	11:54	12:54	13:14	13:34	13:54	14:14	14:34	14:54	15:14
×	Olomouc,,Jezírka	-	5:31	|	6:03	6:18	6:33	6:48	-	7:03	7:18	7:45	-	8:56	9:56	10:56	11:56	12:56	13:16	13:36	13:56	14:16	14:36	14:56	15:16
×	Olomouc,,Pustatiny	-	5:32	|	6:04	6:19	6:34	6:49	-	7:04	7:19	7:46	-	8:57	9:57	10:57	11:57	12:57	13:17	13:37	13:57	14:17	14:37	14:57	15:17
	Olomouc,Chomoutov	-	5:34	|	6:06	6:21	6:36	6:51	-	7:06	7:21	7:48	-	8:59	9:59	10:59	11:59	12:59	13:19	13:39	13:59	14:19	14:39	14:59	15:19
	Olomouc,,Horecká	-	5:35	5:46	6:07	6:22	6:37	6:52	-	7:07	7:22	7:49	-	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	13:20	13:40	14:00	14:20	14:40	15:00	15:20
	Olomouc,Chomoutov,škola	-	5:36	|	6:09	6:24	6:39	6:54	-	7:09	7:24	7:51	-	9:02	10:02	11:02	12:02	13:02	13:22	13:42	14:02	14:22	14:42	15:02	15:22
×	Štěpánov,Mor.Huzová,Benátky	-	-	-	-	-	-	-	-	7:14	7:29	7:56	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Štěpánov,Březce,kaple	-	5:41	-	-	-	6:44	6:59	-	-	7:31	-	-	9:07	10:07	11:07	12:07	13:07	13:27	-	14:07	14:27	-	15:07	15:27
	Štěpánov,,Březecká	-	5:43	5:52	-	6:29	6:46	7:01	-	7:16	7:33	-	-	9:09	10:09	11:09	12:09	13:09	13:29	13:47	14:09	14:29	14:47	15:09	15:29
	Štěpánov,,u Salvie	-	5:45	5:54	-	6:30	6:48	7:03	-	7:17	7:35	-	-	9:11	10:11	11:11	12:11	13:11	13:31	13:48	14:11	14:31	14:48	15:11	15:31
	Štěpánov,,škola	-	5:47	5:56	-	6:32	6:50	7:05	-	7:19	7:37	-	-	9:13	10:13	11:13	12:13	13:13	13:33	13:50	14:13	14:33	14:50	15:13	15:33
	Štěpánov,,kino	4:57	5:48	5:57	-	6:33	6:51	7:06	-	7:20	7:38	-	-	9:14	10:14	11:14	12:14	13:14	13:34	13:51	14:14	14:34	14:51	15:14	15:34
×	Štěpánov,,Leda	4:58	-	5:58	-	-	-	7:07	-	-	7:39	-	-	9:15	-	11:15	-	13:15	-	-	14:15	-	-	15:15	-
×	Štěpánov,,rozc.Krnovská	5:00	-	6:00	-	-	-	7:09	-	-	7:41	-	-	9:17	-	11:17	-	13:17	-	-	14:17	-	-	15:17	-
×	Štěpánov,,Novoveská	5:01	-	6:01	-	-	-	7:10	-	-	7:42	-	-	9:18	-	11:18	-	13:18	-	-	14:18	-	-	15:18	-
×	Liboš,,u mostu	-	-	-	-	6:34	-	-	-	7:21	-	-	-	-	10:15	-	12:15	-	13:35	-	-	14:35	-	-	15:35
×	Liboš,,Na horním	-	-	-	-	6:36	-	-	-	7:23	-	-	-	-	-	-	-	-	13:37	-	-	14:37	-	-	15:37
×	Štěpánov,Mor.Huzová	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10:18	-	12:18	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Štěpánov,Mor.Huzová,Stádlo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Lužice,,rozc.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Hnojice,,nám.	-	-	-	-	6:41	-	-	7:16	7:28	-	-	-	-	-	-	-	-	13:42	-	-	14:42	-	-	15:42
	Žerotín,,u kaple	-	-	-	-	-	-	-	7:23	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13:47	-	-	14:47	-	-	15:47
	Žerotín,,křiž.U zádruhy	-	-	-	-	-	-	-	7:24	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13:48	-	-	14:48	-	-	15:48
	Přovice,,ObÚ	5:07	-	6:07	6:20	-	-	7:16	7:27	-	-	-	-	9:24	-	11:24	-	13:24	13:51	-	14:24	14:51	-	15:24	15:51
		5:09	-	6:09	6:21	-	-	-	7:28	-	-	-	8:25	9:25	-	11:25	-	13:25	-	-	14:25	14:52	-	15:25	-
	Žerotín,,křiž.U zádruhy	5:11	-	6:11	6:23	-	-	-	7:30	-	-	-	8:27	9:27	-	11:27	-	13:27	-	-	14:27	14:54	-	15:27	-
	Žerotín,,u kaple	-	-	-	6:25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Strukov,,rest.	5:13	-	6:13	-	-	-	-	7:32	-	-	-	8:29	9:29	-	11:29	-	13:29	-	-	14:29	14:56	-	15:29	-
×	Přovice,,Papůvka	5:15	-	6:15	-	-	-	-	7:34	-	-	-	8:31	9:31	-	11:31	-	13:31	-	-	14:31	14:58	-	15:31	-
×	Želechovice,,Jednota	5:19	-	6:19	-	-	-	-	7:41	-	-	-	8:34	9:34	-	11:34	-	13:34	-	-	14:34	15:01	-	15:34	-
×	Uničov,,Bezručovo nám.	-	-	6:23	-	-	-	-	7:45	-	-	-	8:38	9:38	-	11:38	-	13:38	-	-	-	15:05	-	15:38	-
	Uničov,,aut.st.	-	-	6:26	-	-	-	-	7:48	-	-	-	8:41	9:41	-	11:41	-	13:41	-	-	-	15:08	-	15:41	-
×	Uničov,,Dukelská	-	-	-	-	-	-	-	7:50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Uničov,,UNEX	5:24	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14:40	-	-	-	-
	Uničov,,žel.st.	-	-	6:27	-	-	-	-	-	-	-	-	8:42	9:42	-	11:42	-	13:42	-	-	-	15:10	-	-	-
×	Uničov,,Šumperská	5:30	-	6:29	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13:44	-	-	-	-	-	-	-
	Uničov,,žel.st.	5:32	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Uničov,,aut.st.	5:33	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14:45	-	-	-	-
	dopravní výkon [km]	20,1	14,7	30,6	21,6	18,3	14,7	21,5	15,9	19,8	18	12,8	10,1	33,4	18,9	33,4	18,9	34,2	26,6	15,7	34,9	36,7	15,7	32,8	26,6
	provozních dní v dopravním roce	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249

Zdroj: Autor

Tabulka 100: Druhá návrhová varianta jízdního řádu linky 364, lichý směr, II. část

364	provozní soubor	Olm SV	Št-Un	Lit	Olm SV	Olm SV	Olm SV	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Olm SV	Lit	Olm SV	Olm SV	Št-Un	Olm SV	Lit	Olm SV	Št-Un	Olm SV	Lit	Olm SV	Lit	Olm SV
	číslo spoje	49	51	53	55	57	59	61	63	65	67	69	71	73	75	101	103	105	107	109	111	113	115	117
	omezení jízdy	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	6+ [25]	6+	6+	6+ [24]	6+	6+ [24]	6+ [24]	6+ [31]	6+ [31]
	Olomouc,,aut.nádr.	-	15:34	16:04	-	17:04	17:34	18:04	18:34	-	19:34	20:34	21:34	-	-	6:34	8:34	10:34	12:34	14:34	16:34	18:34	20:34	22:34
×	Olomouc,,Fibichova	-	15:38	16:08	-	17:08	17:38	18:08	18:38	-	19:38	20:38	21:38	-	-	6:38	8:38	10:38	12:38	14:38	16:38	18:38	20:38	22:38
	Olomouc,,hl.nádr.	15:23	15:43	16:13	16:43	17:13	17:43	18:13	18:43	-	19:43	20:43	21:43	22:43	-	6:43	8:43	10:43	12:43	14:43	16:43	18:43	20:43	22:43
	Olomouc,,Na Špici	15:25	15:45	16:15	16:45	17:15	17:45	18:15	18:45	-	19:45	20:45	21:45	22:45	-	6:45	8:45	10:45	12:45	14:45	16:45	18:45	20:45	22:45
	Olomouc,,Komenského	15:27	15:47	16:17	16:47	17:17	17:47	18:17	18:47	-	19:47	20:47	21:47	22:47	-	6:47	8:47	10:47	12:47	14:47	16:47	18:47	20:47	22:47
	Olomouc,,Na Střelnici	15:30	15:50	16:20	16:50	17:20	17:50	18:20	18:50	-	19:50	20:50	21:50	22:50	-	6:50	8:50	10:50	12:50	14:50	16:50	18:50	20:50	22:50
	Olomouc,,Finanční úřad	15:32	15:52	16:22	16:52	17:22	17:52	18:22	18:52	-	19:52	20:52	21:52	22:52	-	6:52	8:52	10:52	12:52	14:52	16:52	18:52	20:52	22:52
	Olomouc,Lazce	15:33	15:53	16:23	16:53	17:23	17:53	18:23	18:53	-	19:53	20:53	21:53	22:53	-	6:53	8:53	10:53	12:53	14:53	16:53	18:53	20:53	22:53
	Olomouc,Lazce,kaple	15:34	15:54	16:24	16:54	17:24	17:54	18:24	18:54	-	19:54	20:54	21:54	22:54	-	6:54	8:54	10:54	12:54	14:54	16:54	18:54	20:54	22:54
×	Olomouc,,Jezírka	15:36	15:56	16:26	16:56	17:26	17:56	18:26	18:56	-	19:56	20:56	21:56	22:56	-	6:56	8:56	10:56	12:56	14:56	16:56	18:56	20:56	22:56
×	Olomouc,,Pustatiny	15:37	15:57	16:27	16:57	17:27	17:57	18:27	18:57	-	19:57	20:57	21:57	22:57	-	6:57	8:57	10:57	12:57	14:57	16:57	18:57	20:57	22:57
	Olomouc,Chomoutov	15:39	15:59	16:29	16:59	17:29	17:59	18:29	18:59	-	19:59	20:59	21:59	22:59	-	6:59	8:59	10:59	12:59	14:59	16:59	18:59	20:59	22:59
	Olomouc,,Horecká	15:40	16:00	16:30	17:00	17:30	18:00	18:30	19:00	-	20:00	21:00	22:00	23:00	-	7:00	9:00	11:00	13:00	15:00	17:00	19:00	21:00	23:00
	Olomouc,Chomoutov,škola	15:42	16:02	16:32	17:02	17:32	18:02	18:32	19:02	-	20:02	21:02	22:02	23:02	-	7:02	9:02	11:02	13:02	15:02	17:02	19:02	21:02	23:02
×	Štěpánov,Mor.Huzová,Benátky	-	-	16:37	-	17:37	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Štěpánov,Březce,kaple	-	16:07	16:39	17:07	17:39	18:07	18:37	19:07	-	20:07	21:07	-	23:07	-	7:07	9:07	11:07	13:07	15:07	17:07	19:07	21:07	23:07
	Štěpánov,,Březecká	15:47	16:09	16:41	17:09	17:41	18:09	18:39	19:09	-	20:09	21:09	22:07	23:09	-	7:09	9:09	11:09	13:09	15:09	17:09	19:09	21:09	23:09
	Štěpánov,,u Salvie	15:48	16:11	16:43	17:11	17:43	18:11	18:41	19:11	-	20:11	21:11	22:08	23:11	-	7:11	9:11	11:11	13:11	15:11	17:11	19:11	21:11	23:11
	Štěpánov,,škola	15:50	16:13	16:45	17:13	17:45	18:13	18:43	19:13	-	20:13	21:13	22:10	23:13	-	7:13	9:13	11:13	13:13	15:13	17:13	19:13	21:13	23:13
	Štěpánov,,kino	15:51	16:14	16:46	17:14	17:46	18:14	18:44	19:14	19:16	20:14	21:14	22:11	23:14	23:16	7:14	9:14	11:14	13:14	15:14	17:14	19:14	21:14	23:14
×	Štěpánov,,Leda	-	16:15	-	17:15	-	18:15	-	19:15	-	-	21:15	-	-	23:17	-	9:15	-	13:15	-	17:15	-	21:15	-
×	Štěpánov,,rozc.Krnovská	-	16:17	-	17:17	-	18:17	-	19:17	-	-	21:17	-	-	23:19	-	9:17	-	13:17	-	17:17	-	21:17	-
×	Štěpánov,,Novoveská	-	16:18	-	17:18	-	18:18	-	19:18	-	-	21:18	-	-	23:20	-	9:18	-	13:18	-	17:18	-	21:18	-
×	Liboš,,u mostu	-	-	-	-	17:47	-	-	-	19:17	20:15	-	-	23:15	-	7:15	-	11:15	-	15:15	-	19:15	-	23:15
×	Liboš,,Na horním	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Štěpánov,Mor.Huzová	-	-	-	-	17:50	-	-	-	19:20	20:18	-	-	23:18	-	7:18	-	11:18	-	15:18	-	19:18	-	23:18
×	Štěpánov,Mor.Huzová,Stádlo	-	-	-	-	-	-	-	-	19:23	20:21	-	-	23:21	-	7:21	-	11:21	-	15:21	-	19:21	-	23:21
×	Lužice,,rozc.	-	-	-	-	-	-	-	-	19:24	20:22	-	-	23:22	-	7:22	-	11:22	-	15:22	-	19:22	-	23:22
	Hnojice,,nám.	-	-	-	-	-	-	-	-	19:27	20:25	-	-	23:25	-	7:25	-	11:25	-	15:25	-	19:25	-	23:25
	Žerotín,,u kaple	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20:30	-	-	23:30	-	7:30	-	11:30	-	15:30	-	19:30	-	23:30
	Žerotín,,křiž.U zádruhy	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20:31	-	-	23:31	-	7:31	-	11:31	-	15:31	-	19:31	-	23:31
	Přovice,,ObÚ	-	16:24	-	17:24	-	18:24	-	19:24	-	20:34	21:24	-	23:34	-	7:34	9:24	11:34	13:24	15:34	17:24	19:34	21:24	23:34
		-	16:25	-	17:25	-	18:25	-	19:25	-	-	-	-	-	-	-	9:25	-	13:25	-	17:25	-	-	-
	Žerotín,,křiž.U zádruhy	-	16:27	-	17:27	-	18:27	-	19:27	-	-	-	-	-	-	-	9:27	-	13:27	-	17:27	-	-	-
	Žerotín,,u kaple	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Strukov,,rest.	-	16:29	-	17:29	-	18:29	-	19:29	-	-	-	-	-	-	-	9:29	-	13:29	-	17:29	-	-	-
×	Přovice,,Papůvka	-	16:31	-	17:31	-	18:31	-	19:31	-	-	-	-	-	-	-	9:31	-	13:31	-	17:31	-	-	-
×	Želechovice,,Jednota	-	16:34	-	17:34	-	18:34	-	19:34	-	-	-	-	-	-	-	9:34	-	13:34	-	17:34	-	-	-
×	Uničov,,Bezručovo nám.	-	16:38	-	17:38	-	-	-	19:38	-	-	-	-	-	-	-	9:38	-	13:38	-	17:38	-	-	-
	Uničov,,aut.st.	-	16:41	-	17:41	-	-	-	19:41	-	-	-	-	-	-	-	9:41	-	13:41	-	17:41	-	-	-
×	Uničov,,Dukelská	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Uničov,,UNEX	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Uničov,,žel.st.	-	-	-	17:42	-	-	-	19:42	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17:42	-	-	-
×	Uničov,,Šumperská	-	-	-	17:44	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17:44	-	-	-
	Uničov,,žel.st.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Uničov,,aut.st.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	dopravní výkon [km]	13,9	32,8	17,7	32,4	20,1	29,1	16,5	33,4	6,9	29,1	23,3	15,7	27,3	2,1	29,1	32,8	29,1	32,8	29,1	34,2	29,1	23,3	29,1
	provozních dní v dopravním roce	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	113	115	115	114	115	114	114	113	113

Zdroj: Autor

Tabulka 101: Druhá návrhová varianta jízdního řádu linky 364, sudý směr, I. část

364	provozní soubor	Št-Un	Olm SV	Olm SV	Olm SV	Olm SV	Št-Un	Št-Un	Št-Un	Olm SV	Olm SV	Olm SV	Olm SV	Št-Un	Olm SV	Lit	Olm SV	Olm SV	Lit	Olm SV	Olm SV	Olm SV	Št-Un	Olm SV	Št-Un
	číslo spoje	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32	34	36	38	40	42	44	46	48
	omezení jízdy	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	Uničov,,aut.st.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14:11
	Uničov,,žel.st.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14:12
×	Uničov,,Šumperská	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6:36	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14:14
	Uničov,,žel.st.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6:40	-	-	-	-	10:13	-	-	12:13	-	-	-	-
	Uničov,,UNEX	-	-	-	-	-	-	-	5:37	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14:20
×	Uničov,,Dukelská	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Uničov,,aut.st.	-	-	-	-	-	-	-	5:45	-	-	-	6:45	-	-	8:18	-	10:18	-	-	12:18	-	13:18	-	-
×	Uničov,,Bezručovo nám.	-	-	-	-	-	-	-	5:48	-	-	-	6:48	-	-	8:21	-	10:21	-	-	12:21	-	13:21	-	-
×	Želechovice,,Jednota	-	4:22	-	-	-	-	-	5:52	-	-	-	6:52	-	-	8:25	-	10:25	-	-	12:25	-	13:25	-	14:25
×	Pňovice,,Papůvka	-	4:24	-	-	-	-	-	5:54	-	-	-	6:54	-	-	8:27	-	10:27	-	-	12:27	-	13:27	-	14:27
×	Strukov,,rest.	-	4:27	-	-	-	-	-	5:57	-	-	-	6:57	-	-	8:30	-	10:30	-	-	12:30	-	13:30	-	14:30
	Žerotín,,u kaple	-	4:30	-	5:00	-	5:30	-	6:00	-	6:30	-	7:00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Žerotín,,křiž.U zádruhy	-	4:32	-	5:02	-	5:32	-	6:02	-	6:32	-	7:02	-	-	8:31	-	10:31	-	-	12:31	-	13:31	-	14:31
	Pňovice,,ObÚ	-	4:34	-	5:04	-	5:34	-	6:04	-	6:34	-	7:04	-	-	8:34	-	10:34	-	-	12:34	-	13:34	-	14:34
		-	4:35	-	5:05	-	5:35	-	6:05	-	6:35	-	7:05	-	-	8:35	-	10:35	-	-	12:35	-	13:35	14:05	14:35
	Žerotín,,křiž.U zádruhy	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Žerotín,,u kaple	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Hnojice,,nám.	4:29	-	-	-	-	-	5:49	-	-	-	6:49	-	7:30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Lužice,,rozc.	4:31	-	-	-	-	-	5:51	-	-	-	6:51	-	7:32	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Štěpánov,Mor.Huzová,Stádlo	4:33	-	-	-	-	-	5:53	-	-	-	6:53	-	7:34	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Štěpánov,Mor.Huzová	4:36	-	4:56	-	-	-	5:56	-	-	-	6:56	-	7:41	-	-	-	-	11:41	-	-	13:11	-	-	-
×	Liboš,,Na horním	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Liboš,,u mostu	4:38	-	4:58	-	-	-	5:58	-	-	-	6:58	-	7:43	-	-	-	-	11:43	-	-	13:13	-	-	-
×	Štěpánov,,Novoveská	-	4:41	-	5:11	-	5:41	-	6:11	-	6:41	-	7:11	-	7:43	8:41	-	10:41	-	-	12:41	-	13:41	14:11	14:41
×	Štěpánov,,rozc.Krnovská	-	4:42	-	5:12	-	5:42	-	6:12	-	6:42	-	7:12	-	7:44	8:42	-	10:42	-	-	12:42	-	13:42	14:12	14:42
×	Štěpánov,,Leda	-	4:44	-	5:14	-	5:44	-	6:14	-	6:44	-	7:14	-	7:46	8:44	-	10:44	-	-	12:44	-	13:44	14:14	14:44
	Štěpánov,,kino	4:40	4:46	5:01	5:16	5:31	5:46	6:01	6:16	6:31	6:46	7:01	7:16	7:46	7:48	8:46	9:46	10:46	11:46	12:16	12:46	13:16	13:46	14:16	14:46
	Štěpánov,,škola	-	4:47	5:02	5:17	5:32	5:47	6:02	6:17	6:32	6:47	7:02	7:17	7:47	-	8:47	9:47	10:47	11:47	12:17	12:47	13:17	13:47	14:17	14:47
	Štěpánov,,u Salvie	-	4:49	5:04	5:19	5:34	5:49	6:04	6:19	6:34	6:49	7:04	7:19	7:49	-	8:49	9:49	10:49	11:49	12:19	12:49	13:19	13:49	14:19	14:49
	Štěpánov,,Březecká	-	4:51	5:06	5:21	5:36	5:51	6:06	6:21	6:36	6:51	7:06	7:21	7:51	-	8:51	9:51	10:51	11:51	12:21	12:51	13:21	13:51	14:21	14:51
	Štěpánov,Březce,kaple	-	4:53	5:08	5:23	5:38	5:53	6:08	6:23	6:38	6:53	7:08	7:23	7:53	-	8:53	9:53	10:53	11:53	12:23	12:53	13:23	13:53	14:23	14:53
×	Štěpánov,Mor.Huzová,Benátky	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Olomouc,Chomoutov,škola	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Olomouc,,Horecká	-	4:59	5:14	5:29	5:44	5:59	6:14	6:29	6:44	6:59	7:14	7:29	7:59	-	8:59	9:59	10:59	11:59	12:29	12:59	13:29	13:59	14:29	14:59
	Olomouc,Chomoutov	-	5:00	5:15	5:30	5:45	6:00	6:15	6:30	6:45	7:00	7:15	7:30	8:00	-	9:00	10:00	11:00	12:00	12:30	13:00	13:30	14:00	14:30	15:00
×	Olomouc,,Pustatiny	-	5:01	5:16	5:31	5:46	6:01	6:16	6:31	6:46	7:01	7:16	7:31	8:01	-	9:01	10:01	11:01	12:01	12:31	13:01	13:31	14:01	14:31	15:01
×	Olomouc,,Jezírka	-	5:02	5:17	5:32	5:47	6:02	6:17	6:32	6:47	7:02	7:17	7:32	8:02	-	9:02	10:02	11:02	12:02	12:32	13:02	13:32	14:02	14:32	15:02
	Olomouc,Lazce,kaple	-	5:05	5:20	5:35	5:50	6:05	6:20	6:35	6:50	7:05	7:20	7:35	8:05	-	9:05	10:05	11:05	12:05	12:35	13:05	13:35	14:05	14:35	15:05
	Olomouc,Lazce	-	5:07	5:22	5:37	5:52	6:07	6:22	6:37	6:52	7:07	7:22	7:37	8:07	-	9:07	10:07	11:07	12:07	12:37	13:07	13:37	14:07	14:37	15:07
	Olomouc,,Finanční úřad	-	5:09	5:24	5:39	5:54	6:09	6:24	6:39	6:54	7:09	7:24	7:39	8:09	-	9:09	10:09	11:09	12:09	12:39	13:09	13:39	14:09	14:39	15:09
	Olomouc,,Na Střelnici	-	5:11	5:26	5:41	5:56	6:11	6:26	6:41	6:56	7:11	7:26	7:41	8:11	-	9:11	10:11	11:11	12:11	12:41	13:11	13:41	14:11	14:41	15:11
	Olomouc,,Komenského	-	5:14	5:29	5:44	5:59	6:14	6:29	6:44	6:59	7:14	7:29	7:44	8:14	-	9:14	10:14	11:14	12:14	12:44	13:14	13:44	14:14	14:44	15:14
	Olomouc,,Na Špici	-	5:16	5:31	5:46	6:01	6:16	6:31	6:46	7:01	7:16	7:31	7:46	8:16	-	9:16	10:16	11:16	12:16	12:46	13:16	13:46	14:16	14:46	15:16
	Olomouc,,hl.nádr.	-	5:18	5:33	5:48	6:03	6:18	6:33	6:48	7:03	7:18	7:33	7:48	8:18	-	9:18	10:18	11:18	12:18	12:48	13:18	13:48	14:18	14:48	15:18
×	Olomouc,,Fibichova	-	-	-	-	6:04	-	-	-	-	7:19	7:34	7:49	8:19	-	9:19	10:19	11:19	12:19	12:49	13:19	13:49	14:19	-	15:19
	Olomouc,,aut.nádr.	-	-	-	-	6:07	-	-	-	-	7:22	7:37	7:52	8:22	-	9:22	10:22	11:22	12:22	12:52	13:22	13:52	14:22	-	15:22
	dopravní výkon [km]	6,9	28,9	17,1	24	16,5	24	21,6	35,4	14,7	25,8	23,4	36	23,4	2,1	32,8	16,5	33,4	18,9	16,5	33,4	18,9	32,8	21,5	36,6
	provozních dní v dopravním roce	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249

