



Plán dopravní obslužnosti Královéhradeckého kraje 2022 - 2026



www.dopravakhk.cz



doprava@kr-kralovehradecky.cz



VEŘEJNÁ DOPRAVA
KRÁLOVÉHRADECKÉHO
KRAJE

OBSAH

Seznam obrázků	7
Seznam tabulek	10
Seznam příloh	13
Seznam zkratk.....	14
1 Úvod	16
2 Zhodnocení plnění plánu dopravní obslužnosti pro léta 2016–2020.....	18
2.1 Vyhodnocení cílů v autobusové dopravě	18
2.2 Vyhodnocení cílů v železniční dopravě.....	22
3 Charakteristika Královéhradeckého kraje	25
3.1 Administrativní členění.....	25
3.2 Obyvatelstvo a demografie	26
3.3 Dopravní infrastruktura.....	27
3.3.1 Silniční síť.....	27
3.3.2 Železniční síť	31
3.4 Nejvýznamnější cíle dojíždky.....	32
3.4.1 Školy	32
3.4.2 Významní zaměstnavatelé.....	33
3.4.3 Zdravotnická zařízení.....	33
3.4.4 Sociální zařízení	33
3.4.5 Turistické atraktivity	34
4 specifikace Rozsahu zajišťované veřejné dopravy.....	35
4.1 Veřejná linková autobusová doprava.....	36
4.1.1 Vývoj skutečného rozsahu dopravní obslužnosti VLAD v letech 2016–2021	36
4.1.2 Analýza stávajícího systému veřejné linkové autobusové dopravy	37
4.1.3 Popis zajištění veřejné linkové dopravy v provozních oblastech	44
4.1.4 Sezónní linky	57
4.1.5 Linky zajišťované sousedními kraji	59
4.1.6 Komerční linky	62

4.1.7	Městská hromadná doprava.....	62
4.1.8	Zvláštní linková doprava	64
4.2	Veřejná drážní osobní doprava.....	65
4.2.1	Vývoj skutečného rozsahu dopravní obslužnosti VDOD v letech 2016–2021	66
4.2.2	Analýza využití stávajícího systému železniční dopravy	67
4.2.3	Modernizace železniční infrastruktury	71
4.2.4	Popis stávajícího a výhledového zajištění veřejné drážní osobní dopravy.....	72
4.2.5	Obnova kolejových vozidel v období 2021–2031	118
4.2.6	Výhledové rozvojové záměry po roce 2030	119
4.3	Ostatní doprava	121
4.3.1	Vodní doprava	121
4.3.2	Letecká doprava	121
5	Kvalita poskytovaných služeb ve veřejné dopravě.....	122
5.1	Technické a provozní standardy ve veřejné linkové autobusové dopravě	122
5.1.1	Označení a vybavení autobusových zastávek.....	123
5.1.2	Vybavení vozidel.....	124
5.1.3	Dopravní výkony a provoz	126
5.1.4	Přeprava osob s omezenou schopností pohybu a orientace	126
5.1.5	Informace pro cestující.....	127
5.2	Technické a provozní standardy ve veřejné drážní osobní dopravě	128
5.2.1	Vybavení železniční stanice a zastávky.....	128
5.2.2	Vybavení kolejových vozidel.....	129
5.2.3	Provozování dopravních výkonů	129
5.2.4	Přeprava osob s omezenou schopností pohybu a orientace	130
5.2.5	Řešení výluk	130
5.2.6	Informace pro cestující.....	130
5.3	Kontrolní činnost	132
5.4	Doplňkové služby v IDS IREDO.....	132
5.4.1	Bezkontaktní čipová karta IREDO	133
5.4.2	Mobilní aplikace IDS IREDO	133

5.4.3	Call centrum IDS IREDO	133
5.4.4	E-shop	133
5.5	Dispečerské řízení IDS IREDO	134
5.5.1	Provozní doba a personální zajištění CDI	134
5.5.2	Hlavní činnosti CDI.....	134
5.5.3	Komunikace s dopravci a samosprávami.....	135
5.5.4	Statistické výstupy	135
5.5.5	Externí elektronické informační panely.....	135
5.6	Přestupní uzly	135
5.6.1	Kategorizace přestupních uzlů	136
5.6.2	Požadavky na vybavení přestupních uzlů	137
5.6.3	Problematika digitálních označků (modernizace přestupních uzlů)	138
5.7	Výhledové záměry v oblasti kvality poskytovaných služeb	138
5.7.1	Prohloubení systému automatizace kontroly dodržování kvalitativních požadavků na provoz veřejné dopravy.....	138
5.7.2	Dokončení obnovy svislého dopravního značení na autobusových zastávkách	139
5.7.3	Zvýšení informovanosti v prostorách autobusových nádražích	139
5.7.4	Mapa linkového vedení	139
5.7.5	Rozšíření možností informování cestujících o externí elektronické informační panely v dalších přestupních uzlech Královéhradeckého kraje	140
5.7.6	Rozvoj mobilní aplikace a dalších centrálních systémů.....	140
5.7.7	Výhledové záměry v dispečerském řízení.....	140
5.7.8	Školení pracovníků dopravců	141
5.7.9	Preference meziměstských autobusů na křižovatkách v Hradci Králové	141
5.7.10	Odstranění nebezpečných míst k zastavování	141
5.7.11	Sloučení míst pro zastavení městské a příměstské dopravy	141
5.7.12	Posouzení možnosti využití alternativních paliv ve veřejné dopravě.....	142
5.7.13	Osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.....	142
6	Tarifní systém	143
6.1	Tarif IDS IREDO	143
6.2	Maximální ceny jízdného v IDS IREDO	144

6.3	Ostatní tarify na území Královéhradeckého kraje.....	145
6.3.1	VYDIS	145
6.3.2	Tarify železničních dopravců	145
6.3.3	System jednotného tarifu.....	146
6.3.4	IDOL	146
6.3.5	PID	147
6.4	Přesahy IDS IREDO do okolních krajů	147
6.5	Zapojení linek MHD do IDS IREDO.....	148
6.6	Výhled možných změn v tarifním systému.....	149
7	Marketingová propagace a podpora veřejné dopravy.....	150
7.1	Cíl propagace VD KHK.....	150
7.2	Plán propagace VD KHK.....	151
7.3	Logotyp VD KHK a grafický manuál	151
7.4	Obsah propagace VD KHK.....	153
7.5	Informační a propagační aktivity VD KHK.....	154
7.6	Komunikační kanály k oslovení veřejnosti.....	154
7.6.1	Webové stránky VD KHK.....	154
7.6.2	Sociální sítě.....	156
7.6.3	Dopravní prostředky a zastávky VD KHK	157
7.7	Spolupráce s dopravci a jinými subjekty	160
7.8	Výhledové záměry v oblasti propagace VD KHK.....	160
8	Organizační zajištění veřejné dopravy.....	162
8.1	Dopravní specialisté – technologové.....	162
8.2	Dopravní specialisté – analytici	163
8.3	Dopravní specialista – smlouvy a vyúčtování	163
8.4	Kontrolor činnosti ve veřejné dopravě.....	164
8.5	Dopravní úřad.....	164
8.6	Specialista na propagaci veřejné dopravy.....	164
8.7	Správa doplňkových služeb v IDS IREDO	165
9	Smluvní a finanční zajištění veřejné dopravy	166

9.1	Smluvní zajištění veřejné linkové autobusové dopravy	166
9.1.1	Veřejná linková autobusová doprava – smluvní dopravci Královéhradeckého kraje .	167
9.1.2	Veřejná linková autobusová doprava – mezikrajská spolupráce	169
9.1.3	Veřejná linková autobusová doprava – přímé zadání s dopravcem KAD spol. s.r.o. ...	170
9.1.4	Veřejná linková autobusová doprava – spolupráce na zajištění linky do Kudovy Zdrój s městem Náchod.....	171
9.1.5	Veřejná linková autobusová doprava – spolupráce na zajištění linky do Lukavice s městem Rychnov nad Kněžnou.....	172
9.1.6	Veřejná linková autobusová doprava – zajištění obsluhy měst v okolí Hradce Králové spoji MHD.....	172
9.1.7	Poskytnutí dotace na veřejnou linkovou autobusovou dopravu od měst a obcí.....	174
9.1.8	Poskytnutí dotace na veřejnou linkovou autobusovou dopravu od dobrovolných svazků měst a obcí	174
9.1.9	Poskytnutí příspěvku na veřejnou linkovou autobusovou dopravu od výrobních a průmyslových podniků	176
9.1.10	Uznávání časových jízdenek MHD Trutnov na spojích veřejné linkové autobusové dopravy	177
9.1.11	Bezplatná přeprava ve spojích VLAD pro zvláštní skupinu cestujících	178
9.2	Smluvní zajištění veřejné drážní osobní dopravy	179
9.2.1	Veřejná drážní osobní doprava – smluvní dopravci Královéhradeckého kraje	179
9.2.2	Veřejná drážní osobní doprava – mezikrajská spolupráce	181
9.3	Ostatní smluvní zajištění.....	182
9.3.1	Smlouva o poskytování služeb v rámci zajištění provozování integrovaného dopravního systému IREDO	182
9.3.2	Smlouva o zajištění stabilního financování regionální železniční osobní dopravy	182
9.3.3	Smlouva o užívání části Terminálu hromadné dopravy v Hradci Králové	183
9.3.4	Dohoda o spolupráci při provozování linek dálkové dopravy v IDS IREDO	184
9.4	Časový harmonogram uzavírání smluv o veřejných službách a postup při uzavírání těchto smluv	184
9.5	Vývoj finančních výdajů na dopravní obslužnost v letech 2016–2021.....	184
9.5.1	Vývoj finančních výdajů na dopravní obslužnost zajišťovanou veřejnou linkovou autobusovou dopravou v letech 2016–2021.....	185
9.5.2	Vývoj finančních výdajů na dopravní obslužnost zajišťovanou veřejnou drážní osobní dopravou v letech 2016–2021.....	188

9.6	Odhad finančních výdajů na dopravní obslužnost na roky 2022–2026	189
9.6.1	Odhad finančních výdajů na veřejnou linkovou autobusovou dopravu	190
9.6.2	Odhad finančních výdajů na veřejnou drážní osobní dopravu.....	193
9.6.3	Specifikace možných opatření vedoucích k částečnému snížení rostoucích finančních nákladů na veřejnou dopravu	196
10	Závěr	200

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1: Administrativní členění KHK	26
Obrázek 2: Věková struktura obyvatel v KHK k 31. 12. 2021.....	27
Obrázek 3: Délka silniční sítě v KHK k 1. 1. 2022 (v m)	29
Obrázek 4: Počet mostů v KHK k 1. 1. 2022	30
Obrázek 5: Rozšíření strategické průmyslové zóny Solnice – Kvasiny a zlepšení veřejné infrastruktury v KHK	31
Obrázek 6: Mapa železničních tratí v KHK	32
Obrázek 7: Struktura rozsahu dopravní obslužnosti VLAD pro rok 2022 na území KHK (v tis. km)	37
Obrázek 8: Počty objednávaných autobusových spojů na území KHK v pracovní den, sobotu a neděli	38
Obrázek 9: Počty objednávaných autobusových spojů na území KHK v pracovní den dle času odjezdu z výchozí zastávky	39
Obrázek 10: Časové rozložení počtu cestujících ve VLAD dle kategorií jízdních dokladů v pracovních dnech	39
Obrázek 11: Počty objednávaných autobusových spojů na území KHK dle času odjezdu z výchozí zastávky v nepracovní den	40
Obrázek 12: Časové rozložení počtu cestujících v autobusech dle kategorií jízdních dokladů v nepracovních dnech	41
Obrázek 13: Počty autobusových zastávek v KHK dle ročního obratu cestujících	42
Obrázek 14: Počty autobusových zastávek v jednotlivých okresech.....	43
Obrázek 15: Počty autobusových zastávek v jednotlivých okresech s ročním obratem do 250 cestujících	44
Obrázek 16: Mapa provozních oblastí v KHK	45
Obrázek 17: Vybrané typy autobusů v KHK od 7. 3. 2021	46
Obrázek 18: Struktura rozsahu dopravní obslužnosti VDOD pro rok 2022 na území KHK (v tis. km).....	67
Obrázek 19: Počty objednávaných vlakových spojů na území KHK v pracovní den, sobotu a neděli	68
Obrázek 20: Rozložení objednávaných vlakových spojů v pracovní den dle času odjezdu z výchozí zastávky.....	69

Obrázek 21: Rozložení objednávaných vlakových spojů v nepracovní den dle času odjezdu z výchozí zastávky.....	69
Obrázek 22: Mapa VRT ve východních Čechách	120
Obrázek 23: Dodatková tabule na autobusové zastávce v KHK	123
Obrázek 24: Mapa informačních center autobusových dopravců	128
Obrázek 25: Mapa odbavovacích míst železničních dopravců	131
Obrázek 26: Tarifní mapa pro zónu Hradec Králové	144
Obrázek 27: Úseky železničních tratí a autobusových linek, na kterých současně platí tarify IREDO a IDOL (znázorněny pouze zóny v blízkosti krajské hranice).....	147
Obrázek 28: Úseky železničních tratí a autobusových linek, na kterých současně platí tarify IREDO a PID (znázorněny pouze zóny v blízkosti krajské hranice).....	148
Obrázek 29: Logotyp VD KHK	151
Obrázek 30: Heslo k logotypu VD KHK	151
Obrázek 31: Polepy zadních částí autobusů	152
Obrázek 32: Označení kolejových vozidel	152
Obrázek 33: Dodatkové tabule na autobusové zastávce ve Velkém Poříčí	153
Obrázek 34: Část homepage webu VD KHK (1).....	155
Obrázek 35: Část homepage webu VD KHK (2).....	155
Obrázek 36: Sociální sítě VD KHK.....	157
Obrázek 37: Informační panely v autobusech	158
Obrázek 38: Reklama v LCD panelu v autobusu	158
Obrázek 39: Informace o spoji v LCD panelu v autobusu	158
Obrázek 40: Informační panel umístěný v železničních stanicích pro zveřejnění informací o IDS IREDO.....	159
Obrázek 41: Informační panel umístěný v železničních stanicích pro propagační plakáty VD KHK.....	160
Obrázek 42: Výše finanční kompenzace dopravci KAD Vrchlabí (v tis. Kč).....	170
Obrázek 43: Přehled výše finančních prostředků, kterými se KHK podílí na úhradě provozu linky Náchod-Kudowa Zdrój (v tis. Kč).....	171

Obrázek 44: Přehled výše dotace z rozpočtu KHK na zajištění dopravní obslužnosti VLAD obcím Běleč nad Orlicí, Divec, Lochenice, Předměřice nad Labem, Stěžery, Vysoká nad Labem (v tis. Kč)	173
Obrázek 45: Přehled výše dotace od obcí do rozpočtu KHK na zajištění nadstandardní dopravní obslužnosti VLAD (v tis. Kč)	174
Obrázek 46: Celková ztráta z provozu cyklobusové dopravy a dotace svazků a sdružení pro období 2016-2021 (v tis. Kč)	175
Obrázek 47: Výše finančního příspěvku od společnosti Škoda Auto pro období 2016-2021 (v tis. Kč)	177
Obrázek 48: Výše finančního příspěvku od společnosti ARGO-HYTOS pro období 2016-2021 (v tis. Kč)	177
Obrázek 49: Rozdělení provozních souborů v KHK	180
Obrázek 50: Výše spolufinancování ze státního rozpočtu na regionální železniční osobní dopravu za období 2016–2021 (v mil. Kč)	183
Obrázek 51: Celkové finanční výdaje na dopravní obslužnost zajišťovanou VLAD za období 2016–2021 (v mil. Kč)	188
Obrázek 52: Celkové finanční výdaje z rozpočtu KHK a ČR na VDOD 2016–2021 (v mil. Kč)	189

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1: Administrativní členění KHK	25
Tabulka 2: Počty obyvatel v SO ORP k 31. 12. 2021	26
Tabulka 3: Délky pozemních komunikací v KHK a jejich rozdělení dle kategorií a tříd (v m) ..	28
Tabulka 4: Počet a délka mostů v KHK (v m)	29
Tabulka 5: Vývoj skutečného rozsahu VLAD za období 2016-2021 (v km).....	36
Tabulka 6: Počty objednávaných autobusových spojů na území KHK v pracovní den, sobotu a neděli	38
Tabulka 7: Nejvyžívanější autobusové zastávky v KHK	42
Tabulka 8: Základní údaje k provozním oblastem v KHK	45
Tabulka 9: Základní rozdělení vozidel a jejich parametry.....	46
Tabulka 10: Rozsah cyklobusových linek za rok 2021 na území KHK (v km)	57
Tabulka 11: Přehled sezónních linek.....	57
Tabulka 12: Seznam linek s cyklonosiči.....	58
Tabulka 13: Seznam autobusových linek objednávaných po území KHK ze strany LK.....	60
Tabulka 14: Seznam autobusových linek objednávaných po území KHK ze strany SČK	60
Tabulka 15: Seznam autobusových linek objednávaných po území KHK ze strany PK	61
Tabulka 16: Přehled objednaného dopravního výkonu na území KHK pro JŘ 2021/2022 (v tis. vlkm/rok)	65
Tabulka 17: Délka železničních tratí s aktuálním provozem VDOD na území KHK (v km).....	66
Tabulka 18: Vývoj skutečného rozsahu VDOD za období 2016–2021 (v km).....	67
Tabulka 19: Počty objednávaných vlakových spojů na území KHK v pracovní den, sobotu a neděli	68
Tabulka 20: Počet zastávek odpovídající jednotlivým kategoriím.....	70
Tabulka 21: Průměrné stáří vozového parku v provozních oblastech ke dni zahájení provozu (v letech).....	124
Tabulka 22: Podíl nízkopodlažních vozidel v provozních oblastech ke dni zahájení provozu (v %).....	125
Tabulka 23: Kategorizace a umístění přestupních uzlů v KHK	136

Tabulka 24: Přehled smluv o veřejných službách v přepravě cestujících ve VLAD na území KHK	167
Tabulka 25: Přehled JCDV a variabilní části JCDV dle výsledků výběrového řízení (v Kč/km)	168
Tabulka 26: Celková finanční výše odměny, výnosů a nákladů za období od 7. 3. 2021 do 31. 12. 2021 (v mil.Kč)	168
Tabulka 27: Odkazy na uzavřené mezikrajské smlouvy mezi KHK a sousedními kraji	169
Tabulka 28: Skutečně realizované dopravní výkony v rámci mezikrajských smluv 2017-2021 (v tis. km)	169
Tabulka 29: Výše finančního příspěvku v rámci mezikrajských smluv 2017-2021 (v mil. Kč)	169
Tabulka 30: Odkaz na uzavřenou smlouvu mezi KHK a městem Náchod.....	171
Tabulka 31: Výše finančního příspěvku KHK na provoz linky Náchod-Kudowa Zdrój v letech 2016–2021 (tis. Kč).....	171
Tabulka 32: Odkaz na uzavřenou smlouvu mezi KHK a městem Rychnov nad Kněžnou	172
Tabulka 33: Odkaz na uzavřené smlouvy KHK s jednotlivými obcemi.....	173
Tabulka 34: Přehled výše dotace z rozpočtu KHK na zajištění dopravní obslužnosti VLAD obcím Běleč nad Orlicí, Divec, Lochenice, Předměřice nad Labem, Stěžery, Vysoká nad Labem (v tis. Kč)	173
Tabulka 35: Přehled výše dotace od obcí do rozpočtu KHK na zajištění nadstandardní dopravní obslužnosti VLAD (v tis. Kč)	174
Tabulka 36: Odkaz na smlouvy o poskytnutí dotace na zajištění provozu cyklobusové dopravy roce 2021.....	175
Tabulka 37: Výše dotace z rozpočtu svazků a sdružení na zajištění provozu cyklobusové dopravy pro období 2016-2021 (v tis. Kč).....	175
Tabulka 38: Celková ztráta z provozu cyklobusové dopravy na území KHK pro období 2016-2021 (v tis. Kč)	175
Tabulka 39: Odkazy na uzavřené smlouvy mezi KHK a Škoda Auto a mezi KHK a ARGO-HYTOS	176
Tabulka 40: Výše finančního příspěvku od společností Škoda Auto a ARGO-HYTOS pro období 2016-2021 (v tis. Kč)	177
Tabulka 41: Odkaz na uzavřenou smlouvu mezi KHK a městem Trutnov	178
Tabulka 42: Odkazy na uzavřené smlouvy KHK s městy Hořice a Jičín	178
Tabulka 43: Odkazy na uzavřené smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících ve VDOD na území KHK.....	181

Tabulka 44: Přehled vážené JCDV a variabilní části JCDV (v Kč/km).....	181
Tabulka 45: Odkazy na uzavřené smlouvy o zajištění VDOD mezikrajskými vlaky mezi KHK a příslušnými sousedními kraji	181
Tabulka 46: Výše finančního příspěvku v rámci mezikrajských smluv 2020-2022 (v mil. Kč) 181	
Tabulka 47: Objednané roční výkony v rámci mezikrajských smluv pro JŘ 2021/2022 (v tis. vlkm)	182
Tabulka 48: Odkaz na uzavřenou smlouvu o poskytování služeb v rámci zajištění provozování IDS IREDO	182
Tabulka 49: Finanční příspěvek KHK společnosti OREDO na základě uzavřené smlouvy (v tis. Kč)	182
Tabulka 50: Výše spolufinancování ze státního rozpočtu na regionální železniční osobní dopravu pro KHK za období 2016–2021 (v mil. Kč).....	183
Tabulka 51: Dohody o spolupráci při provozování linek dálkové dopravy v IDS IREDO	184
Tabulka 52: Krajské výdaje na dopravní obslužnost v letech 2016–2021 (v mil. Kč)	185
Tabulka 53: Porovnání finančních výdajů na dopravní obslužnost s jinými kraji v letech 2017–2021 (v mil. Kč)	185
Tabulka 54: Tržby z jízdného a jejich podíl na nákladech ve VLAD v letech 2016-2021 (v mil. Kč)	187
Tabulka 55: Celkové finanční výdaje z rozpočtu KHK za období 2016–2021 (v mil. Kč).....	187
Tabulka 56: Tržby z jízdného a jejich podíl na nákladech ve VDOD v letech 2016-2021 (v tis. Kč)	188
Tabulka 57: Celkové finanční výdaje z rozpočtu KHK a ČR za období 2016–2021 (v mil. Kč) 189	
Tabulka 58: Porovnání referenčního a předpokládaného rozsahu dopravního výkonu pro JŘ 2021/2022	192
Tabulka 59: Odhad finančních výdajů VLAD pro roky 2022 a 2023 na území KHK (v mil. Kč)	192
Tabulka 60: Odhad finančních výdajů na VDOD za období 2022-2023 na území KHK (v mil. Kč)	195

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A: Základní, střední, vyšší odborné a vysoké školy v obcích KHK

Příloha B: Významní zaměstnavatelé v KHK

Příloha C: Obce s ambulantním nebo lůžkovým zařízením

Příloha D: Vybraná sociální zařízení v KHK

Příloha E: Mapa linkové vedení KHK

Příloha F: Denní přepravní proudy cestujících na tratích v KHK (pracovní dny)

Příloha G: Denní přepravní proudy cestujících na tratích v KHK (nepracovní dny)

Příloha H: Obraty cestujících na železničních stanicích a zastávkách v KHK (pracovní dny)

Příloha I: Obraty cestujících na železničních stanicích a zastávkách v KHK (nepracovní dny)

Příloha J: Železniční doprava v KHK (současný provozní koncept)

Příloha K: Železniční doprava v KHK (dlouhodobý výhled, horizont 1)

Příloha L: Železniční doprava v KHK (dlouhodobý výhled, horizont 2)

Příloha M: Plán nasazení vozidel na regionální železniční linky v KHK 2022–2031

SEZNAM ZKRATEK

B+R	Bike+Ride (záchytné parkoviště „přijed' na kole a jed' hromadnou dopravou“)
BČK IREDO	bezkontaktní čipová karta IREDO
ČR	Česká republika
ČSÚ	Český statistický úřad
DMU120	dvoudílná motorová jednotka o přibližné kapacitě 120 míst k sezení
DPMHK	Dopravní podnik města Hradce Králové a.s.
EMU160	dvoudílná elektrická jednotka o přibližné kapacitě 160 míst k sezení
EMU240	třídílná elektrická jednotka o přibližné kapacitě 240 míst k sezení
IDOL	integrovaná doprava Libereckého kraje
IDS	integrovaný dopravní systém
IDS IREDO	integrovaný dopravní systém IREDO
JŘ	jízdní řád
K+R	Kiss+Ride (místo pro krátkodobé zastavení „polib a jed' hromadnou dopravou“)
KHK	Královéhradecký kraj
LK	Liberecký kraj
MDČR	Ministerstvo dopravy České republiky
MHD	městská hromadná doprava
ODSH	Odbor dopravy a silničního hospodářství Krajského úřadu KHK
ORP	obec s rozšířenou působností
Os	osobní vlak
P+R	Park+Ride (záchytné parkoviště „zaparkuj a jed' hromadnou dopravou“)
PDO KHK	Plán dopravní obslužnosti Královéhradeckého kraje
PID	Pražská integrovaná doprava
PK	Pardubický kraj
SČK	Středočeský kraj
SJD	systemová jízdní doba
SJT	system jednotného tarifu

SO ORP	správní obvod obce s rozšířenou působností
Sp	spěšný vlak
SŽ	Správa železnic, státní organizace
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
TPS VD KHK	Technické a provozní standardy veřejné dopravy Královéhradeckého kraje
TPS VDD KHK	Technické a provozní standardy veřejné drážní dopravy Královéhradeckého kraje
VD KHK	Veřejná doprava Královéhradeckého kraje
VDOD	veřejná drážní osobní doprava
VLAD	veřejná linková autobusová doprava
VRT	vysokorychlostní trať
VYDIS	Východočeský dopravní integrovaný systém
žst.	železniční stanice
L:00	lichá celá hodina
S:00	sudá celá hodina
X:00	libovolná celá hodina

1 ÚVOD

PDO KHK 2022–2026 je zpracován v souladu se zákonem č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů (dále „Zákon o veřejných službách“).