Zdroj: Autor

Tabulka 102: Druhá návrhová varianta jízdního řádu linky 364, sudý směr, II. část

364	provozní soubor	Lit	Olm SV	Olm SV	Olm SV	Št-Un	Št-Un	Olm SV	Lit	Olm SV	Olm SV	Št-Un	Olm SV	Lit	Olm SV	Lit	Olm SV	Št-Un	Olm SV	Lit	Olm SV
	číslo spoje	50	52	54	56	58	60	62	64	66	68	70	102	104	106	108	110	112	114	116	118
	omezení jízdy	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	6+ [25]	6+	6+	6+	6+	6+ [24]	6+ [24]	6+ [24]	6+ [31]
	Uničov,,aut.st.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Uničov,,žel.st.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Uničov,,Šumperská	-	-	-	-	-	-	18:13	-	-	-	22:37	-	-	-	-	-	-	-	18:13	-
	Uničov,,žel.st.	-	15:13	-	-	-	-	18:15	-	-	-	22:39	-	-	-	-	-	-	-	18:15	-
	Uničov,,UNEX	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Uničov,,Dukelská	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Uničov,,aut.st.	-	15:18	-	16:18	-	17:18	18:18	-	-	-	22:41	-	-	-	10:18	-	14:18	-	18:18	-
×	Uničov,,Bezručovo nám.	-	15:21	-	16:21	-	17:21	18:21	-	-	-	22:44	-	-	-	10:21	-	14:21	-	18:21	-
×	Želechovice,,Jednota	-	15:25	-	16:25	-	17:25	18:25	-	-	-	22:48	-	-	-	10:25	-	14:25	-	18:25	-
×	Pňovice,,Papůvka	-	15:27	-	16:27	-	17:27	18:27	-	-	-	22:50	-	-	-	10:27	-	14:27	-	18:27	-
×	Strukov,,rest.	-	15:30	-	16:30	-	17:30	18:30	-	-	-	22:53	-	-	-	10:30	-	14:30	-	18:30	-
	Žerotín,,u kaple	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Žerotín,,křiž.U zádruhy	-	15:31	-	16:31	-	17:31	18:31	-	-	-	22:54	-	-	-	10:31	-	14:31	-	18:31	-
	Pňovice,,ObÚ	-	15:34	-	16:34	-	17:34	18:34	-	-	-	22:57	-	-	-	10:34	-	14:34	-	18:34	-
		-	15:35	-	16:35	-	17:35	18:35	-	20:35	-	22:57	4:25	6:35	8:25	10:35	12:25	14:35	16:25	18:35	20:25
	Žerotín,,křiž.U zádruhy	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4:27	-	8:27	-	12:27	-	16:27	-	20:27
	Žerotín,,u kaple	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4:29	-	8:29	-	12:29	-	16:29	-	20:29
	Hnojice,,nám.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4:34	-	8:34	-	12:34	-	16:34	-	20:34
×	Lužice,,rozc.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4:36	-	8:36	-	12:36	-	16:36	-	20:36
×	Štěpánov,Mor.Huzová,Stádlo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4:38	-	8:38	-	12:38	-	16:38	-	20:38
×	Štěpánov,Mor.Huzová	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4:41	-	8:41	-	12:41	-	16:41	-	20:41
×	Liboš,,Na horním	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
×	Liboš,,u mostu	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4:43	-	8:43	-	12:43	-	16:43	-	20:43
×	Štěpánov,,Novoveská	-	15:41	-	16:41	-	17:41	18:41	-	20:41	-	23:03	-	6:41	-	10:41	-	14:41	-	18:41	-
×	Štěpánov,,rozc.Krnovská	-	15:42	-	16:42	-	17:42	18:42	-	20:42	-	23:04	-	6:42	-	10:42	-	14:42	-	18:42	-
×	Štěpánov,,Leda	-	15:44	-	16:44	-	17:44	18:44	-	20:44	-	23:06	-	6:44	-	10:44	-	14:44	-	18:44	-
	Štěpánov,,kino	15:16	15:46	16:16	16:46	17:16	17:46	18:46	19:46	20:46	22:19	23:08	4:46	6:46	8:46	10:46	12:46	14:46	16:46	18:46	20:46
	Štěpánov,,škola	15:17	15:47	16:17	16:47	17:17	17:47	18:47	19:47	20:47	22:20	-	4:47	6:47	8:47	10:47	12:47	14:47	16:47	18:47	20:47
	Štěpánov,,u Salvie	15:19	15:49	16:19	16:49	17:19	17:49	18:49	19:49	20:49	22:21	-	4:49	6:49	8:49	10:49	12:49	14:49	16:49	18:49	20:49
	Štěpánov,,Březecká	15:21	15:51	16:21	16:51	17:21	17:51	18:51	19:51	20:51	22:23	-	4:51	6:51	8:51	10:51	12:51	14:51	16:51	18:51	20:51
	Štěpánov,Březce,kaple	15:23	15:53	16:23	16:53	17:23	17:53	18:53	19:53	20:53	-	-	4:53	6:53	8:53	10:53	12:53	14:53	16:53	18:53	20:53
×	Štěpánov,Mor.Huzová,Benátky	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Olomouc,Chomoutov,škola	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Olomouc,,Horecká	15:29	15:59	16:29	16:59	17:29	17:59	18:59	19:59	20:59	22:29	-	4:59	6:59	8:59	10:59	12:59	14:59	16:59	18:59	20:59
	Olomouc,Chomoutov	15:30	16:00	16:30	17:00	17:30	18:00	19:00	20:00	21:00	22:30	-	5:00	7:00	9:00	11:00	13:00	15:00	17:00	19:00	21:00
×	Olomouc,,Pustatiny	15:31	16:01	16:31	17:01	17:31	18:01	19:01	20:01	21:01	22:31	-	5:01	7:01	9:01	11:01	13:01	15:01	17:01	19:01	21:01
×	Olomouc,,Jezírka	15:32	16:02	16:32	17:02	17:32	18:02	19:02	20:02	21:02	22:32	-	5:02	7:02	9:02	11:02	13:02	15:02	17:02	19:02	21:02
	Olomouc,Lazce,kaple	15:35	16:05	16:35	17:05	17:35	18:05	19:05	20:05	21:05	22:35	-	5:05	7:05	9:05	11:05	13:05	15:05	17:05	19:05	21:05
	Olomouc,Lazce	15:37	16:07	16:37	17:07	17:37	18:07	19:07	20:07	21:07	22:36	-	5:07	7:07	9:07	11:07	13:07	15:07	17:07	19:07	21:07
	Olomouc,,Finanční úřad	15:39	16:09	16:39	17:09	17:39	18:09	19:09	20:09	21:09	22:37	-	5:09	7:09	9:09	11:09	13:09	15:09	17:09	19:09	21:09
	Olomouc,,Na Střelnici	15:41	16:11	16:41	17:11	17:41	18:11	19:11	20:11	21:11	22:38	-	5:11	7:11	9:11	11:11	13:11	15:11	17:11	19:11	21:11
	Olomouc,,Komenského	15:44	16:14	16:44	17:14	17:44	18:14	19:14	20:14	21:14	22:41	-	5:14	7:14	9:14	11:14	13:14	15:14	17:14	19:14	21:14
	Olomouc,,Na Špici	15:46	16:16	16:46	17:16	17:46	18:16	19:16	20:16	21:16	22:43	-	5:16	7:16	9:16	11:16	13:16	15:16	17:16	19:16	21:16
	Olomouc,,hl.nádr.	15:48	16:18	16:48	17:18	17:48	18:18	19:18	20:18	21:18	22:45	-	5:18	7:18	9:18	11:18	13:18	15:18	17:18	19:18	21:18
×	Olomouc,,Fibichova	15:49	16:19	16:49	17:19	17:49	18:19	19:19	20:19	21:19	-	-	5:19	7:19	9:19	11:19	13:19	15:19	17:19	19:19	21:19
	Olomouc,,aut.nádr.	15:52	16:22	16:52	17:22	17:52	18:22	19:22	20:22	21:22	-	-	5:22	7:22	9:22	11:22	13:22	15:22	17:22	19:22	21:22
	dopravní výkon [km]	16,5	33,4	16,5	32,8	16,5	32,8	34,2	16,5	23,3	13,9	17,7	29,1	23,3	29,1	32,8	29,1	32,8	29,1	34,2	29,1
	provozních dní v dopravním roce	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	249	113	115	115	115	115	114	114	114	113

Zdroj: Autor

PŘÍLOHA G: Seznam změn vyvolaných návrhovou provozní koncepcí

Tabulka 103: Seznam změn vyvolaných návrhovou provozní koncepcí provozního celku severovýchod

spoj	změna	poznámka
854877/4	zrušení spoje	na lince 921, která je součástí práce, zaveden paralelní spoj; snížení rozsahu dopravních výkonů o 11,3 km v 250 provozních dnech
854877/7	rozdělení na dva různé spoje: jeden spoj (dále označován jako 854877/7) ve stávající časové poloze veden pouze v úseku Břidličná,,aut.st. (7:21) – Bruntál,,žel.st. (7:47); druhý spoj (dále označován jako 854877/33) v pozdější časové poloze o 20 min. veden pouze v úseku Rýmařov,,aut.st. (7:20) – Břidličná,,aut.st. (7:41)	oběhové důvody; ve stávajícím stavu veden 20 min. po jiném spoji ve shodné trase; spojení Rýmařov – Olomouc (ve Valšově je ve stávajícím stavu přípojná vazba na vlak R 852 linky R27 ve směru Olomouc) řešeno linkou 904
854877/16	zrušení spoje	na lince 921, která je součástí práce, zaveden paralelní spoj snížení rozsahu dopravních výkonů o 11,3 km v 250 provozních dnech
854877/203	posun do pozdější časové polohy o 110 min.	zajištění přípojné vazby v Břidličné od spoje linky 921 (která je součástí práce) ve směru Ryžoviště – Bruntál; zachování přípojné vazby ve Valšově na vlak linky R27 ve směru Olomouc (nově na vlak R 850)
854877/204	posun do pozdější časové polohy o 115 min.	zajištění přípojné vazby v Břidličné na spoj linky 921 (která je součástí práce) ve směru Bruntál – Ryžoviště; zajištění přípojné vazby ve Valšově od vlaku R 845 linky R27 ze směru Olomouc
854877/205	posun do dřívější časové polohy o 130 min.	zajištění přípojné vazby v Břidličné od spoje linky 921 (která je součástí práce) ve směru Ryžoviště – Bruntál; zachování přípojné vazby ve Valšově na vlak linky R27 ve směru Olomouc (nově na vlak R 844)
854877/206	posun do dřívější časové polohy o 145 min.	zajištění přípojné vazby v Břidličné na spoj linky 921 (která je součástí práce) ve směru Bruntál – Ryžoviště; zajištění přípojné vazby ve Valšově od vlaku R 849 linky R27 ze směru Olomouc
854914/3	zavedení nového spoje v pracovní dny v trase Horní Loděnice,,rest. (6:00) – Horní Loděnice,,Nové Dvorce (6:02) – Lipina,,rozc. (6:09) – Šternberk,,nem. (6:14) – Šternberk,,aut.st. (6:17)	oběhové důvody, náhrada zrušeného spoje 890923/14; zvýšení rozsahu dopravních výkonů o 11,7 km v 249 provozních dnech
854914/4	zavedení nového spoje v pracovní dny v trase Šternberk,,aut.st. (5:42) – Šternberk,,nem. (5:45) – Lipina,,rozc. (5:50) – Horní Loděnice,,Nové Dvorce (5:56) – Horní Loděnice,,rest. (5:58)	oběhové důvody, náhrada zrušeného spoje 890923/11 zvýšení rozsahu dopravních výkonů o 11,7 km v 249 provozních dnech
890330/10	změna trasy, ze zastávky Šternberk,,aut.st. (6:15) veden přímo do zastávky Šternberk,,Dvorská (6:19)	oběhové důvody; snížení rozsahu dopravních výkonů o 0,7 km v 250 provozních dnech

spoj	změna	poznámka
890331/2	zkrácen o úsek Šternberk,,Dvorská – Šternberk,,aut.st.; posun do dřívější časové polohy o 2 min.	oběhové důvody; možno následně sloučit tento spoj se stávajícím spojem 890331/4; snížení rozsahu dopravních výkonů o 2,1 km v 250 provozních dnech
890331/6	zrušení spoje	oběhové důvody; snížení rozsahu dopravních výkonů o 2,8 km v 250 provozních dnech
890331/7	zrušení spoje	oběhové důvody; snížení rozsahu dopravních výkonů o 4 km v 60 provozních dnech
890331/11	posun do pozdější časové polohy o 55 min.	zamezení souběhu – na lince 921, která je součástí práce, zaveden paralelní spoj
890331/24	posun do pozdější časové polohy o 125 min.	zamezení souběhu – na lince 921, která je součástí práce, zaveden paralelní spoj
890331/25	posun do dřívější časové polohy o 43 min.	zamezení souběhu – na lince 921, která je součástí práce, zaveden paralelní spoj
890331/40	posun do dřívější časové polohy o 55 min.	zamezení souběhu – na lince 921, která je součástí práce, zaveden paralelní spoj
890331/42	zrušení spoje	na lince 921, která je součástí práce, zaveden paralelní spoj; snížení rozsahu dopravních výkonů o 2,8 km v 250 provozních dnech
890331/50	posun do dřívější časové polohy o 120 min.	zamezení souběhu – na lince 921, která je součástí práce, zaveden paralelní spoj
890331/65	posun do pozdější časové polohy o 55 min.	zamezení souběhu – na lince 921, která je součástí práce, zaveden paralelní spoj
890331/79	zrušení spoje	oběhové důvody, nadbytečnost (veden paralelně k jinému spoji); snížení rozsahu dopravních výkonů o 2,1 km v 250 provozních dnech
890923/3	změna trasy, v úseku ze zastávky Šternberk,,Dvorská (6:20) do zastávky Lipina,,rozc. (6:28) veden přes zastávky Šternberk,,Opavská MěÚ (6:21) a Šternberk,,Svatoplukova (6:23); posun do pozdější časové polohy o 1 min. v úseku ze zastávky Lipina,,rozc. do zastávky Horní Loděnice,,rest. (včetně)	oběhové důvody; snížení rozsahu dopravních výkonů o 1,9 km ve 190 provozních dnech
890923/11	zrušení spoje	oběhové důvody, nahrazení spojem 854914/4 (provozní soubor Rýmařovsko); snížení rozsahu dopravních výkonů o 11,7 km v 250 provozních dnech
890923/14	zrušení spoje	oběhové důvody, nahrazení spojem 854914/3 (provozní soubor Rýmařovsko); snížení rozsahu dopravních výkonů o 11,7 km v 250 provozních dnech
902920/1	posun do pozdější časové polohy přinejmenším v úseku Rýmařov,,aut.st. – Šumperk,,aut.st. o 15 min.	nová taktová poloha v souvislosti s návrhovým jízdním řádem linky 904

spoj	změna	poznámka
902920/3	posun do pozdější časové polohy přinejmenším v úseku Rýmařov,,aut.st. – Šumperk,,aut.st. o 15 min.	nová taktová poloha v souvislosti s návrhovým jízdním řádem linky 904
902920/12	posun do dřívější časové polohy přinejmenším v úseku Šumperk,,aut.st. – Rýmařov,,aut.st. o 10 min.	nová taktová poloha v souvislosti s návrhovým jízdním řádem linky 904
902920/13	posun do pozdější časové polohy přinejmenším v úseku Rýmařov,,aut.st. – Šumperk,,aut.st. o 15 min.	nová taktová poloha v souvislosti s návrhovým jízdním řádem linky 904
902920/18	posun do dřívější časové polohy přinejmenším v úseku Šumperk,,aut.st. – Rýmařov,,aut.st. o 10 min.	nová taktová poloha v souvislosti s návrhovým jízdním řádem linky 904
902920/27	posun do pozdější časové polohy přinejmenším v úseku Rýmařov,,aut.st. – Šumperk,,aut.st. o 15 min.	nová taktová poloha v souvislosti s návrhovým jízdním řádem linky 904
902920/28	posun do dřívější časové polohy přinejmenším v úseku Šumperk,,aut.st. – Rýmařov,,aut.st. o 10 min.	nová taktová poloha v souvislosti s návrhovým jízdním řádem linky 904
902920/34	posun do dřívější časové polohy přinejmenším v úseku Šumperk,,aut.st. – Rýmařov,,aut.st. o 10 min.	nová taktová poloha v souvislosti s návrhovým jízdním řádem linky 904
902920/46	posun do dřívější časové polohy přinejmenším v úseku Šumperk,,aut.st. – Rýmařov,,aut.st. o 10 min.	nová taktová poloha v souvislosti s návrhovým jízdním řádem linky 904
902920/201	posun do pozdější časové polohy přinejmenším v úseku Rýmařov,,aut.st. – Šumperk,,aut.st. o 15 min.	nová taktová poloha v souvislosti s návrhovým jízdním řádem linky 904
902920/203	posun do pozdější časové polohy přinejmenším v úseku Rýmařov,,aut.st. – Šumperk,,aut.st. o 15 min.	nová taktová poloha v souvislosti s návrhovým jízdním řádem linky 904
902920/204	posun do dřívější časové polohy přinejmenším v úseku Šumperk,,aut.st. – Rýmařov,,aut.st. o 10 min.	nová taktová poloha v souvislosti s návrhovým jízdním řádem linky 904
902920/205	posun do pozdější časové polohy přinejmenším v úseku Rýmařov,,aut.st. – Šumperk,,aut.st. o 15 min.	nová taktová poloha v souvislosti s návrhovým jízdním řádem linky 904
902920/206	posun do dřívější časové polohy přinejmenším v úseku Šumperk,,aut.st. – Rýmařov,,aut.st. o 10 min.	nová taktová poloha v souvislosti s návrhovým jízdním řádem linky 904
902920/208	posun do dřívější časové polohy přinejmenším v úseku Šumperk,,aut.st. – Rýmařov,,aut.st. o 10 min.	nová taktová poloha v souvislosti s návrhovým jízdním řádem linky 904
902920/210	posun do dřívější časové polohy přinejmenším v úseku Šumperk,,aut.st. – Rýmařov,,aut.st. o 10 min.	nová taktová poloha v souvislosti s návrhovým jízdním řádem linky 904
930920/302	posun do pozdější časové polohy o 70 min.	časový posun do taktové polohy
930920/303	posun do dřívější časové polohy o 178 min.	časový posun do taktové polohy
930920/304	posun do pozdější časové polohy o 10 min.	časový posun do taktové polohy
931122/202	posun do dřívější časové polohy o 5 min.	časový posun do taktové polohy, zajištění dostačující časové rezervy pro přípojnou vazbu v Domašově na spoj linky 904 (která je součástí práce) ve směru Červenohorské sedlo – Vrbno pod Pradědem

Zdroj: Autor s využitím (6)

Tabulka 104: Seznam změn vyvolaných návrhovou provozní koncepcí provozního celku severozápad

spoj (vlak)	změna	poznámka
Sp 3629	zrušení zastavení v zastávce Babice u Šternberka a díky tomu posun do dřívější časové polohy o 2 min. v následující části trasy do Uničova	zajištění přípojných vazeb v Uničově na spoje linek 321 a 323 (které jsou součástí návrhu) s odjezdem ve 13:30 ze zastávky Uničov,,žel.st. (již tak odchýleném oproti taktové poloze kvůli zajištění této přípojné vazby)
930122/3	zavedení nového spoje v pracovní dny kromě 31. 12. v trase shodné se spojem 950122/7 a v časových polohách na všech zastávkách přesně 360 min. před ním	náhrada za zrušený úsek linky 950157, která je součástí práce; zvýšení rozsahu dopravních výkonů o 46,2 km v 249 provozních dnech
930122/18	zavedení nového spoje v pracovní dny kromě 31. 12. v trase a časových polohách shodných se spojem 950122/232	náhrada za zrušený úsek linky 950157, která je součástí práce; zvýšení rozsahu dopravních výkonů o 46,2 km v 249 provozních dnech
930122/314	zavedení nového spoje v sobotu kromě 5. 7. v trase a časových polohách shodných se spojem 950122/214	náhrada za zrušený úsek linky 950157, která je součástí práce; zvýšení rozsahu dopravních výkonů o 46,2 km v 51 provozních dnech
930122/331	zavedení nového spoje v sobotu kromě 5. 7. v trase a časových polohách shodných se spojem 950122/231	náhrada za zrušený úsek linky 950157, která je součástí práce; zvýšení rozsahu dopravních výkonů o 46,2 km v 51 provozních dnech
930207/3	posun do pozdější časové polohy o 1 min. na zastávce Šumperk,,aut.st.	oběhové důvody
930207/20	zrušení spoje	oběhové důvody; v úseku Zábřeh,,žel.st. – Chromeč,,náves veden paralelně k jinému spoji (s rozdíly v časech odjezdů menšími než 15 minut) snížení rozsahu dopravních výkonů o 19 km ve 190 provozních dnech
932207/55	posun do pozdější časové polohy o 15 min.	oběhové důvody
930219/7	posun do pozdější časové polohy o 2 min.	oběhové důvody
930246/127	zrušení spoje	oběhové důvody, nadbytečnost (veden paralelně k jiným spojům); snížení rozsahu dopravních výkonů o 10,4 km ve 250 provozních dnech
930246/135	zrušení spoje	oběhové důvody; snížení rozsahu dopravních výkonů o 14,5 km v 60 provozních dnech
932246/108	zrušení spoje	oběhové důvody; snížení rozsahu dopravních výkonů o 15,2 km ve 190 provozních dnech
932274/10	zrušení spoje	oběhové důvody; snížení rozsahu dopravních výkonů o 9,9 km ve 190 provozních dnech
932287/7	zkrácen o úsek Jedlí,,záv. – Štíty,,nový záv.; posun do dřívější časové polohy o 4 min.	zamezení souběhu – na lince 279, která je součástí práce, zaveden paralelní spoj; zajištění rozsahu dopravních výkonů obdobného stávajícímu na území Pardubického kraje; snížení rozsahu dopravních výkonů o 13,3 km ve 250 provozních dnech

spoj (vlak)	změna	poznámka
933246/29	prodloužení o úsek Zábřeh,,žel.st. – Šumperk,,aut.st. v časových polohách ve všech zastávkách nadále přesně 15 minut před spojem 933246/31	oběhové důvody; částečná náhrada stávajících spojů 930207/20 a 933280/110; zvýšení rozsahu dopravních výkonů o 14,9 km ve 250 provozních dnech

Zdroj: Autor s využitím (6)

Tabulka 105: Seznam změn vyvolaných návrhovou provozní koncepcí provozního celku jihozápad

spoj	změna	poznámka
Sp 3629	zrušení zastavení v zastávce Babice u Šternberka a díky tomu posun do dřívější časové polohy o 2 min. v následující části trasy do Uničova	zajištění přípojných vazeb v Uničově na spoje linek 321 a 323 (které jsou součástí návrhu) s odjezdem ve 13:30 ze zastávky Uničov,,žel.st. (již tak odchýleném oproti taktové poloze kvůli zajištění této přípojné vazby)
932278/9	posun do pozdější časové polohy o 10 min.	oběhové důvody
933246/9	změna trasy a posun do dřívější časové polohy: Mohelnice,,SIEMENS aut.st. (6:22) – Mohelnice,,PENNY MARKET (6:24) – Mohelnice,Libivá,rest. (6:28) – Lukavice,Vlachov (6:31) – Zvole (6:35)	oběhové důvody, zajištění spojení Mohelnice – Bohuslavice po 6. hodině ranní (primárně pro potenciální přepravu zaměstnanců z noční směny); zvýšení rozsahu dopravních výkonů o 0,3 km v 250 provozních dnech

Zdroj: Autor s využitím (6)

Tabulka 106: Seznam změn vyvolaných návrhovou provozní koncepcí provozního celku jihovýchod

spoj	změna	poznámka
890307/27	posun do dřívější časové polohy o 17 min.	oběhové důvody
890307/30	posun do dřívější časové polohy o 20 min.	oběhové důvody
890308/1	zrušení spoje	nadbytečnost (nájezdový spoj); snížení rozsahu dopravních výkonů o 10,6 km v 250 provozních dnech
890308/2	zrušení spoje	na lince 314, která je součástí práce, zaveden paralelní spoj; snížení rozsahu dopravních výkonů o 5,4 km ve 190 provozních dnech
890308/3	zrušení spoje	oběhové důvody, nadbytečnost (nájezdový spoj); snížení rozsahu dopravních výkonů o 12,6 km ve 190 provozních dnech
890308/8	zrušení spoje	oběhové důvody; snížení rozsahu dopravních výkonů o 5,9 km ve 190 provozních dnech
890308/9	prodloužení trasy ze zastávky Litovel,Březové,náves (14:10) dále přes zastávku Náklo,Mezice,rozc. (14:16) až do zastávky Náklo,,rozc. (14:18)	oběhové důvody; zvýšení rozsahu dopravních výkonů o 4,4 km ve 190 provozních dnech
890308/11	zrušení spoje	oběhové důvody; na lince 314, která je součástí práce, zaveden náhradní spoj; snížení rozsahu dopravních výkonů o 5,9 km ve 190 provozních dnech
890308/12	zrušení spoje	oběhové důvody; snížení rozsahu dopravních výkonů o 5,4 km ve 190 provozních dnech
890308/13	zrušení spoje	oběhové důvody; na lince 314, která je součástí práce, zaveden náhradní spoj; snížení rozsahu dopravních výkonů o 1,3 km ve 151 provozních dnech
890308/14	zkrácen o úsek Střeň,,obchod – Náklo,,obchod; posun do dřívější časové polohy o 23 min.	oběhové důvody; snížení rozsahu dopravních výkonů o 4,5 km v 250 provozních dnech
890308/15	zrušení spoje	na lince 314, která je součástí práce, zaveden paralelní spoj; snížení rozsahu dopravních výkonů o 1,3 km ve 190 provozních dnech
890331/32	zrušení spoje	na lince 313, která je součástí práce, zaveden paralelní spoj; snížení rozsahu dopravních výkonů o 2,1 km v 250 provozních dnech
890331/35	zrušení spoje	na lince 329, která je součástí práce, zaveden paralelní spoj; snížení rozsahu dopravních výkonů o 4 km v 250 provozních dnech
890331/41	posun do pozdější časové polohy o 17 min.	zamezení souběhu – na lince 313, která je součástí práce, zaveden paralelní spoj
890331/48	zrušení spoje	na lince 313, která je součástí práce, zaveden paralelní spoj; snížení rozsahu dopravních výkonů o 2,8 km v 249 provozních dnech

spoj	změna	poznámka
890331/60	zrušení spoje	na lince 313, která je součástí práce, zaveden paralelní spoj; snížení rozsahu dopravních výkonů o 2,1 km v 250 provozních dnech
890331/63	zrušení spoje	na lince 313, která je součástí práce, zaveden paralelní spoj; snížení rozsahu dopravních výkonů o 2,1 km ve 190 provozních dnech
890331/66	zrušení spoje	na lince 313, která je součástí práce, zaveden paralelní spoj; snížení rozsahu dopravních výkonů o 2,1 km v 250 provozních dnech
890331/73	zrušení spoje	na lince 313, která je součástí práce, zaveden paralelní spoj; snížení rozsahu dopravních výkonů o 2,8 km v 249 provozních dnech
890331/75	posun do dřívější časové polohy o 103 min.	zamezení souběhu – na lince 313, která je součástí práce, zaveden paralelní spoj
891343/38	úprava jízdních dob: posun do dřívější časové polohy o 1 min. v úseku ze zastávky Velká Bystřice,,hor.konec do zastávky Velká Bystřice,,Ferona; posun do dřívější časové polohy o 2 min. v úseku ze zastávky Olomouc,,Lipenská do zastávky Olomouc,,hl.nádr.	oběhové důvody

Zdroj: Autor s využitím (6)

PŘÍLOHA H: Předpokládané umístění nových stanovišť zastávek

Vyznačení nových návrhovou provozní koncepcí předpokládaných stanovišť zastávek je pouze schematické

Červeně je vyznačeno místo zastavení vozidla veřejné linkové dopravy, modře nástupiště



Obrázek 25 – Předpokládané přibližné umístění nového stanoviště zastávky Libina„žel.st.

Zdroj: Autor na podkladě (14)



Obrázek 26 – Předpokládané přibližné umístění stanovišť nové zastávky Břidličná,,žel.zast. *Zdroj: Autor na podkladě (14)*



Obrázek 27 – Předpokládané přibližné umístění stanoviště nové zastávky Třeština,,obec *Zdroj: Autor na podkladě (14)*

PŘÍLOHA I: Dopravní výkon a cena dopravního výkonu podle linek a provozních souborů

Tabulka 107: Dopravní výkon a cena dopravního výkonu – přehled za provozní celek severovýchod, I. část

	linkové součty				součty za provozní soubory						
					stávající stav						
	linka	stávající stav	varianta první	varianta druhá	Je	Šump J	Rý	Zá	Št-Un	Lit	Olm JZ
dopravní výkon [km·rok$_{dopravní}^{-1}$]	312	0	27788,4	31573,2							
	324	18150	47028,6	47028,6					18150		
	326	166361,1	0	0					166361,1		
	332	48048,1	0	0					48048,1		
	335	115123,8	0	0					115123,8		
	336	31662	33017,4	33017,4					31662		
	876	24624	0	0			24624				
	- z toho v Moravskoslezském kraji	24624					24624				
	904	345017	376447	376447	341113						3904
	- z toho v Moravskoslezském kraji	164180,5	180685	180685	163100,5						1080
	912	77311,6	179872,9	195111,7			77311,6				
	- z toho v Moravskoslezském kraji	52089,4	91775,2	91775,2			52089,4				
	921	282199,7	248792,1	248792,1			109451,4		172748,3		
	- z toho v Moravskoslezském kraji	71996,4	74522,4	74522,4			43653		28343,4		
	922	126005,8	376042,7	382619,9			108930,8		17075		
	- z toho v Moravskoslezském kraji	87983,2	113712,1	120289,3			79758,2		8225		
	ostatní linky (vyvolané změny)		-8899,4	-8899,4							
	- z toho v Moravskoslezském kraji		-5650	-5650							
	součet	1234503,1	1280089,7	1305690,5	341113	0	320317,8	0	569168,3	0	3904
	- z toho v Moravskoslezském kraji	400873,5	455044,7	461621,9	163100,5	0	200124,6	0	36568,4	0	1080
jednotková cena dopravního výkonu [Kč·km^{-1}]					56,57	50,15	52,94	48,21	46,55	50,58	52,65
celková cena dopravního výkonu za dopravní rok [Kč·rok$_{dopravní}^{-1}$]					19296762,41	0	16957624,33	0	26494784,37	0	205545,6
- z toho v Moravskoslezském kraji					9226595,285	0	10594596,32	0	1702259,02	0	56862
součet [Kč·rok$_{dopravní}^{-1}$]					62954716,71						
- z toho v Moravskoslezském kraji					21580312,63						

Zdroj: Autor na základě (6) (9) (25) (26) (32)

Tabulka 108: Dopravní výkon a cena dopravního výkonu – přehled za provozní celek severovýchod, II. část

		součty za provozní soubory													
		varianta první							varianta druhá						
	linka	Je	Šump J	Rý	Zá	Št-Un	Lit	Olm JZ	Je	Šump J	Rý	Zá	Št-Un	Lit	Olm JZ
dopravní výkon [km·rok$_{dopravní}^{-1}$]	312					23655	4133,4						27439,8	4133,4	
	324					41401,2	5627,4						41401,2	5627,4	
	326														
	332														
	335														
	336					33017,4							33017,4		
	876														
	- z toho v Moravskoslezském kraji														
	904	344983				15732	15732		344983				15732	15732	
	- z toho v Moravskoslezském kraji	164725				7980	7980		164725				7980	7980	
	912			30118,7		129734,6	20019,6				30118,7		142433,6	22559,4	
	- z toho v Moravskoslezském kraji			29433,5		55917,5	6424,2				29433,5		55917,5	6424,2	
	921			80252,7		157732,8		10806,6			80252,7		157732,8		10806,6
	- z toho v Moravskoslezském kraji			24924,9		49597,5		0			24924,9		49597,5		0
	922		2564,7	87428,1	2863,5	214295,3	68891,1			2564,7	88822,5	2863,5	216511,4	71857,8	
	- z toho v Moravskoslezském kraji		0	33425,1	0	50249,5	30037,5			0	34819,5	0	52465,6	33004,2	
	ostatní linky (vyvolané změny)			176,6		-9076					176,6		-9076		
	- z toho v Moravskoslezském kraji			-5650							-5650				
	součet	344983	2564,7	197976,1	2863,5	606492,3	114403,5	10806,6	344983	2564,7	199370,5	2863,5	625192,2	119910	10806,6
	- z toho v Moravskoslezském kraji	164725	0	82133,5	0	163744,5	44441,7	0	164725	0	83527,9	0	165960,6	47408,4	0
jednotková cena dopravního výkonu [Kč·km^{-1}]		56,57	50,15	50,93	48,21	46,55	50,58	52,65	56,57	50,15	50,9	48,21	46,55	50,58	52,65
celková cena dopravního výkonu za dopravní rok [Kč·rok$_{dopravní}^{-1}$]		19515688,31	128619,705	10082922,77	138049,335	28232216,57	5786529,03	568967,49	19515688,31	128619,705	10147958,45	138049,335	29102696,91	6065047,8	568967,49
- z toho v Moravskoslezském kraji		9318493,25	0	4183059,155	0	7622306,475	2247861,186	0	9318493,25	0	4251570,11	0	7725465,93	2397916,872	0
součet [Kč·rok$_{dopravní}^{-1}$]		64452993,21							65667028						
- z toho v Moravskoslezském kraji		23371720,07							23693446,16						

Zdroj: Autor na základě (6) (9) (25) (26) (32)

Tabulka 109: Dopravní výkon a cena dopravního výkonu – přehled za provozní celek severozápad, I. část

	linkové součty				součty za provozní soubory					
					stávající stav					
	linka	stávající stav	varianta první	varianta druhá	Je	Šump J	Šump S	Zá	Št-Un	Moh
dopravní výkon [km·rok$_{dopravní}^{-1}$]	157	65508	17050,2	17050,2	65508					
	203	165071,1	149424,2	149424,2		160892,5	4178,6			
	204	180371,1	220375,7	220375,7		180371,1				
	205	62257,4	108399,7	108399,7		62257,4				
	212	110540,3	**120995,6**	107400,2		110540,3				
	217	20084,2	0	0				20084,2		
	232	5876,2	0	0			5876,2			
	271	102642,4	0	0				102642,4		
	279	44414	41873,7	36345,9		44414				
	- z toho v Pardubickém kraji	2695	6569,6	4129,4		2695				
	280	47237	147590,7	144104,7		40085		3077		4075
	321	147419,8	178492,3	178492,3					147419,8	
	součet	951421,5	984202,1	961592,9						
	ostatní linky (vyvolané změny)		16271	16271						
	- z toho v Pardubickém kraji		-1200	-1200						
	součet	951421,5	1000473,1	977863,9	65508	598560,3	10054,8	125803,6	147419,8	4075
	- z toho v Pardubickém kraji	2695	5369,6	2929,4	0	2695	0	0	0	0
jednotková cena dopravního výkonu [Kč·km^{-1}]					56,57	50,15	49,44	48,21	46,55	47,73
celková cena dopravního výkonu za dopravní rok [Kč·rok$_{dopravní}^{-1}$]					3705787,56	30017799,05	497109,312	6064991,556	6862391,69	194499,75
- z toho v Pardubickém kraji					0	135154,25	0	0	0	0
součet [Kč·rok$_{dopravní}^{-1}$]					47342578,91					
- z toho v Pardubickém kraji					135154,25					

Zdroj: Autor na základě (6) (9) (25)

Tabulka 110: Dopravní výkon a cena dopravního výkonu – přehled za provozní celek severozápad, II. část

		součty za provozní soubory											
		varianta první						varianta druhá					
	linka	Je	Šump J	Šump S	Zá	Št-Un	Moh	Je	Šump J	Šump S	Zá	Št-Un	Moh
dopravní výkon [km·rok$_{dopravní}^{-1}$]	157	17050,2						17050,2					
	203		136529,9		12894,3				136529,9		12894,3		
	204		203418,8			16956,9			203418,8			16956,9	
	205		103718,5		2141,4	2539,8			103718,5		2141,4	2539,8	
	212		63146,4		57849,2				57842,7		49557,5		
	217												
	232												
	271												
	279		23472,6		18401,1				23248,5		13097,4		
	- z toho v Pardubickém kraji		1689,2		4880,4				1465,1		2664,3		
	280		72318,5		64967,2		10305		70724,9		63074,8		10305
	321		8665,2			169827,1			8665,2			169827,1	
	součet												
	ostatní linky (vyvolané změny)		20640		-8094		3725		20640		-8094		3725
	- z toho v Pardubickém kraji				-1200						-1200		
	součet	17050,2	631909,9	0	148159,2	189323,8	14030	17050,2	624788,5	0	132671,4	189323,8	14030
	- z toho v Pardubickém kraji	0	1689,2	0	3680,4	0	0	0	1465,1	0	1464,3	0	0
jednotková cena dopravního výkonu [Kč·km^{-1}]		56,57	50,15	49,44	48,21	46,55	47,73	56,57	50,15	49,44	48,21	46,55	47,73
celková cena dopravního výkonu za dopravní rok [Kč·rok$_{dopravní}^{-1}$]		964529,814	31690281,49	0	7142755,032	8813022,89	669651,9	964529,814	31333143,28	0	6396088,194	8813022,89	669651,9
- z toho v Pardubickém kraji		0	84713,38	0	177432,084	0	0	0	73474,765	0	70593,903	0	0
součet [Kč·rok$_{dopravní}^{-1}$]		49280241,12						48176436,07					
- z toho v Pardubickém kraji		262145,464						144068,668					

Zdroj: Autor na základě (6) (9) (25)

Tabulka 111: Dopravní výkon a cena dopravního výkonu – přehled za provozní celek jihozápad

	linkové součty				součty za provozní soubory														
					stávající stav					návrhová varianta první					návrhová varianta druhá				
	linka	stávající stav	varianta první	varianta druhá	Šump J	Št-Un	Zá	Moh	Lit	Šump J	Št-Un	Zá	Moh	Lit	Šump J	Št-Un	Zá	Moh	Lit
dopravní výkon [km·rok$_{dopravní}^{-1}$]	229	56087,4	66723,8	66723,8	56087,4					12504,7	47570,8	6648,3			12504,7	47570,8	6648,3		
	252	81068,5	31374	74500,8				81068,5				26418,9	4955,1		17454,9	7395,3	24526,5	25124,1	
	272	109558,7	78584,4	57842,7			109558,7			18301,5	36528,3	23754,6				2938,2	54904,5		
	275	126656,5	271950,9	165553,2			126656,5			99160,5		120755,3	52035,1		49086,6	14417,1	65402,6	36646,9	
	284	40800	84622,5	129093,9			40800			10458	27390	46774,5			42230,4	19745,7	50733,6	16384,2	
	289	65699,2	45801,6	43112,4			65699,2					45801,6					33963,6	9148,8	
	312	42085,6	0	0					42085,6										
	322	0	120205,3	120205,3						10756,8	81685	27763,5			10756,8	81685	27763,5		
	323	77560,5	98704,1	156123,5		77560,5					59237,1	39467			7420,2	84435,9	64267,4		
	325	98476	0	0		98476													
	327	17582	0	0		17582													
	ostatní linky (vyvolané změny)	0	75	75									75					75	
	součet	715574,4	798041,6	813230,6	56087,4	193618,5	342714,4	81068,5	42085,6	151181,5	252411,2	337383,7	57065,2	0	139453,6	258188	328210	87379	0
jednotková cena dopravního výkonu [Kč·km^{-1}]					50,15	46,55	48,21	47,73	50,58	50,15	46,55	48,21	47,73	50,58	50,15	46,55	48,21	47,73	50,58
celková cena dopravního výkonu za dopravní rok [Kč·rok$_{dopravní}^{-1}$]					2812783,11	9012941,175	16522261,22	3869399,505	2128689,648	7581752,225	11749741,36	16265268,18	2723721,996	0	6993598,04	12018651,4	15823004,1	4170599,67	0
součet [Kč·rok$_{dopravní}^{-1}$]					34346074,66					38320483,76					39005853,21				

Zdroj: Autor na základě (6) (9) (25)

Tabulka 112: Dopravní výkon a cena dopravního výkonu – přehled za provozní celek jihovýchod

	linkové součty				součty za provozní soubory								
					stávající stav			návrhová varianta první			návrhová varianta druhá		
	linka	stávající stav	varianta první	varianta druhá	Št-Un	Olm SV	Lit	Št-Un	Olm SV	Lit	Št-Un	Olm SV	Lit
dopravní výkon [km·rok$_{dopravní}^{-1}$]	310	28478,8	0	0			28478,8						
	313	82985,3	138944,8	138944,8			82985,3	97087,9	11503,8	30353,1	97087,9	11503,8	30353,1
	314	0	20243,7	20243,7				4631,4		15612,3	4631,4		15612,3
	329	48405	63146,4	50796	48405			22385,1	28112,1	12649,2	20517,6	18724,8	11553,6
	364	498203,3	498276,5	474995	176096,7	322106,6		140568,9	287054,4	70653,2	137282,1	273185,1	64527,8
	ostatní linky (vyvolané změny)		-14438,7	-14438,7				-4368,4		-10070,3	-4368,4		-10070,3
	součet	658072,4	706172,7	670540,8	224501,7	322106,6	111464,1	260304,9	326670,3	119197,5	255150,6	303413,7	111976,5
jednotková cena dopravního výkonu [Kč·km^{-1}]					46,55	48,3	50,58	46,55	48,3	50,58	46,55	48,3	50,58
celková cena dopravního výkonu za dopravní rok [Kč·rok$_{dopravní}^{-1}$]					10450554,14	15557748,78	5637854,178	12117193,1	15778175,49	6029009,55	11877260,43	14654881,71	5663771,37
součet [Kč·rok$_{dopravní}^{-1}$]					31646157,09			33924378,14			32195913,51		

Zdroj: Autor na základě (6) (9) (25)

PŘÍLOHA J*:* Tabulky spojení použité v rámci vyhodnocení

Význam zkratek:

h = hodina odjezdu

m = minuta odjezdu

dm = doba spojení [min.]

dh = doba spojení [h]

c = podíl osob využívajících příslušné spojení

o = malus obslouženosti okrsku disponibility (podíl cestujících dotčených zhoršeným rozsahem nabídky) [-]

p = počet osob dojíždějících z druhého do prvního jmenovaného sídla do zaměstnání [osob]

d = souhrnná doba spojení [osob·h]

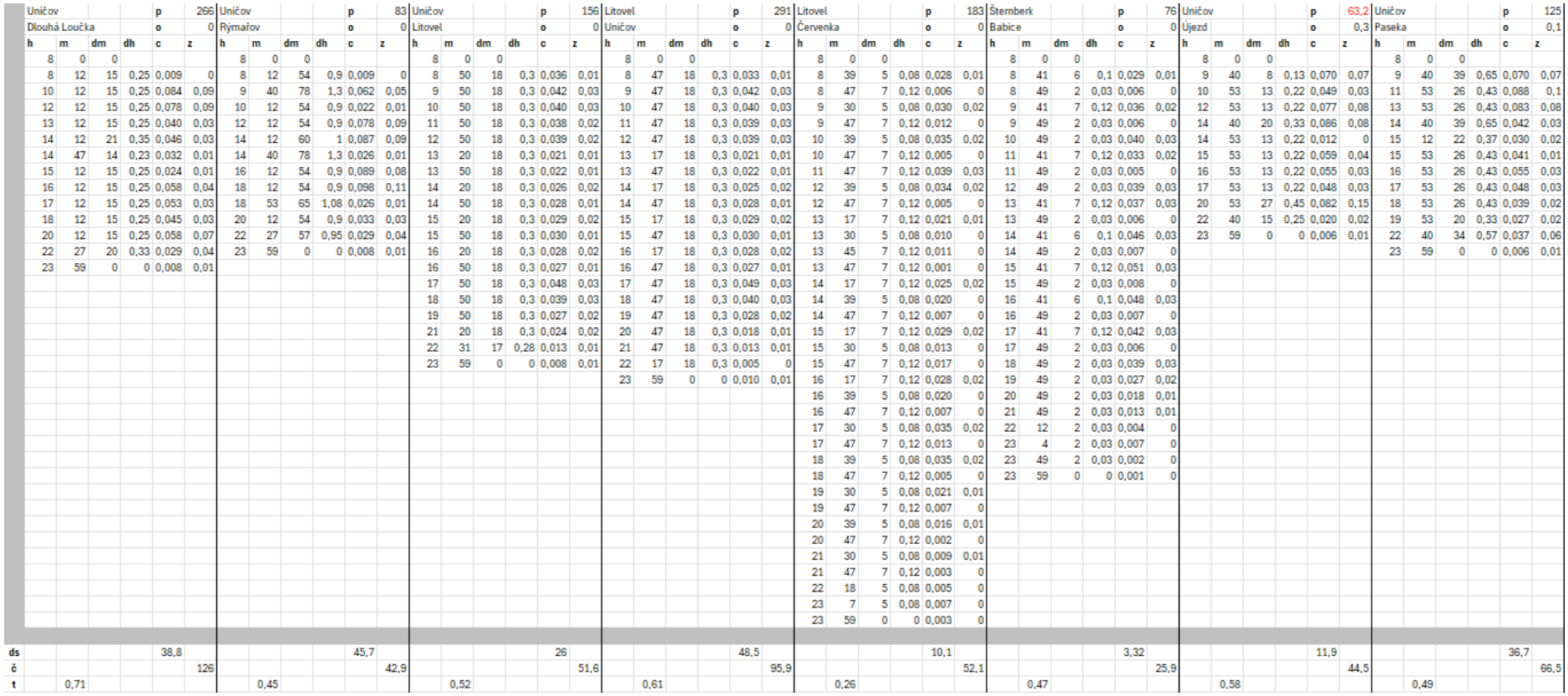
č = souhrnná doba čekání na spoj [osob·h]

t = periodicita spojení [-]

Uničov				p	266	Uničov				p	83	Uničov				p	156	Litovel				p	291	Litovel				p	183	Šternberk				p	76	Uničov				p	63,2	Uničov				p	125
Dlouhá Loučka				o	0	Rýmařov				o	0	Litovel				o	0	Uničov				o	0	Červenka				o	0	Babice				o	0	Újezd				o	0,3	Paseka				o	0
h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z
8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0			
9	50	35	0,58	0,077	0,08	11	53	109	1,82	0,158	0,32	8	35	17	0,28	0,025	0,01	9	52	18	0,3	0,079	0,08	8	39	5	0,08	0,028	0,01	8	49	2	0,03	0,035	0,01	9	50	15	0,25	0,077	0,08	9	50	30	0,5	0,077	0,08
11	40	17	0,28	0,073	0,08	13	5	120	2	0,047	0,03	9	35	17	0,28	0,042	0,03	10	55	28	0,47	0,042	0,03	9	30	5	0,08	0,036	0,03	9	49	2	0,03	0,042	0,03	13	53	12	0,2	0,163	0,33	11	40	41	0,68	0,073	0,08
12	50	22	0,37	0,045	0,03	14	35	52	0,87	0,073	0,07	10	55	24	0,4	0,054	0,04	12	55	18	0,3	0,077	0,08	9	52	8	0,13	0,015	0	10	0	6	0,1	0,008	0	14	43	22	0,37	0,045	0,03	12	50	27	0,45	0,045	0,03
14	0	17	0,28	0,051	0,03	15	9	64	1,07	0,032	0,02	12	30	17	0,28	0,061	0,06	13	30	18	0,3	0,025	0,02	10	39	5	0,08	0,032	0,02	10	49	2	0,03	0,033	0,01	16	53	14	0,23	0,123	0,14	14	0	22	0,37	0,051	0,03
14	35	15	0,25	0,032	0,01	15	53	67	1,12	0,044	0,02	13	10	27	0,45	0,027	0,01	14	5	15	0,25	0,027	0,01	10	55	8	0,13	0,011	0	11	49	2	0,03	0,039	0,03	18	53	21	0,35	0,087	0,1	14	35	30	0,5	0,032	0,01
14	50	20	0,33	0,014	0	16	53	111	1,85	0,055	0,03	13	25	18	0,3	0,011	0	14	11	13	0,22	0,006	0	12	39	5	0,08	0,067	0,07	12	38	7	0,12	0,032	0,02	19	55	10	0,17	0,027	0,02	14	43	36	0,6	0,007	0
15	9	23	0,38	0,018	0,01	22	29	64	1,07	0,149	0,54	13	48	17	0,28	0,017	0	14	25	18	0,3	0,013	0	12	55	8	0,13	0,010	0	12	49	2	0,03	0,007	0	23	59	0	0	0,042	0,11	14	50	26	0,43	0,006	0
16	5	17	0,28	0,055	0,03	23	59	0	0	0,008	0,01	14	30	17	0,28	0,037	0,03	15	17	18	0,3	0,049	0,03	13	30	5	0,08	0,025	0,02	13	11	2	0,03	0,015	0,01							16	5	38	0,63	0,073	0,05
16	40	16	0,27	0,031	0,01							14	44	18	0,3	0,013	0	15	42	18	0,3	0,025	0,01	13	45	7	0,12	0,011	0	13	49	2	0,03	0,028	0,01							16	40	22	0,37	0,031	0,01
18	40	16	0,27	0,090	0,1							15	45	17	0,28	0,060	0,04	16	28	12	0,2	0,043	0,03	14	25	8	0,13	0,034	0,02	14	13	9	0,15	0,020	0,01							16	53	46	0,77	0,012	0
19	55	28	0,47	0,036	0,03							16	28	38	0,63	0,040	0,03	16	44	18	0,3	0,014	0	14	27	7	0,12	0,002	0	14	49	2	0,03	0,033	0,01							18	40	22	0,37	0,078	0,08
22	29	23	0,38	0,035	0,05							17	43	17	0,28	0,063	0,05	17	17	18	0,3	0,028	0,02	14	39	5	0,08	0,011	0	15	20	6	0,1	0,030	0,02							19	55	24	0,4	0,036	0,03
22	42	12	0,2	0,002	0							18	30	17	0,28	0,032	0,02	18	13	18	0,3	0,042	0,03	15	17	8	0,13	0,036	0,02	15	33	5	0,08	0,013	0							22	42	25	0,42	0,036	0,06
23	59	0	0	0,006	0							21	25	17	0,28	0,065	0,12	18	55	18	0,3	0,026	0,01	15	30	5	0,08	0,013	0	15	49	2	0,03	0,016	0							23	59	0	0	0,006	0
												23	59	0	0	0,019	0,03	22	17	18	0,3	0,059	0,12	15	42	8	0,13	0,012	0	16	49	2	0,03	0,055	0,04												
																		23	59	0	0	0,010	0,01	16	39	5	0,08	0,053	0,04	17	22	5	0,08	0,027	0,02												
																								16	44	8	0,13	0,004	0	17	49	2	0,03	0,021	0												
																								17	17	8	0,13	0,028	0,02	18	49	2	0,03	0,039	0,03												
																								17	30	5	0,08	0,010	0	19	49	2	0,03	0,027	0,02												
																								18	13	8	0,13	0,032	0,02	20	49	2	0,03	0,018	0,01												
																								18	39	5	0,08	0,016	0	21	49	2	0,03	0,013	0,01												
																								18	55	8	0,13	0,010	0	22	12	2	0,03	0,004	0												
																								19	30	5	0,08	0,016	0,01	23	4	2	0,03	0,007	0												
																								20	39	5	0,08	0,023	0,02	23	49	2	0,03	0,002	0												
																								21	30	5	0,08	0,012	0,01	23	59	0	0	0,001	0												
																								22	18	5	0,08	0,009	0,01																		
																								23	7	5	0,08	0,007	0																		
																								23	59	0	0	0,003	0																		
ds				51,7						65,3						28,1						48,7						10,4						2,15						10,8						34,5	
č					123						85,4						73,7						137						60,2						23,1						65,7						57,2
t	0,15					0,27						0,12						0,12						0,15						0,41						0,33						0,15					