Zákon o veřejných službách stanovuje základní požadavky na dopravní plánování. Dopravní plánování se provádí prostřednictvím koncepce veřejné dopravy a plánů dopravní obslužnosti území. Cílem dopravního plánování je vytvářet podmínky pro hospodárné, efektivní a účelné zajišťování dopravní obslužnosti a vzájemnou spolupráci státu, krajů a obcí při této činnosti.

Plány dopravní obslužnosti území musí být v souladu s koncepcí veřejné dopravy, kterou pořizuje na dobu nejméně 5 let MDČR pro celé území státu a schvaluje ji Vláda ČR.

Koncepce veřejné dopravy obsahuje:

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

Plány dopravní obslužnosti se pořizují na dobu nejméně 5 let a obsahují zejména:

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

PDO KHK 2022–2026 je nejen zákonnou povinností, ale také klíčovým strategickým dokumentem pro vytvoření provázaného systému veřejné dopravy na území KHK.

PDO KHK 2022–2026 vychází z analýzy současného stavu zajišťování přepravních potřeb. VD KHK je provozována v IDS IREDO. IDS IREDO je dopravní systém s jednotnými jízdními doklady pro všechny smluvní dopravce KHK, kteří provozují VLAD a VDOD.

Úvodní část PDO KHK 2022–2026 hodnotí, jakým způsobem došlo k naplnění stanovených záměrů a cílů PDO KHK za předchozí období. Seznámení se základní charakteristikou a analýzou současného stavu území KHK je věnována třetí kapitola dokumentu.

Podstatná část dokumentu se zabývá shrnutím stávajícího a výhledového rozsahu poskytovaných veřejných služeb v přepravě cestujících v KHK. Předpokládaný směr rozvoje

v oblasti modernizace železniční infrastruktury je uveden ve čtvrté kapitole a vztahuje se pro krátkodobý, střednědobý a dlouhodobý časový horizont. PDO KHK 2022–2026 se podrobně věnuje specifikaci požadavků a představ na kvalitu poskytovaných veřejných služeb v přepravě cestujících, tarifní systém i doplňkové služby, organizační zajištění, propagační a marketingové aktivity v oblasti VD KHK. Klíčovými částmi příslušných kapitol je definování výhledových záměrů a opatření, které mají vést k prohloubení kvality VD KHK.

Závěrečná část dokumentu, konkrétně devátá kapitola, popisuje jednotlivé smluvní vztahy vztahující se k VD KHK a zároveň uvádí souhrnné informace o finančních výdajích hrazených z rozpočtu KHK, a to včetně odhadu jejich dalšího vývoje pro období platnosti PDO KHK 2022–2026.

Praktické naplňování PDO KHK 2022–2026 je podmíněno vytvořením zejména stabilních ekonomických a provozních podmínek, a to na základě schvalovaných dílčích opatření a projektů. Doba platnosti PDO KHK se předpokládá na roky 2022–2026. PDO KHK 2022–2026 je možné v průběhu jeho platnosti aktualizovat, a to na základě nových skutečností nebo na základě změny potřeb KHK.

2 ZHODNOCENÍ PLNĚNÍ PLÁNU DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI PRO LÉTA 2016–2020

V PDO KHK pro období 2016–2020 byly uvedeny výhledové záměry a opatření ve VLAD i VDOD, které jsou níže označeny písmeny a ztučněny. U každého bodu je popsán žádaný cíl, opatření, jakým mělo být cíle dosaženo a zhodnocení, zda tohoto cíle bylo skutečně dosaženo.

2.1 Vyhodnocení cílů v autobusové dopravě

Hlavní výhledové cíle a záměry KHK ve VLAD byly stanoveny zejména v prohlubování integrace regionální VLAD se systémy MHD, posilování nabídky rychlých autobusových spojů s cílem dosažení konkurenceschopnosti regionální VLAD s individuální automobilovou dopravou, rozšiřování dostupnosti regionální VLAD v lokalitách s potenciálem pravidelné přepravy cestujících a průběžné optimalizování skladby vozového parku autobusů s ohledem na skutečné kapacitní potřeby na jednotlivých linkách a spojích.

a) Rozvíjet a prohlubovat provázanost veřejné linkové autobusové dopravy objednávané krajem a jednotlivými obcemi.

Opatření: Postupně projednávat harmonizaci vedení a časových poloh regionálních autobusových linek a linek MHD se zástupci obcí (např. MHD Hradec Králové, MHD Trutnov aj.).

Vyhodnocení opatření: Je nutné konstatovat, že tarifní provázanost VLAD s MHD v Hradci Králové se zatím nepodařilo realizovat. V MHD Trutnov je od roku 2020 možnost mít nahranou časovou jízdenku pro MHD Trutnov na BČK IREDO, také BČK IREDO funguje jako společná elektronická peněženka pro autobusy VLAD a MHD Trutnov.

b) Zřízení dalších nových zastávek v místech s nově vzniklou přepravní poptávkou (např. nové obytné celky, nové či stávající průmyslové areály, kde není zastávka), popř. v místech s nepřiměřeně dlouhou docházkovou vzdáleností.

Opatření: Projednávat možnosti zvýšení dostupnosti veřejné dopravy s dotčenými obcemi a zaměstnavateli.

Vyhodnocení opatření: V KHK vzniklo v letech 2016–2021 několik nových autobusových zastávek, ať již zcela nových (např. Světí,,jih, Černíkovice,Domašín,kaplička, Chvalkovice,,HARTMANN-RICO), tak v rámci zastávek, které obsluhuje primárně MHD (Týniště n. Orli.,,Geriatrické centrum).

c) Pravidelně vyhodnocovat změny přepravních potřeb v důsledku nových a rozšiřování stávajících průmyslových podniků na území Královéhradeckého kraje.

Opatření: Navrhovat a projednávat změny dopravního řešení s dotčenými zástupci průmyslových podniků s cílem zajištění efektivní a finančně udržitelné nabídky spojení pro obyvatele.

Vyhodnocení opatření: V letech 2016–2020 došlo na základě vyhodnocení změny přepravních potřeb k rozšíření nabídky veřejné dopravy do průmyslových podniků, například novými linkami do Škoda Auto a.s. (dále jen „Škoda Auto“) v Kvasínách. Jednalo se o linky z Červeného Kostelce a Dvora Králové nad Labem a přímé spoje z Kostelce nad Orlicí do Kvasin, a to na všechny směny. Na základě podnětu zaměstnavatelů došlo k zavedení večerního autobusového spoje mezi Rychnovem nad Kněžnou, Kostelcem nad Orlicí a Týništěm nad Orlicí. Dále došlo k úpravám spojů jedoucích z KHK do Škody Auto v Mladé Boleslavi, upravena byla také doprava do závodu AVON v Rudníku či do průmyslové zóny v Trutnově a v Novém Bydžově do průmyslové zóny Zábědov.

d) Pokračovat v optimalizaci objednávky dopravních výkonů ze strany Královéhradeckého kraje pomocí vozidel s odpovídající kapacitou a reagovat na změny v přepravních potřebách obyvatel kraje.

Opatření: Průběžně analyzovat výstupy z odbavovacích zařízení na jednotlivých linkách a spojích.

Vyhodnocení opatření: KHK průběžně analyzuje výstupy z odbavovacích zařízení a na základě výsledků předkládá zástupcům obcí návrhy na změny v dopravní obslužnosti. Kde je silná poptávka, může docházet k dílčímu posílení provozu, ať přímo novým spojem, nebo zvýšenou kapacitou vozidla. Naopak kde je poptávka minimální, nabízí KHK obcím nadále zajištění spoje za předpokladu finanční spoluúčasti obcí. KHK od března 2021 rozdělil velikost objednávaných vozidel do 5 kategorií. Na nejvytíženější školní spoje je vypravováno 15metrové vozidlo, dále jsou k dispozici autobusy standardní kapacity 12metrové a 10,5metrové, z menších vozidel potom autobusy o délce 9,5 metrů, popřípadě nejmenší autobusy s kapacitou 35 cestujících včetně těch na stání.

e) Snížit průměrné staří vozidel zajišťující veřejné služby v přepravě cestujících ve veřejné linkové autobusové dopravě.

Opatření: Požadovat modernizaci vozového parku v podmínkách výběrových řízení na poskytovatele veřejných služeb v přepravě cestujících ve VLAD a podporovat provoz vozidel na alternativní zdroje paliv šetrnější k životnímu prostředí.

Vyhodnocení opatření: V letech 2016–2020 došlo pouze k dílčí modernizaci vozového parku. Zároveň však došlo k podepsání smluv s dopravci, kteří zajišťují VLAD objednanou KHK od 7. 3. 2021. Od tohoto data v rámci 10letého kontraktu na zajištění dopravní obsluhy v KHK (2021–2030) došlo k zásadnímu omlazení vozového parku. Přes 80 % vozového parku je tvořeno vozidly vyrobenými v letech 2019–2021. Vozový park doplňují vozidla maximálního stáří 12 let. Průměrný věk vozidel přitom nesmí v žádném z kalendářních roků do roku 2031 přesáhnout 6 let (kromě vozového parku, který byl při zahájení tvořen zcela novými vozidly). Na začátku plnění PDO KHK 2016–2020 bylo průměrné stáří vozového parku autobusů 8 let.

- f) Navýšení podílu využití nízkopodlažních a bezbariérových vozidel pro zajištění veřejných služeb v přepravě cestujících ve veřejné linkové autobusové dopravě s cílem zpřístupnění veřejné dopravy starším osobám a osobám s omezenou schopností pohybu a orientace.**

Opatření: Požadovat navýšení podílu nízkopodlažních a bezbariérových vozidel v podmínkách výběrových řízení na poskytovatele veřejných služeb v přepravě cestujících ve VLAD.

Vyhodnocení opatření: V letech 2016–2020 došlo k navýšení počtu bezbariérově přístupných vozidel pouze u několika dopravců. U dopravce ČSAD Ústí nad Orlicí došlo v roce 2016 k zařazení přibližně 20 částečně nízkopodlažních vozidel značky Setra. Od prosince 2016 tak mohlo dojít ke garanci bezbariérově přístupných spojů na vybraných spojích např. na lince Kostelec nad Orlicí – Choceň, kam byly vypravovány v pracovní dny 2 bezbariérově přístupné autobusy. Od stejného data došlo také ke garanci bezbariérově přístupných spojů u dopravce CDS Náchod a u ČSAD Ústí nad Orlicí na vybraných spojích, které zajišťovaly dopravu mezi Náchodem – Novým Městem nad Metují – Rychnovem nad Kněžnou či Náchodem – Novým Hrádkem.

Od 7. 3. 2021 v rámci 10letého kontraktu na zajištění dopravní obsluhy v KHK došlo nejen k zásadnímu omlazení vozového parku, ale drtivá většina nových autobusů je bezbariérově přístupná a částečně nízkopodlažní. Většina spojů tak již může být v JŘ garantována jako bezbariérově přístupná a jsou zajištěna částečně nízkopodlažními vozidly.

- g) Posílení rychlé dopravy s cílem dosažení konkurenceschopné nabídky v porovnání s individuální automobilovou dopravou zejména ve směrech, kde není možné zajistit rychlé páteřní spojení pomocí veřejné drážní osobní dopravy.**

Opatření: Na základě vzájemné dohody s obcemi posoudit ekonomické a technologické možnosti nového dopravního spojení.

Vyhodnocení opatření: KHK reaguje na poptávku rychlejšího spojení. V roce 2017 vzniklo rychlé spojení mezi Novým Městem nad Metují a Škoda Auto v Kvasinách, které bylo později prodlouženo do Rychnova nad Kněžnou. Dále došlo například posílením linky 264 z Hradce Králové přes Dobrušku do Deštného v Orlických horách ke zkrácení jízdní doby mezi obcemi v Orlických horách a na Dobrušku a mezi Hradcem Králové cca o 15 minut, dále byly zavedeny rychlé spoje mezi Jičínem a Hradcem Králové a v ranní špičce mezi Náchodem a Hradcem Králové. Také došlo k zavedení autobusové linky Hradec Králové – Trutnov, která jezdí v prokladu s vlakovými spoji.

- h) Zvýšit propagaci systému veřejné dopravy s cílem zvýšení povědomí obyvatel a návštěvníků kraje o možnostech jejího využití.**

Opatření: Rozšíření plánu propagace veřejné dopravy a podpory cestovního ruchu na území KHK.

Vyhodnocení opatření: Plán propagace VD KHK byl rozšířen v roce 2018 s cílem využití propagace jako účinného nástroje podpory veřejné dopravy v kraji. Cílem propagace VD KHK

je nejen informovat cestující o možnostech dopravního systému, ale také zvýšit zájem a popularitu veřejné dopravy, dostat se cestujícím do podvědomí a přimět je k využití veřejné dopravy.

Pro realizaci uvedených cílů byla navržena opatření pro podporu VD KHK, která se podařila naplnit do prvního čtvrtletí roku 2021:

1. Vytvoření logotypu – Vytvoření grafického symbolu, který bude „značkou“ komunikace realizované při propagaci veřejné dopravy a souvisejících témat.

Logotyp byl vytvořen v říjnu roku 2019. Od té doby je logotyp využíván v informačních a propagačních aktivitách kraje i ve spolupráci s jinými subjekty. Od 7. 3. 2021 jsou logotypem označeny autobusy objednávané KHK, v průběhu roku 2021 byly označeny logotypem i všechny autobusové zastávky v kraji. Ke konci roku 2021 byly označeny logotypem vlaky objednávané KHK a informační panely (klaprámy, vitríny) v železničních stanicích a zastávkách.

2. Příprava propagačních materiálů – Grafické zpracování, tisk a distribuce propagačních materiálů podporující využití veřejné dopravy v kraji.

V roce 2019 byla vytvořena brožura *Tipy na výlety v Královéhradeckém kraji*, která byla vydána ve spolupráci s dopravcem České dráhy, a.s. (dále jen „České dráhy“) přibližně ve 12 000 výtiscích. Během let 2016–2021 se také zvýšila četnost tvorby a tisku propagačních plakátů, které byly umístěny v informačních klaprámech ve vlacích a v autobusech. Propagační materiály byly také zveřejněny elektronicky na internetových stránkách a na sociálních sítích.

3. Webové stránky – Vytvoření nové samostatné webové stránky pro VD KHK, která bude plnit nejen informativní funkci, ale bude i kanálem pro zvýšení popularity a dobrého jména veřejné dopravy v kraji.

Nové webové stránky www.dopravakhk.cz byly dokončeny a spuštěny veřejnosti začátkem března roku 2021.

4. Sociální sítě – Zvýšení publikace informací prostřednictvím sociálních sítí, prohloubení správy sociálních sítí a rozšíření funkčnosti.

V roce 2018 se zintenzivnila a zesílila publikace a správa stávajícího profilu na sociální síti Facebook. Během období 3 let se podařilo zvýšit zájem sledujících uživatelů a dosah publikovaných příspěvků. Sociální síť Facebook se také stala populárním komunikačním kanálem pro cestující. V roce 2019 byl založen nový profil pro VD KHK na sociální síti Twitter.

i) Spolupracovat při zavádění inovativních technologií v odbavení cestujících ve veřejné dopravě.

Opatření: Posoudit technické a ekonomické možnosti začlenění inovativních technologií do odbavovacího systému ve VLAD a VDOD (např. možnosti odbavování cestujících pomocí platebních karet, chytrých mobilních telefonů, možnost zakoupení jízdenky prostřednictvím různých sdílených prodejních kanálů (e-shop, aplikace v mobilu) a její nahrání na čipovou kartu až v rámci odbavení v prostředku veřejné dopravy prostřednictvím QR kódu atd.)

Vyhodnocení opatření: Od 7. 3. 2021 je na spojích objednávaných KHK možné platit v autobusech i vlacích veřejné dopravy platebními kartami. Velkým přínosem je dále zavedení papírových přestupních jízdenek s QR kódem, které umožňují nákup jízdenky na prvním spoji s možností přestupu na jiný spoj, a to bez nutnosti vlastnit BČK IREDO.

j) Podporovat rekonstrukci stávajících a vznik nových přestupních terminálů veřejné dopravy včetně zajištění doplňkových služeb (zejména P+R, B+R, K+R).

Opatření: Zvýšení počtu nových či rekonstruovaných přestupních terminálů.

Vyhodnocení opatření: Z hlediska přestupních terminálů nabízejících doplňkové služby můžeme jmenovat parkoviště P+R u autobusového nádraží v Polici nad Metují, v Červeném Kostelci u železniční stanice, v Nové Pace u autobusového nádraží a v Peci pod Sněžkou. Z terminálů, kde se může přestoupit z kola na autobus nebo vlak stojí za zmínění cyklověže u zastávek Jaroměř,,Terminál HD a Trutnov,,aut.st.

k) Zlepšit přístupnost a kvalitu veřejné dopravy pro starší osoby a cestující s omezenou pohyblivostí a postižené cestující.

Opatření: Zvýšit podíl vozidel vybavených vnějším a vnitřním elektronickým vizuálním a akustickým informačním systémem v podmínkách výběrových řízení na poskytovatele veřejných služeb v přepravě cestujících ve VLAD a VDOD.

Vyhodnocení opatření: V rámci výběrového řízení na poskytovatele veřejných služeb v přepravě cestujících ve VLAD bylo požadováno vybavení autobusů vnějším a vnitřním elektronickým vizuálním a akustickým informačním systémem.

Opatření: Stanovit navýšení podílu nízkopodlažních a bezbariérových vozidel v podmínkách výběrových řízení na poskytovatele veřejných služeb v přepravě cestujících ve VLAD a VDOD.

Vyhodnocení opatření: V rámci výběrového řízení na poskytovatele veřejných služeb v přepravě cestujících ve VLAD byl stanoven podíl částečně nízkopodlažních, bezbariérově přístupných vozidel na minimálně 40 % od začátku plnění smlouvy a na 80 % od čtvrtého roku plnění 10leté smlouvy.

2.2 Vyhodnocení cílů v železniční dopravě

Hlavní výhledové cíle a záměry KHK ve VDOD byly v řešení jejího budoucího financování s ohledem na stávající memorandum (deklarující příspěvek státu na provoz regionální VDOD), jehož platnost končila v roce 2019 a rozhodnutí o budoucím způsobu zajištění VDOD na tratích v KHK, mající vliv i na budoucí podobu a kvalitu vozového parku.

a) Rozhodnout o způsobu řešení financování regionální veřejné drážní osobní dopravy po skončení platnosti stávajícího smluvního zajištění (resp. memoranda) od roku 2020.

Opatření: Předložit návrhový materiál o způsobu financování regionální VDOD na území kraje k projednání výkonným orgánům KHK.

Vyhodnocení: V návaznosti na ukončení platnosti memoranda „*Memorandum o zajištění stabilního financování dopravní obslužnosti veřejnou regionální drážní osobní dopravou*“, které přineslo systémové řešení financování pro období 2009–2019, došlo mezi ČR a jednotlivými kraji k uzavření nové smlouvy „*Smlouva o zajištění stabilního financování regionální železniční osobní dopravy*“. Tento dokument nastavuje jasná pravidla finanční spoluúčasti MDČR na objednavce regionální obslužnosti VDOD v letech 2020–2034.

b) Rozhodnout o způsobu dalšího zajištění veřejných služeb v drážní osobní dopravě po skončení platnosti stávajícího smluvního zajištění prostřednictvím nabídkového řízení nebo přímého zadání.

Opatření: V návaznosti na rozhodnutí o budoucnosti financování VDOD předložit návrhový dokument o způsobu dalšího zajištění VDOD na území kraje do výkonných orgánů KHK.

Vyhodnocení: Smluvní zajištění VDOD na období 2021–2031 je řešeno formou přímého zadání. Dopravní výkony v provozních souborech Český ráj, Jihovýchod, Severovýchod a Severozápad zajistí dopravce České dráhy. Smlouva byla uzavřena dne 5. 9. 2021. Dopravní výkony v provozním souboru Česko-polské pohraničí zajistí dopravce GW Train Regio a.s. (dále jen „GW Train Regio“), přičemž k uzavření smlouvy s touto společností došlo 12. 4. 2022.

c) Modernizovat vozidla zajišťující veřejné služby v přepravě cestujících v osobní drážní dopravě.

Opatření: Požadovat modernizaci železničních vozidel v podmínkách nabídkového řízení nebo přímého zadání na poskytovatele veřejných služeb v přepravě cestujících ve VDOD.

Vyhodnocení: V rámci nového smluvního zajištění VDOD v KHK bude docházet k postupné obnově vozového parku novými vozidly. Postup obnovy vozového parku bude následující:

- od začátku období platnosti JŘ 2024/2025: 16× DMU120, 3× EMU160, 4× EMU240;
- od začátku období platnosti JŘ 2025/2026: 10× DMU120;
- od začátku období platnosti JŘ 2026/2027: 7× DMU120.

d) Navýšení podílu využití nízkopodlažních a bezbariérových vozidel pro zajištění veřejných služeb v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě s cílem zpřístupnění veřejné dopravy starším osobám a osobám s omezenou schopností pohybu a orientace.

Opatření: Požadovat navýšení podílu nízkopodlažních a bezbariérových vozidel v podmínkách nabídkového řízení nebo přímého zadání na poskytovatele veřejných služeb v přepravě cestujících ve VDOD.

Vyhodnocení: V rámci nového smluvního zajištění VDOD v KHK bude docházet k postupnému navyšování podílu nízkopodlažních vozidel až k dosažení nízkopodlažnosti všech souprav, a to následujícím způsobem:

- JŘ 2021/2022: 19 % (podíl nízkopodlažních vozidel),
- JŘ 2022/2023: 29 %,
- JŘ 2023/2024: 30 %,

- JŘ 2024/2025: 75 %,
- JŘ 2025/2026: 90 %,
- JŘ 2026/2027 až JŘ 2030/2031: 100 %.

e) Prohloubení mezistátního železničního spojení s Polskem.

Opatření: V souvislosti s uzavřeným memorandem „*Memorandum o spolupráci při zajišťování regionální silniční a osobní drážní dopravy na přeshraničních úsecích železničních tratí*“ zajistit podle ekonomických možností zkvalitnění spojení přes hraniční přechody Meziměstí/Mieroszów a Královec/Lubawka.

Vyhodnocení: Na hraničním přechodu Meziměstí/Mieroszów byly v roce 2018 zavedeny v letní turistické sezóně vlaky Wrocław – Adršpach (o sobotách, nedělích a státních svátcích v období od května do září). Na hraničním přechodu Královec/Lubawka byl provoz sezónních vlaků rozšířen na celotýdenní (v období od května do září). Dále je plánován rozvoj mezistátního spojení formou přímých vlaků Pardubice – Hradec Králové – Náchod – Wrocław, které by byly provozovány celoročně.