Obrázek 28 – Tabulky spojení pro stávající stav v provozním celku severovýchod, I. část *Zdroj: Autor*

Šternberk				p	75	Šternberk				p	64	Šternberk				p	79	Olomouc				p	61	Rýmařov				p	91	Rýmařov				p	83	Olomouc				p	36,8	Šternberk				p	32
Paseka				o	0	Dlouhá Loučka				o	0	Huzová				o	0	Rýmařov				o	0	Horní Město				o	0,1	Břidličná				o	0	Újezd				o	0	Újezd				o	0
h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z
8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0			
9	49	14	0,23	0,077	0,08	9	49	18	0,3	0,077	0,08	9	35	22	0,37	0,067	0,06	9	25	65	1,08	0,060	0,05	9	5	13	0,22	0,046	0,03	8	25	13	0,22	0,018	0	13	32	33	0,55	0,225	0,64	13	49	16	0,27	0,238	0,7
12	49	30	0,5	0,118	0,18	12	49	34	0,57	0,118	0,18	11	20	23	0,38	0,070	0,07	11	6	105	1,75	0,068	0,06	11	20	13	0,22	0,091	0,11	9	0	21	0,35	0,025	0,01	15	2	27	0,45	0,078	0,06	15	11	18	0,3	0,074	0,06
13	49	33	0,55	0,043	0,03	13	49	38	0,63	0,043	0,03	13	55	23	0,38	0,105	0,13	11	50	112	1,87	0,028	0,01	12	30	13	0,22	0,045	0,04	9	50	21	0,35	0,035	0,01	16	32	35	0,58	0,086	0,08	16	49	18	0,3	0,093	0,09
14	49	16	0,27	0,053	0,03	14	11	39	0,65	0,018	0,01	15	36	21	0,35	0,095	0,09	13	0	125	2,08	0,046	0,03	13	55	13	0,22	0,060	0,04	10	25	13	0,22	0,024	0,02	18	32	42	0,7	0,092	0,11	18	49	25	0,42	0,088	0,1
15	20	27	0,45	0,030	0,02	14	49	20	0,33	0,035	0,01	17	29	25	0,42	0,101	0,11	14	25	62	1,03	0,067	0,06	14	30	13	0,22	0,031	0,02	11	0	21	0,35	0,023	0,01	23	59	0	0	0,083	0,3	23	59	0	0	0,072	0,25
15	33	24	0,4	0,013	0	15	33	29	0,48	0,043	0,03	20	57	25	0,42	0,102	0,21	15	10	94	1,57	0,042	0,02	15	20	13	0,22	0,048	0,03	11	55	20	0,33	0,035	0,02												
16	20	16	0,27	0,045	0,03	15	49	33	0,55	0,016	0	23	59	0	0	0,025	0,05	15	55	65	1,08	0,045	0,02	15	50	13	0,22	0,030	0,01	12	25	13	0,22	0,020	0,01												
17	11	28	0,47	0,045	0,03	16	20	20	0,33	0,029	0,02							16	55	109	1,82	0,054	0,03	17	25	13	0,22	0,083	0,08	12	40	21	0,35	0,010	0												
19	49	30	0,5	0,097	0,15	17	11	33	0,55	0,045	0,03							17	33	117	1,95	0,030	0,02	20	30	13	0,22	0,098	0,18	13	20	21	0,35	0,028	0,02												
22	12	55	0,92	0,034	0,05	19	49	34	0,57	0,097	0,15							19	6	117	1,95	0,061	0,05	23	59	0	0	0,032	0,07	14	0	25	0,42	0,029	0,01												
23	59	0	0	0,010	0,01	22	12	40	0,67	0,034	0,05							21	55	98	1,63	0,050	0,08							14	25	13	0,22	0,023	0												
						23	59	0	0	0,010	0,01							23	59	0	0	0,013	0,02							14	40	21	0,35	0,014	0												
																														15	40	21	0,35	0,058	0,04												
																														16	25	13	0,22	0,042	0,03												
																														16	40	21	0,35	0,013	0												
																														17	40	21	0,35	0,049	0,04												
																														18	25	13	0,22	0,031	0,02												
																														19	46	13	0,22	0,041	0,03												
																														20	40	21	0,35	0,017	0,01												
																														22	20	21	0,35	0,020	0,02												
																														23	59	0	0	0,009	0,01												



Uničov				p	266	Uničov				p	83	Uničov				p	156	Litovel				p	291	Litovel				p	183	Šternberk				p	76	Uničov				p	63,2	Uničov				p	125
Dlouhá Loučka				o	0	Rýmařov				o	0	Litovel				o	0	Uničov				o	0	Červenka				o	0	Babice				o	0	Újezd				o	0,3	Paseka				o	0,1
h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z
8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0			
8	12	15	0,25	0,009	0	8	12	54	0,9	0,009	0	8	50	18	0,3	0,036	0,01	8	47	18	0,3	0,033	0,01	8	39	5	0,08	0,028	0,01	8	41	6	0,1	0,029	0,01	9	40	8	0,13	0,070	0,07	9	40	39	0,65	0,070	0,07
10	12	15	0,25	0,084	0,09	9	40	78	1,3	0,062	0,05	9	50	18	0,3	0,042	0,03	9	47	18	0,3	0,042	0,03	8	47	7	0,12	0,006	0	8	49	2	0,03	0,006	0	10	53	13	0,22	0,049	0,03	11	53	26	0,43	0,088	0,1
12	12	15	0,25	0,078	0,09	10	12	54	0,9	0,022	0,01	10	50	18	0,3	0,040	0,03	10	47	18	0,3	0,040	0,03	9	30	5	0,08	0,030	0,02	9	41	7	0,12	0,036	0,02	12	53	13	0,22	0,077	0,08	13	53	26	0,43	0,083	0,08
13	12	15	0,25	0,040	0,03	12	12	54	0,9	0,078	0,09	11	50	18	0,3	0,038	0,02	11	47	18	0,3	0,039	0,03	9	47	7	0,12	0,012	0	9	49	2	0,03	0,006	0	14	40	20	0,33	0,086	0,08	14	40	39	0,65	0,042	0,03
14	12	21	0,35	0,046	0,03	14	12	60	1	0,087	0,09	12	50	18	0,3	0,039	0,02	12	47	18	0,3	0,039	0,03	10	39	5	0,08	0,035	0,02	10	49	2	0,03	0,040	0,03	14	53	13	0,22	0,012	0	15	12	22	0,37	0,030	0,02
14	47	14	0,23	0,032	0,01	14	40	78	1,3	0,026	0,01	13	20	18	0,3	0,021	0,01	13	17	18	0,3	0,021	0,01	10	47	7	0,12	0,005	0	11	41	7	0,12	0,033	0,02	15	53	13	0,22	0,059	0,04	15	53	26	0,43	0,041	0,01
15	12	15	0,25	0,024	0,01	16	12	54	0,9	0,089	0,08	13	50	18	0,3	0,022	0,01	13	47	18	0,3	0,022	0,01	11	47	7	0,12	0,039	0,03	11	49	2	0,03	0,005	0	16	53	13	0,22	0,055	0,03	16	53	26	0,43	0,055	0,03
16	12	15	0,25	0,058	0,04	18	12	54	0,9	0,098	0,11	14	20	18	0,3	0,026	0,02	14	17	18	0,3	0,025	0,02	12	39	5	0,08	0,034	0,02	12	49	2	0,03	0,039	0,03	17	53	13	0,22	0,048	0,03	17	53	26	0,43	0,048	0,03
17	12	15	0,25	0,053	0,03	18	53	65	1,08	0,026	0,01	14	50	18	0,3	0,028	0,01	14	47	18	0,3	0,028	0,01	12	47	7	0,12	0,005	0	13	41	7	0,12	0,037	0,03	20	53	27	0,45	0,082	0,15	18	53	26	0,43	0,039	0,02
18	12	15	0,25	0,045	0,03	20	12	54	0,9	0,033	0,03	15	20	18	0,3	0,029	0,02	15	17	18	0,3	0,029	0,02	13	17	7	0,12	0,021	0,01	13	49	2	0,03	0,006	0	22	40	15	0,25	0,020	0,02	19	53	20	0,33	0,027	0,02
20	12	15	0,25	0,058	0,07	22	27	57	0,95	0,029	0,04	15	50	18	0,3	0,030	0,01	15	47	18	0,3	0,030	0,01	13	30	5	0,08	0,010	0	14	41	6	0,1	0,046	0,03	23	59	0	0	0,006	0,01	22	40	34	0,57	0,037	0,06
22	27	20	0,33	0,029	0,04	23	59	0	0	0,008	0,01	16	20	18	0,3	0,028	0,02	16	17	18	0,3	0,028	0,02	13	45	7	0,12	0,011	0	14	49	2	0,03	0,007	0							23	59	0	0	0,006	0,01
23	59	0	0	0,008	0,01							16	50	18	0,3	0,027	0,01	16	47	18	0,3	0,027	0,01	13	47	7	0,12	0,001	0	15	41	7	0,12	0,051	0,03												
												17	50	18	0,3	0,048	0,03	17	47	18	0,3	0,049	0,03	14	17	7	0,12	0,025	0,02	15	49	2	0,03	0,008	0												
												18	50	18	0,3	0,039	0,03	18	47	18	0,3	0,040	0,03	14	39	5	0,08	0,020	0	16	41	6	0,1	0,048	0,03												
												19	50	18	0,3	0,027	0,02	19	47	18	0,3	0,028	0,02	14	47	7	0,12	0,007	0	16	49	2	0,03	0,007	0												
												21	20	18	0,3	0,024	0,02	20	47	18	0,3	0,018	0,01	15	17	7	0,12	0,029	0,02	17	41	7	0,12	0,042	0,03												
												22	31	17	0,28	0,013	0,01	21	47	18	0,3	0,013	0,01	15	30	5	0,08	0,013	0	17	49	2	0,03	0,006	0												
												23	59	0	0	0,008	0,01	22	17	18	0,3	0,005	0	15	47	7	0,12	0,017	0	18	49	2	0,03	0,039	0,03												
																		23	59	0	0	0,010	0,01	16	17	7	0,12	0,028	0,02	19	49	2	0,03	0,027	0,02												
																								16	39	5	0,08	0,020	0	20	49	2	0,03	0,018	0,01												
																								16	47	7	0,12	0,007	0	21	49	2	0,03	0,013	0,01												
																								17	30	5	0,08	0,035	0,02	22	12	2	0,03	0,004	0												
																								17	47	7	0,12	0,013	0	23	4	2	0,03	0,007	0												
																								18	39	5	0,08	0,035	0,02	23	49	2	0,03	0,002	0												
																								18	47	7	0,12	0,005	0	23	59	0	0	0,001	0												
																								19	30	5	0,08	0,021	0,01																		
																								19	47	7	0,12	0,007	0																		
																								20	39	5	0,08	0,016	0,01																		
																								20	47	7	0,12	0,002	0																		
																								21	30	5	0,08	0,009	0,01																		
																								21	47	7	0,12	0,003	0																		
																								22	18	5	0,08	0,005	0																		
																								23	7	5	0,08	0,007	0																		
																								23	59	0	0	0,003	0																		
ds				38,8						45,7						26						48,5						10,1						3,32						11,9						36,7	
č					126						42,9						51,6						95,9						52,1						25,9						44,5						66,5
t		0,71					0,45						0,52						0,61						0,26						0,47						0,58						0,49					

Obrázek 30 – Tabulky spojení pro první návrhovou variantu v provozním celku severovýchod, I. část

Zdroj: Autor

	Šternberk				p	75	Šternberk				p	64	Šternberk				p	79	Olomouc				p	61	Rýmařov				p	91	Rýmařov				p	83	Olomouc				p	36,8	Šternberk				p	32
	Paseka				o	0	Dlouhá Loučka				o	0	Huzová				o	0	Rýmařov				o	0	Horní Město				o	0,1	Břidličná				o	0	Újezd				o	0	Újezd				o	0
	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z
	8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0			
	8	41	22	0,37	0,029	0,01	8	41	25	0,42	0,029	0,01	9	43	22	0,37	0,072	0,07	8	18	67	1,12	0,013	0	8	50	12	0,2	0,036	0,01	8	25	13	0,22	0,018	0	10	32	34	0,57	0,106	0,15	10	49	17	0,28	0,117	0,17
	9	49	30	0,5	0,047	0,03	9	49	38	0,63	0,047	0,03	11	43	22	0,37	0,079	0,09	9	6	105	1,75	0,034	0,02	10	50	12	0,2	0,082	0,09	9	0	21	0,35	0,025	0,01	12	32	34	0,57	0,078	0,09	12	49	17	0,28	0,078	0,08
	11	49	30	0,5	0,079	0,09	11	49	38	0,63	0,079	0,09	13	43	22	0,37	0,082	0,09	9	32	86	1,43	0,018	0	12	50	12	0,2	0,078	0,08	9	50	21	0,35	0,035	0,01	14	32	34	0,57	0,092	0,1	14	49	17	0,28	0,097	0,1
	13	49	30	0,5	0,082	0,09	12	49	38	0,63	0,039	0,03	14	43	22	0,37	0,052	0,04	11	6	105	1,75	0,063	0,05	13	50	12	0,2	0,043	0,03	10	25	13	0,22	0,024	0,02	15	32	34	0,57	0,058	0,04	15	49	17	0,28	0,059	0,04
	14	41	22	0,37	0,046	0,03	13	49	36	0,6	0,043	0,03	15	43	22	0,37	0,058	0,04	11	32	94	1,57	0,017	0	14	50	12	0,2	0,054	0,03	11	0	21	0,35	0,023	0,01	16	32	34	0,57	0,057	0,04	16	49	17	0,28	0,055	0,04
	14	49	30	0,5	0,007	0	14	41	25	0,42	0,046	0,03	16	43	22	0,37	0,055	0,04	13	10	102	1,7	0,064	0,06	15	50	12	0,2	0,059	0,04	12	25	13	0,22	0,054	0,05	17	32	34	0,57	0,050	0,04	17	49	17	0,28	0,048	0,03
	15	49	30	0,5	0,059	0,04	14	49	38	0,63	0,007	0	17	43	22	0,37	0,049	0,03	13	32	100	1,67	0,016	0	16	50	12	0,2	0,055	0,04	12	40	21	0,35	0,010	0	20	32	48	0,8	0,093	0,17	20	49	31	0,52	0,085	0,15
	16	41	22	0,37	0,048	0,03	15	49	36	0,6	0,059	0,04	19	3	22	0,37	0,052	0,04	14	15	70	1,17	0,034	0,02	17	50	12	0,2	0,048	0,03	13	20	21	0,35	0,028	0,02	23	59	0	0	0,032	0,07	23	59	0	0	0,027	0,05
	16	49	30	0,5	0,007	0	16	41	25	0,42	0,048	0,03	21	0	20	0,33	0,040	0,04	14	32	86	1,43	0,016	0	18	50	12	0,2	0,039	0,03	14	0	25	0,42	0,029	0,01												
	17	49	30	0,5	0,048	0,03	16	49	38	0,63	0,007	0	23	59	0	0	0,024	0,04	15	10	96	1,6	0,036	0,02	20	50	12	0,2	0,045	0,05	14	25	13	0,22	0,023	0												
	18	49	30	0,5	0,039	0,03	17	49	36	0,6	0,048	0,03							15	32	94	1,57	0,022	0	23	59	0	0	0,027	0,05	14	40	21	0,35	0,014	0												
	19	49	24	0,4	0,027	0,02	19	49	38	0,63	0,067	0,08							16	15	70	1,17	0,041	0,03							15	40	21	0,35	0,058	0,04												
	23	59	0	0	0,045	0,12	22	12	35	0,58	0,034	0,05							17	10	96	1,6	0,048	0,03							16	25	13	0,22	0,042	0,03												
							23	59	0	0	0,010	0,01							17	32	94	1,57	0,017	0							16	40	21	0,35	0,013	0												
																			18	32	86	1,43	0,042	0,03							17	40	21	0,35	0,049	0,04												
																			19	32	94	1,57	0,031	0,02							18	25	13	0,22	0,031	0,02												
																			21	55	89	1,48	0,039	0,05							19	46	13	0,22	0,041	0,03												
																			23	59	0	0	0,013	0,02							20	40	21	0,35	0,017	0,01												
																															22	20	21	0,35	0,020	0,02												
																															23	59	0	0	0,009	0,01												
ds					18,1					20,3						15,6						51,6						10,8						13,7						11,9						5,51		
č						38,6					29,1						41,4						22,7					48,3						28,3						25,5						21,3
t		0,63						0,54						0,63						0,29						1						0,24						1						1				

Obrázek 31 – Tabulky spojení pro první návrhovou variantu v provozním celku severovýchod, II. část

Zdroj: Autor

Uničov				p	266	Uničov				p	83	Uničov				p	156	Litovel				p	291	Litovel				p	183	Šternberk				p	76	Uničov				p	63,2	Uničov				p	125
Dlouhá Loučka				o	0	Rýmařov				o	0	Litovel				o	0	Uničov				o	0	Červenka				o	0	Babice				o	0	Újezd				o	0	Paseka				o	0
h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z
8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0			
8	12	15	0,25	0,009	0	8	12	54	0,9	0,009	0	8	50	18	0,3	0,036	0,01	8	47	18	0,3	0,033	0,01	8	39	5	0,08	0,028	0,01	8	41	6	0,1	0,029	0,01	9	52	8	0,13	0,079	0,08	9	52	27	0,45	0,079	0,08
10	12	15	0,25	0,084	0,09	9	40	78	1,3	0,062	0,05	9	50	18	0,3	0,042	0,03	9	47	18	0,3	0,042	0,03	8	47	7	0,12	0,006	0	8	49	2	0,03	0,006	0	11	52	8	0,13	0,079	0,08	11	52	27	0,45	0,079	0,08
12	12	15	0,25	0,078	0,09	10	12	54	0,9	0,022	0,01	10	50	18	0,3	0,040	0,03	10	47	18	0,3	0,040	0,03	9	30	5	0,08	0,030	0,02	9	41	7	0,12	0,036	0,02	12	53	27	0,45	0,040	0,02	13	52	27	0,45	0,083	0,09
13	12	15	0,25	0,040	0,03	12	12	54	0,9	0,078	0,09	11	50	18	0,3	0,038	0,02	11	47	18	0,3	0,039	0,03	9	47	7	0,12	0,012	0	9	49	2	0,03	0,006	0	13	52	8	0,13	0,043	0,03	14	40	39	0,65	0,043	0,03
14	12	21	0,35	0,046	0,03	14	12	60	1	0,087	0,09	12	50	18	0,3	0,039	0,02	12	47	18	0,3	0,039	0,03	10	39	5	0,08	0,035	0,02	10	49	2	0,03	0,040	0,03	14	40	20	0,33	0,043	0,03	15	12	22	0,37	0,030	0,02
14	47	14	0,23	0,032	0,01	14	40	78	1,3	0,026	0,01	13	20	18	0,3	0,021	0,01	13	17	18	0,3	0,021	0,01	10	47	7	0,12	0,005	0	11	41	7	0,12	0,033	0,02	15	52	8	0,13	0,070	0,05	15	52	27	0,45	0,040	0,01
15	12	15	0,25	0,024	0,01	16	12	54	0,9	0,089	0,08	13	50	18	0,3	0,022	0,01	13	47	18	0,3	0,022	0,01	11	47	7	0,12	0,039	0,03	11	49	2	0,03	0,005	0	16	52	8	0,13	0,055	0,03	16	52	27	0,45	0,055	0,03
16	12	15	0,25	0,058	0,04	18	12	54	0,9	0,098	0,11	14	20	18	0,3	0,026	0,02	14	17	18	0,3	0,025	0,02	12	39	5	0,08	0,034	0,02	12	49	2	0,03	0,039	0,03	17	52	8	0,13	0,048	0,03	17	52	27	0,45	0,048	0,03
17	12	15	0,25	0,053	0,03	18	53	65	1,08	0,026	0,01	14	50	18	0,3	0,028	0,01	14	47	18	0,3	0,028	0,01	12	47	7	0,12	0,005	0	13	41	7	0,12	0,037	0,03	18	52	8	0,13	0,039	0,02	18	52	27	0,45	0,039	0,02
18	12	15	0,25	0,045	0,03	20	12	54	0,9	0,033	0,03	15	20	18	0,3	0,029	0,02	15	17	18	0,3	0,029	0,02	13	17	7	0,12	0,021	0,01	13	49	2	0,03	0,006	0	20	53	27	0,45	0,045	0,05	19	53	20	0,33	0,027	0,02
20	12	15	0,25	0,058	0,07	22	27	57	0,95	0,029	0,04	15	50	18	0,3	0,030	0,01	15	47	18	0,3	0,030	0,01	13	30	5	0,08	0,010	0	14	41	6	0,1	0,046	0,03	22	40	15	0,25	0,020	0,02	22	40	34	0,57	0,037	0,06
22	27	20	0,33	0,029	0,04	23	59	0	0	0,008	0,01	16	20	18	0,3	0,028	0,02	16	17	18	0,3	0,028	0,02	13	45	7	0,12	0,011	0	14	49	2	0,03	0,007	0	23	59	0	0	0,006	0,01	23	59	0	0	0,006	0,01
23	59	0	0	0,008	0,01							16	50	18	0,3	0,027	0,01	16	47	18	0,3	0,027	0,01	13	47	7	0,12	0,001	0	15	41	7	0,12	0,051	0,03												
												17	50	18	0,3	0,048	0,03	17	47	18	0,3	0,049	0,03	14	17	7	0,12	0,025	0,02	15	49	2	0,03	0,008	0												
												18	50	18	0,3	0,039	0,03	18	47	18	0,3	0,040	0,03	14	39	5	0,08	0,020	0	16	41	6	0,1	0,048	0,03												
												19	50	18	0,3	0,027	0,02	19	47	18	0,3	0,028	0,02	14	47	7	0,12	0,007	0	16	49	2	0,03	0,007	0												
												21	20	18	0,3	0,024	0,02	20	47	18	0,3	0,018	0,01	15	17	7	0,12	0,029	0,02	17	41	7	0,12	0,042	0,03												
												22	31	17	0,28	0,013	0,01	21	47	18	0,3	0,013	0,01	15	30	5	0,08	0,013	0	17	49	2	0,03	0,006	0												
												23	59	0	0	0,008	0,01	22	17	18	0,3	0,005	0	15	47	7	0,12	0,017	0	18	49	2	0,03	0,039	0,03												
																		23	59	0	0	0,010	0,01	16	17	7	0,12	0,028	0,02	19	49	2	0,03	0,027	0,02												
																								16	39	5	0,08	0,020	0	20	49	2	0,03	0,018	0,01												
																								16	47	7	0,12	0,007	0	21	49	2	0,03	0,013	0,01												
																								17	30	5	0,08	0,035	0,02	22	12	2	0,03	0,004	0												
																								17	47	7	0,12	0,013	0	23	4	2	0,03	0,007	0												
																								18	39	5	0,08	0,035	0,02	23	49	2	0,03	0,002	0												
																								18	47	7	0,12	0,005	0	23	59	0	0	0,001	0												
																								19	30	5	0,08	0,021	0,01																		
																								19	47	7	0,12	0,007	0																		
																								20	39	5	0,08	0,016	0,01																		
																								20	47	7	0,12	0,002	0																		
																								21	30	5	0,08	0,009	0,01																		
																								21	47	7	0,12	0,003	0																		
																								22	18	5	0,08	0,005	0																		
																								23	7	5	0,08	0,007	0																		
																								23	59	0	0	0,003	0																		
ds				38,8						45,7						26						48,5						10,1					3,32						7,08					32,3	
č					126						42,9						51,6						95,9						52,1					25,9						28,9						59,9
t		0,71					0,45						0,52						0,61						0,26						0,47						0,47						0,45				