3 CHARAKTERISTIKA KRÁLOVÉHRADECKÉHO KRAJE

KHK se nachází v severovýchodní části ČR. Sousedí s LK na severozápadě, se SČK na západě a s PK na jihu svého území. Hranici kraje tvoří z více než jedné třetiny státní hranice s Polskem (Dolnoslezské vojvodství na severní a východní straně), a to v délce přibližně 208 km.

Území KHK má rozlohu 4 759 km² a zaujímá 6 % rozlohy ČR.

3.1 Administrativní členění

Kraj je členěn do 5 okresů a 15 správních obvodů obce s rozšířenou působností (dále jen „SO ORP“). Administrativní členění je popsáno v tabulce 1 a graficky zobrazeno na obrázku 1.

Tabulka 1: Administrativní členění KHK

Okres	SO ORP
Hradec Králové	Hradec Králové
	Nový Bydžov
Jičín	Hořice
	Jičín
	Nová Paka
Náchod	Broumov
	Jaroměř
	Náchod
	Nové Město nad Metují
Rychnov nad Kněžnou	Dobruška
	Kostelec nad Orlicí
	Rychnov nad Kněžnou
Trutnov	Dvůr Králové nad Labem
	Trutnov
	Vrchlabí

Rozlohou je největším okresem Trutnov, který tvoří téměř čtvrtinu rozlohy kraje. Za ním následuje s více než pětinou okres Rychnov nad Kněžnou a zbytek území se rovnoměrně, zhruba po 18 %, dělí mezi tři zbývající okresy.

Na území kraje se nachází celkem 448 obcí, z toho 48 měst a 12 městysů.



Obrázek 1: Administrativní členění KHK

3.2 Obyvatelstvo a demografie

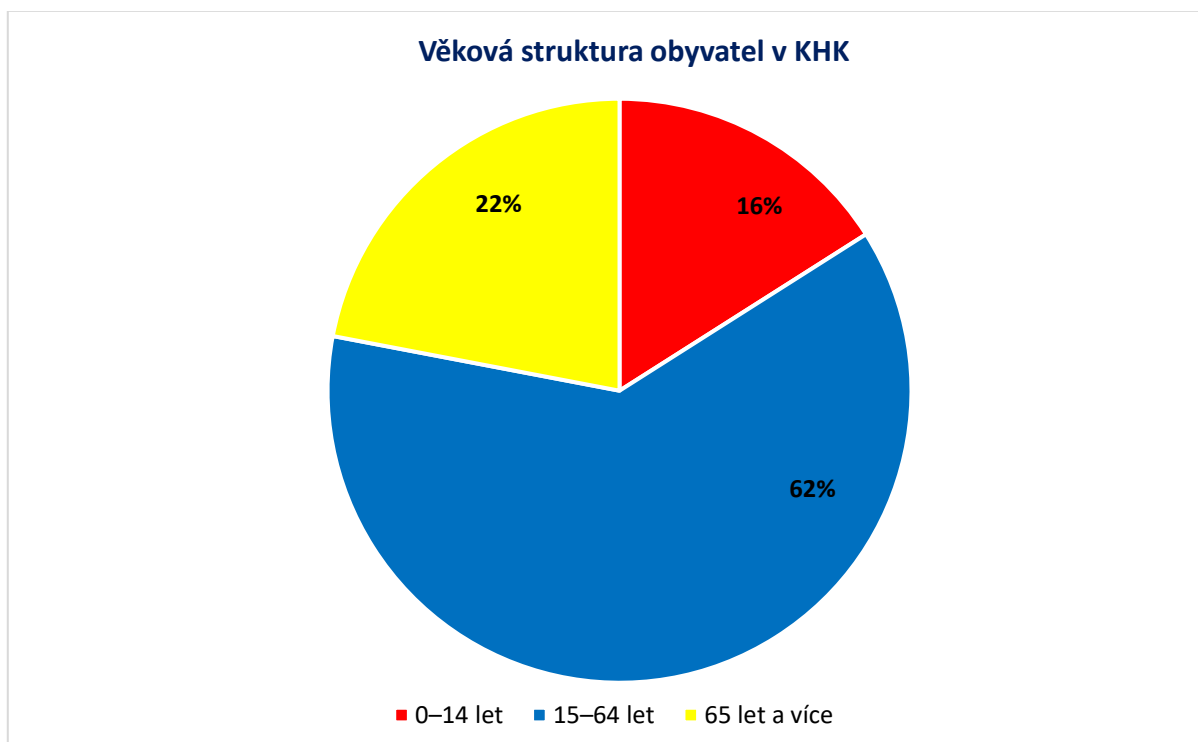
V KHK ke dni 31. 12. 2021 žilo 542 583 obyvatel, což je 5,2 % celkového počtu obyvatel ČR. Počty obyvatel k 31. 12. 2021 v jednotlivých správních obvodech jsou uvedeny v tabulce 2.

Tabulka 2: Počty obyvatel v SO ORP k 31. 12. 2021

SO ORP	Počet obyvatel
Hradec Králové	144 847
Nový Bydžov	17 553
Hořice	18 087
Jičín	47 589
Nová Paka	13 037
Broumov	15 476
Jaroměř	19 176
Náchod	59 412
Nové Město nad Metují	13 909
Dobruška	19 907
Kostelec nad Orlicí	24 858
Rychnov nad Kněžnou	33 659
Dvůr Králové nad Labem	26 622
Trutnov	61 713
Vrchlabí	26 738

Nejlidnatějším městem je krajské město Hradec Králové (počet obyvatel k 31. 12. 2021 – 90 596), dalším v pořadí je město Trutnov (počet obyvatel k 31. 12. 2021 – 29 430) a město Náchod (počet obyvatel k 31. 12. 2021 – 19 220).

Z počtu obyvatel v kraji tvoří podíl 16 % děti do 14 let, dospělí ve věku od 15 do 64 let tvoří 62 % populace a senioři nad 65 let přibližně 22 % populace.



Obrázek 2: Věková struktura obyvatel v KHK k 31. 12. 2021

3.3 Dopravní infrastruktura

3.3.1 Silniční síť

Území KHK protínají dvě mezinárodní silnice, konkrétně E67 z Prahy do Helsinek (dálnice D11 a silnice I/33) a E442 z Karlových Varů do Žiliny (silnice I/35).

Dálnice D11 je součástí evropské hlavní sítě TEN-T Core Network, která tvoří nejdůležitější transevropské tahy spojující nejvýznamnější evropské aglomerace a průmyslové oblasti.

Hlavní dopravní osu KHK tvoří dálnice D11 Praha – Hradec Králové – Jaroměř a na ni navazující silnice I/11 Hradec Králové – Týniště nad Orlicí – Kostelec nad Orlicí – Vamberk – PK. V současné době je dálnice D11 vystavěna do Jaroměře, navazovat bude úsek vedoucí přes Trutnov na státní hranice ČR/Polsko.

Dále silnice I/35 (Hrádek nad Nisou – Liberec – Turnov – Hradec Králové – Vysoké Mýto – Olomouc) a I/14 (Liberec – Trutnov – Náchod – Ústí nad Orlicí – Třebovice) v severovýchodním směru propojují KHK s LK a PK s následným napojením na moravský region (I/35).

Dálnice D35 by měla postupně spojit směr Liberec – Jičín – Hradec Králové a pokračovat dále směrem na Moravu. Tato komunikace se u Hradce Králové bude křížit s dálnicí D11.

Na hranicích kraje s Polskem je celkem 6 automobilových hraničních přechodů převážně lokálního významu. Nejvýznamnějším je přechod v Náchodě, který slouží i pro nákladní automobilovou dopravu.

Ředitelství silnic a dálnic ČR spravuje na území kraje 43 km dálnic, 433 km silnic I. třídy. KHK vlastní 3 286 km silnic II. a III. třídy (2. nejvyšší hustota sítě silnic nižších tříd v rámci krajů).

Základní rozdělení krajské silniční sítě pouze podle třídy silnice (II. a III. třída) se nejevilo pro její správu jako dostatečné, proto došlo k jejímu rozdělení podle dopravního významu na prioritní (páteřní) síť a silnice s nižším dopravním významem dle dokumentu „*Kategorizace silniční sítě Královéhradeckého kraje*“ (usnesení Zastupitelstva KHK ZK/6/316/2013 dne 17. 6. 2013).

Silnice byly členěny na:

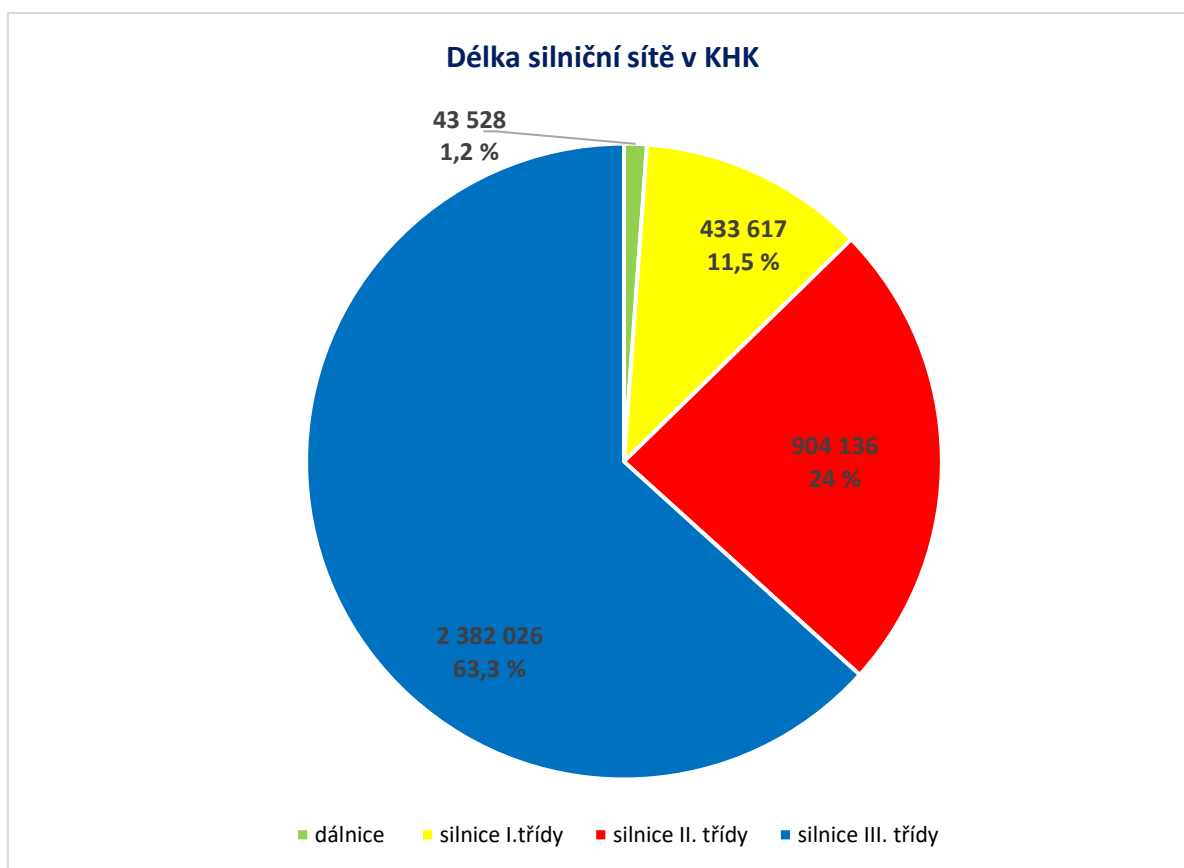
- kategorie A – silnice krajského významu,
- kategorie B – silnice krajského významu,
- kategorie C – zbývající silnice III. třídy,
- kategorie D – silnice III. třídy bez významnějšího napojení.

V důsledku výstavby nových liniových staveb, ale i v důsledku změny dopravního významu a určení některých pozemních komunikací, stávající síť silnic II. a III. třídy na území KHK zahrnuje i úseky, jejichž aktuální dopravní význam neodpovídá zařazení do kategorie silnice podle zákona o pozemních komunikacích a mají zpravidla charakter místních komunikací. Kromě toho existují úseky, které mají sice charakter silnice, ale poskytují pouze paralelní (alternativní) spojení a pro potřeby vzájemného spojení obcí a jejich napojení na ostatní komunikace lze tyto úseky nahradit jinými existujícími silnicemi, a to bez podstatných dopadů na kvalitu spojení. Jejich existence v silniční síti tudíž není nutná. V těchto případech se jedná s obcemi o jejich možném převzetí do vlastnictví obcí.

V tabulce 3 jsou uvedeny délky pozemních komunikací v KHK a jejich rozdělení dle kategorií a tříd (stav k 1. 1. 2022).

Tabulka 3: Délky pozemních komunikací v KHK a jejich rozdělení dle kategorií a tříd (v m)

Okres	Dálnice	Silnice I. třídy	Silnice II. třídy	Silnice III. třídy	Celkem
Hradec Králové	37 369	94 586	157 274	535 873	825 102
Jičín		91 388	155 706	629 044	876 138
Náchod	6 159	59 858	153 072	417 011	636 100
Rychnov nad Kněžnou		73 822	257 831	449 482	781 135
Trutnov		113 963	180 253	350 616	644 832
Celkem	43 528	433 617	904 136	2 382 026	3 763 307

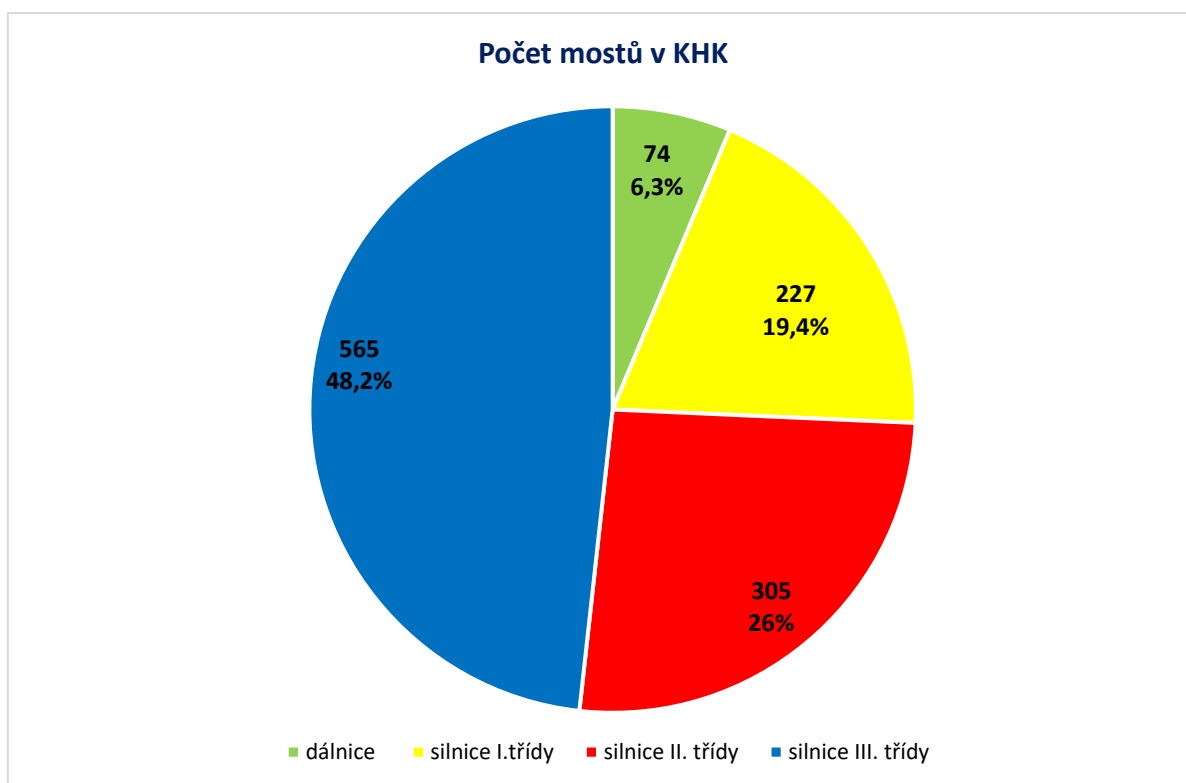


Obrázek 3: Délka silniční sítě v KHK k 1. 1. 2022 (v m)

V tabulce 4 je uveden počet a délka mostů v KHK (stav k 1. 1. 2022).

Tabulka 4: Počet a délka mostů v KHK (v m)

Okres	Dálnice		Silnice I. třídy		Silnice II. třídy		Silnice III. třídy		Celkem	
	Počet	Délka	Počet	Délka	Počet	Délka	Počet	Délka	Počet	Délka
Hradec Králové	65	1 834	59	2 044	40	539	112	1 641	276	6 058
Jičín			36	1 176	47	294	118	642	201	2 112
Náchod	9	211	31	519	50	542	116	1 120	206	2 392
Rychnov nad Kněžnou			28	1 582	80	698	119	1 010	227	3 290
Trutnov			73	1 270	88	1 378	100	801	261	3 449
Celkem	74	2 045	227	6 591	305	3 451	565	5 214	1 171	17 301



Obrázek 4: Počet mostů v KHK k 1. 1. 2022

V realizaci, přípravě, popř. ve fázi studie má Ředitelství silnic a dálnic ČR na území KHK 25 staveb, z toho 22 liniových. Jedná se o stavby dálnice, obchvatů obcí a přeložek silnic I. třídy. Dle aktuálních předpokladů by mělo být do roku 2026 uvedeno do provozu 14 z těchto staveb.

Mezi nejvýznamnější liniové stavby patří:

- dálnice D11 Hradec Králové – státní hranice ČR/Polsko,
- dálnice D35 hranice kraje – Plotiště nad Labem,
- I/16 Nová Paka – obchvat,
- Doudleby nad Orlicí – obchvat,
- I/33 Jaroměř – obchvat,
- I/14 Rychnov nad Kněžnou – obchvat,
- I/33 Náchod – obchvat,
- I/11 Severní tangenta, Hradec Králové.

Realizací těchto staveb dojde ke změně dopravního významu a určení podstatné části současné sítě silnic I. třídy na území kraje. Příslušný silniční správní úřad proto rozhodne o změně jejich kategorie nebo třídy.

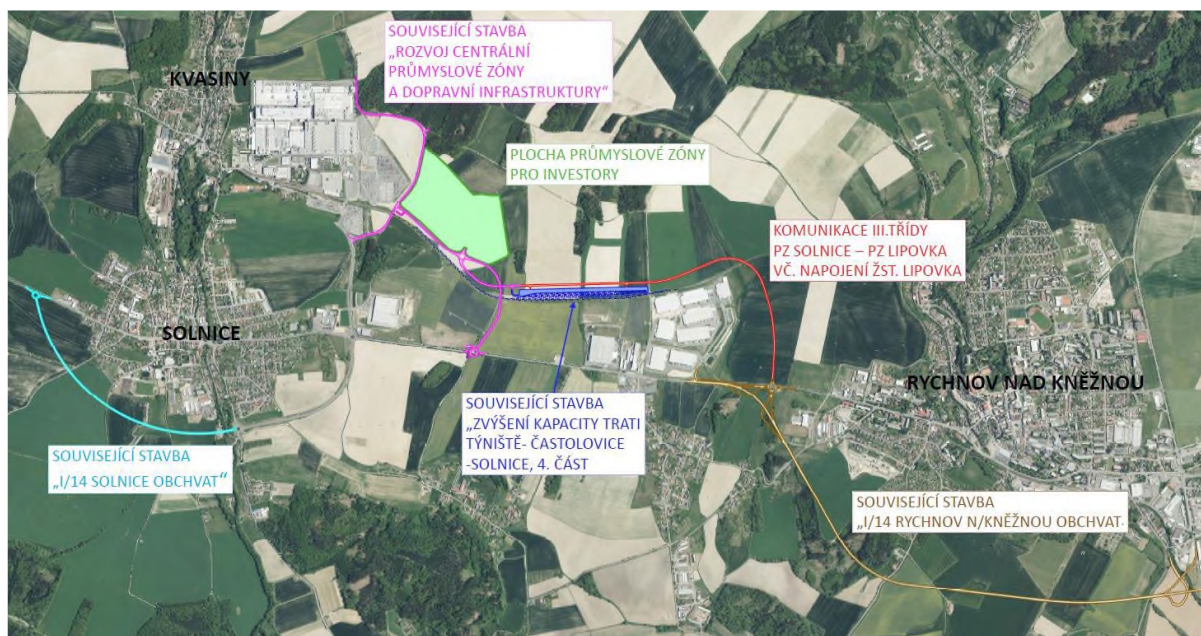
V maximální variantě (po realizaci všech připravovaných staveb) by se mohlo jednat až o 214 km silnic I. třídy, které by měl perspektivně KHK převzít do svého majetku.

KHK v současné době vlastní pouze 84 mostů s délkou přemostění nad 20 metrů. S převzetím některých úseků silnic I. třídy a přeložek (nadjezdů) částí krajské silniční sítě, které jsou

budovány v souvislosti se stavbami liniových staveb, kraj převezme i několik desítek velkých mostních objektů.

V rámci projektu „Rozšíření strategické průmyslové zóny Solnice – Kvasiny“ a zlepšení veřejné infrastruktury v KHK jsou v přípravě či realizaci pro období PDO 2022–2026 tyto akce:

- II/321 Černíkovice – Domašín, obchvat – předčasné užívání,
- II/298 Opočno, II. etapa – realizace 2022–2024,
- I/14 Solnice, obchvat – realizace 2022–2024,
- okružní křižovatka I/14 Solnice – realizace 2022,
- rozšíření strategické průmyslové zóny Solnice – jih – realizace 2022–2024,
- komunikace III. třídy průmyslová zóna Solnice – průmyslová zóna Lipovka – realizace 2022–2024,
- žst. Lipovka – v rámci akce vznikne nad žst. silnice III. třídy – realizace 2023–2024,
- II/318 Častolovice, obchvat (východní obchvat) – realizace 2023–2025.



Obrázek 5: Rozšíření strategické průmyslové zóny Solnice – Kvasiny a zlepšení veřejné infrastruktury v KHK

3.3.2 Železniční síť

Na území KHK se nachází celkem 650 km železničních tratí. Pouhých 98 km (tedy 15 %) je elektrifikována stejnosměrnou trakční soustavou o napětí 3 kV, zbylé tratě provoz vlaků v elektrické trakci neumožňují. Všechny tratě jsou pouze jednokolejné, což zásadním způsobem komplikuje tvorbu JŘ a realizaci rozvojových záměrů KHK.

Mapa železničních tratí s jejich číselným označením dle SŽ je uvedena na obrázku 6.



Obrázek 6: Mapa železničních tratí v KHK

3.4 Nejvýznamnější cíle dojížděky

Veřejná doprava slouží k dojížděce do škol, zaměstnání, zdravotnických zařízení, sociálních zařízení, turistických cílů apod. Pro návrh systému veřejné dopravy je důležitá znalost rozmístění těchto cílů v rámci KHK.

3.4.1 Školy

Dojížděka do škol společně s dojížděkou do zaměstnání představuje hlavní skupinu uživatelů veřejné dopravy.

Jednotlivé druhy škol jsou na území KHK zastoupeny:

- základní škola se nachází v 185 obcích,
- střední škola v 31 obcích,
- vyšší odborná škola v 6 obcích,
- vysoká škola či univerzita pouze v Hradci Králové.

Umístění jednotlivých druhů škol v obcích KHK je graficky znázorněno v příloze A.

Na základních školách v kraji je přihlášeno celkem 49 451 žáků, z toho 15 134 žáků v okrese Hradec Králové, 7 110 žáků v okrese Jičín, 9 482 žáků v okrese Náchod, 7 247 žáků v okrese Rychnov nad Kněžnou a 10 478 žáků v okrese Trutnov.

Na středních školách v kraji je přihlášeno celkem 23 538 žáků, z toho 9 666 žáků v okrese Hradec Králové, 3 453 žáků v okrese Jičín, 3 538 žáků v okrese Náchod, 2 345 žáků v okrese Rychnov nad Kněžnou a 4 536 žáků v okrese Trutnov.

Výše uvedená data vycházejí ze školního roku 2021/2022 k 30. 9. 2021.

3.4.2 Významní zaměstnavatelé

V rámci analýzy byli identifikováni zaměstnavatelé, kteří v příslušné lokalitě zaměstnávají více než 250 zaměstnanců. Podniky odpovídající tomuto kritériu se nacházejí v 36 obcích KHK, nejvíce takových podniků se nachází v Hradci Králové, Trutnově, Náchodě, Jičíně, Vrchlabí a Rychnově nad Kněžnou.

Mezi největší zaměstnavatelé v kraji se řadí Škoda Auto v Kvasinách, Fakultní nemocnice v Hradci Králové, Vitesco Technologies Czech Republic s.r.o. v Trutnově, JUTA a.s. ve Dvoře Králové nad Labem, Continental Automotive Czech Republic s.r.o. s pobočkou v Trutnově a v Jičíně, Trelleborg Bohemia, a.s. v Hradci Králové a Marius Pedersen a.s. v Hradci Králové.

Rozmístění významných zaměstnavatelů na území KHK je graficky znázorněno v příloze B.

3.4.3 Zdravotnická zařízení

Dojíždku do zdravotnických zařízení tvoří různé skupiny cestujících – zaměstnanci (lékaři, zdravotní sestry, nelékařský personál), pacienti a návštěvy pacientů (v případě lůžkových zařízení).

Jednotlivé druhy zdravotnických zařízení na území KHK jsou zastoupeny:

- zdravotnické zařízení poskytující ambulantní péči v 125 obcích,
- zdravotnické zařízení poskytující lůžkovou péči v 22 obcích.

Umístění ambulantních nebo lůžkových zdravotnických zařízení v obcích KHK je graficky znázorněno v příloze C.

3.4.4 Sociální zařízení

V rámci analýzy byly uvažovány domovy pro seniory, domovy pro osoby se zdravotním postižením a domovy se zvláštním režimem.

Na dojíždce do sociálních zařízení se podílí především jejich personál a návštěvy klientů.

Jednotlivé druhy sociálních zařízení jsou na území KHK:

- domovy pro seniory v 34 obcích,
- domovy pro osoby se zdravotním postižením v 11 obcích,
- domovy se zvláštním režimem v 14 obcích.

Umístění vybraných sociálních zařízení v obcích KHK je graficky znázorněno v příloze D.

3.4.5 Turistické atraktivity

V KHK se rozkládají pohoří Krkonoše a Orlické hory, obě pohoří od sebe odděluje Broumovský výběžek. Zvláště chráněná území tvoří více než pětinu rozlohy kraje. Na území kraje se nachází Krkonošský národní park v okrese Trutnov (5,2 % rozlohy kraje), chráněné krajinné oblasti – Broumovsko, Český ráj a Orlické hory (14,9 % rozlohy kraje) a 136 maloplošných chráněných oblastí (1,9 % rozlohy kraje).

Tyto oblasti jsou velmi významné turistické atraktivity v kraji, za kterými míří nejen obyvatelé kraje, ale i návštěvníci z jiných krajů ČR.

Oblast Podkrkonoší je oblíbeným turistickým místem, které v roce 2021 navštívilo 893 tisíc registrovaných návštěvníků. Tento počet je ovlivněn převážně díky Safari Parku ve Dvoře Králové nad Labem. Safari Park Dvůr Králové nad Labem je na prvním místě v top 10 turistických atraktivit v kraji. V roce 2021 Safari Park navštívilo 543,7 tisíc registrovaných návštěvníků, což je o 21 % více než v předchozím roce. Další významnou atraktivitou v top 10 je barokní areál Kuks, který v roce 2021 navštívilo 173,6 tisíc registrovaných návštěvníků.

Oblast Krkonoš je druhou nejoblíbenější turistickou oblastí v kraji. V roce 2021 Krkonoše navštívilo 764 tisíc registrovaných návštěvníků. Oblast je významná převážně díky Sněžce (1 603 m n. m.), která je nejen nejvyšším vrcholem v kraji, ale také nejvyšší horou ČR. Významnými centry krkonošských turistických tras jsou Pec pod Sněžkou, Špindlerův Mlýn, Janské Lázně, Vrchlabí a Svoboda nad Úpou. V Janských Lázních se zároveň nachází rozhledna Stezka korunami stromů, která patří mezi top 10 turistických atraktivit v kraji. V roce 2021 rozhlednu navštívilo 165,3 tisíc registrovaných návštěvníků.

Český ráj je dalším oblíbeným turistickým místem, v roce 2021 navštívilo tuto oblast 459 tisíc registrovaných návštěvníků. V oblasti se nachází tři významná místa, která spadají do top 10 turistických atraktivit v kraji. Jedná se o Prachovské skály (130,5 tisíc registrovaných návštěvníků v roce 2021), Hrad a zámek Staré Hradky (114 tisíc registrovaných návštěvníků v roce 2021) a zámek Dětenice (95,2 tisíc registrovaných návštěvníků v roce 2021). Dalším turistickým místem je Sobotka a hrad Kost.

Oblast Orlické hory jsou pro kraj významným horským centrem, kam míří mnoho návštěvníků nejen v letní sezóně, ale i v zimě. Pohoří je známé díky okolí Velké Deštné (1 115 m n. m.) a Šerlichu (1 027 m n. m.). Významnými středisky jsou Deštné v Orlických horách, Říčky v Orlických horách a Olešnice v Orlických horách. Rozhledna na Velké Deštné je navíc v top 10 turistických atraktivitách v kraji (107,3 tisíc registrovaných návštěvníků v roce 2021).

V oblasti Broumavska jsou nejvýznamnější turistické atraktivity Adršpašsko-teplické skály, Broumovské stěny a Benediktinský klášter v Broumově. Adršpašské skály jsou na druhém místě v top 10 turistických atraktivit v kraji. V roce 2021 skalní město navštívilo 230 tisíc návštěvníků.

4 SPECIFIKACE ROZSAHU ZAJIŠŤOVANÉ VEŘEJNÉ DOPRAVY

Tato kapitola popisuje základní charakteristiky stávajícího systému organizace VD KHK, který je zajišťován VLAD a VDOD. Součástí kapitoly je specifikace rozvojových záměrů v objednávce veřejných služeb v přepravě cestujících a požadavky na modernizaci železniční infrastruktury v KHK.

VD KHK je veřejná služba, primárně financovaná z rozpočtu KHK, sloužící k zajišťování dopravní obslužnosti. Dopravní obslužností se 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.

Páteř VD KHK je tvořena zejména VDOD (z důvodu vysoké kapacity, vlastní dopravní cestě, šetrnosti k životnímu prostředí, bezpečnosti a při větších přepravních objemech i nižší ekonomické náročnosti), na kterou v uzlových přestupních bodech navazuje regionální (příměstská) VLAD, případně MHD jako prostředek propojení těchto uzlových bodů s ostatním územím. V místech, kde není drážní doprava konkurenceschopná silniční dopravě (drážní dopravou není možné obce dostatečně rychle a efektivně obsloužit), je do páteřní sítě zařazena také VLAD.

Jedním ze sledovaných ukazatelů veřejné dopravy je rozsah dopravní obslužnosti. Rozsah dopravní obslužnosti (resp. veřejných služeb) je specifikován počtem kilometrů (tj. kilometrickou délkou autobusových a vlakových spojů), jež KHK pro příslušné období objednává na svém území u jednotlivých dopravců, sousedních krajů nebo u některých obcí.

Rozsah dopravní obslužnosti stanovuje v souladu se zákonem č. 129/2000, o krajích, KHK ve své samostatné působnosti a je schvalován pro každý rok výkonnými orgány KHK. Plánovaný rozsah dopravní obslužnosti je schvalován v rozmezí minimálního a maximálního rozsahu. Schvalované rozpětí umožňuje KHK, jako objednateli veřejných služeb v přepravě cestujících, reagovat v průběhu aktuálního roku na změny přepravních potřeb. Stanované rozmezí také slouží k pokrytí zvýšeného kilometrického rozsahu, který v průběhu roku vzniká např. vlivem výlukové činnosti (objízdné trasy).

V průběhu platnosti PDO KHK 2022–2026 může v souvislosti se změnou přepravních potřeb (např. vznik či zánik školského zařízení, úprava směnného provozu zaměstnavatelů, vznik nebo zánik pracovních příležitostí, požadavku na změnu JŘ ze strany obcí, změna dopravního řešení na základě aktuálních přepravních potřeb, z důvodů dopravních omezení, výluk, uzavírek a objížděk, v případě krizových situací a krizových opatření podle zákona č. 240/2000 Sb., o krizovém řízení a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů nebo v případě opatření podle zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů) i skutečného využití autobusových a vlakových spojů docházet ke změnám rozsahu objednávaného dopravního výkonu. Limity pro změny rozsahu objednávaného dopravního výkonu jsou určeny v příslušných smlouvách s autobusovými a drážními dopravci.

Pro přehlednost je síť VD KHK graficky znázorněna na mapě linkového vedení. Mapa linkového vedení VD KHK zobrazuje linky VLAD a VDOD na území KHK s přesahy do sousedních krajů. Autobusovým linkám zařazených do IDS IREDO jsou pro jednoznačnost a informovanost přiřazena jednotlivá trojmístná čísla IREDO XXX. Mapa linkového vedení KHK je umístěna v příloze E.

4.1 Veřejná linková autobusová doprava

VLAD zajišťuje plošnou obsluhu území KHK v návaznosti na páteřní železniční dopravu. V místech, kde není možné zajistit páteřní dopravu pomocí železniční dopravy, plní VLAD také roli páteřního dopravního systému.

V roce 2010 byla v KHK dokončena optimalizace a integrace VLAD, která znamenala výraznější změny v organizaci JŘ. Na mnoha místech přinesla zpřehlednění linkového vedení, zavedení pravidelných intervalů mezi spoji, zavedení integrovaného jízdného, zlepšení návazností na vlaky i mezi autobusy a v neposlední řadě také zvýšení četnosti spojů, především v mimošpičkových časech.

V posledních letech bylo nutné ze strany KHK reagovat na postupné ukončování provozu řady komerčních linek (např. v relaci Hradec Králové – Hořice – Jičín – Turnov – Liberec, Rychnov nad Kněžnou – Hradec Králové, Vrchlabí – Špindlerův Mlýn, Vrchlabí – Nová Paka – Hořice – Hradec Králové nebo Jaroměř – Dvůr Králové nad Labem – Pec pod Sněžkou/Janské Lázně/Malá Úpa, Pomezí Boudy), které zajišťovaly pro obyvatele obcí základní dopravní obslužnost. Pro zachování základní dopravní obslužnosti (tj. zejména spojů zajišťujících přepravu žáků a studentů do školských zařízení) byly ve většině případů nahrazeny komerční spoje spoji VLAD. Zároveň docházelo k vyhovění požadavkům uplatňovaných městy, obcemi a významnými zaměstnavateli (např. výrobní podnik Škoda Auto) a dále byly realizovány další změny znamenající zlepšení dopravní obslužnosti v kraji zejména v turistických oblastech.

4.1.1 Vývoj skutečného rozsahu dopravní obslužnosti VLAD v letech 2016–2021

Vývoj skutečného rozsahu dopravní obslužnosti ve VLAD, který byl po území KHK provozován v závazku veřejné služby za období 2016–2021, je shrnutý v tabulce 5. V tabulce jsou uvedeny dopravní výkony, které po území KHK byly skutečně realizované, a to prostřednictvím smluv uzavřených mezi KHK a autobusovými dopravci a také dopravní výkony smluvně zajišťované pro KHK sousedními kraji.

V průběhu let 2020 a 2021 došlo v souvislosti s rozšířením virové nákazy COVID-19, a tím spojeným snížením mobility obyvatelstva, k dočasnému omezení rozsahu VLAD. Konkrétně docházelo k přechodu JŘ do prázdninového omezení, případně k dočasnému omezení večerních i víkendových spojů.

Tabulka 5: Vývoj skutečného rozsahu VLAD za období 2016-2021 (v km)

Rok	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Skutečný rozsah VLAD	18 308 534	18 494 665	18 626 297	18 866 740	18 419 668	19 266 229

4.1.2 Analýza stávajícího systému veřejné linkové autobusové dopravy

Obsahem této kapitoly je uvedení souhrnných analýz a popisu způsobu organizace stávajícího systému VLAD v KHK.

Pro rok 2022 byl schválen výkonnými orgány KHK rozsah dopravní obslužnosti VLAD v rozmezí od 19,2 do 19,8 mil. kilometrů. Struktura rozsahu dopravní obslužnosti VLAD na území KHK, která má být uskutečněna jednotlivými objednateli vyplývající ze schválených JŘ, je pro rok 2022 uveden na obrázku 7.



Obrázek 7: Struktura rozsahu dopravní obslužnosti VLAD pro rok 2022 na území KHK (v tis. km)

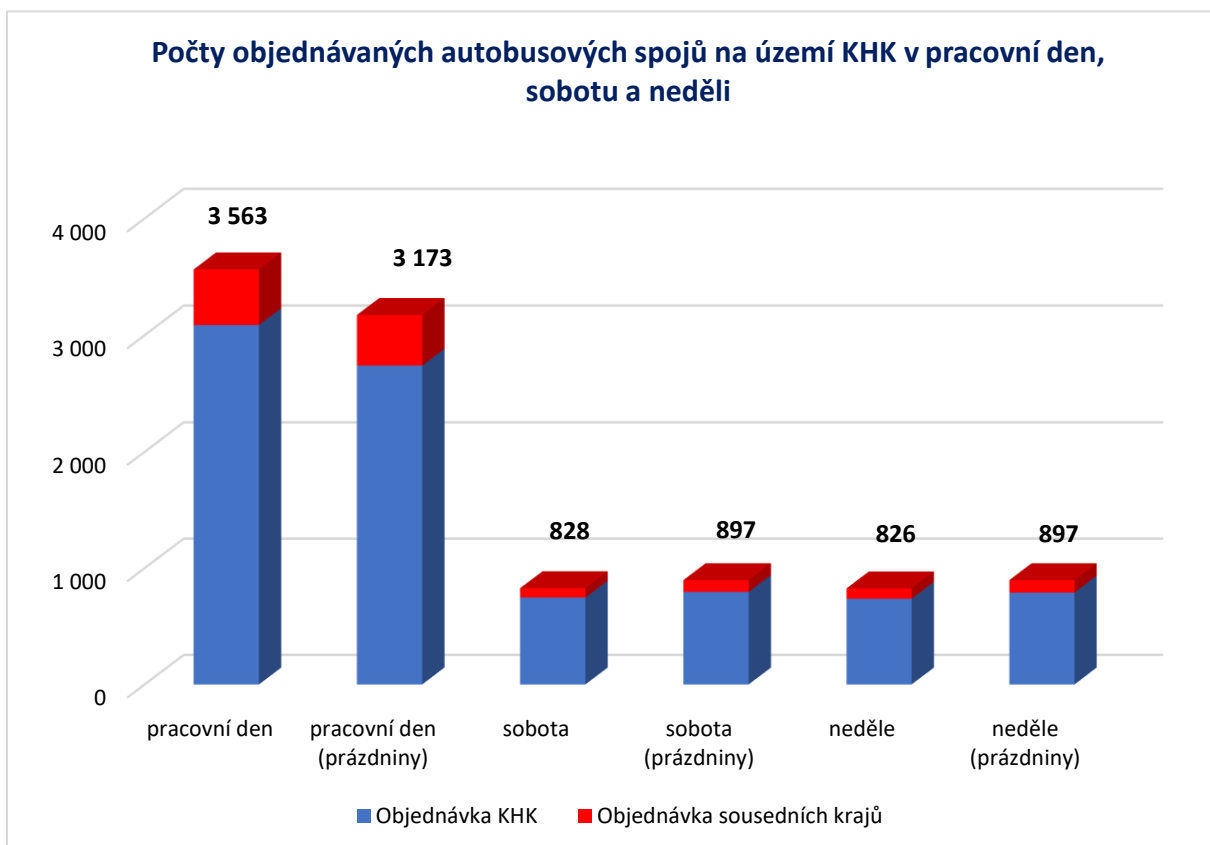
Počet autobusových spojů

V níže uvedených tabulkách a grafech jsou použita data z vybraného měsíce roku 2022.

V tabulce 6 jsou uvedeny počty objednávaných spojů v pracovní den školního vyučování (pracovní den), v pracovní den o prázdninách (prázdniny), v sobotu a neděli.

Tabulka 6: Počty objednávaných autobusových spojů na území KHK v pracovní den, sobotu a neděli

Počet autobusových spojů	Pracovní den	Pracovní den (prázdniny)	Sobota	Sobota (prázdniny)	Neděle	Neděle (prázdniny)
Objednávka KHK	3 087	2 739	747	796	737	790
Objednávka sousedních krajů	476	434	81	101	89	107
Celkem	3 563	3 173	828	897	826	897



Obrázek 8: Počty objednávaných autobusových spojů na území KHK v pracovní den, sobotu a neděli

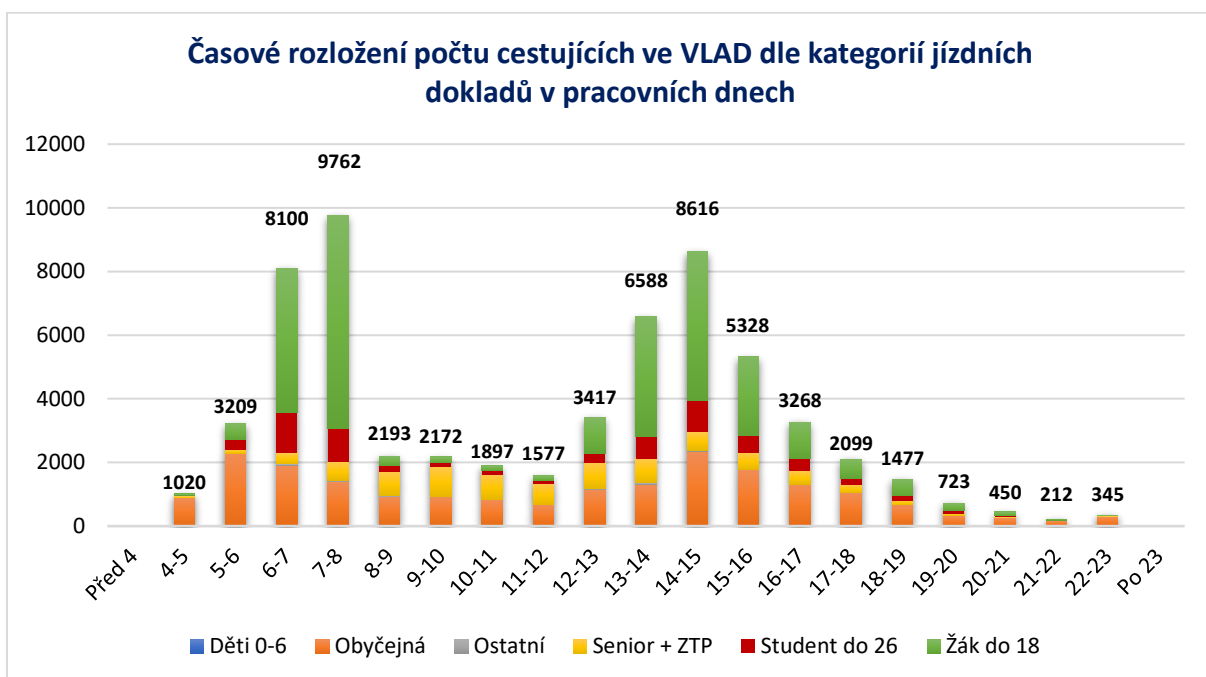
Na obrázku 9 je znázorněn počet objednávaných autobusových spojů v průběhu pracovního dne rozdělený podle času odjezdu z výchozí zastávky. Je patrná silná ranní a odpolední špička. Relativně nižší počet spojů mezi 7. a 8. hodinou je dán tím, že velká část spojů dopravujících školáky či zaměstnance dojíždějící na 8. hodinu vyjíždí z výchozích zastávek již před 7. hodinou. V dopoledních hodinách je počet spojů zhruba na třetinové až poloviční hodnotě ve srovnání se špičkovými hodinami. Větší počet spojů po 22. hodině ve srovnání s předchozí hodinou je způsoben provozem spojů, které zajišťují odvoz zaměstnanců z odpoledních směn, které končí zpravidla ve 22 hodin.



Obrázek 9: Počty objednávaných autobusových spojů na území KHK v pracovní den dle času odjezdu z výchozí zastávky

Na obrázku 10 je znázorněno rozložení cestujících v autobusových spojích v průběhu pracovního dne rozdělené podle času odbavení s barevným rozlišením jednotlivých skupin cestujících. Je patrná silná korelace s předchozím obrázkem.

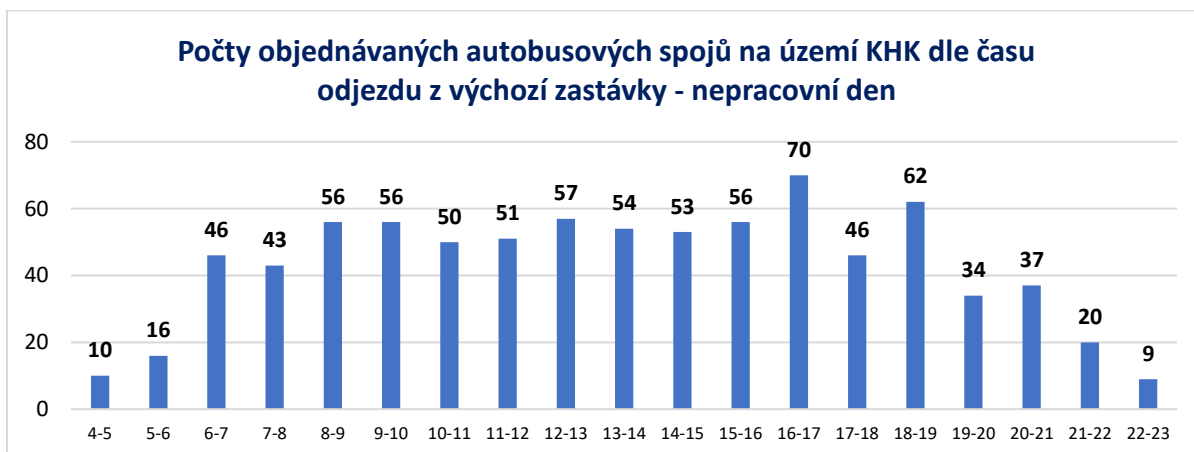
V dopoledních hodinách je přepravována zhruba třetina až polovina cestujících oproti běžným špičkovým hodinám. Největší počty dospělých jsou přepravovány mezi 5. a 7. hodinou a dále mezi 14. a 16. hodinou. Senioři se nejvíce přepravují mezi 8. a 14. hodinou. Největší počty žáků a studentů jsou patrné mezi 6. a 8. hodinou a mezi 13. a 16. hodinou.