Obrázek 32 – Tabulky spojení pro druhou návrhovou variantu v provozním celku severovýchod, I. část

Zdroj: Autor

	Šternberk				p	75	Šternberk				p	64	Šternberk				p	79	Olomouc				p	61	Rýmařov				p	91	Rýmařov				p	83	Olomouc				p	92	Šternberk				p	80
	Paseka				o	0	Dlouhá Loučka				o	0	Huzová				o	0	Rýmařov				o	0	Horní Město				o	0	Břidličná				o	0	Újezd				o	0	Újezd				o	0
	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z
	8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0			
	8	41	22	0,37	0,029	0,01	8	41	25	0,42	0,029	0,01	9	43	22	0,37	0,072	0,07	8	18	67	1,12	0,013	0	8	50	12	0,2	0,036	0,01	8	25	13	0,22	0,018	0	12	32	48	0,8	0,183	0,43	12	49	31	0,52	0,194	0,48
	9	49	30	0,5	0,047	0,03	9	49	38	0,63	0,047	0,03	11	43	22	0,37	0,079	0,09	9	6	105	1,75	0,034	0,02	10	50	12	0,2	0,082	0,09	9	0	21	0,35	0,025	0,01	20	32	48	0,8	0,350	1,56	20	49	31	0,52	0,343	1,56
	11	49	30	0,5	0,079	0,09	11	49	38	0,63	0,079	0,09	13	43	22	0,37	0,082	0,09	9	32	86	1,43	0,018	0	12	50	12	0,2	0,078	0,08	9	50	21	0,35	0,035	0,01	23	59	0	0	0,032	0,07	23	59	0	0	0,027	0,05
	13	49	30	0,5	0,082	0,09	12	49	38	0,63	0,039	0,03	14	43	22	0,37	0,052	0,04	11	6	105	1,75	0,063	0,05	13	50	12	0,2	0,043	0,03	10	25	13	0,22	0,024	0,02												
	14	41	22	0,37	0,046	0,03	13	49	36	0,6	0,043	0,03	15	43	22	0,37	0,058	0,04	11	32	94	1,57	0,017	0	14	50	12	0,2	0,054	0,03	11	0	21	0,35	0,023	0,01												
	14	49	30	0,5	0,007	0	14	41	25	0,42	0,046	0,03	16	43	22	0,37	0,055	0,04	13	10	102	1,7	0,064	0,06	15	50	12	0,2	0,059	0,04	12	25	13	0,22	0,054	0,05												
	15	49	30	0,5	0,059	0,04	14	49	38	0,63	0,007	0	17	43	22	0,37	0,049	0,03	13	32	100	1,67	0,016	0	16	50	12	0,2	0,055	0,04	12	40	21	0,35	0,010	0												
	16	41	22	0,37	0,048	0,03	15	49	36	0,6	0,059	0,04	19	3	22	0,37	0,052	0,04	14	15	70	1,17	0,034	0,02	17	50	12	0,2	0,048	0,03	13	20	21	0,35	0,028	0,02												
	16	49	30	0,5	0,007	0	16	41	25	0,42	0,048	0,03	21	0	20	0,33	0,040	0,04	14	32	86	1,43	0,016	0	18	50	12	0,2	0,039	0,03	14	0	25	0,42	0,029	0,01												
	17	49	30	0,5	0,048	0,03	16	49	38	0,63	0,007	0	23	59	0	0	0,024	0,04	15	10	96	1,6	0,036	0,02	20	50	12	0,2	0,045	0,05	14	25	13	0,22	0,023	0												
	18	49	30	0,5	0,039	0,03	17	49	36	0,6	0,048	0,03							15	32	94	1,57	0,022	0	23	59	0	0	0,027	0,05	14	40	21	0,35	0,014	0												
	19	49	24	0,4	0,027	0,02	19	49	38	0,63	0,067	0,08							16	15	70	1,17	0,041	0,03							15	40	21	0,35	0,058	0,04												
	23	59	0	0	0,045	0,12	22	12	35	0,58	0,034	0,05							17	10	96	1,6	0,048	0,03							16	25	13	0,22	0,042	0,03												
							23	59	0	0	0,010	0,01							17	32	94	1,57	0,017	0							16	40	21	0,35	0,013	0												
																			18	32	86	1,43	0,042	0,03							17	40	21	0,35	0,049	0,04												
																			19	32	94	1,57	0,031	0,02							18	25	13	0,22	0,031	0,02												
																			21	55	89	1,48	0,039	0,05							19	46	13	0,22	0,041	0,03												
																			23	59	0	0	0,013	0,02							20	40	21	0,35	0,017	0,01												
																															22	20	21	0,35	0,020	0,02												
																															23	59	0	0	0,009	0,01												
ds					18,1						20,3						15,6						51,6						9,79						13,7						39,2						22,2	
č						38,6						29,1						41,4						22,7						43,9						28,3						189						168
t		0,63						0,54						0,63						0,29						1						0,24						1						1				

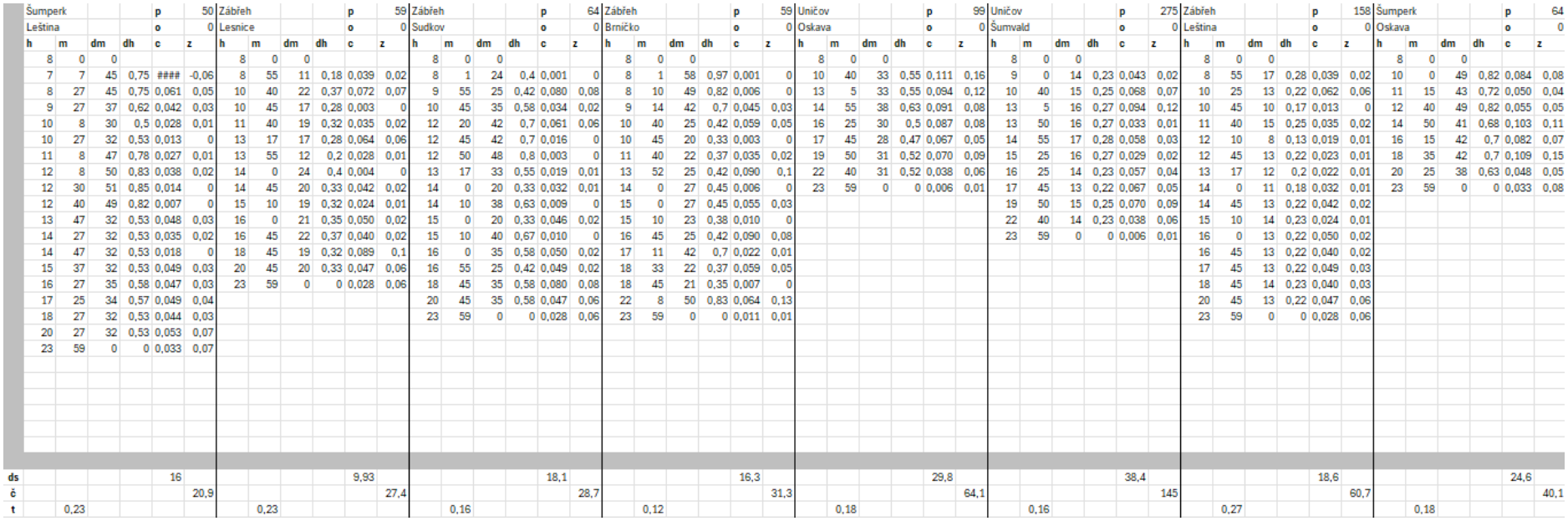
Obrázek 33 – Tabulky spojení pro druhou návrhovou variantu v provozním celku severovýchod, II. část

Zdroj: Autor

	Šumperk				p	159	Šumperk				p	264	Šumperk				p	551	Šumperk				p	180	Šumperk				p	334	Šumperk				p	86	Šumperk				p	83	Šumperk				p	64
	Hrabišín				o	0	Libina				o	0	Nový Malín				o	0	Sudkov				o	0	Dolní Studénky				o	0	Košov				o	0	Brníčko				o	0	Dlouhomilov				o	0
	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z
	8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0			
	9	40	21	0,35	0,070	0,07	10	0	29	0,48	0,084	0,08	9	40	7	0,12	0,070	0,07	8	27	13	0,22	0,019	0	8	27	8	0,13	0,019	0	8	27	22	0,37	0,019	0	8	27	32	0,53	0,019	0	9	40	30	0,5	0,070	0,07
	10	0	13	0,22	0,014	0	11	40	26	0,43	0,066	0,06	10	0	8	0,13	0,014	0	9	27	13	0,22	0,042	0,03	9	27	8	0,13	0,042	0,03	9	27	22	0,37	0,042	0,03	9	27	29	0,48	0,042	0,03	11	35	21	0,35	0,076	0,08
	11	35	12	0,2	0,062	0,06	12	40	29	0,48	0,039	0,03	11	15	7	0,12	0,050	0,04	10	27	13	0,22	0,041	0,03	10	27	8	0,13	0,041	0,03	9	40	32	0,53	0,009	0	10	27	38	0,63	0,041	0,03	12	30	21	0,35	0,035	0,03
	11	40	13	0,22	0,003	0	12	55	47	0,78	0,010	0	11	35	7	0,12	0,013	0	11	27	13	0,22	0,039	0,03	11	27	8	0,13	0,039	0,03	10	27	22	0,37	0,032	0,02	11	27	32	0,53	0,039	0,03	12	40	30	0,5	0,007	0
	12	30	12	0,2	0,032	0,02	13	50	28	0,47	0,040	0,02	11	40	8	0,13	0,003	0	11	30	12	0,2	0,002	0	11	30	8	0,13	0,002	0	11	27	22	0,37	0,039	0,03	11	35	26	0,43	0,005	0	14	5	19	0,32	0,062	0,05
	12	40	13	0,22	0,007	0	14	23	33	0,55	0,029	0,02	12	30	7	0,12	0,032	0,02	12	27	13	0,22	0,037	0,03	12	27	8	0,13	0,037	0,03	12	30	47	0,78	0,041	0,03	12	30	27	0,45	0,035	0,03	15	5	21	0,35	0,056	0,03
	13	50	13	0,22	0,050	0,03	14	50	29	0,48	0,025	0,01	12	40	7	0,12	0,007	0	13	13	12	0,2	0,031	0,02	13	13	7	0,12	0,031	0,02	13	13	19	0,32	0,029	0,02	12	40	49	0,82	0,007	0	16	30	21	0,35	0,082	0,07
	14	5	11	0,18	0,012	0,01	15	20	28	0,47	0,029	0,02	12	55	8	0,13	0,010	0	13	47	13	0,22	0,025	0,01	13	47	8	0,13	0,025	0,01	13	47	22	0,37	0,025	0,01	13	47	30	0,5	0,048	0,03	18	30	21	0,35	0,093	0,11
	14	50	13	0,22	0,042	0,02	16	15	26	0,43	0,053	0,03	13	50	7	0,12	0,040	0,02	14	20	12	0,2	0,028	0,02	14	17	8	0,13	0,025	0,02	14	5	28	0,47	0,014	0,01	14	5	24	0,4	0,014	0,01	22	27	37	0,62	0,076	0,19
	15	5	12	0,2	0,014	0,01	17	10	27	0,45	0,048	0,03	14	5	7	0,12	0,012	0,01	14	27	13	0,22	0,006	0	14	20	7	0,12	0,003	0	14	47	22	0,37	0,039	0,01	14	47	40	0,67	0,039	0,01	23	59	0	0	0,008	0,01
	15	20	12	0,2	0,015	0	18	35	26	0,43	0,061	0,05	14	15	6	0,1	0,009	0	14	47	13	0,22	0,018	0	14	27	8	0,13	0,006	0	15	5	35	0,58	0,017	0,01	15	5	27	0,45	0,017	0,01						
	16	15	13	0,22	0,053	0,03	20	25	23	0,38	0,048	0,05	14	50	7	0,12	0,032	0,01	15	5	13	0,22	0,017	0,01	14	47	8	0,13	0,018	0	15	37	22	0,37	0,032	0,01	16	30	27	0,45	0,082	0,07						
	16	30	12	0,2	0,013	0	22	25	24	0,4	0,025	0,03	15	5	7	0,12	0,014	0,01	15	37	13	0,22	0,032	0,01	15	5	9	0,15	0,017	0,01	16	27	27	0,45	0,047	0,03	17	25	28	0,47	0,047	0,03						
	17	10	14	0,23	0,035	0,02	23	59	0	0	0,008	0,01	15	20	6	0,1	0,015	0	16	27	13	0,22	0,047	0,03	15	37	8	0,13	0,032	0,01	16	40	32	0,53	0,012	0	18	30	27	0,45	0,046	0,04						
	18	30	12	0,2	0,058	0,05							16	15	7	0,12	0,053	0,03	17	25	13	0,22	0,049	0,04	16	27	8	0,13	0,047	0,03	17	25	22	0,37	0,038	0,03	22	27	31	0,52	0,076	0,19						
	18	35	13	0,22	0,003	0							16	30	7	0,12	0,013	0	18	27	13	0,22	0,044	0,03	17	25	8	0,13	0,049	0,04	18	27	22	0,37	0,044	0,03	23	59	0	0	0,008	0,01						
	20	25	12	0,2	0,048	0,05							17	10	7	0,12	0,035	0,02	20	27	13	0,22	0,053	0,07	18	27	8	0,13	0,044	0,03	20	27	22	0,37	0,053	0,07												
	22	25	13	0,22	0,025	0,03							17	35	7	0,12	0,020	0	22	27	13	0,22	0,025	0,03	20	27	8	0,13	0,053	0,07	22	27	22	0,37	0,025	0,03												
	23	59	0	0	0,008	0,01							18	30	7	0,12	0,038	0,03	23	59	0	0	0,008	0,01	22	27	8	0,13	0,025	0,03	23	59	0	0	0,008	0,01												
													18	35	7	0,12	0,003	0							23	59	0	0	0,008	0,01																	
													20	25	7	0,12	0,048	0,05																													
													22	25	7	0,12	0,025	0,03																													
													22	30	6	0,1	0,001	0																													
													23	59	0	0	0,008	0,01																													
ds					20						67,4						35,8						21,5						24,7						20						23,4						14,4	
č						66						121						200						70,8						131						32,4						43,3						40,7
t		0,12						0,11						0,11						0,34						0,31						0,25						0,2						0,23				

Obrázek 34 – Tabulky spojení pro stávající stav v provozním celku severozápad, I. část

Zdroj: Autor



	Šumperk				p	50	Zábřeh				p	59	Zábřeh				p	64	Zábřeh				p	59	Uničov				p	99	Uničov				p	275	Zábřeh				p	158	Šumperk				p	64
	Leština				o	0	Lesnice				o	0	Sudkov				o	0	Brníčko				o	0	Oskava				o	0	Šumvald				o	0	Leština				o	0	Oskava				o	0
	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z
	8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0			
	7	7	45	0,75	####	-0,06	8	55	11	0,18	0,039	0,02	8	1	24	0,4	0,001	0	8	1	58	0,97	0,001	0	10	40	33	0,55	0,111	0,16	9	0	14	0,23	0,043	0,02	8	55	17	0,28	0,039	0,02	10	0	49	0,82	0,084	0,08
	8	27	45	0,75	0,061	0,05	10	40	22	0,37	0,072	0,07	9	55	25	0,42	0,080	0,08	8	10	49	0,82	0,006	0	13	5	33	0,55	0,094	0,12	10	40	15	0,25	0,068	0,07	10	25	13	0,22	0,062	0,06	11	15	43	0,72	0,050	0,04
	9	27	37	0,62	0,042	0,03	10	45	17	0,28	0,003	0	10	45	35	0,58	0,034	0,02	9	14	42	0,7	0,045	0,03	14	55	38	0,63	0,091	0,08	13	5	16	0,27	0,094	0,12	10	45	10	0,17	0,013	0	12	40	49	0,82	0,055	0,05
	10	8	30	0,5	0,028	0,01	11	40	19	0,32	0,035	0,02	12	20	42	0,7	0,061	0,06	10	40	25	0,42	0,059	0,05	16	25	30	0,5	0,087	0,08	13	50	16	0,27	0,033	0,01	11	40	15	0,25	0,035	0,02	14	50	41	0,68	0,103	0,11
	10	27	32	0,53	0,013	0	13	17	17	0,28	0,064	0,06	12	45	42	0,7	0,016	0	10	45	20	0,33	0,003	0	17	45	28	0,47	0,067	0,05	14	55	17	0,28	0,058	0,03	12	10	8	0,13	0,019	0,01	16	15	42	0,7	0,082	0,07
	11	8	47	0,78	0,027	0,01	13	55	12	0,2	0,028	0,01	12	50	48	0,8	0,003	0	11	40	22	0,37	0,035	0,02	19	50	31	0,52	0,070	0,09	15	25	16	0,27	0,029	0,02	12	45	13	0,22	0,023	0,01	18	35	42	0,7	0,109	0,15
	12	8	50	0,83	0,038	0,02	14	0	24	0,4	0,004	0	13	17	33	0,55	0,019	0,01	13	52	25	0,42	0,090	0,1	22	40	31	0,52	0,038	0,06	16	25	14	0,23	0,057	0,04	13	17	12	0,2	0,022	0,01	20	25	38	0,63	0,048	0,05
	12	30	51	0,85	0,014	0	14	45	20	0,33	0,042	0,02	14	0	20	0,33	0,032	0,01	14	0	27	0,45	0,006	0	23	59	0	0	0,006	0,01	17	45	13	0,22	0,067	0,05	14	0	11	0,18	0,032	0,01	23	59	0	0	0,033	0,08
	12	40	49	0,82	0,007	0	15	10	19	0,32	0,024	0,01	14	10	38	0,63	0,009	0	15	0	27	0,45	0,055	0,03							19	50	15	0,25	0,070	0,09	14	45	13	0,22	0,042	0,02						
	13	47	32	0,53	0,048	0,03	16	0	21	0,35	0,050	0,02	15	0	20	0,33	0,046	0,02	15	10	23	0,38	0,010	0							22	40	14	0,23	0,038	0,06	15	10	14	0,23	0,024	0,01						
	14	27	32	0,53	0,035	0,02	16	45	22	0,37	0,040	0,02	15	10	40	0,67	0,010	0	16	45	25	0,42	0,090	0,08							23	59	0	0	0,006	0,01	16	0	13	0,22	0,050	0,02						
	14	47	32	0,53	0,018	0	18	45	19	0,32	0,089	0,1	16	0	35	0,58	0,050	0,02	17	11	42	0,7	0,022	0,01													16	45	13	0,22	0,040	0,02						
	15	37	32	0,53	0,049	0,03	20	45	20	0,33	0,047	0,06	16	55	25	0,42	0,049	0,02	18	33	22	0,37	0,059	0,05													17	45	13	0,22	0,049	0,03						
	16	27	35	0,58	0,047	0,03	23	59	0	0	0,028	0,06	18	45	35	0,58	0,080	0,08	18	45	21	0,35	0,007	0													18	45	14	0,23	0,040	0,03						
	17	25	34	0,57	0,049	0,04							20	45	35	0,58	0,047	0,06	22	8	50	0,83	0,064	0,13													20	45	13	0,22	0,047	0,06						
	18	27	32	0,53	0,044	0,03							23	59	0	0	0,028	0,06	23	59	0	0	0,011	0,01													23	59	0	0	0,028	0,06						
	20	27	32	0,53	0,053	0,07																																										
	23	59	0	0	0,033	0,07																																										
ds					16						9,93						18,1						16,3						29,8						38,4						18,6						24,6	
č						20,9						27,4						28,7						31,3						64,1						145						60,7						40,1
t		0,23						0,23						0,16						0,12						0,18						0,16						0,27						0,18					

Obrázek 35 – Tabulky spojení pro stávající stav v provozním celku severozápad, II. část

Zdroj: Autor

Šumperk				p	159	Šumperk				p	264	Šumperk				p	551	Šumperk				p	180	Šumperk				p	334	Šumperk				p	86	Šumperk				p	83	Šumperk				p	64
Hrabišín				o	0	Líbina				o	0	Nový Malín				o	0	Sudkov				o	0	Dolní Studénky				o	0	Košov				o	0	Brníčko				o	0	Dlouhomilov				o	0
h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z
8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0			
8	3	14	0,23	0,002	0	8	3	27	0,45	0,002	0	8	3	8	0,13	0,002	0	8	40	13	0,22	0,028	0,01	8	40	8	0,13	0,028	0,01	8	40	22	0,37	0,028	0,01	8	40	29	0,48	0,028	0,01	8	33	21	0,35	0,023	0,01
8	33	14	0,23	0,021	0,01	10	3	27	0,45	0,084	0,09	8	33	8	0,13	0,021	0,01	9	40	13	0,22	0,042	0,03	9	40	8	0,13	0,042	0,03	9	40	22	0,37	0,042	0,03	9	40	29	0,48	0,042	0,03	9	40	34	0,57	0,047	0,04
10	3	14	0,23	0,063	0,05	12	3	27	0,45	0,078	0,08	9	3	8	0,13	0,021	0,01	10	40	13	0,22	0,041	0,03	10	40	8	0,13	0,041	0,03	10	40	22	0,37	0,041	0,03	10	3	43	0,72	0,016	0	10	3	25	0,42	0,016	0
12	3	14	0,23	0,078	0,08	13	10	27	0,45	0,045	0,03	10	3	8	0,13	0,041	0,02	11	40	13	0,22	0,039	0,03	11	40	8	0,13	0,039	0,03	11	40	22	0,37	0,039	0,03	10	40	29	0,48	0,025	0,01	11	40	34	0,57	0,064	0,06
13	10	14	0,23	0,045	0,03	14	10	32	0,53	0,046	0,03	11	3	8	0,13	0,040	0,02	12	40	13	0,22	0,039	0,03	12	40	8	0,13	0,039	0,03	12	40	22	0,37	0,039	0,03	11	40	29	0,48	0,039	0,03	12	3	25	0,42	0,015	0
14	10	19	0,32	0,046	0,03	14	23	23	0,38	0,012	0	12	3	8	0,13	0,038	0,02	13	10	13	0,22	0,020	0,01	13	10	8	0,13	0,020	0,01	13	10	22	0,37	0,020	0,01	12	3	43	0,72	0,015	0	12	40	34	0,57	0,024	0,01
15	10	14	0,23	0,056	0,04	15	10	27	0,45	0,044	0,03	12	40	8	0,13	0,024	0,01	13	40	13	0,22	0,022	0,01	13	40	8	0,13	0,022	0,01	13	40	22	0,37	0,022	0,01	12	40	29	0,48	0,024	0,01	13	10	30	0,5	0,020	0,01
16	10	14	0,23	0,059	0,04	16	10	27	0,45	0,059	0,04	13	10	8	0,13	0,020	0,01	14	10	13	0,22	0,024	0,01	14	10	8	0,13	0,024	0,01	14	10	22	0,37	0,024	0,01	13	10	29	0,48	0,020	0,01	13	40	34	0,57	0,022	0,01
17	10	14	0,23	0,053	0,03	17	10	27	0,45	0,053	0,03	13	25	8	0,13	0,011	0	14	25	13	0,22	0,014	0	14	25	8	0,13	0,014	0	14	40	22	0,37	0,028	0,01	13	40	29	0,48	0,022	0,01	14	10	30	0,5	0,024	0,01
18	10	19	0,32	0,046	0,03	18	10	32	0,53	0,046	0,03	13	40	8	0,13	0,011	0	14	40	13	0,22	0,014	0	14	40	8	0,13	0,014	0	15	10	22	0,37	0,028	0,02	14	10	29	0,48	0,024	0,01	14	40	34	0,57	0,028	0,01
18	40	14	0,23	0,019	0	18	23	23	0,38	0,008	0	13	55	8	0,13	0,011	0	15	10	13	0,22	0,028	0,02	15	10	8	0,13	0,028	0,02	15	40	22	0,37	0,030	0,01	14	40	29	0,48	0,028	0,01	15	10	30	0,5	0,028	0,02
20	10	14	0,23	0,040	0,04	20	10	27	0,45	0,051	0,05	14	10	13	0,22	0,013	0,01	15	40	13	0,22	0,030	0,01	15	40	8	0,13	0,030	0,01	16	10	22	0,37	0,029	0,01	15	10	29	0,48	0,028	0,02	15	40	34	0,57	0,030	0,01
22	27	13	0,22	0,029	0,04	21	6	23	0,38	0,015	0,01	14	25	8	0,13	0,014	0	16	10	13	0,22	0,029	0,01	16	10	8	0,13	0,029	0,01	16	40	22	0,37	0,027	0,01	15	40	29	0,48	0,030	0,01	16	10	30	0,5	0,029	0,01
23	59	0	0	0,008	0,01	22	27	26	0,43	0,015	0,01	14	40	8	0,13	0,014	0	16	40	13	0,22	0,027	0,01	16	40	8	0,13	0,027	0,01	17	10	22	0,37	0,026	0,01	16	10	29	0,48	0,029	0,01	16	40	34	0,57	0,027	0,01
						23	59	0	0	0,008	0,01	14	55	8	0,13	0,014	0	17	10	13	0,22	0,026	0,01	17	10	8	0,13	0,026	0,01	17	40	22	0,37	0,024	0,01	16	40	29	0,48	0,027	0,01	17	10	30	0,5	0,026	0,01
												15	10	8	0,13	0,015	0,01	17	40	13	0,22	0,024	0,01	17	40	8	0,13	0,024	0,01	18	40	22	0,37	0,041	0,03	17	10	29	0,48	0,026	0,01	17	40	34	0,57	0,024	0,01
												15	25	8	0,13	0,015	0	18	40	13	0,22	0,041	0,03	18	40	8	0,13	0,041	0,03	20	40	22	0,37	0,048	0,06	17	40	29	0,48	0,024	0,01	18	40	21	0,35	0,041	0,03
												15	40	8	0,13	0,015	0	20	40	13	0,22	0,048	0,06	20	40	8	0,13	0,048	0,06	22	40	22	0,37	0,023	0,03	18	40	29	0,48	0,041	0,03	20	40	29	0,48	0,048	0,06
												15	55	8	0,13	0,015	0	22	40	13	0,22	0,023	0,03	22	40	8	0,13	0,023	0,03	23	59	0	0	0,006	0,01	20	40	35	0,58	0,048	0,06	22	40	29	0,48	0,023	0,03
												16	10	8	0,13	0,014	0,01	23	59	0	0	0,006	0,01	23	59	0	0	0,006	0,01							22	40	35	0,58	0,023	0,03	23	59	0	0	0,006	0,01
												16	25	8	0,13	0,013	0																			23	59	0	0	0,006	0,01						
												16	40	8	0,13	0,013	0																												
												17	10	8	0,13	0,026	0,01																												
												17	40	8	0,13	0,024	0,01																												
												18	10	13	0,22	0,022	0,01																												
												18	30	8	0,13	0,012	0																												
												18	40	8	0,13	0,006	0																												
												20	10	8	0,13	0,040	0,04																												
												22	27	7	0,12	0,029	0,04																												
												23	59	0	0	0,008	0,01																												
ds					21,8						67,5						42,2						21,8						24,9						17,6						23,6						18,2	
č						66,7						115						143						61,9						115						29,9						26,1						21,9
t		0,36						0,33						0,18						0,54						0,54						0,6						0,5						0,42					