Obrázek 10: Časové rozložení počtu cestujících ve VLAD dle kategorií jízdních dokladů v pracovních dnech

Na obrázku 11 je znázorněn počet objednávaných autobusových spojů v průběhu nepracovního dne rozdělený podle času odjezdu z výchozí zastávky. Oproti pracovním dnům je rozložení spojů výrazně odlišné. Před 6. hodinou ránní je v provozu velmi málo spojů, které

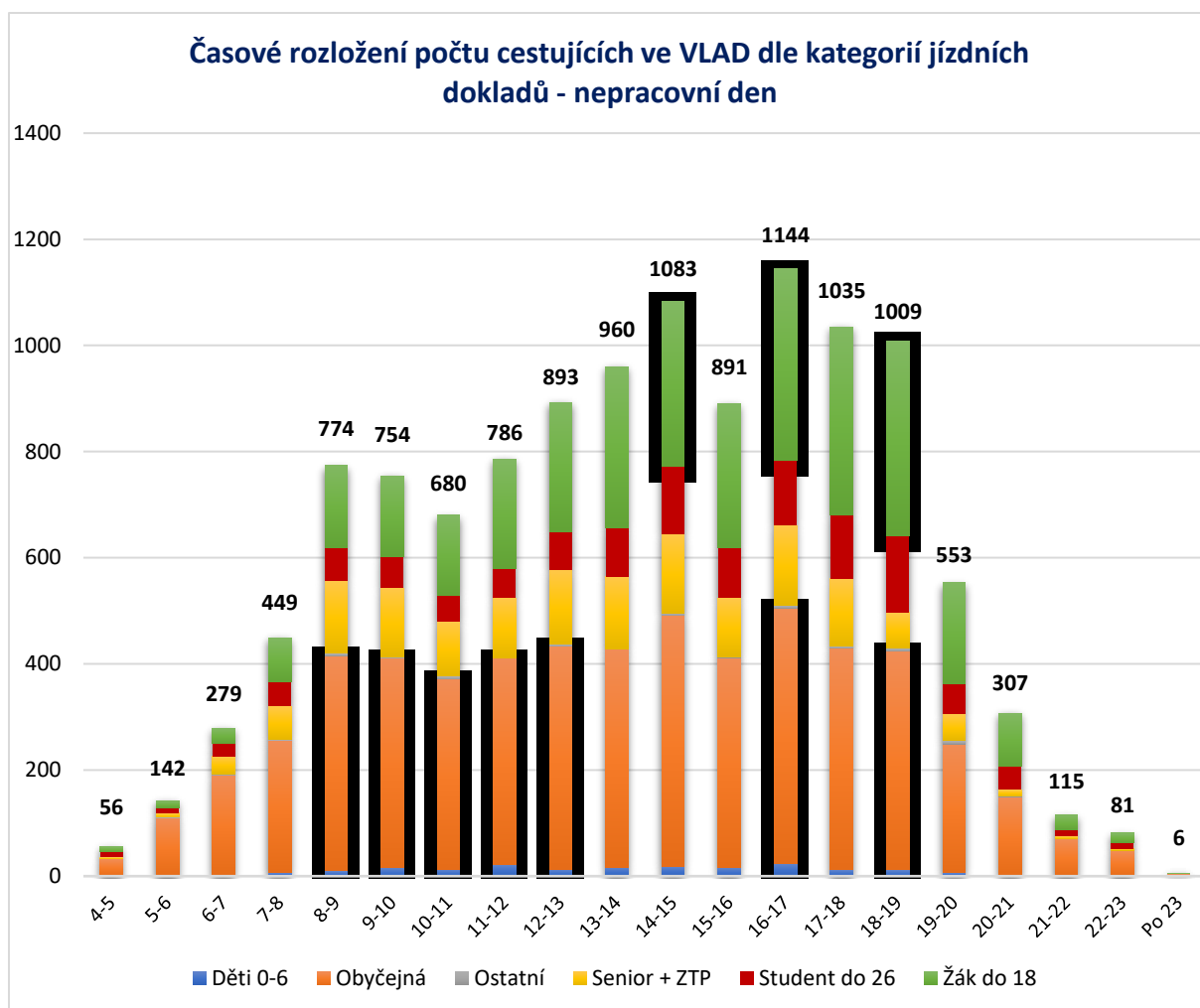
slouží především k dopravě zaměstnanců nepřetržitých provozů. Mezi 6. a 19. hodinou je provoz spojů přibližně rovnoměrný.



Obrázek 11: Počty objednávaných autobusových spojů na území KHK dle času odjezdu z výchozí zastávky v nepracovní den

Na obrázku 12 je znázorněno rozložení cestujících v autobusových spojích v průběhu nepracovního dne rozdělené podle času odbavení s barevným rozlišením jednotlivých skupin cestujících. Opět lze pozorovat korelaci s obrázkem znázorňujícím rozložení spojů.

Počty cestujících v ranních hodinách postupně narůstají. V dopoledních hodinách mezi 8. a 12. hodinou jsou přibližně srovnatelné. V jednotlivých odpoledních hodinách jsou počty cestujících opět srovnatelné, na mírně vyšší úrovni než v dopoledních hodinách. V průběhu nepracovního dne se výrazně neliší podíl jednotlivých skupin cestujících. Nejpočetněji zastoupenou skupinou cestujících jsou dospělí. V dopoledních hodinách je patrný vyšší počet zavazadel, který souvisí především s dopravou jízdních kol, popř. lyží.

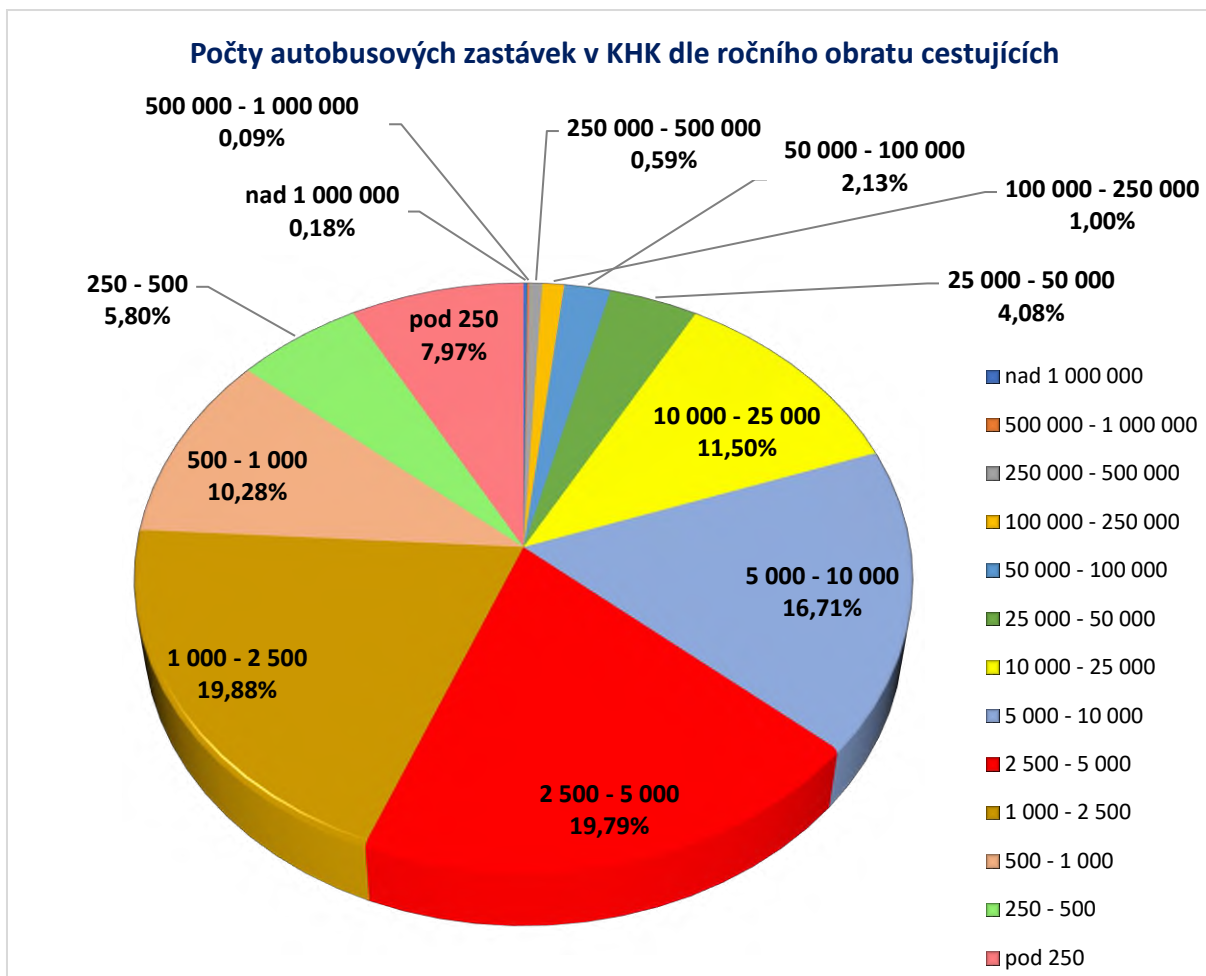


Obrázek 12: Časové rozložení počtu cestujících v autobusech dle kategorií jízdních dokladů v nepracovních dnech

Autobusové zastávky

V této části jsou použita zdrojová data z roku 2019, a to pouze za VLAD (nejsou zahrnuty linky ani zastávky MHD).

Na obrázku 13 je znázorněno využití autobusových zastávek v KHK pomocí ukazatele „roční obrát cestujících“. Využití většiny zastávek (celkem 56 % zastávek) se pohybuje v rozmezí 1 000 až 10 000 cestujících ročně. Zastávky využívané méně než 500 cestujícími ročně tvoří celkem 14 % zastávek. Poměrně silné zastoupení mají kategorie 10 000 až 25 000 cestujících ročně (12 % zastávek) a 500 až 1 000 cestujících ročně (10 % zastávek). Zastávky využívané více než 25 000 cestujícími ročně je pouhých 8 % zastávek.



Obrázek 13: Počty autobusových zastávek v KHK dle ročního obratu cestujících

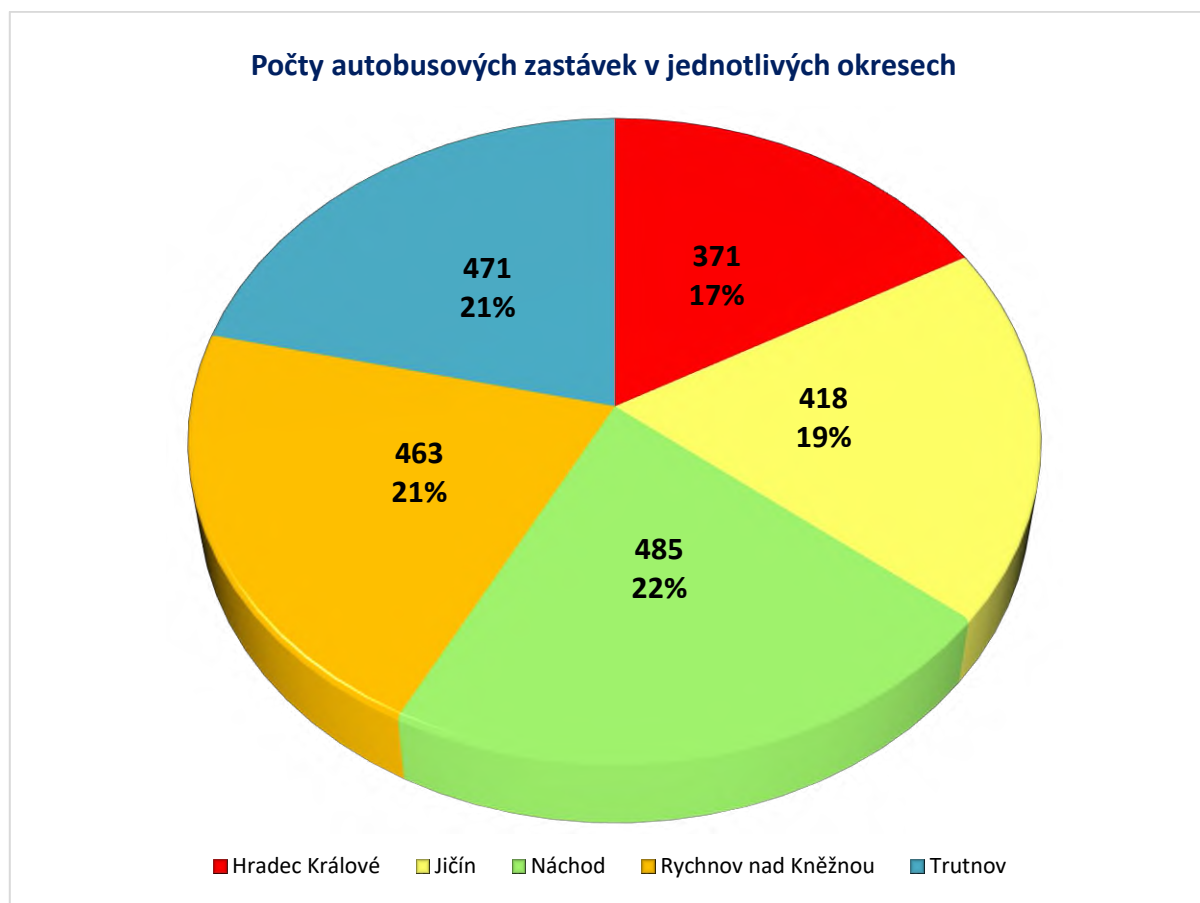
Autobusové zastávky s nejvyšším ročním obratem cestujících jsou uvedeny v tabulce 7. Město Rychnov nad Kněžnou má v této tabulce hned dvě autobusové zastávky, neboť v průběhu sledovaného roku 2019 (v rámci červnové změny JŘ) došlo k přesunutí hlavní zastávky z autobusového nádraží (nyní zastávka s názvem střed) na železniční stanici.

Tabulka 7: Nejvyužívanější autobusové zastávky v KHK

Název autobusové zastávky	Roční obrat cestujících
Hradec Králové,,Terminál HD	2 120 891
Náchod,,aut.st.	1 554 065
Jičín,,aut.st.	1 192 086
Trutnov,,aut.st.	1 177 579
Vrchlabí,,aut.st.	558 606
Dvůr Králové n.L.,,aut.st.	509 395
Nové Město n.Met.,,Na Rychtě	493 624
Dobruška,,aut.st.	459 411
Hořice,,aut.st.	456 775
Rychnov n.Kněž.,,žel.st.	437 906
Rychnov n.Kněž.,,střed	378 913
Hronov,,aut.st.	368 935
Broumov,,žel.st.	368 419
Nová Paka,,aut.st.	364 268

Název autobusové zastávky	Roční obrat cestujících
Police n.Met.,,aut.st.	353 285
Červený Kostelec,,aut.st.	335 715
Nový Bydžov,,Terminál HD	304 390
Kostelec n.Orl.,,nám.	294 319
Česká Skalice,,nám.	272 462

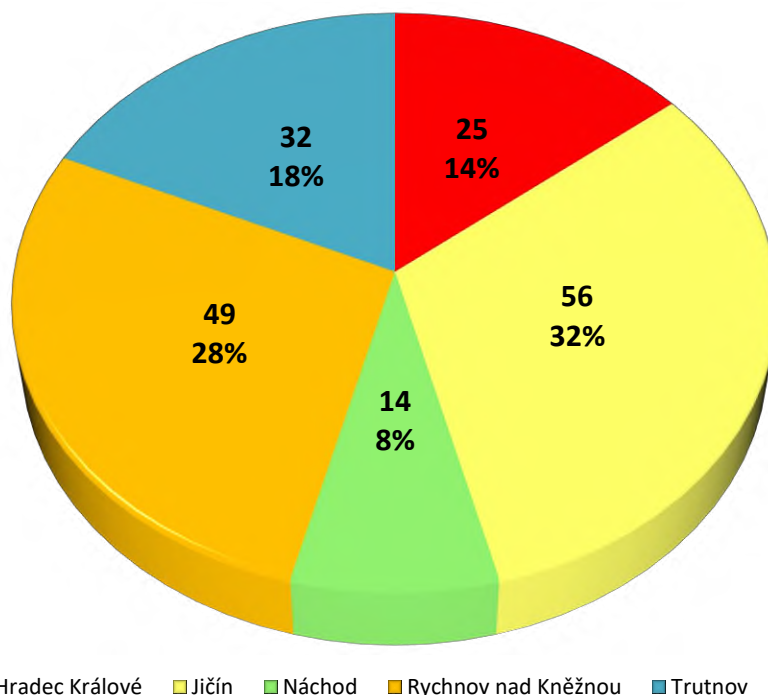
Na obrázku 14 je znázorněno rozmístění autobusových zastávek dle území jednotlivých okresů. Je patrné, že rozmístění autobusových zastávek je v rámci kraje rovnoměrné.



Obrázek 14: Počty autobusových zastávek v jednotlivých okresech

Na obrázku 15 je znázorněno rozmístění autobusových zastávek s velmi nízkým využitím (obrat do 250 cestujících ročně) dle území jednotlivých okresů. Je patrné, že nadprůměrně vyšší množství takových autobusových zastávek se nachází v okresech Jičín a Rychnov nad Kněžnou. Tyto autobusové zastávky budou podrobeny v následujících letech další analýze.

Počty autobusových zastávek v jednotlivých okresech s ročním obratem cestujících do 250 cestujících



Obrázek 15: Počty autobusových zastávek v jednotlivých okresech s ročním obratem do 250 cestujících

4.1.3 Popis zajištění veřejné linkové dopravy v provozních oblastech

Od 7. 3. 2021 zajišťují VLAD dopravci, kteří uspěli ve veřejné zakázce s názvem „Výběr dopravců pro uzavření smluv o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové dopravě na území Královéhradeckého kraje“. V rámci této veřejné zakázky byl KHK rozdělen na 8 provozních oblastí. Stanovení počtu a rozdělení provozních oblastí vycházelo z JŘ a oběhů vozidel, které byly projednávány se zástupci samosprávy v rámci optimalizace a integrace VLAD. Cílem rozdělení bylo zachování souboru autobusových linek a vzájemné oběhové provázanosti v rámci jedné provozní oblasti. Hranice mezi provozními oblastmi obvykle procházela v místech, kde nebylo velké množství autobusových linek a zároveň bylo možné tyto linky jednoznačně přiřadit k jedné provozní oblasti. Na hranicích se sousedními kraji došlo po vzájemné dohodě krajů k územnímu přesahu objednávky.

Zobrazení provozních oblastí v KHK je uvedeno na obrázku 16.



Obrázek 16: Mapa provozních oblastí v KHK

Tabulka 8: Základní údaje k provozním oblastem v KHK

Provozní oblast	Dopravce	Referenční rozsah dopravy (km/rok)	Referenční počet základních vozidel
Broumovsko	CDS s.r.o. Náchod a P-transport s.r.o.	1 621 786	24
Náchodsko	CDS s.r.o. Náchod	2 683 383	37
Novoměstsko	Transdev Morava s.r.o. a Audis Bus s.r.o.	3 384 784	41
Rychnovsko	Transdev Morava s.r.o. a Audis Bus s.r.o.	2 413 222	36
Trutnovsko	Transdev Morava s.r.o. a Audis Bus s.r.o.	2 423 554	29
Královédvorsk	Busline KHK s.r.o.	1 421 019	21
Hradecko	Busline KHK s.r.o.	2 497 376	32
Jičínsko	Busline KHK s.r.o.	1 957 955	28

Z důvodu rozdílnosti frekvence cestujících na jednotlivých linkách a spojích jsou na území KHK provozovány různé typy vozidel – od malých autobusů s délkou přibližně 8 metrů a s kapacitou 20 míst k sezení, které jsou provozovány na nejméně vytížených linkách zejména v odlehlejších částech kraje, až po vysoce kapacitní 15metrové autobusy s téměř 60 místy k sezení a celkovou obsaditelností minimálně 90 cestujících, které zajišťují dopravu na trasách s vysokou poptávkou. Vozidla jsou rozdělena dle dvou primárních parametrů, a to podle minimálního počtu míst k sezení a minimální celkové obsaditelnosti.

Tabulka 9: Základní rozdělení vozidel a jejich parametry

Označení kategorie vozidla	Název vozidla	Minimální počet míst k sezení	Minimální celková obsaditelnost	Celkové počty vozidel
„A+“	Velké+	55	90	8
„A“	Velké	45/43 ¹	78	112
„B+“	Střední+	37/35 ²	64	60
„B“	Střední	28	50	34
„C“	Malé	20	35/32 ³	34

Některé z autobusů zajišťujících VLAD v KHK jsou zobrazeny na obrázku 17.



Obrázek 17: Vybrané typy autobusů v KHK od 7. 3. 2021

V následující části této kapitoly je popsán základní způsob organizace a objednávky VLAD v jednotlivých provozních oblastech KHK. Ke každé provozní oblasti je také představení výhledových záměrů v zajištění dopravní obslužnosti, které jsou sledovány pro období platnosti PDO KHK 2022–2026. Kromě uváděných výhledových záměrů bude ve VLAD také reagováno na postupnou modernizaci železniční infrastruktury KHK, která bude mít dopad na změnu provozních konceptů na tratích, aby byla zajištěna a dále rozvíjena vzájemná provázanost VLAD a VDOD.

Naplnění výhledových záměrů, které mají za cíl průběžné zlepšování dopravní obslužnosti KHK, bude závislé na ekonomických možnostech rozpočtu KHK.

PROVOZNÍ OBLAST - BROUMOVSKO

Oblast Broumovska zahrnuje celý Broumovský výběžek včetně Policka a oblasti okolo ADRŠPAŠSKO-TEPLICKÝCH SKAL. Lokální spádovost je ve výběžku přímo do Broumova, na Policku částečně do Police nad Metují a také významně směrem na Hronov a Náchod. Oblast je sevřena státní hranicí s Polskem, vnitřní spádovost je tedy směřována hlavně do okresního města Náchoda, případně Trutnova. Vzdálenost od krajského města omezuje dojížďku na denní bázi. Spádovost do Polska je zanedbatelná, naopak přes Broumovsko jsou svázení zaměstnanci z Polska do firem v Červeném Kostelci, Velkém Poříčí či do Škoda Auto v Kvasinách. V oblasti v posledních letech stoupá význam cestovního ruchu, zejména pak roste

¹ U nízkopodlažních vozidel je minimální počet míst k sezení snížen na 43.

² U nízkopodlažních vozidel je minimální počet míst k sezení snížen na 35.

³ U vozidel zařazených do provozu do 30.9.2018 je celkový počet míst snížen na 32.

za hranu únosnosti zájem o Adršpašsko-teplické skály jak z vnitrozemí, tak významně i z Polska. Na tuto změnu přepravních proudů bylo již v minulosti reagováno posílením železniční dopravy a víkendových spojů na lince 372 a 360.

Charakteristika zajištění dopravní obslužnosti

Dopravní obsluha Broumovska je v rámci KHK spíše nadprůměrná. Na páteřní trase z Broumova do Náchoda je v dopravních špičkách pracovních dnů doprava zajišťována v intervalu 15 minut. Všechny obce na Broumovsku mají zajištěnu víkendovou dopravu. Autobusové linky jsou dobře provázány navzájem i s železniční dopravou. Nabídka víkendových spojů však v některých případech nereflektuje rostoucí turistický význam oblasti.

Páteřní a významné linky:

- 305 Broumov – Police nad Metují – Hronov – Náchod – Nové Město nad Metují – Hradec Králové (– Praha)
 - v úseku Broumov – Náchod doplněna linkou 375
- 371 Broumov – Meziměstí – Teplice nad Metují – Adršpach (s pokračováním většiny spojů po lince 408 do Trutnova)

Hlavní přestupní body:

- Broumov,,žel.st. – centrální přestupní bod mezi autobusovými a vlakovými spoji. Hlavní konstrukční poloha je X:00.
- Police n.Met.,,aut.st. – vazby regionálních linek na páteřní linky 305+375. Konstrukční poloha je X:30.
- Bezděkov n.Met.,,žel.st.Police n.Met. – návaznosti mezi vlakovými spoji a linkami 361 a 305+375.

Výhledové záměry v zajištění dopravní obslužnosti:

- Revize stávající nabídky spojů na Broumovsku s ohledem na negativní vývoj počtu obyvatel v oblasti.
- Vznik přestupního bodu mezi autobusovou a železniční dopravou v obci Žďár nad Metují.
- Úprava víkendové a letní turistické dopravy mezi jednotlivými cíli na Broumovsku včetně posouzení možnosti vedení cyklobusových linek.
- Další dílčí zlepšování dostupnosti Adršpašsko-teplických skal veřejnou dopravou ze vzdálenějších míst jako opatření k omezení individuální automobilové dopravy.
- Prověření zavedení VLAD na Ostaš.
- Prověření zavedení VLAD mezi Heřmánkovicemi a Janovičkami.
- Prověření zavedení autobusového mezinárodního spojení z Broumova do Nowa Ruda, případně do Klodzka za podmínky zajištění stabilního financování na polském území ze strany jiných subjektů než jen KHK.

PROVOZNÍ OBLAST - NÁCHODSKO

Oblast Náchodska je ohraničena městy Náchod, Hronov, Červený Kostelec, Úpice a Česká Skalice. Většina oblasti je z demografického hlediska stabilizovaná. Jedná se o polycentrickou oblast, hlavními centry dojížděky v oblasti jsou Náchod, Červený Kostelec a souměstí Hronov – Velké Poříčí. Za hranice oblasti je největší spádovost směrem Hradec Králové a Trutnov.

Charakteristika zajištění dopravní obslužnosti

Dopravní obsluha Náchodska je v rámci kraje nadprůměrná. Víkendová doprava je zajišťována do všech obcí, ve většině případů ve 2hodinovém intervalu, výjimečně ve 4hodinovém intervalu. Na řadě linek jsou v provozu spoje i v pozdně večerních hodinách.

Páteční a významné linky:

- 305 Broumov – Police nad Metují – Hronov – Náchod – Nové Město nad Metují – Hradec Králové (– Praha)
 - v úseku Broumov – Náchod doplněna linkou 375
- 300 Náchod – Červený Kostelec – Úpice – Trutnov
- 340 Hronov – Červený Kostelec
- 306 Náchod – Česká Skalice – Jaroměř (– Hradec Králové)
- 309 Náchod – Nové Město nad Metují – Dobruška – Rychnov nad Kněžnou

Hlavní přestupní body:

- Náchod,,aut.st./žel.st. - centrální přestupní bod mezi autobusovými a vlakovými spoji.
- Červený Kostelec,,žel.st. – vazba vlaků na trati 032 zejména na linky 340, 300 a 301. Konstrukční poloha X:50/X:10 vychází z časové polohy vlaků R10.
- Červený Kostelec,,aut.st. – přestupní bod mezi linkami 301 a 321, 300, 303 a 340.
- Úpice,,most F.L.Riegra – přestupní bod mezi linkami 300, 301, 421, 422, 423, 424. Konstrukční poloha je X:30.
- Hořičky,,nám. – vazby linek 421, 321, 314. Konstrukční poloha je X:00.
- Hronov,,aut.st. – vazby místních linek 340, 351 a 352 na páteční linky 305+375. Konstrukční poloha je X:15/X:45.
- Česká Skalice,,nám. – vazby místních linek 421, 411, 333, 320, 302, 263 na páteční linku 306. Konstrukční poloha uzlu je X:30.
- Česká Skalice,,žel.st. – vazby linek 421, 411 a 302 na vlakové spoje. Konstrukční poloha uzlu je X:30.
- Malé Svatoňovice,,žel.st. – vazba linek 423 a 424 na vlakové spoje na trati 032. Konstrukční poloha je X:00.

Výhledové záměry v zajištění dopravní obslužnosti:

- Vstoupit do jednání s místními podniky o zařazení některých zaměstnaneckých linek do veřejného režimu.
- Propojit linkou 423 Úpice s oblastí Adršpachu (skály, Continental).
- Obnovení obsluhy zastávky Česká Skalice,Ratibořice,zámek.

- Zajistit maximální provázanost VLAD a VDOD v České Skalici (Česká Skalice,,žel.st.).
- Prověření prodloužení autobusového mezinárodního spojení z Náchoda do Karlowa do Osówki, případně do jiné části Sovích hor za podmínky zajištění stabilního financování na polském území ze strany jiných subjektů než jen KHK.

PROVOZNÍ OBLAST - NOVOMĚSTSKO

Oblast Novoměstska zahrnuje okolí měst Nové Město nad Metují, Dobruška, Jaroměř a oblast na severovýchod od Hradce Králové. Obce v oblasti spádují do Hradce Králové, Jaroměře, Dobrušky, Opočna, Nového Města nad Metují, Náchoda, Rychnova nad Kněžnou a Kvasin. Součástí oblasti je také turisticky atraktivní oblast Orlických hor s rostoucím zájmem turistů.

Charakteristika zajištění dopravní obslužnosti

Úroveň dopravní obslužnosti na Novoměstsku je v rámci kraje spíše nadprůměrná. Většina obcí má zajištěnou víkendovou dopravu. Spoje po 22. hodině jsou provozovány jen na vybraných linkách, obvykle se jedná o linky vedené z Hradce Králové, Náchoda a Rychnova nad Kněžnou.

Páteřní a významné linky:

- 111 Hradec Králové – České Meziříčí – Opočno – Dobruška
- 305 Broumov – Police nad Metují – Hronov – Náchod – Nové Město nad Metují – Hradec Králové (– Praha)
- 306 Náchod – Jaroměř – (Hradec Králové)
- 309 Náchod – Nové Město nad Metují – Dobruška – Rychnov nad Kněžnou
- 264 Hradec Králové – Třebechovice pod Orebem – Opočno – Dobruška – Deštné v Orlických horách
- 308 Náchod – Nový Hrádek – Nové Město nad Metují

Hlavní přestupní body:

- Dobruška,,aut.st. – přestup mezi linkami 110, 111, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 309, 313, 337. Konstrukční polohy jsou X:20 a X:40.
- Opočno,,nám. – přestup mezi linkami 110, 111, 261, 263, 264, 265, 270, 313. Konstrukční poloha je X:30.
- Opočno,,žel.st. – přestup mezi vlakovými spoji a linkami 111, 261, 263 a 313.
- Nové Město nad Metují,,Na Rychtě – přestup mezi linkami 267, 305, 307, 308, 309, 330, 331, 332, 333, 334, 335, 336, 337, 338. Hlavní konstrukční poloha je X:30.
- Jaroměř,,Terminál HD – přestup mezi vlakovými spoji a linkami 112, 261, 302, 306, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 330, 396 a 451. Hlavní konstrukční poloha je X:30.
- Nový Hrádek,,nám. – přestup mezi linkami 262, 308, 332. Konstrukční poloha je X:00.
- Bačetín,,ObÚ – přestup mezi linkami 264, 331. Konstrukční poloha je X:00.
- Ohnišov,,U Jelena – přestup mezi linkami 262 a 331. Konstrukční poloha je X:10 a X:50.
- Králova Lhota,,prodejna – přestup mezi linkami 305 a 313. Konstrukční polohy jsou X:10 a X:50.

- Nahořany, Městec – přestup mezi linkami 263, 316, 330, 333. Konstrukční polohy jsou X:10 a X:50.

Výhledové záměry v zajištění dopravní obslužnosti:

- Zpřehlednit trasu linky 315 trasováním z Hoříněvsí přes Račice nad Trotinou do Lužan, odtud do Habřiny a Rodova a dále po stávající trase.
- Posílení provozu linky 110 v trase Hradec Králové – Běleč nad Orlicí – Třebechovice pod Orebem (– Jeníkovice) s ohledem na předpokládané omezení linky 115.
- V závislosti na poptávce zvážit posílení linky 264 – rychlé spojení Hradce Králové, Opočna, Dobrušky a Deštného v Orlických horách a jejich nejbližšího okolí.
- Zajištění dopravy v pracovní dny o prázdninách mezi Olešnicí v Orlických horách a Deštným v Orlických horách – propojení turistických oblastí.
- Zvážit zavedení autobusové zrychlené vrstvy na trase dnešní linky 309 mezi Náchodem a Rychnovem nad Kněžnou – tyto spoje by měly obsloužit nejdůležitější zastávky na trase a jet co nejpřímější trasou do Rychnova nad Kněžnou, tedy bez zajiždek.
- Zlepšit víkendovou dopravu lázní Velichovky.
- Zlepšení dopravní obslužnosti obcí Pohoří a Provodov-Šonov.

PROVOZNÍ OBLAST - RYCHNOVSKO

Oblast Rychnovska zahrnuje většinu okresu Rychnov nad Kněžnou s přesahem do okresů Náchod a Hradec Králové. Hlavním cílem dojížděky je Rychnov nad Kněžnou a průmyslová zóna v Kvasinách. Mezi další cíle dojížděky patří Kostelec nad Orlicí, Vamberk, Týniště nad Orlicí. Z oblasti je též významná spádovost na Hradec Králové.

Charakteristika zajištění dopravní obslužnosti

V rámci Rychnovska jsou v dopravní obslužnosti výrazné rozdíly. Zatímco na páteřních linkách je dopravní obslužnost zajištěna v rámci kraje nadprůměrně, na ostatních linkách je nabídka spíše podprůměrná. Jedná se zejména o chybějící víkendové spoje v některých obcích s počtem obyvatel 500 a více a také špatné návaznosti na Hradec Králové z některých obcí. Dopravní obslužnost v Orlických horách v době sezóny již neodpovídá stávajícímu počtu návštěvníků, chybí vzájemné propojení horských středisek.

V oblasti Rychnovsko je specifická skutečnost, že závod Škoda Auto v Kvasinách a závody na něj napojené vyrábí i v sobotu. Proto je na Rychnovsku zajišťována doprava na směny do závodů ve Škodě Auto Kvasiny, v Lipovce a Rychnově nad Kněžnou i o víkendu na 6., 14. a 22. hodinu.

Páteřní a významné linky:

- 309 Náchod – Nové Město nad Metují – Dobruška – Solnice – Rychnov nad Kněžnou
- 200 Rychnov nad Kněžnou – Vamberk – Kostelec nad Orlicí – Borohrádek – Holice – Pardubice
 - v úseku Rychnov nad Kněžnou – Kostelec nad Orlicí doplněna linkami 115 a 208
- 250 (Kvasiny –) Rychnov nad Kněžnou – Vamberk – Ústí nad Orlicí – Česká Třebová

- 201 Rychnov nad Kněžnou – Rokytnice v Orlických horách
- 225 Častolovice – Kostelec nad Orlicí – Rychnov nad Kněžnou – Skuhrov nad Bělou – Deštné v Orlických horách
 - v úseku Rychnov nad Kněžnou – Skuhrov nad Bělou doplněna linkami 204 a 260

Hlavní přestupní body v oblasti:

- Rychnov n.Kněž.,žel.st. – přestup mezi vlakovými spoji a linkami 115, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 210, 217, 219, 220, 225, 250, 260, 261, 265, 309, 349, MHD Rychnov nad Kněžnou a cyklobusy. Hlavní konstrukční poloha je X:00.
- Solnice,,nám. – přestup mezi linkami 204, 210, 260, 261, 309. Hlavní konstrukční poloha je X:30.
- Častolovice,,žel.st. – přestup mezi vlakovými spoji a linkami 221, 225. Konstrukční polohy jsou X:45/X:15.
- Rokytnice v Orl.h.,žel.st. – přestup mezi vlakovými spoji a linkami 201, 240, 902 a cyklobusy. Konstrukční poloha je X:00.
- Kostelec nad Orlicí,,nám. – přestup mezi linkami 115, 200, 207, 208, 209, 220, 222, 223, 225, 227. Konstrukční poloha je X:30.
- Borovnice,Přestavky – přestup mezi linkami 203 a 222. Konstrukční poloha je X:00.
- Týniště n.Orl. – přestup mezi vlakovými spoji a linkami 210, 211. Konstrukční poloha je X:30.

Výhledové záměry v zajištění dopravní obslužnosti:

- Propojení Zdobnice a Deštného v Orlických horách přes Luisino údolí v letní turistické sezóně.
- Zlepšení propojení turistických lokalit Orlických hor, včetně pracovních dní po hřebenech (linka 240).
- Zavedení víkendové dopravní obsluhy obcí Černíkovice, Lično, Voděrady, Přepychy.
- Zjednodušení trasování některých linek např. v okolí Liberka.
- Revize linkového vedení v okolí Lična vedoucí např. ke zlepšení návaznosti na Hradec Králové.
- Omezení přímých spojů linky 115 Rychnov nad Kněžnou – Hradec Králové v souvislosti s plánovaným zavedením přímých vlaků Hradec Králové – Rychnov nad Kněžnou a změnami v autobusové dopravě mezi Hradcem Králové a Třebchovicemi pod Orebem.
- Posílení linky 931 do České Třebové se zajištěním návazností na dálkovou železniční dopravu, včetně víkendů.
- Ukončení provozu linky 991 v úseku Ústí nad Orlicí – Hradec Králové a její částečná náhrada v rámci linky 115, případně jiných linek.
- Přetrasování cyklobusů 293 a 294 na Dolní Moravu.
- Vyhodnocení efektivity provozu zajižděk u linek s alternativní obsluhou místních částí obcí.

PROVOZNÍ OBLAST - TRUTNOVSKO

Oblast Trutnovska zahrnuje kromě jádrové oblasti žacléřský výběžek, okolí Hostinného a celou oblast Krkonoš, která náleží do KHK. Hlavním centrem dojížděky v rámci oblasti je Trutnov, Vrchlabí, Janské Lázně, okrajově Hostinné, Rudník a Žacléř. V oblasti se nacházejí turisticky významná místa jako Janské Lázně (+ Černá Hora), Malá Úpa, Pec pod Sněžkou, Špindlerův Mlýn, Černý Důl a Strážné. Mimo oblast se dojíždí zejména z Trutnovska na Královédvorskou či do Hradce Králové, ze západní části (Vrchlabí) pak je patrná již spádovost směr Praha.

Charakteristika zajištění dopravní obslužnosti

Dopravní obslužnost na Trutnovsku je v rámci kraje spíše nadprůměrná, ve většině oblasti je obslužnost zajištěna velkým počtem víkendových spojů, a to jak vlakových, tak autobusových. Je to dáno zejména spádovostí žacléřského výběžku a turistickými oblastmi Krkonoš. V rámci Krkonoš je sice nabídka spojů poměrně dobrá, vzhledem k počtu turistů je zde však prostor pro její další zlepšení. I v této oblasti existují obce zcela bez víkendové dopravy (Dolní Kalná 693 obyvatel, Staré Buky 607 obyvatel).

Páteřní a významné linky:

- 400 Trutnov – Rudník – Vrchlabí
- 401 Trutnov – Bernartice – Žacléř – Trutnov
- 410 Hradec Králové – Jaroměř – Dvůr Králové nad Labem – Trutnov – Pec pod Sněžkou
- 406 Jičín – Nová Paka – Hostinné – Trutnov
- 413 (+451) (Hradec Králové –) Dvůr Králové nad Labem – Hostinné – Vrchlabí
- 530 Hradec Králové – Hořice – Lázně Bělohrad – Nová Paka – Vrchlabí – Špindlerův Mlýn
- 403 + 404 Trutnov – Janské Lázně – Pec pod Sněžkou – Malá Úpa
- 453 Pec pod Sněžkou – Svoboda nad Úpou – Janské Lázně – Vrchlabí – Špindlerův Mlýn

Hlavní přestupní body:

- Svoboda n.Úpou, aut.st./žel.st. – přestup mezi vlakovými spoji a linkami 410, 453 a 403. Konstrukční poloha je X:00.
- Trutnov, aut.st./žel.st. – přestup mezi regionálními linkami navzájem a mezi regionálními a dálkovými linkami a vlakovými spoji.
- Hostinné, aut.st./žel.st. – přestup mezi linkami 406, 460, 413, 462 + 460, 462 a vlakovými spoji. Konstrukční poloha je X:15/X:45.
- Vrchlabí, aut.st./žel.st. – přestup mezi regionálními linkami a dálkovými spoji včetně přestupu na vlakové spoje. Konstrukční poloha je X:30.

Výhledové záměry v zajištění dopravní obslužnosti:

- Další rozvoj víkendové a letní dopravy s ohledem na turistický potenciál, ale i velikost obcí na linkách:
 - 406 Jičín – Nová Paka – Dolní Kalná – Hostinné – Trutnov,
 - 453 Malá Úpa – Pec pod Sněžkou – Janské Lázně – Vrchlabí – Špindlerův Mlýn,

- 454 Vrchlabí – Dolní Dvůr,
- 456 Vrchlabí – Strážné.
- Ve spolupráci s LK zlepšit obslužnost Benecka z Vrchlabí a napojení Vrchlabí na LK.
- Ve spolupráci s Janskými Lázněmi rekonstruovat autobusovou zastávku Janské Lázně, lanovka a vytvořit z ní centrální bod zastavování.
- Provéřit vedení vybraných spojů v Peci pod Sněžkou až k lanovce na Sněžku.
- Posílení linky 413 v odpolední špičce pracovních dnů a o víkendech.
- Ve spolupráci se SČK a LK prověřit možnosti rozšíření konceptu linky Praha – Špindlerův Mlýn s uzlem v X:30 ve Vrchlabí a Jičíně.
- Provéřit možnost zavedení speciální turistické linky v létě přes hraniční přechod Malá Úpa přes Kowary do Karpacze, pravděpodobně formou prodloužení linky 392 Náchod – Trutnov – Malá Úpa do Karpacze za podmínky zajištění stabilního financování na polském území ze strany jiných subjektů než jen KHK.

PROVOZNÍ OBLAST - KRÁLOVÉDVORSKO

Oblast Královédvorská zahrnuje okolí měst Dvůr Králové nad Labem a Nová Paka. Spádovost obcí na Královédvorskú je především do Dvora Králové nad Labem, Trutnova, Jaroměře a Hradce Králové. Obce v okolí Nové Paky pak spádují převážně do Nové Paky a Jičína, v menší míře pak směrem do LK (Semily) či Hradce Králové.

Součástí oblasti je také turisticky atraktivní lokalita Podzvičinsko (hrad Pecka, Zvičina). Mezi velmi vyhledávané cíle turistů patří také ZOO Dvůr Králové nad Labem a hospital Kuks.

Charakteristika zajištění dopravní obslužnosti

Dopravní obslužnost v této oblasti je spíše podprůměrná. Úroveň víkendové dopravní obsluhy je výrazně pod krajským průměrem. Bez víkendové obsluhy je například Pecka (1 285 obyvatel), s výjimkou 1 páru spojů obsluhujícího pouze místní část Bělá u Pecky.

Páteřní a významné linky:

- 410 Hradec Králové – Jaroměř – Dvůr Králové nad Labem – Trutnov – Pec pod Sněžkou
- 530 Hradec Králové – Hořice – Lázně Běláhrad – Nová Paka – Vrchlabí – Špindlerův Mlýn
- 406 Jičín – Nová Paka – Hostinné – Trutnov
- 413 (+ 451) (Hradec Králové –) Dvůr Králové nad Labem – Hostinné – Vrchlabí
- 522 Hořice – Miletín – Dvůr Králové nad Labem
- 536 Dvůr Králové nad Labem – Mostek – Pecka – Nová Paka – Stará Paka

Hlavní přestupní body:

- Dvůr Králové n.L., žel.st. – přestup mezi vlakovými spoji a linkami 410, 413. Konstruktivní poloha je S:00.
- Dvůr Králové n.L., aut.st./pošta – přestup mezi regionálními linkami navzájem a mezi regionálními a dálkovými linkami. Směrové vazby v různých časových polohách.

- Nová Paka,,aut.st. – přestup mezi linkami 405, 406, 356, 534, 530, 535, 536, 538, 539 a dálkovými autobusovými linkami. Konstrukční poloha je X:00.
- Stará Paka,,žel.st. – přestup mezi vlakovými spoji a linkami 534, 535, 536. Konstrukční poloha je X:30.
- Lázně Bělohrad,,nám. – přestup mezi linkami 507, 520 a 530. Konstrukční poloha je X:30.
- Miletín,,nám. – přestup mezi linkami 520 a 522. Směrové vazby v různých časových polohách.
- Hořice,,aut.nádr. – návaznost mezi vlaky a linkami 155, 156, 370, 515, 521, 522. Směrové vazby v různých časových polohách.

Výhledové záměry v zajištění dopravní obslužnosti:

- Rozvoj víkendové dopravy s ohledem nejen na turistický potenciál, ale i velikost obcí s cílem snížit rozdíly mezi úrovní víkendové dopravní obsluhy v jednotlivých částech kraje na linkách:
 - 536 Stará Paka – Nová Paka – Pecka – Mostek – Dvůr Králové nad Labem,
 - 406 Jičín – Nová Paka – Dolní Kalná – Hostinné – Trutnov,
 - 522 Dvůr Králové nad Labem – Miletín – Hořice (– Ostroměř).
- Posílení provozu na lince 414 s ohledem na rostoucí počet obyvatel obce Vítězná (zejména v pracovní dny dopoledne a o víkendu).
- Společně s LK prověřit změnu koncepce linek mezi Dvorem Králové nad Labem – Horkou u Staré Paky – Jilemnicí s cílem zajištění systémové nabídky.
- Úprava provozu na linkách 538 a 539 s prověřením možné redukce z důvodu dlouhodobě nízkého počtu cestujících.
- Ukončení obsluhy místní části Lanžov-Lhotka linkou 522 s případnou náhradou linkou 417.

PROVOZNÍ OBLAST - HRADECKO

Oblast Hradecko zahrnuje oblast západně od Hradce Králové, okolí měst Chlumec nad Cidlinou, Nový Bydžov a Nechanice. Okolí Hradce Králové patří mezi jádrové oblasti s jednoznačnou spádovostí obcí na Hradec Králové. Naopak oblast západně od Nového Bydžova směrem ke Kopidlnu je možno označit za vnitřní periferii, kde dochází spíše k poklesu obyvatel a spádovost obcí je roztříštěná do řady směrů – Nový Bydžov, Jičín, Hradec Králové. V okolí Chlumce nad Cidlinou a Nového Bydžova je významná též spádovost do Prahy. S výjimkou zámku v Hrádku a oblasti bojiště Chlum se v oblasti nenachází významné turistické cíle.

Charakteristika zajištění dopravní obslužnosti

Dopravní obslužnost v rámci oblasti je v rámci kraje spíše podprůměrná. V oblasti se nachází řada obcí menší velikosti. Víkendová obslužnost je v rámci kraje podprůměrná. Největší obcí bez víkendové obsluhy jsou Nepolisy (1 000 obyvatel, obsluha zajištěna pouze pro místní část

Luková). Většina obcí v této oblasti, do kterých víkendové spoje jezdí, má zajištěny 3 páry víkendových spojů.

Páteční a významné linky:

- 101 Hradec Králové – Nechanice – Nový Bydžov
- 150 Nový Bydžov – Hlušice – Slatiny – Jičín
- 155 Nový Bydžov – Smidary – Vysoké Veselí – Ostroměř – Hořice

Hlavní přestupní body:

- Hradec Králové, „Terminál HD/žel.st.“ – centrální přestupní bod mezi autobusovými a vlakovými spoji, linkami MHD Hradec Králové a komerční autobusovou dopravou. V rámci autobusových linek není sledována jednotná konstrukční poloha.
- Nový Bydžov, „Terminál HD/žel.st.“ – návaznost mezi vlakovými spoji a linkami 101, 102, 105, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156. Konstrukční poloha je X:00.
- Chlumec n.Cidl., „žel.st.“ – návaznosti mezi vlakovými spoji ze všech směrů a linkami 103, 151, 152, 172, 607 a linkou PID 533 směr Žiželice. Konstrukční poloha je X:30.
- Vysoké Veselí, „nám.“ – návaznost mezi linkami 155 a 508. Konstrukční poloha je X:30.

Výhledové záměry v zajištění dopravní obslužnosti:

- Zavedení pravidelného intervalu 60 minut v odpolední špičce pracovních dnů na lince 108.
- Zlepšení víkendové obsluhy - navýšení rozsahu na 4 páry spojů na linkách 102, 104, 105, 107.
- Provoz linky 107 o víkendech v celé trase až do Dvora Králové nad Labem.
- Provoz linky 151 o víkendech - zajištění víkendové dopravy pro obec Nepolisy a zábavní park Fajnpark.
- Přizpůsobení dopravní obsluhy dojíždce do zaměstnání do průmyslové zóny Nový Bydžov-Zábědov a do průmyslových podniků a nepřetržitých provozů v Hradci Králové.
- Náhrada linky MHD 26 regionálními spoji (linkami 101, případně 104).
- Na základě požadavku obcí prověřením zavedení nové linky v předpokládané trase Stračov – Mžany – Sadová – Dohalice – Horní Dohalice – Všestary – Hradec Králové s ohledem na zajištění dojížděky do spádové základní školy Všestary a na střední školy do Hradce Králové.
- Úpravy JŘ v okolí Hlušic s ohledem na změny školní dojížděky.
- Rozšíření víkendového provozu na lince PID 533 na 3 páry spojů celoročně.
- Změna v obsluze zastávek po Hradci Králové:
 - na linkách 102, 103, 104, 109, 620 obsluha zastávek Bláhovka (dostupnost výrobního podniku Teleflex a v docházkové vzdálenosti hypermarket Albert) a Anenské náměstí,
 - náhrada zastávky Šimkova obsluhou zastávky Muzeum a zastávky Pospíšilova obsluhou zastávky Průmyslová škola (vyžaduje stavební úpravy zastávek

z důvodu velkého počtu spojů regionální dopravy) s ohledem na zlepšení vazeb s MHD,

- na trase Svitavy – Hradec Králové obsluhovat místo zastávky Na Brně zastávku Futurum – lepší dostupnost cílů cest,
- na lince 650 obsluhovat místo zastávky Na Brně zastávky Futurum a Na Plachtě (lepší dostupnost cílů cest).