Obrázek 36 – Tabulky spojení pro první návrhovou variantu v provozním celku severozápad, I. část

Zdroj: Autor

	Šumperk				p	50	Zábřeh				p	59	Zábřeh				p	64	Zábřeh				p	59	Uničov				p	99	Uničov				p	275	Zábřeh				p	158	Šumperk				p	64
	Leština				o	0	Lesnice				o	0	Sudkov				o	0	Brničko				o	0	Oskava				o	0	Šumvald				o	0	Leština				o	0	Oskava				o	0
	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z
	8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0			
	8	8	34	0,57	0,006	0	9	30	13	0,22	0,063	0,06	9	30	33	0,55	0,063	0,06	9	30	16	0,27	0,063	0,06	8	14	29	0,48	0,010	0	8	14	13	0,22	0,010	0	8	27	15	0,25	0,019	0	8	3	43	0,72	0,002	0
	10	8	34	0,57	0,084	0,09	9	45	19	0,32	0,010	0	11	30	33	0,55	0,080	0,09	9	45	22	0,37	0,010	0	10	14	29	0,48	0,084	0,09	10	14	13	0,22	0,084	0,09	9	45	15	0,25	0,055	0,04	10	3	43	0,72	0,084	0,09
	11	8	52	0,87	0,040	0,02	11	30	13	0,22	0,070	0,07	14	12	21	0,35	0,114	0,15	11	30	16	0,27	0,070	0,07	12	14	29	0,48	0,078	0,09	12	14	13	0,22	0,078	0,09	10	27	15	0,25	0,028	0,02	11	3	36	0,6	0,040	0,02
	12	8	34	0,57	0,038	0,02	11	45	19	0,32	0,010	0	15	12	21	0,35	0,056	0,04	11	45	22	0,37	0,010	0	14	27	29	0,48	0,099	0,12	13	27	15	0,25	0,050	0,04	11	45	15	0,25	0,051	0,04	12	3	43	0,72	0,038	0,02
	13	8	34	0,57	0,040	0,02	12	45	19	0,32	0,039	0,03	16	12	21	0,35	0,058	0,04	12	45	19	0,32	0,039	0,03	15	27	29	0,48	0,057	0,04	14	27	13	0,22	0,049	0,04	12	27	15	0,25	0,027	0,02	13	10	43	0,72	0,045	0,03
	13	29	44	0,73	0,015	0	13	45	19	0,32	0,043	0,03	17	12	21	0,35	0,053	0,03	13	45	19	0,32	0,043	0,03	16	27	29	0,48	0,057	0,04	15	27	13	0,22	0,057	0,04	12	45	15	0,25	0,012	0	14	10	48	0,8	0,046	0,03
	14	8	34	0,57	0,030	0,02	14	45	19	0,32	0,053	0,04	18	42	21	0,35	0,064	0,06	14	12	27	0,45	0,022	0,01	17	27	29	0,48	0,051	0,04	16	27	13	0,22	0,057	0,04	13	27	15	0,25	0,030	0,02	15	10	43	0,72	0,056	0,04
	14	40	37	0,62	0,030	0,01	15	45	19	0,32	0,059	0,04	23	59	0	0	0,077	0,27	14	45	19	0,32	0,030	0,01	18	27	29	0,48	0,043	0,03	17	27	13	0,22	0,051	0,04	13	45	15	0,25	0,013	0	16	10	43	0,72	0,059	0,04
	15	7	35	0,58	0,025	0,01	16	45	19	0,32	0,055	0,04							15	12	27	0,45	0,026	0,02	20	14	28	0,47	0,050	0,05	18	27	13	0,22	0,043	0,03	13	57	15	0,25	0,009	0	17	10	43	0,72	0,053	0,03
	16	8	34	0,57	0,060	0,04	17	45	19	0,32	0,049	0,03							15	45	19	0,32	0,033	0,01	22	41	28	0,47	0,030	0,04	20	14	11	0,18	0,050	0,05	14	27	15	0,25	0,027	0,02	18	30	36	0,6	0,058	0,05
	17	7	35	0,58	0,052	0,03	18	45	19	0,32	0,040	0,03							16	12	27	0,45	0,026	0,01	23	59	0	0	0,006	0	22	41	11	0,18	0,030	0,04	14	45	15	0,25	0,017	0	20	10	43	0,72	0,047	0,05
	18	8	34	0,57	0,047	0,03	23	59	0	0	0,075	0,26							16	45	19	0,32	0,030	0,01							23	59	0	0	0,006	0	15	27	15	0,25	0,041	0,03	22	27	43	0,72	0,029	0,04
	18	40	37	0,62	0,020	0,01													17	12	27	0,45	0,023	0,01													15	45	15	0,25	0,018	0	23	59	0	0	0,008	0,01
	20	40	42	0,7	0,048	0,06													17	45	19	0,32	0,026	0,01													16	27	15	0,25	0,039	0,03						
	22	40	42	0,7	0,023	0,03													18	45	19	0,32	0,040	0,03													16	45	15	0,25	0,016	0						
	23	59	0	0	0,006	0,01													23	59	0	0	0,075	0,26													17	27	15	0,25	0,035	0,02						
																																					17	45	15	0,25	0,014	0						
																																					18	27	15	0,25	0,029	0,02						
																																					18	45	15	0,25	0,011	0						
																																					20	27	15	0,25	0,042	0,04						
																																					23	59	0	0	0,033	0,07						

	Šumperk				p	159	Šumperk				p	264	Šumperk				p	551	Šumperk				p	180	Šumperk				p	334	Šumperk				p	86	Šumperk				p	83	Šumperk				p	64
	Hrabišín				o	0	Líbina				o	0	Nový Malín				o	0	Sudkov				o	0	Dolní Studénky				o	0	Košov				o	0	Brníčko				o	0	Dlouhomilov				o	0
	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z
	8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0			
	8	3	14	0,23	0,002	0	8	3	27	0,45	0,002	0	8	3	8	0,13	0,002	0	8	40	13	0,22	0,028	0,01	8	40	8	0,13	0,028	0,01	8	40	22	0,37	0,028	0,01	8	40	29	0,48	0,028	0,01	8	33	21	0,35	0,023	0,01
	8	33	14	0,23	0,021	0,01	10	3	27	0,45	0,084	0,09	8	33	8	0,13	0,021	0,01	9	40	13	0,22	0,042	0,03	9	40	8	0,13	0,042	0,03	9	40	22	0,37	0,042	0,03	9	40	29	0,48	0,042	0,03	10	3	25	0,42	0,063	0,05
	10	3	14	0,23	0,063	0,05	12	3	27	0,45	0,078	0,08	9	3	8	0,13	0,021	0,01	10	40	13	0,22	0,041	0,03	10	40	8	0,13	0,041	0,03	10	40	22	0,37	0,041	0,03	10	3	43	0,72	0,016	0	12	3	25	0,42	0,078	0,08
	12	3	14	0,23	0,078	0,08	13	10	27	0,45	0,045	0,03	10	3	8	0,13	0,041	0,02	11	40	13	0,22	0,039	0,03	11	40	8	0,13	0,039	0,03	11	40	22	0,37	0,039	0,03	10	40	29	0,48	0,025	0,01	13	10	30	0,5	0,045	0,03
	13	10	14	0,23	0,045	0,03	14	10	32	0,53	0,046	0,03	11	3	8	0,13	0,040	0,02	12	40	13	0,22	0,039	0,03	12	40	8	0,13	0,039	0,03	12	40	22	0,37	0,039	0,03	11	40	29	0,48	0,039	0,03	14	10	30	0,5	0,046	0,03
	14	10	19	0,32	0,046	0,03	14	23	23	0,38	0,012	0	12	3	8	0,13	0,038	0,02	13	10	13	0,22	0,020	0,01	13	10	8	0,13	0,020	0,01	13	10	22	0,37	0,020	0,01	12	3	43	0,72	0,015	0	14	40	34	0,57	0,028	0,01
	15	10	14	0,23	0,056	0,04	15	10	27	0,45	0,044	0,03	12	40	8	0,13	0,024	0,01	13	40	13	0,22	0,022	0,01	13	40	8	0,13	0,022	0,01	13	40	22	0,37	0,022	0,01	12	40	29	0,48	0,024	0,01	15	10	30	0,5	0,028	0,02
	16	10	14	0,23	0,059	0,04	16	10	27	0,45	0,059	0,04	13	10	8	0,13	0,020	0,01	14	10	13	0,22	0,024	0,01	14	10	8	0,13	0,024	0,01	14	10	22	0,37	0,024	0,01	13	10	29	0,48	0,020	0,01	15	40	34	0,57	0,030	0,01
	17	10	14	0,23	0,053	0,03	17	10	27	0,45	0,053	0,03	13	25	8	0,13	0,011	0	14	25	13	0,22	0,014	0	14	25	8	0,13	0,014	0	14	40	22	0,37	0,028	0,01	13	40	29	0,48	0,022	0,01	16	10	30	0,5	0,029	0,01
	18	10	19	0,32	0,046	0,03	18	10	32	0,53	0,046	0,03	13	40	8	0,13	0,011	0	14	40	13	0,22	0,014	0	14	40	8	0,13	0,014	0	15	10	22	0,37	0,028	0,02	14	10	29	0,48	0,024	0,01	16	40	34	0,57	0,027	0,01
	18	40	14	0,23	0,019	0	18	23	23	0,38	0,008	0	13	55	8	0,13	0,011	0	15	10	13	0,22	0,028	0,02	15	10	8	0,13	0,028	0,02	15	40	22	0,37	0,030	0,01	14	40	29	0,48	0,028	0,01	17	10	30	0,5	0,026	0,01
	20	10	14	0,23	0,040	0,04	20	10	27	0,45	0,051	0,05	14	10	13	0,22	0,013	0,01	15	40	13	0,22	0,030	0,01	15	40	8	0,13	0,030	0,01	16	10	22	0,37	0,029	0,01	15	10	29	0,48	0,028	0,02	18	40	21	0,35	0,064	0,06
	22	27	13	0,22	0,029	0,04	21	6	23	0,38	0,015	0,01	14	25	8	0,13	0,014	0	16	10	13	0,22	0,029	0,01	16	10	8	0,13	0,029	0,01	16	40	22	0,37	0,027	0,01	15	40	29	0,48	0,030	0,01	20	40	29	0,48	0,048	0,06
	23	59	0	0	0,008	0,01	22	27	26	0,43	0,015	0,01	14	40	8	0,13	0,014	0	16	40	13	0,22	0,027	0,01	16	40	8	0,13	0,027	0,01	17	10	22	0,37	0,026	0,01	16	10	29	0,48	0,029	0,01	22	40	29	0,48	0,023	0,03
							23	59	0	0	0,008	0,01	14	55	8	0,13	0,014	0	17	10	13	0,22	0,026	0,01	17	10	8	0,13	0,026	0,01	17	40	22	0,37	0,024	0,01	16	40	29	0,48	0,027	0,01	23	59	0	0	0,006	0,01
													15	10	8	0,13	0,015	0,01	17	40	13	0,22	0,024	0,01	17	40	8	0,13	0,024	0,01	18	40	22	0,37	0,041	0,03	17	10	29	0,48	0,026	0,01						
													15	25	8	0,13	0,015	0	18	40	13	0,22	0,041	0,03	18	40	8	0,13	0,041	0,03	20	40	22	0,37	0,048	0,06	17	40	29	0,48	0,024	0,01						
													15	40	8	0,13	0,015	0	20	40	13	0,22	0,048	0,06	20	40	8	0,13	0,048	0,06	22	40	22	0,37	0,023	0,03	18	40	29	0,48	0,041	0,03						
													15	55	8	0,13	0,015	0	22	40	13	0,22	0,023	0,03	22	40	8	0,13	0,023	0,03	23	59	0	0	0,006	0,01	20	40	35	0,58	0,048	0,06						
													16	10	8	0,13	0,014	0,01	23	59	0	0	0,006	0,01	23	59	0	0	0,006	0,01							22	40	35	0,58	0,023	0,03						
													16	25	8	0,13	0,013	0																			23	59	0	0	0,006	0,01						
													16	40	8	0,13	0,013	0																													
													17	10	8	0,13	0,026	0,01																													
													17	40	8	0,13	0,024	0,01																													
													18	10	13	0,22	0,022	0,01																													
													18	30	8	0,13	0,012	0																													
													18	40	8	0,13	0,006	0																													
													20	10	8	0,13	0,040	0,04																													
													22	27	7	0,12	0,029	0,04																													
													23	59	0	0	0,008	0,01																													
ds					21,8						67,5						42,2						21,8						24,9						17,6						23,6					16,6	
č						66,7						115						143						61,9						115						29,9						26,1					26,5
t		0,36						0,33						0,18						0,54						0,54						0,6						0,5						0,34				

Obrázek 38 – Tabulky spojení pro druhou návrhovou variantu v provozním celku severozápad, I. část

Zdroj: Autor

Šumperk				p	50	Zábřeh				p	59	Zábřeh				p	64	Zábřeh				p	59	Uničov				p	99	Uničov				p	275	Zábřeh				p	158	Šumperk				p	64
Leština				o	0	Lesnice				o	0	Sudkov				o	0	Brníčko				o	0	Oskava				o	0	Šumvald				o	0	Leština				o	0	Oskava				o	0
h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z
8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0			
8	8	34	0,57	0,006	0	9	30	13	0,22	0,063	0,06	9	30	33	0,55	0,063	0,06	9	30	16	0,27	0,063	0,06	8	14	29	0,48	0,010	0	8	14	13	0,22	0,010	0	8	27	15	0,25	0,019	0	8	3	43	0,72	0,002	0
10	8	34	0,57	0,084	0,09	11	30	13	0,22	0,080	0,09	11	30	33	0,55	0,080	0,09	11	30	16	0,27	0,080	0,09	10	14	29	0,48	0,084	0,09	10	14	13	0,22	0,084	0,09	10	27	15	0,25	0,083	0,09	10	3	43	0,72	0,084	0,09
10	40	37	0,62	0,021	0,01	12	27	24	0,4	0,037	0,03	14	12	21	0,35	0,114	0,15	12	27	27	0,45	0,037	0,03	12	14	29	0,48	0,078	0,09	12	14	13	0,22	0,078	0,09	12	27	15	0,25	0,078	0,09	11	3	36	0,6	0,040	0,02
12	8	34	0,57	0,057	0,05	13	27	24	0,4	0,041	0,03	15	12	21	0,35	0,056	0,04	13	27	27	0,45	0,041	0,03	14	27	29	0,48	0,099	0,12	13	27	15	0,25	0,050	0,04	13	27	15	0,25	0,041	0,03	12	3	43	0,72	0,038	0,02
12	40	37	0,62	0,021	0,01	14	45	19	0,32	0,066	0,05	16	12	21	0,35	0,058	0,04	14	12	27	0,45	0,035	0,02	15	27	29	0,48	0,057	0,04	14	27	13	0,22	0,049	0,04	13	57	15	0,25	0,022	0,01	13	10	43	0,72	0,045	0,03
13	8	34	0,57	0,019	0,01	15	45	19	0,32	0,059	0,04	17	12	21	0,35	0,053	0,03	14	45	19	0,32	0,030	0,01	16	27	29	0,48	0,057	0,04	15	27	13	0,22	0,057	0,04	14	27	15	0,25	0,027	0,02	14	10	48	0,8	0,046	0,03
13	29	44	0,73	0,015	0	16	45	19	0,32	0,055	0,04	18	42	21	0,35	0,064	0,06	15	12	27	0,45	0,026	0,02	17	27	29	0,48	0,051	0,04	16	27	13	0,22	0,057	0,04	14	45	15	0,25	0,017	0	15	10	43	0,72	0,056	0,04
14	8	34	0,57	0,030	0,02	17	27	24	0,4	0,035	0,02	23	59	0	0	0,077	0,27	15	45	19	0,32	0,033	0,01	18	27	29	0,48	0,043	0,03	17	27	13	0,22	0,051	0,04	15	27	15	0,25	0,041	0,03	16	10	43	0,72	0,059	0,04
14	40	37	0,62	0,030	0,01	18	27	24	0,4	0,043	0,03							16	12	27	0,45	0,026	0,01	20	14	28	0,47	0,050	0,05	18	27	13	0,22	0,043	0,03	15	45	15	0,25	0,018	0	17	10	43	0,72	0,053	0,03
15	7	35	0,58	0,025	0,01	23	59	0	0	0,086	0,32							16	45	19	0,32	0,030	0,01	22	41	28	0,47	0,030	0,04	20	14	11	0,18	0,050	0,05	16	27	15	0,25	0,039	0,03	18	30	36	0,6	0,058	0,05
16	8	34	0,57	0,060	0,04													17	12	27	0,45	0,023	0,01	23	59	0	0	0,006	0	22	41	11	0,18	0,030	0,04	16	45	15	0,25	0,016	0	20	10	43	0,72	0,047	0,05
17	7	35	0,58	0,052	0,03													17	27	27	0,45	0,012	0							23	59	0	0	0,006	0	17	27	15	0,25	0,035	0,02	22	27	43	0,72	0,029	0,04
18	8	34	0,57	0,047	0,03													18	27	27	0,45	0,043	0,03													18	27	15	0,25	0,043	0,03	23	59	0	0	0,008	0,01
18	40	37	0,62	0,020	0,01													18	42	27	0,45	0,009	0													20	27	15	0,25	0,053	0,07						
20	40	42	0,7	0,048	0,06													23	59	0	0	0,077	0,27													23	59	0	0	0,033	0,07						
22	40	42	0,7	0,023	0,03																																									
23	59	0	0	0,006	0,01																																									
ds				16,7						8,87						12,8						10,7						26,6						33						21						25	
č					19,4						42,1						47,6						35,6						54,6						141						79,2						28,2
t		0,35					0,36						0,43						0,23						0,42						0,44						0,56						0,38					

Obrázek 39 – Tabulky spojení pro druhou návrhovou variantu v provozním celku severozápad, II. část

Zdroj: Autor

	Uničov				p	187	Mohelnice				p	82	Mohelnice				p	166	Mohelnice				p	63	Mohelnice				p	142	Mohelnice				p	55	Mohelnice				p	52
	Medlov				o	0	Uničov				o	0	Úsov				o	0	Klopina				o	0	Dubicko				o	0	Bohuslavice				o	0	Hrabová				o	0
	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z
	8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0			
	8	2	10	0,17	0,001	0	9	7	63	1,05	0,047	0,03	9	20	24	0,4	0,056	0,05	9	20	29	0,48	0,056	0,05	12	0	25	0,42	0,162	0,33	12	0	37	0,62	0,162	0,33	8	11	67	1,12	0,008	0
	10	35	9	0,15	0,106	0,15	12	10	63	1,05	0,122	0,19	12	15	20	0,33	0,116	0,18	12	15	25	0,42	0,116	0,18	12	36	31	0,52	0,024	0,01	12	36	28	0,47	0,024	0,01	10	10	57	0,95	0,083	0,09
	12	15	10	0,17	0,065	0,06	12	15	67	1,12	0,003	0	14	25	22	0,37	0,097	0,11	14	25	28	0,47	0,097	0,11	14	8	21	0,35	0,067	0,06	14	8	24	0,4	0,067	0,06	12	0	28	0,47	0,072	0,07
	13	10	18	0,3	0,037	0,02	13	10	70	1,17	0,037	0,02	15	5	25	0,42	0,037	0,02	15	5	30	0,5	0,037	0,02	14	25	31	0,52	0,016	0	14	25	56	0,93	0,016	0	12	15	51	0,85	0,010	0
	13	53	9	0,15	0,032	0,01	14	30	65	1,08	0,065	0,05	16	10	20	0,33	0,064	0,04	16	10	24	0,4	0,064	0,04	15	51	34	0,57	0,083	0,07	15	51	29	0,48	0,083	0,07	12	36	35	0,58	0,014	0
	14	52	11	0,18	0,053	0,03	15	7	53	0,88	0,035	0,02	18	15	20	0,33	0,101	0,12	17	37	46	0,77	0,074	0,07	16	15	19	0,32	0,022	0,01	16	15	22	0,37	0,022	0,01	13	0	78	1,3	0,016	0
	15	31	9	0,15	0,038	0,03	16	10	50	0,83	0,062	0,04	22	20	20	0,33	0,084	0,22	18	15	24	0,4	0,027	0,02	17	37	24	0,4	0,070	0,06	17	37	37	0,62	0,070	0,06	14	8	27	0,45	0,052	0,03
	16	30	9	0,15	0,056	0,04	16	37	58	0,97	0,024	0,01	23	59	0	0	0,009	0,01	22	20	24	0,4	0,084	0,22	18	15	36	0,6	0,027	0,02	22	20	37	0,62	0,112	0,34	14	25	35	0,58	0,016	0
	17	20	9	0,15	0,043	0,03	17	37	54	0,9	0,050	0,04							23	59	0	0	0,009	0,01	22	20	35	0,58	0,084	0,22	23	59	0	0	0,009	0,01	16	10	38	0,63	0,101	0,1
	18	35	9	0,15	0,053	0,04	23	59	0	0	0,121	0,53													23	59	0	0	0,009	0,01							17	37	28	0,47	0,074	0,07
	22	42	10	0,17	0,075	0,2																															18	15	38	0,63	0,027	0,02
	23	59	0	0	0,006	0																															22	20	39	0,65	0,084	0,22
																																					23	59	0	0	0,009	0,01
ds					17,5						36,4						32,4						16,8						36,8						17,2						18,8	
č						115						76,4						123						44,5						111						48,8						31,4
t		0,11						0,23						0,22						0,19						0,14						0,13						0,13				

Obrázek 40 – Tabulky spojení pro stávající stav v provozním celku jihozápad, I. část