PROVOZNÍ OBLAST - JIČÍNSKO

Oblast Jičínska zahrnuje okolí měst Jičín, Hořice, Libáň, Kopidlno. Většina oblasti je z hlediska demografického stabilizovaná. Obce v okolí Jičina spádují převážně na Jičín, východní část oblasti (okolí Hořic) spáduje též na Hradec Králové, západní část oblasti (okolí Libáně) na Mladou Boleslav. Součástí oblasti je také turisticky atraktivní lokalita Českého ráje, zámek v Dětenicích a hrad ve Starých Hradech.

Charakteristika zajištění dopravní obslužnosti

Dopravní obslužnost na Jičínsku je v rámci kraje spíše podprůměrná. V pozdně večerních hodinách v oblasti nejezdí prakticky žádné spoje, což je dáno historickým vývojem a existencí smluvní dopravy z průmyslových podniků. Tato situace je nevýhodná pro cestující, kteří jsou zaměstnáni v jiných podnicích, popř. se potřebují dopravit například z kulturních akcí. Víkendové spoje jsou do většiny obcí zajištěny v rozsahu 3-4 párů spojů. Mezi největší obce bez víkendové obsluhy patří Chomutice (630 obyvatel) a Holín (600 obyvatel, obsluha pouze v letní sezoně).

S ohledem na nevhodné trasování, případně parametry železničních tratí zde mají hlavní význam jak v regionální, tak dálkové dopravě autobusové linky. Tento stav je sice neuspokojivý, nicméně v rámci nejbližších let nedojde na železniční infrastrukturu k zásadní změně, která by umožnila převzít železniční dopravě roli páteřní dopravy.

Páteřní a významné linky:

- 370 Hradec Králové – Hořice – Jičín – Turnov – Liberec (rychlíková linka)
- 504 Hradec Králové – Hořice – Jičín (zastávková linka)
- 501 Jičín – Lomnice nad Popelkou – Semily
- 530 v trase Hradec Králové – Hořice – Lázně Bělohrad – Nová Paka (– Vrchlabí – Špindlerův Mlýn)
- 503 Jičín – Libáň – Dětenice
- 507 Jičín – Mlázovice – Lázně Bělohrad
- 723 Kopidlno – Libáň – Mladá Boleslav

Hlavní přestupní body:

- Jičín,,aut.st. – přestupní bod mezi autobusovými linkami. Konstrukční poloha je X:30.
- Jičín,,žel.st. – přestupní bod mezi linkami 391, 406, 501, 510 a vlaky. Konstrukční poloha je X:30.

- Hořice,,aut.nádr. – návaznost mezi vlakovými spoji a linkami 155, 156, 370, 515, 521, 522, 523, 524, 530. Směrové vazby v různých časových polohách.
- Kopidlno,,žel.st. – návaznost mezi vlakovými spoji a linkami 516, 723 a 735. Směrové vazby v různých časových polohách.
- Libáň,,aut.st. – návaznost mezi vlakovými spoji a linkami 503, 723, 724, 735. Konstrukční poloha je X:30.

Výhledové záměry v zajištění dopravní obslužnosti:

- Rozvoj turistické dopravy v Českém ráji.
- Zlepšení vazeb mezi vlaky a autobusy v Jičíně.
- Zpřehlednění JŘ linek 508 a 509 snížením počtu alternativních tras.
- Posílení víkendového provozu linky 507 na 4 páry spojů.
- Úpravy JŘ s ohledem na zlepšení možnosti dojíždky do průmyslových podniků v Jičíně a Libáni s možností převedení některých linek smluvní dopravy do režimu VLAD.
- Úprava linkového vedení s ohledem na předpokládané omezení provozu na železniční trati 064.

4.1.4 Sezónní linky

V KHK jsou taktéž provozovány sezónní cyklobusové a skibusové linky, které jsou provozované i dalšími dopravci. Cyklobusové linky jsou zajišťovány v regionech Kladské pomezí, Český ráj, Orlické hory a Krkonoše. Na cyklobusových linkách je vždy řazen za autobusem přívěs na kola s kapacitou minimálně 28 kol, na vytížených linkách 38 kol. Rozsah cyklobusových linek za rok 2021 je uveden v tabulce 10.

Tabulka 10: Rozsah cyklobusových linek za rok 2021 na území KHK (v km)

Region	Rozsah cyklobusových linek
Kladské pomezí	26 888
Český ráj	16 964
Orlické hory	54 716
Krkonoše	46 920
Celkem	145 488

Seznam sezónních linek provozujících na území KHK i s přesahy z/do sousedních krajů je uveden v tabulce 11.

Tabulka 11: Přehled sezónních linek

Seznam sezónních linek	
193	Deštné v Orlických horách,Šerlich – Dobruška – Opočno – Třebechovice pod Orebem – Hradec Králové
293	Deštné v Orlických horách,Šerlich – Rokytnice v Orlických horách – Žamberk – Letohrad – Jablonné nad Orlicí
294	Rychnov nad Kněžnou – Vamberk – Žamberk – Letohrad – Jablonné nad Orlicí – Čenkovice – Orličky,odb.Suchý vrch
295	Deštné v Orlických horách,Šerlich – Solnice – Rychnov nad Kněžnou – Vamberk – Častolovice
296	Deštné v Orlických horách – Říčky – Rokytnice v Orlických horách – Rychnov nad Kněžnou – Častolovice – Holice

Seznam sezónních linek	
390	Náchod – Kudowa Zdrój – Karlów
391	Jičín – Holín – Libuň – Újezd pod Troskami – Hrubá Skála – Turnov
392	Liberec – Turnov – Vyskeř – Sobotka
393	Skibus: Orlické Záhoří – Šerlich – Deštné v Orlických horách – Sedloňov – Olešnice v Orlických horách – Nové Město nad Metují – Náchod
394	Náchod – Hronov – Červený Kostelec – Úpice – Trutnov – Pec pod Sněžkou – Malá Úpa, Pomezní Boudy
395	Deštné v Orlických horách, Šerlich – Olešnice v Orlických horách – Nový Hrádek – Dobrošov – Náchod – Nové Město nad Metují
396	Deštné v Orlických horách, Šerlich – Nové Město nad Metují – Česká Skalice – Jaroměř
397	Nové Město nad Metují – Peklo
491	Špindlerův Mlýn, Špindlerovka – Vrchlabí – Dvůr Králové nad Labem – Kuks – Hradec Králové
495	Hradec Králové – Dvůr Králové nad Labem – Trutnov – Svoboda nad Úpou – Pec pod Sněžkou – Malá Úpa, Pomezní Boudy
717	Chrudim – Pardubice – Třebechovice pod Orebem – Opočno – Dobruška – Deštné v Orlických horách, Šerlich
947	Litomyšl/Vysoké Mýto – Lanškroun – Ústí nad Orlicí – Žamberk – Pastviny – Orlické Záhoří – Šerlich – Deštné v Orlických horách
949	Vrchlabí – Benecko – Vrchlabí
990	Malá Úpa – Pec pod Sněžkou – Janské Lázně – Vrchlabí – Rokytnice nad Jizerou – Harrachov

Nad rámec výše uvedených linek byla od léta 2021 zavedena na dalších vybraných linkách přeprava kol na cyklonosičích (6 kol na zádi autobusu). Seznam autobusových linek s možností přepravy kol na cyklonosičích je uveden v tabulce 12. K dalšímu řešení je však zobrazování těchto spojů ve vyhledávacích spojení, kdy informace o tom, že pouze část roku spoj přepravuje kola, je oproti čistě sezónnímu spoji upozaděna a pro cestující „skrytá“ mezi ostatními informacemi pod JŘ.

Tabulka 12: Seznam linek s cyklonosiči

Seznam linek s cyklonosiči	
111	Dobruška – Opočno – České Meziříčí – Jílovice – Hradec Králové
201	Rychnov nad Kněžnou – Javornice – Pěčín – Rokytnice v Orlických horách
225	Deštné v Orlických horách – Skuhrov nad Bělou – Rychnov nad Kněžnou – Kostelec nad Orlicí – Častolovice
240	Rokytnice v Orlických horách – Bartošovice v Orlických horách – Orlické Záhoří – Šerlich – Deštné v Orlických horách
264	Dobruška – Deštné v Orlických horách
301	Trutnov – Suchovršice – Úpice – Červený Kostelec – Náchod
331	Nové Město nad Metují – Ohnišov – Bačetín – Sedloňov – Deštné v Orlických horách
360	Police nad Metují – Česká Metuje – Teplice nad Metují – Adršpach

Seznam linek s cyklosošiči	
361	Police nad Metují – Machov – Bělý – Police nad Metují
363	Police nad Metují – Suchý Důl – Slavný – Hlavňov – Police nad Metují
391	Turnov – Hrubá Skála – Újezd pod Troskami – Libuň – Holín – Jičín
400	Vrchlabí – Rudník – Mladé Buky – Trutnov
401	Trutnov – Babí – Žacléř – Lampertice/Královec – Bernartice – Trutnov
403	Trutnov – Svoboda nad Úpou – Malá Úpa
410	Hradec Králové – Dvůr Králové nad Labem – Trutnov – Janské Lázně – Pec pod Sněžkou – Malá Úpa
411	Dvůr Králové nad Labem – Chvalkovice – Česká Skalice – Náchod
413	Vrchlabí – Hostinné – Dvůr Králové nad Labem
423	Suchovršice – Úpice – Malé Svatoňovice – Malé Svatoňovice, Odolov
453	Špindlerův Mlýn – Vrchlabí – Černý Důl – Janské Lázně – Svoboda nad Úpou – Pec pod Sněžkou – Malá Úpa
456	Vrchlabí – Strážné
510	Jičín – Holín – Prachovské skály – Pařezská Lhota – Mladějov – Sobotka – Podkost
530	Špindlerův Mlýn – Vrchlabí – Nová Paka – Lázně Bělohrad – Hořice – Hradec Králové
997	Mladá Boleslav – Mnichovo Hradiště – Kněžmost – Sobotka

4.1.5 Linky zajišťované sousedními kraji

Dopravní obslužnost některých obcí KHK zajišťují autobusové linky dopravců, kteří mají uzavřenou smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících se sousedními kraji. Jedná se o autobusové linky, které u těchto dopravců objednává PK, LK a SČK. Trasování a časové vedení těchto linek a spojů probíhá na základě objednávky KHK. Úhrada poměrné části finančního příspěvku na ztrátu z provozu těchto linek a spojů je řešena formou mezikrajských smluv, které má KHK uzavřené se sousedními kraji.

Linky z LK jsou směřovány zejména do Vrchlabí a Jičína. Linka 370 je vedena až do Hradce Králové. Dopravní koncept na těchto linkách je stabilizovaný. V budoucnu bude nutné na mezikrajských linkách na Vrchlabsku reagovat na předpokládané úpravy na trase Praha – Špindlerův Mlýn.

Linky ze SČK směřují do Chlumce nad Cidlinou, Libáně, Sobotky a Jičína. Na těchto linkách proběhla v roce 2021 integrace do systému PID, která byla spojena s výraznější změnou JŘ i tarifu. Dopravní koncept lze nyní považovat za stabilizovaný.

Linky z PK směřují do Chlumce nad Cidlinou, Hradce Králové a Rychnova nad Kněžnou. Několik linek je zajišťováno částečně v objednávce KHK a částečně v objednávce PK. Dopravní koncept na těchto linkách je stabilizovaný.

V následujících tabulkách jsou uvedeny seznamy autobusových linek, které jsou u autobusových dopravců objednávány sousedními kraji. V průběhu platnosti PDO KHK 2022–2026 není předpoklad přijímání zásadních změn v rozsahu objednávky dotčených mezikrajských autobusových linek. Dílčí úpravy v rozsahu nebo vedení u mezikrajských autobusových linek mohou nastat při řešení nových nebo při změně stávajících přepravních potřeb. Stejně jako v případě autobusových linek a spojů smluvně vázaných s KHK se počítá i na linkách objednávaných sousedními kraji s průběžnou analýzou jejich skutečného využití. V případě, že dané spoje nebudou po území KHK využívány, bude po projednání s obcemi docházet k jejich omezení.

Tabulka 13: Seznam autobusových linek objednávaných po území KHK ze strany LK

Číslo IDS	Licence	Název linky
370	670370	Hradec Králové – Hořice – Jičín – Turnov – Liberec
391	670391	Jičín – Holín – Libuň – Újezd pod Troskami – Hrubá Skála – Turnov
IDOL 502	670502	Jičín – Valdice – Železnice – Lomnice nad Popelkou – Semily
IDOL 350	670350	Liberec – Turnov – Rovensko pod Troskami – Jičín
IDOL 365	670365	Turnov – Žďár – Sobotka
IDOL 542	670542	Troskovice, Křenovy - Hrubá Skála, Borek - Rovensko pod Troskami - Semily
IDOL 963	670963	Jilemnice – Horní Branná – Vrchlabí
IDOL 964	670964	Jilemnice – Studenec – Bukovina u Čisté – Dolní Kalná – Horka u Staré Paky – Levínská Olešnice
IDOL 975	670975	(Rokytnice nad Jizerou) – Jilemnice – Mostek – Dvůr Králové nad Labem – Jaroměř – Hradec Králové
IDOL 953	530953	Tanvald – Plavy – Zlatá Olešnice – Vysoké nad Jizerou – Jilemnice – Vrchlabí
IDOL 941	670941	Rokytnice nad Jizerou – Jablonec nad Jizerou – Jilemnice – Martinice v Krkonoších/Vrchlabí
IDOL 392	540392	Liberec – Turnov – Vyskeř – Sobotka
IDOL 949	670949	Jilemnice – Benecko – Vrchlabí
IDOL 990	670990	Harrachov – Vrchlabí – Pec pod Sněžkou – Malá Úpa
IDOL 963	671963	Jilemnice – Horní Branná – Valteřice – Vrchlabí
IDOL 949	690949	Vrchlabí – Benecko – Vrchlabí

Tabulka 14: Seznam autobusových linek objednávaných po území KHK ze strany SČK

Číslo IDS	Licence	Název linky
PID 412	100412	Praha, Černý most – Mladá Boleslav – Jičín
PID 533	240533	Kutná Hora – Týnec nad Labem – Chlumeck nad Cidlinou
PID 713	260713	Mladá Boleslav – Obruby – Sobotka

Číslo IDS	Licence	Název linky
PID 718	260718	Mnichovo Hradiště – Dolní Bousov – Sobotka
PID 724	260724	Mladá Boleslav – Dlouhá Lhota – Libáň – Kopidlno
PID 725	260725	Mladá Boleslav – Markvartice – Sobotka
PID 533	241533	Kutná Hora – Týnec nad Labem – Chlumeck nad Cidlinou
PID 714	261714	Mladá Boleslav – Kněžmost – Sobotka
PID 997	260997	Mladá Boleslav – Mnichovo Hradiště – Kněžmost – Sobotka

Tabulka 15: Seznam autobusových linek objednávaných po území KHK ze strany PK

Číslo IDS	Licence	Název linky
200	650200	Rychnov nad Kněžnou – Kostelec nad Orlicí – Borohrádek – Holice – Pardubice
600	650600	Pardubice – Hrobice – Hradec Králové
601	650601	Pardubice – Dříteč – Borek – Vysoká nad Labem – Hradec Králové
602	650602	Pardubice – Staré Ždánice – Osice – Dobřenice
607	650607	Chlumeck nad Cidlinou – Rohovládova Bělá – Lázně Bohdaneč – Pardubice
612	650612	Holice – Borohrádek – Horní Jelení
617	650617	Čeperka – Opatovice nad Labem – Libišany – Hradec Králové
620	650620	Přelouč – Lázně Bohdaneč – Dolany – Staré Ždánice – Hradec Králové
622	650622	Přelouč – Újezd u Přelouče – Chlumeck nad Cidlinou
635	650635	Přelouč – Lázně Bohdaneč – Přelovice – Rohovládova Bělá – Dobřenice
650	650650	Dašice – Dolní Roveň – Holice – Vysoké Chvojno – Chvojenec – Býšť – Hradec Králové
717	621717	Chrudim – Pardubice – Třebechovice pod Orebem – Opočno – Dobruška – Deštné v Orlických horách
902	700902	Ústí nad Orlicí – Libchavy – Žamberk – Kunvald – Rokytnice v Orlických horách – Říčky v Orlických horách
931	700931	Lanškroun/Svitavy – Česká Třebová – Ústí nad Orlicí – Vamberk – Rychnov nad Kněžnou – Kvasiny
943	700943	Choceň – Skořenice – Kostecké Horky – Borohrádek
947A	701947	Lanškroun – Rokytnice v Orlických horách – Deštné v Orlických horách
947B	681947	Litomyšl – Deštné v Orlických horách
982	700982	Žamberk – Dlouhoňovice – Česká Rybná – Rybná nad Zdobnicí
991	700991	Lanškroun – Ústí nad Orlicí/Rychnov nad Kněžnou – Vamberk – Kostelec nad Orlicí – Hradec Králové
680036	680036	Svitavy – Litomyšl – Hradec Králové

Číslo IDS	Licence	Název linky
680830	680038	Polička – Proseč – Chrudim – Hradec Králové
680035	680754	Svitavy – Litomyšl – Hradec Králové

4.1.6 Komerční linky

Na území KHK jsou provozovány autobusovými dopravci také komerční linky. Jedná se zpravidla o dálkové nebo mezinárodní linky, které nejsou provozovány na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících s objednateli. Provozování komerčních linek je závislé na ekonomické rentabilitě, a díky tomu nastávají situace, kdy dochází k jejich neočekávanému rušení. Příkladem může být situace z let 2020 a 2021, kdy byly komerční linky a spoje ve velkém omezovány z důvodu pandemie COVID - 19. V některých případech musel KHK v části úseků zajišťovat odpovídající náhradu, která zajistila alespoň minimální dopravní obslužnost.

V KHK se rozsah komerčních linek stále mění. Komerční linky projíždějící přes KHK mají zpravidla dálkový charakter a zajišťují především spojení Prahy s okresy Jičín a Trutnov, včetně horských středisek v Krkonoších (Pec pod Sněžkou, Špindlerův Mlýn). Naopak v okresech Rychnov nad Kněžnou a Náchod je dálkových linek již velmi málo, což souvisí s dobrou nabídkou železniční dopravy.

Specifické řešení je uplatněno na trase Broumov – Náchod – Hradec Králové – Praha, kde většina spojů je v úseku Broumov – Hradec Králové objednána KHK a vybrané spoje pokračují dále na komerční riziko dopravců do Prahy. V případě zrychlení železniční dopravy na trase Hradec Králové – Praha je pravděpodobné, že autobusoví dopravci nebudou v takovém rozsahu pokračovat z Hradce Králové do Prahy.

Výhledově se předpokládá prohloubení spolupráce s autobusovými dopravci a objednateli na trase Praha – Jičín – Nová Paka – Jilemnice – Vrchlabí – Špindlerův Mlýn, a to s cílem společné časové koordinace vedení regionálních a dálkových linek, které by mělo zajistit systémové návaznosti mezi regionálními a dálkovými spoji zejména ve Vrchlabí, Nové Pace a Jičíně. Tento záměr již započal ve spolupráci se SČK na úseku Praha – Mladá Boleslav – Jičín.

V případě zavádění nových nebo změn stávajících komerčních linek musí být brán zřetel, že komerční linky nesmí mít negativní ekonomické dopady na VLAD provozovanou na základě smlouvy o veřejných službách. Negativní ekonomické dopady spočívají zejména v navýšení nákladů na provozování VLAD nebo ve snížení tržeb z dopravy plynoucích.

4.1.7 Městská hromadná doprava

MHD je v provozu v Hradci Králové, Trutnově, Vrchlabí, Dvoře Králové nad Labem, Náchodě, Rychnově nad Kněžnou, Týništi nad Orlicí, Kostelci nad Orlicí, Jičíně, Nové Pace a Špindlerově Mlýně. MHD v Rychnově nad Kněžnou, Týništi nad Orlicí, Náchodě, Vrchlabí a Dvoře Králové nad Labem jsou plně integrovány do IDS IREDO. Ostatní systémy dosud integrovány nejsou. Jako zásadní problém se jeví především chybějící integrace MHD v Hradci Králové.

Hradec Králové

Linky MHD Hradec Králové zajišťují kromě obsluhy města Hradce Králové také obsluhu okolních obcí – Běleč nad Orlicí, Divec, Lochenice, Předměřice nad Labem, Stěžery, Vysoká nad Labem. Obsluha těchto obcí linkami MHD je zajišťována dlouhodobě a na jejím financování se podílí jednotlivé obce ve spolupráci s krajem. Autobusy MHD neskončí na hranici města, ale dojedou o několik kilometrů dále do nejbližší obce. VLAD tak nemusí tyto obce obsluhovat. Tím dochází ke vzájemné synergii.

Takové řešení má smysl zejména v následujících případech:

- obce v těsné blízkosti Hradce Králové s vysokým počtem obyvatel, kde VLAD nedisponuje takovými kapacitními rezervami, aby cestující z těchto obcí mohli využít spojů, které přes danou obec projíždí (Stěžery, Vysoká nad Labem),
- obce, přes které nejedí spoje VLAD, případně jezdí v minimálním rozsahu (Divec – VLAD jen na rozcestí, Lochenice – kromě MHD pouze vlak, Předměřice nad Labem – pouze vlak a několik spojů linky 107).

V těchto obcích se předpokládá spolufinancování ze strany KHK i v následujících letech.

Naproti tomu zajištění MHD do obce Běleč nad Orlicí (linky MHD 11 a 17) je nesystémové a v rámci zjednodušení a zpřehlednění nabídky veřejné dopravy by bylo vhodnější zajišťovat dopravu do této obce pouze formou VLAD.

V případě obce Stěžery je obsluha zajištěna linkou MHD 16 v trase přes Svobodné Dvory a linkou MHD 26 přes Kukleny. Linka MHD 26 je v provozu v rozsahu 2 páry spojů v pracovní dny (kromě prázdnin) a její hlavní význam spočívá v dopravě žáků ze Stěžer do základní školy v Kuklenách. Je prověřováno nahrazení provozu linky MHD 26 úpravami spojů VLAD.

Opačným případem může být obsluha okrajových částí města pouze VLAD a tím pádem úspora na straně MHD. Takové řešení je vhodné v lokalitách s nízkými počty cestujících, kudy je trasována linka VLAD. Nemělo by však docházet k prodlužování trasy či výraznějšímu prodlužování jízdních dob spojů VLAD, které by vedlo ke snížení atraktivity spojení pro cestující ze vzdálenějších obcí. Podmínkou takového řešení je tarifní integrace MHD a spojů VLAD.

Rychnov nad Kněžnou

Linky MHD v Rychnově nad Kněžnou obsluhují také Vamberk včetně místních částí, Lukavici a jedním spojem obec Jahodov. KHK přispívá na provoz linky MHD 2 vedené do Lukavice. Tato linka je vedena v prokladu s linkou 219. Během platnosti PDO KHK 2022–2026 se předpokládá zachování stávajícího stavu.

Náchod

Součástí objednávky města Náchod je také mezinárodní linka 000158 z Náchoda do polského města Kudowa Zdrój. Tato linka zajišťuje také vnitroměstské přepravní vztahy, jako například dopravu do místní části Běloves. KHK tuto linku částečně spolufinancuje. Během platnosti PDO KHK 2022–2026 se předpokládá zachování stávajícího stavu.

Ostatní města

V ostatních městech obsluhují linky MHD především území samotného města a není zde předpoklad pro dosažení synergie, která by mohla vzniknout úpravami dopravního řešení MHD či VLAD.

Dlouhodobý výhled

V některých krajích (například ve Zlínském či Plzeňském kraji) je provoz MHD v menších městech, kde je pro zajištění provozu zapotřebí jeden či několik málo autobusů, zajišťován v rámci krajských zakázek na zajištění dopravní obslužnosti. Objednatelem je v takovém případě kraj. Jednotlivá města pak mají uzavřenou smlouvu s krajem na základě, které dochází k finančnímu vyrovnání mezi městy a krajem. Tento postup vede k celkovému snížení administrativní zátěže (město nemusí vybírat dopravce, pro kraj se jedná jen o dílčí navýšení objemu zakázky) i k úsporám z rozsahu na straně dopravce (například provázáním oběhů vozidel, sdílením záložních vozidel, řidičů, provozního zázemí apod.). Samozřejmostí při takovém postupu je také tarifní integrace.

Případná realizace v KHK je k prověření v rámci dalšího kola výběrových řízení na autobusové dopravce, tj. s realizací od roku 2031. Uvedený postup přichází v úvahu ve všech městech s provozem MHD kromě Hradce Králové a Trutnova.