Zdroj: Autor

	Mohelnice				p	93	Zábřeh				p	50	Uničov				p	279	Uničov				p	108	Uničov				p	238	Mohelnice				p	109
	Leština				o	0	Dubicko				o	0	Libina				o	0	Nová Hradečná				o	0,1	Troubelice				o	0,1	Třeština				o	0,1
	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z
	8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0			
	8	11	61	1,02	0,008	0	8	55	28	0,47	0,039	0,02	11	35	31	0,52	0,147	0,28	9	6	8	0,13	0,047	0,03	9	6	4	0,07	0,047	0,03	9	20	14	0,23	0,056	0,05
	10	10	45	0,75	0,083	0,09	10	45	25	0,42	0,075	0,08	12	55	33	0,55	0,052	0,04	10	37	22	0,37	0,062	0,06	9	43	14	0,23	0,026	0,01	12	0	13	0,22	0,106	0,14
	12	15	43	0,72	0,081	0,09	12	10	16	0,27	0,055	0,04	14	0	39	0,65	0,047	0,03	11	6	8	0,13	0,019	0,01	10	37	11	0,18	0,037	0,03	12	15	12	0,2	0,010	0
	12	36	45	0,75	0,014	0	12	45	25	0,42	0,023	0,01	14	23	33	0,55	0,021	0	11	35	20	0,33	0,018	0	11	6	4	0,07	0,019	0,01	14	8	16	0,27	0,081	0,08
	12	51	38	0,63	0,010	0	13	55	27	0,45	0,050	0,03	14	52	36	0,6	0,027	0,01	12	55	20	0,33	0,052	0,04	11	35	16	0,27	0,018	0	14	25	19	0,32	0,016	0
	14	8	33	0,55	0,057	0,04	14	45	24	0,4	0,045	0,03	16	40	18	0,3	0,103	0,11	13	6	8	0,13	0,008	0	12	43	14	0,23	0,044	0,03	15	5	15	0,25	0,037	0,02
	14	25	49	0,82	0,016	0	16	0	22	0,37	0,074	0,05	17	10	33	0,55	0,026	0,01	14	0	22	0,37	0,040	0,02	12	55	14	0,23	0,008	0	16	10	11	0,18	0,064	0,04
	14	37	47	0,78	0,011	0	17	45	25	0,42	0,089	0,09	19	17	31	0,52	0,084	0,1	14	23	8	0,13	0,021	0	13	6	4	0,07	0,008	0	16	15	13	0,22	0,004	0
	16	10	44	0,73	0,090	0,08	20	45	25	0,42	0,087	0,16	22	40	31	0,52	0,052	0,11	14	52	23	0,38	0,027	0,01	14	0	16	0,27	0,040	0,02	17	37	15	0,25	0,070	0,06
	16	21	37	0,62	0,010	0	23	59	0	0	0,028	0,06	23	59	0	0	0,006	0,01	15	23	8	0,13	0,030	0,02	14	23	4	0,07	0,021	0	18	15	11	0,18	0,027	0,02
	17	21	37	0,62	0,052	0,04													16	23	8	0,13	0,057	0,04	14	52	18	0,3	0,027	0,01	22	20	11	0,18	0,084	0,22
	18	15	44	0,73	0,040	0,03													16	25	18	0,3	0,002	0	15	5	13	0,22	0,012	0,01	23	59	0	0	0,009	0,01
	22	20	43	0,72	0,084	0,22													17	10	21	0,35	0,039	0,02	15	23	4	0,07	0,018	0						
	23	59	0	0	0,009	0,01													17	23	8	0,13	0,010	0	16	23	4	0,07	0,057	0,04						
																			18	23	8	0,13	0,043	0,03	16	25	12	0,2	0,002	0						
																			19	17	19	0,32	0,030	0,02	17	10	16	0,27	0,039	0,02						
																			20	6	8	0,13	0,020	0,01	17	23	4	0,07	0,010	0						
																			21	6	8	0,13	0,016	0,01	18	23	4	0,07	0,043	0,03						
																			22	30	8	0,13	0,015	0,01	18	35	14	0,23	0,007	0						
																			22	40	22	0,37	0,001	0	19	17	14	0,23	0,023	0,01						
																			23	59	0	0	0,006	0,01	20	6	4	0,07	0,020	0,01						
																									21	6	4	0,07	0,016	0,01						
																									22	30	4	0,07	0,015	0,01						
																									22	40	16	0,27	0,001	0						
																									23	59	0	0	0,006	0,01						
ds					36,4						10,7						77,6						15,9						22,9						14,9	
č						55,7						27,8						191						41						78,5						76,3
t		0,11						0,38						0,14						0,15						0,12						0,16				

Obrázek 41 – Tabulky spojení pro stávající stav v provozním celku jihozápad, II. část

Zdroj: Autor

	Uničov				p	187	Mohelnice				p	82	Mohelnice				p	166	Mohelnice				p	63	Mohelnice				p	142	Mohelnice				p	55	Mohelnice				p	52
	Medlov				o	0	Uničov				o	0	Úsov				o	0	Klopina				o	0	Dubicko				o	0	Bohuslavice				o	0	Hrabová				o	0
	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z
	8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0			
	8	25	7	0,12	0,018	0	8	24	62	1,03	0,017	0	8	24	27	0,45	0,017	0	8	24	45	0,75	0,017	0	8	24	36	0,6	0,017	0	8	11	35	0,58	0,008	0	8	24	39	0,65	0,017	0
	10	25	7	0,12	0,083	0,09	9	7	58	0,97	0,030	0,02	10	24	27	0,45	0,083	0,09	10	24	45	0,75	0,083	0,09	10	24	36	0,6	0,083	0,09	10	21	25	0,42	0,090	0,11	10	24	39	0,65	0,083	0,09
	12	25	7	0,12	0,078	0,09	10	24	62	1,03	0,053	0,04	12	24	27	0,45	0,078	0,09	12	24	38	0,63	0,078	0,09	12	24	36	0,6	0,078	0,09	12	21	25	0,42	0,078	0,09	12	24	39	0,65	0,078	0,09
	13	34	12	0,2	0,048	0,04	12	10	55	0,92	0,069	0,07	13	24	27	0,45	0,041	0,03	13	24	45	0,75	0,041	0,03	13	24	36	0,6	0,041	0,03	13	26	26	0,43	0,045	0,03	13	24	39	0,65	0,041	0,03
	14	34	7	0,12	0,051	0,04	12	24	56	0,93	0,009	0	14	24	27	0,45	0,049	0,04	14	24	38	0,63	0,049	0,04	14	24	36	0,6	0,049	0,04	14	20	32	0,53	0,044	0,03	14	24	39	0,65	0,049	0,04
	15	34	12	0,2	0,058	0,04	12	37	58	0,97	0,008	0	15	24	27	0,45	0,057	0,04	15	24	45	0,75	0,057	0,04	15	24	36	0,6	0,057	0,04	15	21	25	0,42	0,058	0,04	15	24	39	0,65	0,057	0,04
	16	34	7	0,12	0,056	0,04	13	10	55	0,92	0,022	0,01	16	24	27	0,45	0,057	0,04	16	24	38	0,63	0,057	0,04	16	24	36	0,6	0,057	0,04	16	21	25	0,42	0,058	0,04	16	24	39	0,65	0,057	0,04
	17	34	12	0,2	0,050	0,04	13	37	58	0,97	0,020	0	17	24	27	0,45	0,051	0,04	17	24	45	0,75	0,051	0,04	17	24	36	0,6	0,051	0,04	17	21	25	0,42	0,052	0,04	17	24	39	0,65	0,051	0,04
	18	34	7	0,12	0,042	0,03	14	24	56	0,93	0,039	0,03	18	24	27	0,45	0,043	0,03	18	24	38	0,63	0,043	0,03	18	24	36	0,6	0,043	0,03	18	20	26	0,43	0,043	0,03	18	24	39	0,65	0,043	0,03
	22	40	7	0,12	0,075	0,2	14	37	58	0,97	0,012	0	20	24	27	0,45	0,054	0,07	20	24	31	0,52	0,054	0,07	20	24	40	0,67	0,054	0,07	20	24	43	0,72	0,057	0,07	22	24	39	0,65	0,079	0,2
	23	59	0	0	0,006	0,01	15	7	58	0,97	0,028	0,01	22	24	26	0,43	0,025	0,03	22	24	42	0,7	0,025	0,03	22	24	34	0,57	0,025	0,03	22	34	37	0,62	0,027	0,03	23	59	0	0	0,009	0,01
							15	37	58	0,97	0,030	0,01	23	59	0	0	0,009	0,01	23	59	0	0	0,009	0,01	23	59	0	0	0,009	0,01	23	59	0	0	0,007	0,01						
							16	24	56	0,93	0,044	0,03																														
							17	7	58	0,97	0,038	0,02																														
							19	7	58	0,97	0,082	0,09																														
							20	24	62	1,03	0,029	0,02																														
							21	7	58	0,97	0,011	0,01																														
							23	59	0	0	0,023	0,04																														
ds					14,6						42,9						41,5						23,7						47,8						14,4						18,8	
č						115						33,4						84,8						32,2						72,5						28,9						32
t		0,46						0,28						1						1						1						0,27						1				

Obrázek 42 – Tabulky spojení pro první návrhovou variantu v provozním celku jihozápad, I. část

Zdroj: Autor

	Mohelnice				p	93	Zábřeh				p	50	Uničov				p	279	Uničov				p	108	Uničov				p	238	Mohelnice				p	109
	Leština				o	0	Dubicko				o	0	Libina				o	0,1	Nová Hradečná				o	0,1	Troubelice				o	0,1	Třeština				o	0
	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z
	8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0			
	8	24	46	0,77	0,017	0	8	30	24	0,4	0,021	0,01	9	6	23	0,38	0,047	0,03	9	6	8	0,13	0,047	0,03	8	10	13	0,22	0,007	0	8	24	18	0,3	0,017	0
	10	24	46	0,77	0,083	0,09	10	30	24	0,4	0,083	0,09	11	6	23	0,38	0,081	0,09	10	10	25	0,42	0,044	0,03	9	6	4	0,07	0,040	0,02	10	24	18	0,3	0,083	0,09
	12	24	46	0,77	0,078	0,09	12	30	24	0,4	0,078	0,09	13	6	23	0,38	0,078	0,08	11	6	8	0,13	0,037	0,02	10	10	13	0,22	0,044	0,03	12	24	18	0,3	0,078	0,09
	13	24	46	0,77	0,041	0,03	13	30	24	0,4	0,042	0,03	13	40	37	0,62	0,025	0,01	12	10	19	0,32	0,041	0,03	11	6	4	0,07	0,037	0,02	13	24	18	0,3	0,041	0,03
	14	24	46	0,77	0,049	0,04	14	0	24	0,4	0,022	0,01	14	23	23	0,38	0,036	0,03	13	6	8	0,13	0,037	0,02	12	10	13	0,22	0,041	0,03	14	24	18	0,3	0,049	0,04
	15	24	46	0,77	0,057	0,04	14	30	24	0,4	0,028	0,01	14	40	30	0,5	0,016	0	13	40	19	0,32	0,025	0,01	13	6	4	0,07	0,037	0,02	15	24	18	0,3	0,057	0,04
	16	24	46	0,77	0,057	0,04	15	30	24	0,4	0,058	0,04	15	23	23	0,38	0,041	0,03	14	23	8	0,13	0,036	0,03	13	40	13	0,22	0,025	0,01	16	24	18	0,3	0,057	0,04
	17	24	46	0,77	0,051	0,04	16	30	24	0,4	0,057	0,04	15	40	37	0,62	0,017	0	14	40	19	0,32	0,016	0	14	23	4	0,07	0,036	0,03	17	24	18	0,3	0,051	0,04
	18	24	46	0,77	0,043	0,03	17	30	24	0,4	0,051	0,04	16	23	23	0,38	0,041	0,03	15	23	8	0,13	0,041	0,03	14	40	13	0,22	0,016	0	18	24	18	0,3	0,043	0,03
	22	24	47	0,78	0,079	0,2	18	30	24	0,4	0,042	0,03	16	40	37	0,62	0,015	0	15	40	19	0,32	0,017	0	15	23	4	0,07	0,041	0,03	20	24	18	0,3	0,054	0,07
	23	59	0	0	0,009	0,01	20	30	24	0,4	0,052	0,06	17	23	23	0,38	0,036	0,02	16	23	8	0,13	0,041	0,03	15	40	13	0,22	0,017	0	22	24	17	0,28	0,025	0,03
							23	59	0	0	0,032	0,07	18	23	23	0,38	0,043	0,03	16	40	19	0,32	0,015	0	16	23	4	0,07	0,041	0,03	23	59	0	0	0,009	0,01
													18	40	30	0,5	0,011	0	17	23	8	0,13	0,036	0,02	16	40	13	0,22	0,015	0						
													20	6	23	0,38	0,039	0,03	18	23	8	0,13	0,043	0,03	17	23	4	0,07	0,036	0,02						
													21	6	23	0,38	0,016	0,01	18	40	19	0,32	0,011	0	18	23	4	0,07	0,043	0,03						
													22	40	30	0,5	0,017	0,02	20	6	8	0,13	0,039	0,03	18	40	13	0,22	0,011	0						
													23	59	0	0	0,006	0,01	21	6	8	0,13	0,016	0,01	20	6	4	0,07	0,039	0,03						
																			22	30	8	0,13	0,015	0,01	21	6	4	0,07	0,016	0,01						
																			22	40	19	0,32	0,001	0	22	30	4	0,07	0,015	0,01						
																			23	59	0	0	0,006	0,01	22	40	13	0,22	0,001	0						
																									23	59	0	0	0,006	0,01						
ds					39,8						10,7						71,4					13,1							16,7						18,1	
č						57,2						26						126						40,5						87,6						55,7
t		1						0,83						0,34						0,25						0,24						1				

Obrázek 43 – Tabulky spojení pro první návrhovou variantu v provozním celku jihozápad, II. část

Zdroj: Autor

Uničov				p	187	Mohelnice				p	82	Mohelnice				p	166	Mohelnice				p	63	Mohelnice				p	142	Mohelnice				p	55	Mohelnice				p	52
Medlov				o	0	Uničov				o	0	Úsov				o	0	Klopina				o	0	Dubicko				o	0	Bohuslavice				o	0	Hrabová				o	0
h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z
8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0			
8	25	7	0,12	0,018	0	8	31	55	0,92	0,022	0,01	8	31	22	0,37	0,022	0,01	8	31	33	0,55	0,022	0,01	8	25	24	0,4	0,018	0	8	25	30	0,5	0,018	0	8	31	38	0,63	0,022	0,01
10	25	7	0,12	0,083	0,09	9	7	58	0,97	0,025	0,01	10	31	22	0,37	0,083	0,09	10	31	33	0,55	0,083	0,09	10	25	24	0,4	0,083	0,09	10	25	30	0,5	0,083	0,09	10	31	38	0,63	0,083	0,09
12	25	7	0,12	0,078	0,09	10	30	55	0,92	0,057	0,05	12	31	22	0,37	0,078	0,09	12	31	33	0,55	0,078	0,09	12	25	24	0,4	0,078	0,09	12	25	30	0,5	0,078	0,09	12	31	38	0,63	0,078	0,09
13	34	12	0,2	0,048	0,04	12	10	55	0,92	0,065	0,06	13	31	22	0,37	0,042	0,03	13	31	30	0,5	0,042	0,03	13	25	24	0,4	0,041	0,03	13	25	30	0,5	0,041	0,03	13	31	43	0,72	0,042	0,03
14	34	7	0,12	0,051	0,04	12	31	49	0,82	0,014	0	14	31	22	0,37	0,050	0,04	14	31	33	0,55	0,050	0,04	14	25	24	0,4	0,049	0,04	14	25	30	0,5	0,049	0,04	14	31	38	0,63	0,050	0,04
15	34	12	0,2	0,058	0,04	12	37	58	0,97	0,004	0	15	31	25	0,42	0,058	0,04	15	31	30	0,5	0,058	0,04	15	31	40	0,67	0,063	0,05	15	39	25	0,42	0,071	0,06	15	31	43	0,72	0,058	0,04
16	34	7	0,12	0,056	0,04	13	10	55	0,92	0,022	0,01	16	31	22	0,37	0,057	0,04	16	31	33	0,55	0,057	0,04	16	25	24	0,4	0,051	0,04	16	25	30	0,5	0,043	0,03	16	31	38	0,63	0,057	0,04
17	34	12	0,2	0,050	0,04	13	37	58	0,97	0,020	0	17	31	25	0,42	0,050	0,04	17	31	30	0,5	0,050	0,04	17	21	28	0,47	0,048	0,03	17	21	25	0,42	0,048	0,03	17	31	43	0,72	0,050	0,04
18	34	7	0,12	0,042	0,03	14	31	49	0,82	0,046	0,03	18	31	22	0,37	0,042	0,03	18	31	33	0,55	0,042	0,03	17	31	40	0,67	0,008	0	18	25	30	0,5	0,046	0,04	18	31	38	0,63	0,042	0,03
22	40	7	0,12	0,075	0,2	14	37	58	0,97	0,006	0	20	31	22	0,37	0,052	0,06	20	31	26	0,43	0,052	0,06	18	25	24	0,4	0,038	0,03	20	31	38	0,63	0,055	0,07	22	31	36	0,6	0,076	0,19
23	59	0	0	0,006	0,01	15	7	58	0,97	0,028	0,01	22	31	22	0,37	0,024	0,03	22	31	35	0,58	0,024	0,03	20	31	35	0,58	0,055	0,07	22	31	32	0,53	0,024	0,03	23	59	0	0	0,008	0,01
						15	37	58	0,97	0,030	0,01	23	59	0	0	0,008	0,01	23	59	0	0	0,008	0,01	22	31	29	0,48	0,024	0,03	23	59	0	0	0,008	0,01						
						16	31	49	0,82	0,051	0,04													23	59	0	0	0,008	0,01												
						17	7	58	0,97	0,032	0,01																																
						19	7	58	0,97	0,082	0,09																																
						20	31	55	0,92	0,031	0,03																																
						21	7	58	0,97	0,009	0																																
						23	59	0	0	0,023	0,04																																
ds				14,6						40,8						34,8						18,5						36,5						15,2						18,9	
č					115						34						84,9						32,2						72,1						28,4						31,7
t		0,46					0,25						1						1						0,46						0,45						1				

Obrázek 44 – Tabulky spojení pro druhou návrhovou variantu v provozním celku jihozápad, I. část

Zdroj: Autor

	Mohelnice				p	93	Zábřeh				p	50	Uničov				p	279	Uničov				p	108	Uničov				p	238	Mohelnice				p	109
	Leština				o	0	Dubicko				o	0	Libina				o	0,1	Nová Hradečná				o	0,1	Troubelice				o	0,1	Třeština				o	0,1
	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z
	8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0			
	8	31	45	0,75	0,022	0,01	8	24	24	0,4	0,017	0	9	6	23	0,38	0,047	0,03	9	6	8	0,13	0,047	0,03	8	10	13	0,22	0,007	0	8	25	18	0,3	0,018	0
	10	31	45	0,75	0,083	0,09	10	24	24	0,4	0,083	0,09	11	6	23	0,38	0,081	0,09	10	10	25	0,42	0,044	0,03	9	6	4	0,07	0,040	0,02	8	31	14	0,23	0,004	0
	12	31	45	0,75	0,078	0,09	12	24	24	0,4	0,078	0,09	13	6	23	0,38	0,078	0,08	11	6	8	0,13	0,037	0,02	10	10	13	0,22	0,044	0,03	10	25	18	0,3	0,079	0,09
	13	31	50	0,83	0,042	0,03	13	24	24	0,4	0,041	0,03	13	40	37	0,62	0,025	0,01	12	10	19	0,32	0,041	0,03	11	6	4	0,07	0,037	0,02	10	31	14	0,23	0,004	0
	14	20	39	0,65	0,040	0,03	13	54	24	0,4	0,022	0,01	14	23	23	0,38	0,036	0,03	13	6	8	0,13	0,037	0,02	12	10	13	0,22	0,041	0,03	12	25	18	0,3	0,074	0,08
	14	31	45	0,75	0,010	0	14	24	24	0,4	0,027	0,02	14	40	30	0,5	0,016	0	13	40	19	0,32	0,025	0,01	13	6	4	0,07	0,037	0,02	12	31	14	0,23	0,004	0
	15	31	50	0,83	0,058	0,04	15	24	24	0,4	0,057	0,04	15	23	23	0,38	0,041	0,03	14	23	8	0,13	0,036	0,03	13	40	13	0,22	0,025	0,01	13	25	18	0,3	0,037	0,03
	16	21	38	0,63	0,048	0,03	16	24	24	0,4	0,057	0,04	15	40	37	0,62	0,017	0	14	40	19	0,32	0,016	0	14	23	4	0,07	0,036	0,03	13	31	14	0,23	0,004	0
	16	31	45	0,75	0,009	0	17	24	24	0,4	0,051	0,04	16	23	23	0,38	0,041	0,03	15	23	8	0,13	0,041	0,03	14	40	13	0,22	0,016	0	14	25	18	0,3	0,044	0,03
	18	31	45	0,75	0,093	0,11	18	24	24	0,4	0,043	0,03	16	40	37	0,62	0,015	0	15	40	19	0,32	0,017	0	15	23	4	0,07	0,041	0,03	14	31	14	0,23	0,006	0
	22	31	41	0,68	0,076	0,19	20	24	24	0,4	0,054	0,07	17	23	23	0,38	0,036	0,02	16	23	8	0,13	0,041	0,03	15	40	13	0,22	0,017	0	15	31	17	0,28	0,058	0,04
	23	59	0	0	0,008	0,01	22	24	24	0,4	0,025	0,03	18	23	23	0,38	0,043	0,03	16	40	19	0,32	0,015	0	16	23	4	0,07	0,041	0,03	16	25	18	0,3	0,051	0,04
							23	59	0	0	0,009	0,01	18	40	30	0,5	0,011	0	17	23	8	0,13	0,036	0,02	16	40	13	0,22	0,015	0	16	31	14	0,23	0,005	0
													20	6	23	0,38	0,039	0,03	18	23	8	0,13	0,043	0,03	17	23	4	0,07	0,036	0,02	17	31	17	0,28	0,050	0,04
													21	6	23	0,38	0,016	0,01	18	40	19	0,32	0,011	0	18	23	4	0,07	0,043	0,03	18	25	18	0,3	0,038	0,03
													22	40	30	0,5	0,017	0,02	20	6	8	0,13	0,039	0,03	18	40	13	0,22	0,011	0	18	31	14	0,23	0,004	0
													23	59	0	0	0,006	0,01	21	6	8	0,13	0,016	0,01	20	6	4	0,07	0,039	0,03	20	31	14	0,23	0,052	0,06
																			22	30	8	0,13	0,015	0,01	21	6	4	0,07	0,016	0,01	22	31	14	0,23	0,024	0,03
																			22	40	19	0,32	0,001	0	22	30	4	0,07	0,015	0,01	23	59	0	0	0,008	0,01
																			23	59	0	0	0,006	0,01	22	40	13	0,22	0,001	0						
																									23	59	0	0	0,006	0,01						
ds					38,3						11,1						71,4						13,1						16,7						19	
č						58,7						25						126						40,5						87,6						57
t		0,69						0,85						0,34						0,25						0,24						0,52				

Obrázek 45 – Tabulky spojení pro druhou návrhovou variantu v provozním celku jihozápad, II. část

Zdroj: Autor

	Litovel				p	80	Olomouc			p	675	Šternberk				p	71	Šternberk				p	65	Šternberk				p	81	Olomouc			p	70	Olomouc			p	126
	Přovice				o	0,05	Štěpánov			o	0	Štěpánov				o	0	Lužice				o	0	Hnojice				o	0	Hnojice			o	0	Přovice			o	0
	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z
	8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0			
	9	45	12	0,2	0,074	0,07	9	28	28	0,47	0,062	0,06	8	16	37	0,62	0,011	0	8	16	4	0,07	0,011	0	8	16	8	0,13	0,011	0	9	28	57	0,95	0,062	0,06	9	28	38	0,63	0,062	0,06
	10	0	15	0,25	0,010	0	10	32	29	0,48	0,044	0,03	9	0	15	0,25	0,031	0,01	9	0	6	0,1	0,031	0,01	12	20	13	0,22	0,164	0,35	11	21	46	0,77	0,076	0,08	10	32	41	0,68	0,044	0,03
	13	10	11	0,18	0,125	0,2	11	3	31	0,52	0,021	0,01	10	20	20	0,33	0,055	0,05	10	20	5	0,08	0,055	0,05	14	6	15	0,25	0,076	0,07	11	55	38	0,63	0,022	0,01	11	6	54	0,9	0,023	0,01
	13	20	15	0,25	0,007	0	11	21	33	0,55	0,011	0	11	0	15	0,25	0,027	0,01	11	0	6	0,1	0,027	0,01	14	49	17	0,28	0,040	0,01	12	46	45	0,75	0,033	0,02	11	48	40	0,67	0,027	0,01
	14	24	13	0,22	0,052	0,04	11	48	31	0,52	0,017	0	12	20	33	0,55	0,051	0,04	12	20	9	0,15	0,051	0,04	16	37	10	0,17	0,103	0,11	13	32	49	0,82	0,033	0,02	11	55	51	0,85	0,004	0
	15	40	12	0,2	0,073	0,06	12	46	32	0,53	0,038	0,03	12	53	15	0,25	0,022	0,01	12	53	5	0,08	0,022	0,01	18	24	10	0,17	0,083	0,09	14	7	55	0,92	0,027	0,01	14	7	42	0,7	0,093	0,1
	17	23	11	0,18	0,092	0,09	13	39	30	0,5	0,038	0,03	13	58	15	0,25	0,047	0,03	13	58	5	0,08	0,047	0,03	23	59	0	0	0,088	0,33	14	32	34	0,57	0,023	0	14	32	45	0,75	0,023	0
	23	59	0	0	0,132	0,6	13	57	30	0,5	0,013	0	14	58	17	0,28	0,055	0,03	14	6	12	0,2	0,007	0,01							15	13	48	0,8	0,039	0,02	15	14	38	0,63	0,040	0,02
							14	7	32	0,53	0,009	0,01	16	37	33	0,55	0,095	0,09	14	49	12	0,2	0,040	0,01							16	10	37	0,62	0,056	0,03	16	18	35	0,58	0,062	0,04
							14	48	29	0,48	0,038	0,01	17	40	18	0,3	0,052	0,04	14	58	6	0,1	0,008	0							17	6	42	0,7	0,050	0,03	17	6	50	0,83	0,042	0,02
							15	1	36	0,6	0,012	0	18	24	38	0,63	0,031	0,02	16	37	6	0,1	0,095	0,09							18	2	32	0,53	0,044	0,02	18	2	43	0,72	0,044	0,02
							15	14	28	0,47	0,013	0	23	59	0	0	0,088	0,33	17	40	6	0,1	0,052	0,04							18	12	43	0,72	0,006	0	18	43	36	0,6	0,026	0,01
							15	55	35	0,58	0,041	0,01							18	24	5	0,08	0,031	0,02							19	51	43	0,72	0,051	0,05	22	50	57	0,95	0,071	0,18
							16	18	25	0,42	0,021	0,02							23	59	0	0	0,088	0,33							22	50	50	0,83	0,039	0,07	23	59	0	0	0,005	0
							16	40	35	0,58	0,020	0																			23	59	0	0	0,005	0						
							17	6	29	0,48	0,023	0,01																														
							17	43	30	0,5	0,029	0,01																														
							18	12	29	0,48	0,021	0,01																														
							18	43	26	0,43	0,019	0																														
							19	51	29	0,48	0,032	0,02																														
							20	16	29	0,48	0,008	0,01																														
							21	30	28	0,47	0,018	0,01																														
							22	50	29	0,48	0,013	0,01																														
							23	59	0	0	0,005	0																														
ds					7,12						189						13,3						3,38						7,96						29,2						51	
č						90					204						46,6						42,1						77,9						30,4						66,3
t		0,14						0,05						0,14						0,11						0,17						0,08						0,1				

Obrázek 46 – Tabulky spojení pro stávající stav v provozním celku jihovýchod *Zdroj: Autor*

	Litovel				p	80	Olomouc				p	675	Šternberk				p	71	Šternberk				p	65	Šternberk				p	81	Olomouc				p	70	Olomouc				p	126
	Přovice				o	0	Štěpánov				o	0	Štěpánov				o	0,05	Lužice				o	0	Hnojice				o	0	Hnojice				o	0	Přovice				o	0
	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z
	8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0			
	10	19	12	0,2	0,097	0,12	8	43	31	0,52	0,031	0,01	8	24	16	0,27	0,017	0	8	24	6	0,1	0,017	0	9	5	12	0,2	0,046	0,03	8	32	45	0,75	0,023	0,01	8	43	41	0,68	0,031	0,01
	12	19	12	0,2	0,078	0,09	9	43	31	0,52	0,042	0,03	10	24	16	0,27	0,083	0,09	9	5	6	0,1	0,029	0,01	11	5	12	0,2	0,081	0,09	9	43	42	0,7	0,050	0,04	9	43	52	0,87	0,042	0,03
	13	19	12	0,2	0,041	0,03	10	43	31	0,52	0,041	0,03	12	24	16	0,27	0,078	0,09	10	24	6	0,1	0,054	0,05	13	5	12	0,2	0,078	0,08	10	32	45	0,75	0,033	0,02	10	43	41	0,68	0,041	0,03
	14	19	12	0,2	0,048	0,03	11	43	31	0,52	0,039	0,03	14	24	16	0,27	0,090	0,1	11	5	6	0,1	0,027	0,01	14	5	12	0,2	0,045	0,03	11	43	42	0,7	0,046	0,04	11	43	52	0,87	0,039	0,03
	15	19	12	0,2	0,057	0,04	12	43	31	0,52	0,039	0,03	15	24	16	0,27	0,057	0,04	12	24	6	0,1	0,051	0,04	15	5	12	0,2	0,056	0,03	12	32	45	0,75	0,032	0,02	12	43	41	0,68	0,039	0,03
	16	19	12	0,2	0,058	0,04	13	3	31	0,52	0,013	0	16	24	16	0,27	0,057	0,04	13	5	6	0,1	0,027	0,01	16	5	12	0,2	0,059	0,03	13	3	39	0,65	0,021	0,01	13	3	48	0,8	0,013	0
	17	19	12	0,2	0,052	0,04	13	23	28	0,47	0,015	0	17	24	16	0,27	0,051	0,04	14	5	7	0,12	0,045	0,03	17	5	12	0,2	0,053	0,03	13	32	45	0,75	0,021	0,01	13	43	41	0,68	0,029	0,01
	18	19	12	0,2	0,044	0,03	13	43	31	0,52	0,015	0	18	24	16	0,27	0,043	0,03	14	24	7	0,12	0,018	0	18	5	12	0,2	0,046	0,03	14	3	39	0,65	0,023	0,01	14	3	48	0,8	0,015	0,01
	23	59	0	0	0,091	0,35	14	3	31	0,52	0,015	0,01	23	59	0	0	0,088	0,33	15	5	6	0,1	0,038	0,02	18	24	28	0,47	0,012	0	14	32	45	0,75	0,027	0,01	14	43	41	0,68	0,037	0,01
							14	23	28	0,47	0,018	0							15	24	6	0,1	0,019	0	23	59	0	0	0,088	0,33	15	3	39	0,65	0,029	0,01	15	3	48	0,8	0,019	0,01
							14	43	31	0,52	0,018	0							16	5	6	0,1	0,040	0,02							15	32	45	0,75	0,029	0,01	15	43	41	0,68	0,040	0,01
							15	3	31	0,52	0,019	0,01							16	24	6	0,1	0,017	0							16	32	45	0,75	0,057	0,04	16	43	41	0,68	0,055	0,04
							15	23	28	0,47	0,020	0							17	5	6	0,1	0,036	0,02							17	32	45	0,75	0,050	0,04	17	43	41	0,68	0,049	0,03
							15	43	31	0,52	0,020	0							17	24	6	0,1	0,015	0							18	13	39	0,65	0,030	0,02	18	43	41	0,68	0,040	0,03
							16	13	33	0,55	0,029	0,02							18	5	6	0,1	0,031	0,01							18	43	44	0,73	0,019	0	19	43	51	0,85	0,029	0,02
							16	43	31	0,52	0,027	0,01							18	24	6	0,1	0,012	0							19	43	42	0,7	0,029	0,02	20	43	41	0,68	0,019	0,01
							17	13	33	0,55	0,025	0,01							23	59	0	0	0,088	0,33							22	43	42	0,7	0,042	0,07	22	43	51	0,85	0,023	0,03
							17	43	31	0,52	0,024	0,01																									23	59	0	0	0,006	0	23	59	0	0	0,006	0
							18	13	31	0,52	0,021	0,01																																
							18	43	31	0,52	0,019	0																																
							19	43	31	0,52	0,029	0,02																																
							20	43	31	0,52	0,019	0,01																																
							21	43	28	0,47	0,013	0,01																																
							22	43	31	0,52	0,010	0,01																																
							23	59	0	0	0,006	0																																
ds					7,58						194						9,48						3,17						7,98						28						51,8	
č						61,9						184						57,3						36,8						54,9						26,1						43,2
t		1						0,44						1						0,5						0,8						0,34						0,71				

Obrázek 47 – Tabulky spojení pro první návrhovou variantu v provozním celku jihovýchod

Zdroj: Autor

	Litovel				p	80	Olomouc				p	675	Šternberk				p	71	Šternberk				p	65	Šternberk				p	81	Olomouc				p	70	Olomouc				p	126
	Přovice				o	0	Štěpánov				o	0,05	Štěpánov				o	0,15	Lužice				o	0	Hnojice				o	0	Hnojice				o	0	Přovice				o	0
	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z	h	m	dm	dh	c	z
	8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0				8	0	0			
	10	19	12	0,2	0,097	0,12	8	43	31	0,52	0,031	0,01	8	24	16	0,27	0,017	0	8	24	6	0,1	0,017	0	9	5	12	0,2	0,046	0,03	8	32	45	0,75	0,023	0,01	8	43	41	0,68	0,031	0,01
	12	19	12	0,2	0,078	0,09	9	43	31	0,52	0,042	0,03	10	24	16	0,27	0,083	0,09	9	5	6	0,1	0,029	0,01	11	5	12	0,2	0,081	0,09	10	32	45	0,75	0,083	0,09	10	43	41	0,68	0,082	0,09
	13	19	12	0,2	0,041	0,03	10	43	31	0,52	0,041	0,03	12	24	16	0,27	0,078	0,09	10	24	6	0,1	0,054	0,05	13	5	12	0,2	0,078	0,08	12	32	45	0,75	0,078	0,09	12	43	41	0,68	0,078	0,09
	14	19	12	0,2	0,048	0,03	11	43	31	0,52	0,039	0,03	14	24	16	0,27	0,090	0,1	11	5	6	0,1	0,027	0,01	14	5	12	0,2	0,045	0,03	13	3	39	0,65	0,021	0,01	13	3	48	0,8	0,013	0
	15	19	12	0,2	0,057	0,04	12	43	31	0,52	0,039	0,03	15	24	16	0,27	0,057	0,04	12	24	6	0,1	0,051	0,04	15	5	12	0,2	0,056	0,03	13	32	45	0,75	0,021	0,01	13	43	41	0,68	0,029	0,01
	16	19	12	0,2	0,058	0,04	13	3	31	0,52	0,013	0	16	24	16	0,27	0,057	0,04	13	5	6	0,1	0,027	0,01	16	5	12	0,2	0,059	0,03	14	3	39	0,65	0,023	0,01	14	3	48	0,8	0,015	0,01
	17	19	12	0,2	0,052	0,04	13	23	28	0,47	0,015	0	17	24	16	0,27	0,051	0,04	14	5	7	0,12	0,045	0,03	17	5	12	0,2	0,053	0,03	14	32	45	0,75	0,027	0,01	14	43	41	0,68	0,037	0,01
	18	19	12	0,2	0,044	0,03	13	43	31	0,52	0,015	0	23	59	0	0	0,131	0,6	14	24	7	0,12	0,018	0	18	5	12	0,2	0,046	0,03	15	3	39	0,65	0,029	0,01	15	3	48	0,8	0,019	0,01
	23	59	0	0	0,091	0,35	14	3	31	0,52	0,015	0,01							15	5	6	0,1	0,038	0,02	23	59	0	0	0,100	0,4	15	32	45	0,75	0,029	0,01	15	43	41	0,68	0,040	0,01
							14	23	28	0,47	0,018	0							15	24	6	0,1	0,019	0							16	32	45	0,75	0,057	0,04	16	43	41	0,68	0,055	0,04
							14	43	31	0,52	0,018	0							16	5	6	0,1	0,040	0,02							17	32	45	0,75	0,050	0,04	17	43	41	0,68	0,049	0,03
							15	3	31	0,52	0,019	0,01							16	24	6	0,1	0,017	0							18	43	44	0,73	0,049	0,04	18	43	41	0,68	0,040	0,03
							15	23	28	0,47	0,020	0							17	5	6	0,1	0,036	0,02							19	43	42	0,7	0,029	0,02	19	43	51	0,85	0,029	0,02
							15	43	31	0,52	0,020	0							17	24	6	0,1	0,015	0							22	43	42	0,7	0,042	0,07	20	43	41	0,68	0,019	0,01
							16	13	33	0,55	0,029	0,02							18	5	6	0,1	0,031	0,01							23	59	0	0	0,006	0	22	43	51	0,85	0,023	0,03
							16	43	31	0,52	0,027	0,01							23	59	0	0	0,100	0,4													23	59	0	0	0,006	0
							17	13	33	0,55	0,025	0,01																														
							17	43	31	0,52	0,024	0,01																														
							18	13	31	0,52	0,021	0,01																														
							18	43	31	0,52	0,019	0																														
							19	43	31	0,52	0,029	0,02																														
							20	43	31	0,52	0,019	0,01																														
							21	43	28	0,47	0,013	0,01																														
							22	43	31	0,52	0,010	0,01																														
							23	59	0	0	0,006	0																														
ds					7,58						204						9,44						3,09						7,53						28,5						49,9	
č						61,9						193						81,8						41,1						60,2						31,6						51,3
t		1						0,44						1						0,5						1						0,42						0,68				

Obrázek 48 – Tabulky spojení pro druhou návrhovou variantu v provozním celku jihovýchod

Zdroj: Autor

PŘÍLOHA K: Hodnoticí matice

Tabulka 113: Hodnoticí matice první návrhové varianty vůči stávajícímu stavu provozního celku severovýchod

hodnoticí matice N1/ST		míra užitku ze zkrácení doby čekání na spoj *j*										
		0	0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9	1
míra užitku z periodicity jízdního řádu *i*	0	1,083	1,114	1,137	1,154	1,167	1,177	1,186	1,193	1,199	1,204	1,208
	0,1	1,115	1,148	1,171	1,188	1,202	1,212	1,221	1,228	1,234	1,24	1,244
	0,2	1,147	1,181	1,205	1,222	1,236	1,247	1,256	1,264	1,27	1,275	1,28
	0,3	1,179	1,214	1,238	1,257	1,271	1,282	1,291	1,299	1,305	1,311	1,316
	0,4	1,211	1,247	1,272	1,291	1,305	1,317	1,326	1,334	1,341	1,347	1,352
	0,5	1,243	1,28	1,306	1,325	1,34	1,352	1,362	1,37	1,377	1,382	1,387
	0,6	1,275	1,313	1,339	1,359	1,375	1,387	1,397	1,405	1,412	1,418	1,423
	0,7	1,307	1,346	1,373	1,394	1,409	1,422	1,432	1,441	1,448	1,454	1,459
	0,8	1,339	1,379	1,407	1,428	1,444	1,457	1,467	1,476	1,483	1,49	1,495
	0,9	1,372	1,412	1,441	1,462	1,478	1,492	1,502	1,511	1,519	1,525	1,531
	1	1,404	1,445	1,474	1,496	1,513	1,527	1,538	1,547	1,554	1,561	1,567

Zdroj: Autor

Tabulka 114: Hodnoticí matice druhé návrhové varianty vůči stávajícímu stavu provozního celku severovýchod

hodnoticí matice N2/ST		míra užitku ze zkrácení doby čekání na spoj *j*										
		0	0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9	1
míra užitku z periodicity jízdního řádu *i*	0	0,973	0,959	0,95	0,944	0,939	0,936	0,933	0,93	0,928	0,927	0,925
	0,1	1,003	0,989	0,98	0,974	0,969	0,965	0,962	0,959	0,957	0,956	0,954
	0,2	1,034	1,019	1,01	1,003	0,998	0,994	0,991	0,988	0,986	0,985	0,983
	0,3	1,064	1,049	1,039	1,032	1,027	1,023	1,02	1,017	1,015	1,014	1,012
	0,4	1,094	1,079	1,069	1,062	1,057	1,052	1,049	1,046	1,044	1,042	1,041
	0,5	1,125	1,109	1,099	1,091	1,086	1,082	1,078	1,076	1,073	1,071	1,07
	0,6	1,155	1,139	1,128	1,121	1,115	1,111	1,107	1,105	1,102	1,1	1,098
	0,7	1,185	1,169	1,158	1,15	1,144	1,14	1,136	1,134	1,131	1,129	1,127
	0,8	1,216	1,199	1,188	1,18	1,174	1,169	1,165	1,163	1,16	1,158	1,156
	0,9	1,246	1,229	1,217	1,209	1,203	1,198	1,195	1,192	1,189	1,187	1,185
	1	1,276	1,259	1,247	1,238	1,232	1,227	1,224	1,221	1,218	1,216	1,214

Zdroj: Autor

Tabulka 115: Hodnoticí matice první návrhové varianty vůči stávajícímu stavu provozního celku severozápad

hodnoticí matice N1/ST		míra užitku ze zkrácení doby čekání na spoj *j*										
		0	0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9	1
míra užitku z periodicity jízdního řádu *i*	0	0,976	0,995	1,007	1,016	1,023	1,028	1,032	1,036	1,038	1,041	1,043
	0,1	0,993	1,012	1,025	1,034	1,041	1,046	1,05	1,054	1,056	1,059	1,061
	0,2	1,009	1,029	1,042	1,051	1,058	1,064	1,068	1,071	1,074	1,077	1,079
	0,3	1,026	1,046	1,06	1,069	1,076	1,082	1,086	1,089	1,092	1,095	1,097
	0,4	1,043	1,064	1,077	1,087	1,094	1,099	1,104	1,107	1,11	1,113	1,115
	0,5	1,06	1,081	1,095	1,104	1,112	1,117	1,122	1,125	1,128	1,131	1,133
	0,6	1,077	1,098	1,112	1,122	1,129	1,135	1,139	1,143	1,146	1,149	1,151
	0,7	1,094	1,115	1,129	1,139	1,147	1,153	1,157	1,161	1,164	1,167	1,169
	0,8	1,111	1,133	1,147	1,157	1,165	1,171	1,175	1,179	1,182	1,185	1,187
	0,9	1,128	1,15	1,164	1,175	1,182	1,188	1,193	1,197	1,2	1,203	1,205
	1	1,145	1,167	1,182	1,192	1,2	1,206	1,211	1,215	1,218	1,221	1,223

Zdroj: Autor

Tabulka 116: Hodnoticí matice druhé návrhové varianty vůči stávajícímu stavu provozního celku severozápad

hodnoticí matice N2/ST		míra užitku ze zkrácení doby čekání na spoj *j*										
		0	0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9	1
míra užitku z periodicity jízdního řádu *i*	0	0,999	1,013	1,022	1,028	1,033	1,036	1,039	1,042	1,043	1,045	1,047
	0,1	1,016	1,03	1,039	1,045	1,05	1,053	1,056	1,059	1,061	1,062	1,064
	0,2	1,032	1,046	1,056	1,062	1,067	1,071	1,074	1,076	1,078	1,08	1,081
	0,3	1,049	1,063	1,073	1,079	1,084	1,088	1,091	1,093	1,095	1,097	1,099
	0,4	1,065	1,08	1,089	1,096	1,101	1,105	1,108	1,111	1,113	1,114	1,116
	0,5	1,082	1,097	1,106	1,113	1,118	1,122	1,125	1,128	1,13	1,132	1,133
	0,6	1,098	1,113	1,123	1,13	1,135	1,139	1,143	1,145	1,147	1,149	1,151
	0,7	1,115	1,13	1,14	1,147	1,152	1,157	1,16	1,162	1,165	1,166	1,168
	0,8	1,132	1,147	1,157	1,164	1,17	1,174	1,177	1,18	1,182	1,184	1,185
	0,9	1,148	1,164	1,174	1,181	1,187	1,191	1,194	1,197	1,199	1,201	1,203
	1	1,165	1,181	1,191	1,198	1,204	1,208	1,211	1,214	1,216	1,218	1,22

Zdroj: Autor

Tabulka 117: Hodnoticí matice první návrhové varianty vůči stávajícímu stavu provozního celku jihozápad

hodnoticí matice N1/ST		míra užitku ze zkrácení doby čekání na spoj *j*										
		0	0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9	1
míra užitku z periodicity jízdního řádu *i*	0	0,85	0,904	0,941	0,969	0,99	1,007	1,021	1,033	1,042	1,051	1,058
	0,1	0,883	0,938	0,977	1,006	1,028	1,046	1,06	1,072	1,082	1,091	1,098
	0,2	0,916	0,973	1,013	1,043	1,066	1,085	1,1	1,112	1,122	1,131	1,139
	0,3	0,948	1,008	1,05	1,081	1,104	1,123	1,139	1,151	1,162	1,171	1,179
	0,4	0,981	1,043	1,086	1,118	1,142	1,162	1,178	1,191	1,202	1,212	1,22
	0,5	1,014	1,077	1,122	1,155	1,18	1,201	1,217	1,231	1,242	1,252	1,261
	0,6	1,046	1,112	1,158	1,192	1,218	1,239	1,256	1,27	1,282	1,292	1,301
	0,7	1,079	1,147	1,194	1,229	1,256	1,278	1,295	1,31	1,322	1,333	1,342
	0,8	1,111	1,181	1,23	1,266	1,294	1,317	1,335	1,35	1,362	1,373	1,382
	0,9	1,144	1,216	1,266	1,304	1,332	1,355	1,374	1,389	1,402	1,413	1,423
	1	1,177	1,251	1,302	1,341	1,37	1,394	1,413	1,429	1,442	1,454	1,463

Zdroj: Autor

Tabulka 118: Hodnoticí matice druhé návrhové varianty vůči stávajícímu stavu provozního celku jihozápad

hodnoticí matice N2/ST		míra užitku ze zkrácení doby čekání na spoj *j*										
		0	0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9	1
míra užitku z periodicity jízdního řádu *i*	0	0,894	0,939	0,969	0,991	1,008	1,021	1,032	1,041	1,048	1,055	1,06
	0,1	0,921	0,967	0,998	1,021	1,039	1,052	1,064	1,073	1,08	1,087	1,092
	0,2	0,949	0,996	1,028	1,051	1,069	1,083	1,095	1,104	1,112	1,119	1,125
	0,3	0,976	1,024	1,057	1,081	1,1	1,114	1,126	1,136	1,144	1,151	1,157
	0,4	1,003	1,053	1,087	1,112	1,131	1,145	1,157	1,167	1,176	1,183	1,189
	0,5	1,03	1,081	1,116	1,142	1,161	1,176	1,189	1,199	1,208	1,215	1,221
	0,6	1,057	1,11	1,145	1,172	1,192	1,207	1,22	1,231	1,239	1,247	1,253
	0,7	1,084	1,138	1,175	1,202	1,222	1,238	1,251	1,262	1,271	1,279	1,285
	0,8	1,111	1,166	1,204	1,232	1,253	1,269	1,283	1,294	1,303	1,311	1,318
	0,9	1,139	1,195	1,234	1,262	1,283	1,3	1,314	1,325	1,335	1,343	1,35
	1	1,166	1,223	1,263	1,292	1,314	1,331	1,345	1,357	1,367	1,375	1,382

Zdroj: Autor

Tabulka 119: Hodnoticí matice první návrhové varianty vůči stávajícímu stavu provozního celku jihovýchod

hodnoticí matice N1/ST		míra užitku ze zkrácení doby čekání na spoj *j*										
		0	0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9	1
míra užitku z periodicity jízdního řádu *i*	0	0,93	0,955	0,975	0,99	1,003	1,013	1,022	1,029	1,036	1,041	1,046
	0,1	0,971	0,998	1,018	1,034	1,047	1,058	1,067	1,075	1,082	1,088	1,093
	0,2	1,012	1,04	1,062	1,078	1,092	1,103	1,113	1,121	1,128	1,134	1,139
	0,3	1,054	1,083	1,105	1,123	1,137	1,148	1,158	1,167	1,174	1,18	1,186
	0,4	1,095	1,125	1,148	1,167	1,181	1,194	1,204	1,212	1,22	1,227	1,232
	0,5	1,137	1,168	1,192	1,211	1,226	1,239	1,249	1,258	1,266	1,273	1,279
	0,6	1,178	1,21	1,235	1,255	1,271	1,284	1,295	1,304	1,312	1,319	1,325
	0,7	1,219	1,253	1,279	1,299	1,315	1,329	1,34	1,35	1,358	1,366	1,372
	0,8	1,261	1,295	1,322	1,343	1,36	1,374	1,386	1,396	1,404	1,412	1,418
	0,9	1,302	1,338	1,365	1,387	1,404	1,419	1,431	1,441	1,45	1,458	1,465
	1	1,343	1,38	1,409	1,431	1,449	1,464	1,477	1,487	1,497	1,505	1,512

Zdroj: Autor

Tabulka 120: Hodnoticí matice druhé návrhové varianty vůči stávajícímu stavu provozního celku jihovýchod

hodnoticí matice N2/ST		míra užitku ze zkrácení doby čekání na spoj *j*										
		0	0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9	1
míra užitku z periodicity jízdního řádu *i*	0	0,955	0,969	0,98	0,988	0,994	1	1,004	1,008	1,011	1,014	1,016
	0,1	0,999	1,014	1,025	1,033	1,04	1,046	1,05	1,054	1,058	1,06	1,063
	0,2	1,043	1,058	1,07	1,079	1,086	1,091	1,096	1,1	1,104	1,107	1,11
	0,3	1,087	1,103	1,115	1,124	1,131	1,137	1,142	1,147	1,15	1,154	1,156
	0,4	1,13	1,147	1,16	1,169	1,177	1,183	1,189	1,193	1,197	1,2	1,203
	0,5	1,174	1,192	1,204	1,215	1,223	1,229	1,235	1,239	1,243	1,247	1,25
	0,6	1,218	1,236	1,249	1,26	1,268	1,275	1,281	1,286	1,29	1,293	1,296
	0,7	1,262	1,281	1,294	1,305	1,314	1,321	1,327	1,332	1,336	1,34	1,343
	0,8	1,306	1,325	1,339	1,351	1,36	1,367	1,373	1,378	1,383	1,386	1,39
	0,9	1,35	1,369	1,384	1,396	1,405	1,413	1,419	1,424	1,429	1,433	1,436
	1	1,393	1,414	1,429	1,441	1,451	1,459	1,465	1,471	1,475	1,479	1,483

Zdroj: Autor