4.1.8 Zvláštní linková doprava

V KHK jsou v provozu také linky zvláštní linkové dopravy. Jedná se zejména o linky určené pro zaměstnance průmyslových podniků, které jsou v provozu s ohledem na směnné režimy jednotlivých podniků, obvyklé je střídání směn v 6, 14 a 22 hodin, v některých podnicích též v 18 hodin. Jejich trasy směřují především do Kvasin, Jičína, Trutnova, Červeného Kostelce, Velkého Poříčí, Adršpachu a Hradce Králové, v menší míře i do dalších měst (např. Nový Bydžov, Týniště nad Orlicí).

Zaměstnavatelé zajišťují provoz těchto linek ze dvou hlavních důvodů. Prvním z nich je nabídka benefitů pro zaměstnance, druhým důvodem je nedostatečná nabídka veřejné dopravy.

S ohledem na dlouhodobý pokles cestujících ve VLAD v čase okolo 5. hodiny ráno je již velmi neekonomické provozovat „vedle sebe“ jak spoj VLAD, tak spoj zvláštní linkové dopravy. Ve večerních časech již spoje VLAD v mnoha směrech vůbec nejezdí. Proto se nabízí prověření možnosti převodu některých linek do režimu VLAD s finančním příspěvkem průmyslových podniků a tím dosažení vzájemné synergie. To by umožnilo využití daných spojů i dalšími cestujícími. V brzkých ranních hodinách by tak nebylo nutné vést dva nepřilíživě vytížené autobusy a ve večerních hodinách by obce mohly získat nové spojení i pro ostatní cestující, kteří jedou například z jiných podniků či kulturních akcí.

Prověření této možnosti je žádoucí v případech, kdy:

- autobusy nejsou plně vytíženy,

- linky zvláštní linkové dopravy jedou po stejných nebo podobných trasách jako spoje VLAD (v případě atypických tras mimo obvyklou spádovost by převedení spojů do režimu VLAD nemělo významné přínosy).

4.2 Veřejná drážní osobní doprava

VDOD je páteří systému VD KHK na jejichž objednávce se podílejí dva subjekty:

- MD ČR zajišťuje provoz vlaků dálkové dopravy na rychlíkových linkách R10 (Praha – Hradec Králové – Trutnov) a R14A (Pardubice – Hradec Králové – Liberec). Provozovatelem linky R10 jsou České dráhy a linku R14A zajišťuje ARRIVA vlaky s.r.o. (dále jen „ARRIVA vlaky“). Od začátku období platnosti JŘ 2021/2022 dochází k rozšíření objednávky o 2 páry spojů linky R10 v úseku Hradec Králové – Trutnov a zpět (dosud tyto spoje objednával KHK),
- KHK objednává segment regionální dopravy, tj. spěšné a osobní vlaky.

S ohledem na obecně závazné právní předpisy koncepci vlaků dálkové dopravy v závazku veřejné služby stanovuje výhradně dokument „*Plán dopravní obsluhy území vlaky celostátní dopravy*“ zpracovaný MD ČR.

Na mezikrajských tratích dochází k vzájemnému přesahu objednávky krajů na území sousedních krajů. Na vybraných tratích na území KHK tedy objednávku zajišťují sousední kraje a naopak.

Souhrnný přehled dopravních výkonů na území KHK pro JŘ 2021/2022, které jsou objednávány jednotlivými objednateli, je uveden v tabulce 16. Hodnoty jsou zaokrouhleny na desetitisíce vlakových kilometrů ročně.

Tabulka 16: Přehled objednaného dopravního výkonu na území KHK pro JŘ 2021/2022 (v tis. vlkm/rok)

Objednatel	Dopravce	Linky	Objednaný dopravní výkon na území KHK	Podíl (%)
MDČR	České dráhy	R10	830	11,6
	ARRIVA vlaky	R14A	430	6,0
Celkem MD			1 260	17,6
KHK	České dráhy	celé území	5 090	71,4
	GW Train Regio	D26, D28	30	0,4
PK	České dráhy	trať 031	260	3,6
SČK	České dráhy	S21, S36	310	4,3
LK	ARRIVA vlaky	L3	190	2,7
Celkem KHK a kraje			5 880	82,4
Celkem VDOD			7 140	100,0

Délky železničních tratí, na kterých je aktuálně provozována VDOD na území KHK, obsahuje tabulka 17.

Tabulka 17: Délka železničních tratí s aktuálním provozem VDOD na území KHK (v km)

Název železniční tratě	Délka železniční tratě na území KHK
Trať 020 Velký Osek – Hradec Králové	37,4
Trať 021 Hradec Králové – Letohrad	44,1
Trať 021 Častolovice – Solnice	15,4
Trať 023 Doudleby nad Orlicí – Rokytnice v Orlických horách	19,5
Trať 026 Choceň – Náchod	49,4
Trať 026 Opočno pod Orlickými horami – Dobruška	5,4
Trať 027 Starkoč – Broumov	48,8
Trať 030 Jaroměř – Stará Paka	39,1
Trať 031 Pardubice – Hradec Králové – Jaroměř	22,6
Trať 032 Jaroměř – Trutnov – Svoboda nad Úpou	60,7
Trať 040 Chlumeck nad Cidlinou – Trutnov	85,0
Trať 041 Hradec Králové – Jičín – Turnov	68,2
Trať 043 Trutnov – Královec (– Sędziszaw)	19,3
Trať 044 Kunčice nad Labem – Vrchlabí	4,5
Trať 046 Lomnice nad Popelkou – Stará Paka	3,8
Trať 047 Trutnov – Teplice nad Metují	35,0
Trať 061 Nymburk – Jičín	21,8
Trať 062 Chlumeck nad Cidlinou – Městec Králové	7,1
Trať 064 Mladá Boleslav – Lomnice nad Popelkou	25,0

4.2.1 Vývoj skutečného rozsahu dopravní obslužnosti VDOD v letech 2016–2021

Vývoj skutečného rozsahu dopravní obslužnosti ve VDOD, který byl po území KHK provozován v závazku veřejné služby za období 2016–2021, je shrnutý v následující tabulce 18. Jedná se o dopravní výkony, které v KHK byly skutečně realizované po svém území prostřednictvím svých smluv uzavřených s drážními dopravci, a také o dopravní výkony zajišťované pro KHK sousedními kraji.

V průběhu roku 2020 a 2021 došlo několikrát k omezení rozsahu VDOD v souvislosti s pandemií COVID-19, kdy KHK reagoval na omezení mobility obyvatel kraje. I přes velkou finanční náročnost byla mobilita obyvatel kraje i díky objednavce kraje zachována.

V minulých letech docházelo k postupnému mírnému zvyšování rozsahu, což umožnilo na některých tratích doplnit nabídku spojení, případně vyjít vstříc požadavkům obcí v kraji.

V roce 2019 došlo k navýšení výkonů z důvodu rozšíření provozu na tratích 030 Jaroměř – Stará Paka a 047 Trutnov – Teplice nad Metují a dále z důvodu prohloubení přeshraničního spojení z/do Polska.

V roce 2020 došlo k navýšení výkonů z důvodu zavedení přímého spěšného vlaku z Broumova do Hradce Králové a posílení víkendového spojení mezi Hradcem Králové a Trutnovem. Také došlo k rozšíření sezónního provozu VDOD na trati 043 Trutnov – Královec – Sedziszaw.

Tabulka 18: Vývoj skutečného rozsahu VDOD za období 2016–2021 (v km)

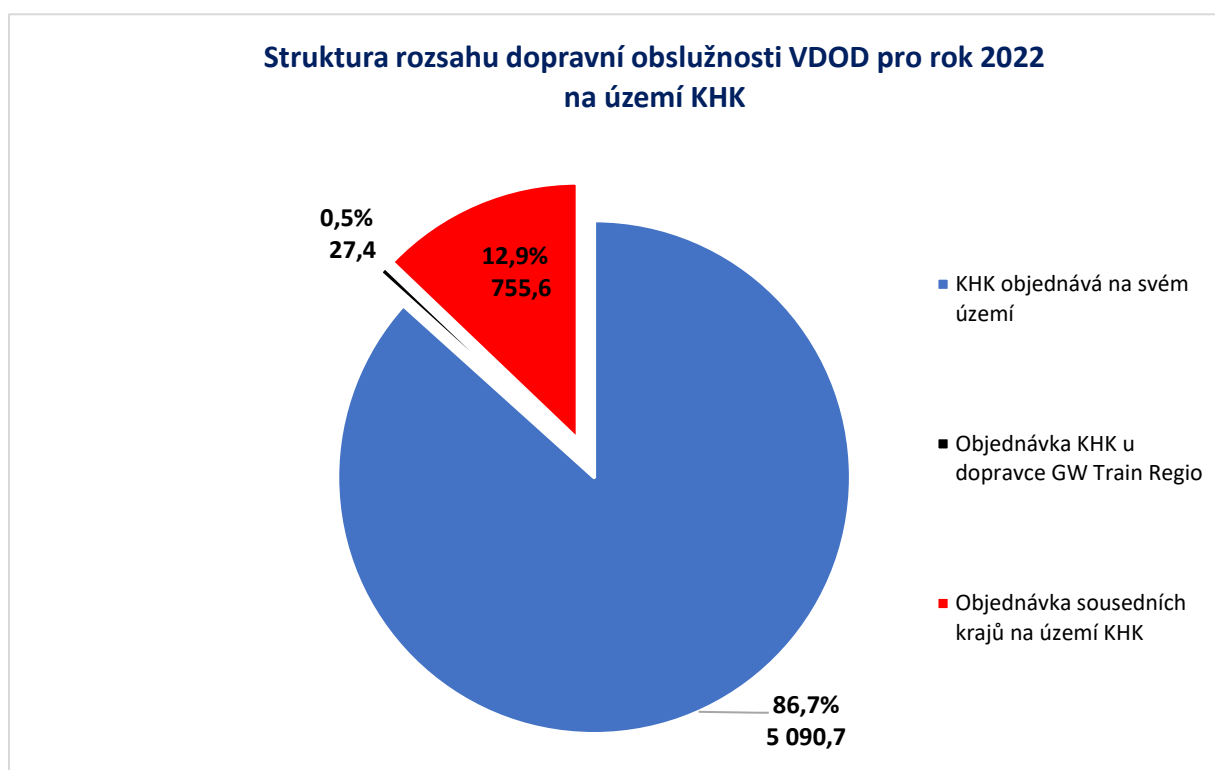
	2016	2017	2018	2019	2020	2021
České dráhy	5 332 045	5 364 067	5 398 488	5 486 622	5 561 105	5 650 119
GW Train Regio	110 544	110 139	115 328	118 005	134 601	121 778
Celkem	5 442 589	5 474 206	5 513 816	5 604 627	5 695 706	5 771 897

4.2.2 Analýza využití stávajícího systému železniční dopravy

Účelem kapitoly je seznámení se souhrnnými údaji k provozu VDOD na území KHK.

Zastupitelstvem KHK byl pro rok 2022 schválen rozsah dopravní obslužnosti ve VDOD v rozmezí od 5,7 do 5,9 mil. kilometrů.

Struktura rozsahu dopravní obslužnosti VDOD na území KHK, která má být uskutečněna jednotlivými objednateli, je pro období platnosti JŘ 2021/2022 uvedena na obrázku 18.



Obrázek 18: Struktura rozsahu dopravní obslužnosti VDOD pro rok 2022 na území KHK (v tis. km)

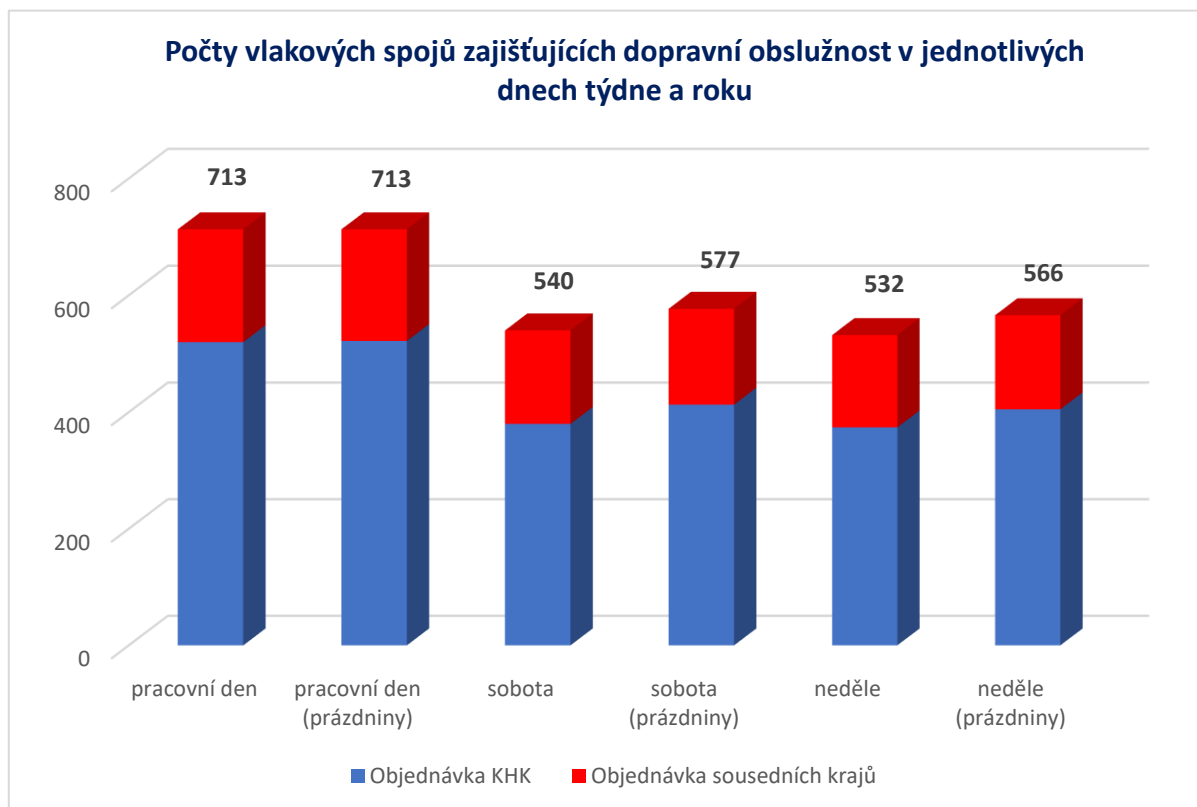
Počet vlakových spojů

V tabulce 19 jsou uvedeny počty objednávaných spojů v pracovní den školního vyučování (pracovní den), v pracovní den o prázdninách (prázdniny), v sobotu a neděli.

V níže uvedených tabulkách a grafech jsou použita data z vybraného měsíce roku 2022.

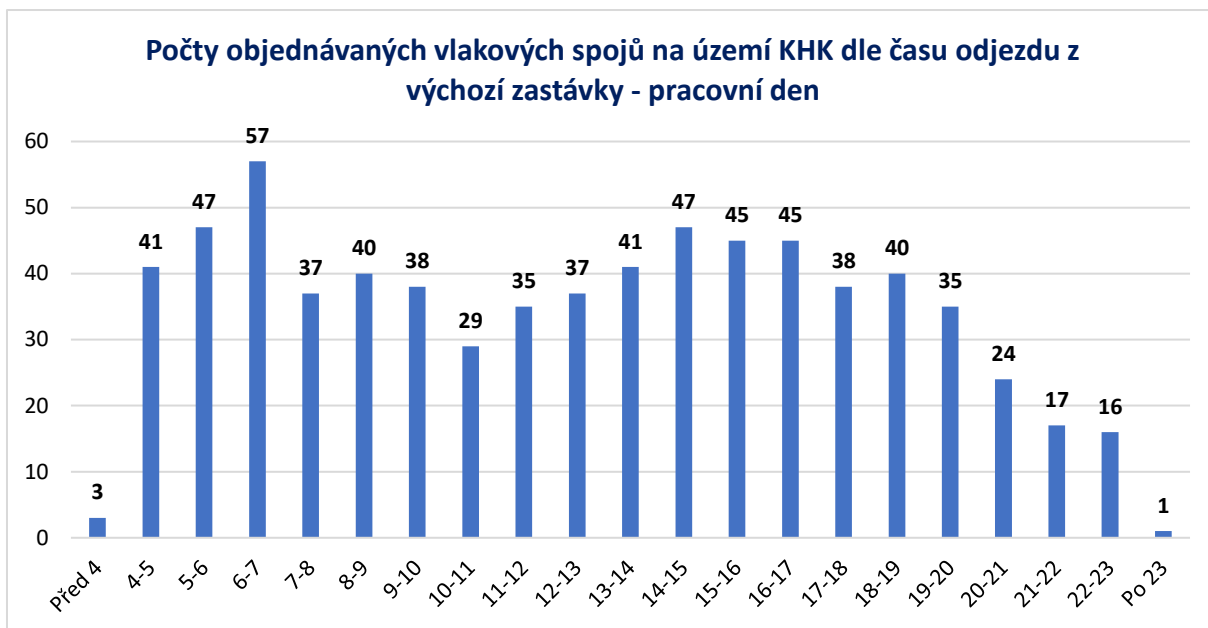
Tabulka 19: Počty objednávaných vlakových spojů na území KHK v pracovní den, sobotu a neděli

Počet vlakových spojů	Pracovní den	Pracovní den (prázdniny)	Sobota	Sobota (prázdniny)	Neděle	Neděle (prázdniny)
Objednávka KHK	520	522	380	413	374	405
Objednávka sousedních krajů	193	191	160	164	158	161
Celkem	713	713	540	577	532	566



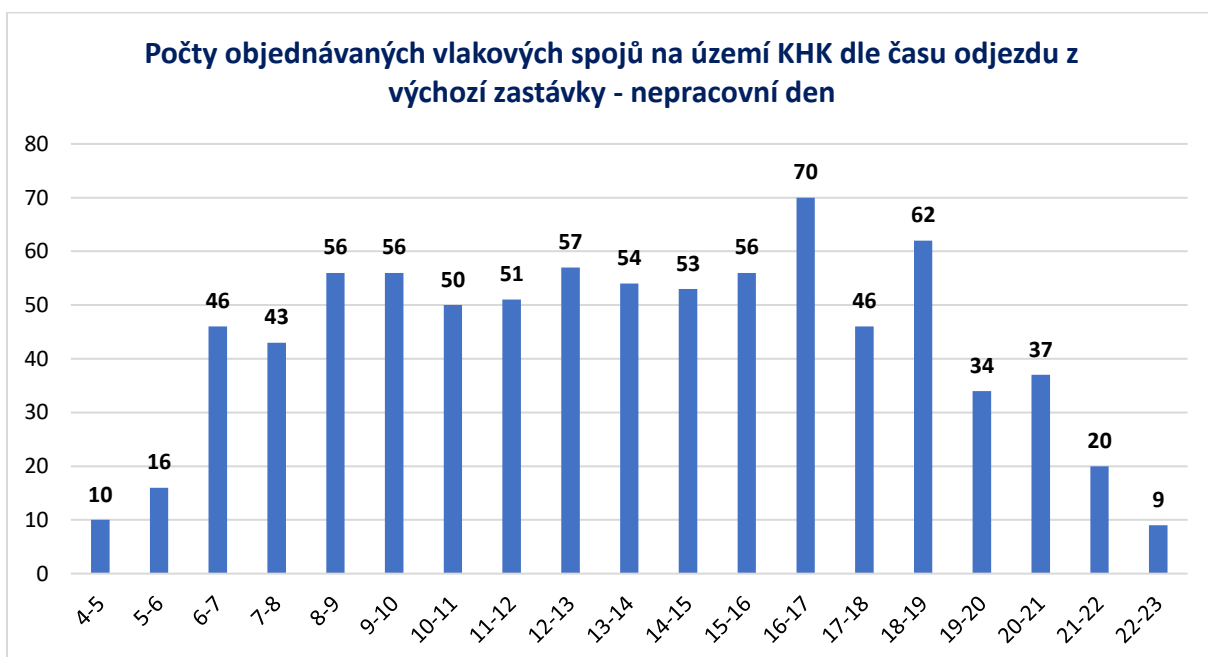
Obrázek 19: Počty objednávaných vlakových spojů na území KHK v pracovní den, sobotu a neděli

Na obrázku 20 je počet objednávaných vlakových spojů v průběhu pracovního dne rozdělený podle času odjezdu z výchozí stanice. Je patrná silná ranní a odpolední špička. Relativně nižší počet spojů mezi 7. a 8. hodinou je dán tím, že velká část spojů dopravujících školáky či zaměstnance dojíždějící na 8. hodinu vyjíždí z výchozích zastávek již před 7. hodinou.



Obrázek 20: Rozložení objednávaných vlakových spojů v pracovní den dle času odjezdu z výchozí zastávky

Na obrázku 21 je počet objednávaných vlakových spojů v průběhu nepracovního dne rozdělený podle času odjezdu z výchozí stanice. Oproti pracovním dnům je rozložení spojů výrazně odlišné. Před 6. hodinou ranní je v provozu velmi málo vlakových spojů, které slouží především k dopravě zaměstnanců nepřetržitých provozů. Mezi 6. a 19. hodinou je provoz spojů přibližně rovnoměrný.



Obrázek 21: Rozložení objednávaných vlakových spojů v nepracovní den dle času odjezdu z výchozí zastávky

Pro popis využití stávajícího systému VDOD byla provedena analýza dvou významných ukazatelů:

- přepravní proudy cestujících na jednotlivých železničních tratích,
- využití jednotlivých železničních stanic a zastávek.

Jako vstupní data byly použity výsledky sčítací kampaně z měsíce června 2019, neboť tato kampaň ještě nebyla ovlivněna pandemií COVID-19 a zároveň v tomto období neprobíhala rozsáhlá výluková činnost.

Oba uvedené ukazatele byly sledovány zvláště pro pracovní dny a víkendy (soboty, neděle a svátky). Toto rozdělení je dáno odlišnou přepravní poptávkou (převažující dojíždka do škol a zaměstnání v pracovní dny; převažující rekreační funkce o víkendech).

Přepravní proudy cestujících

Nejvytíženější úseky se nacházejí na tratích směřujících do Hradce Králové (kromě směru z Jičína). V pracovní dny je průměrné denní vytížení těchto úseků následující:

- trať 031 směr Pardubice 8 300 cestujících,
- trať 031 směr Jaroměř 7 400 cestujících,
- trať 020 směr Chlumeck nad Cidlinou 5 800 cestujících,
- trať 021 směr Týniště nad Orlicí 4 500 cestujících.

Naopak nejméně využívanými úseky jsou Opočno pod Orlickými horami – Dobruška na trati 026 (22 cestujících v průměrný pracovní den) a Libuň – Lomnice nad Popelkou na trati 064 (85 cestujících).

Přepravní proudy pro všechny úseky jsou zobrazeny na mapě v příloze F (pracovní dny) a v příloze G (nepracovní dny).

Využití železničních stanic a zastávek

Využití jednotlivých železničních stanic a zastávek je stanoveno jako součet průměrného denního počtu nastupujících a vystupujících cestujících v dané stanici/zastávce.

Zastávky byly dle využití rozděleny do 8 kategorií. Počet zastávek odpovídající jednotlivým kategoriím je uveden v tabulce 20.

Tabulka 20: Počet zastávek odpovídající jednotlivým kategoriím

Denní počet cestujících	Počet zastávek (pracovní dny)	Počet zastávek (víkendy)
bez využití	19	23
0 až 10	19	25
10 až 50	45	66
50 až 200	60	42
200 až 500	26	20
500 až 1000	14	15
1000 až 5000	16	8
více než 5000	1	1

Zastávky uvedené jako „bez využití“ v naprosté většině případů nejsou obsluhovány (leží na tratích bez provozu vlaků nebo zde vlaky pouze projíždějí).

Obraty cestujících ze všech železničních stanic a zastávek jsou zobrazeny na mapě v příloze H (pracovní dny) a v příloze I (nepracovní dny).

4.2.3 Modernizace železniční infrastruktury

Problematika modernizace železniční infrastruktury popisovaná v tomto dokumentu navazuje na koncepční materiál KHK „Rozvoj železniční infrastruktury v Královéhradeckém kraji“ z roku 2017, který byl schválen Výborem pro dopravu Zastupitelstva KHK.

KHK má bohužel pouze omezené možnosti, jak ovlivnit modernizaci železniční infrastruktury, neboť není jejím vlastníkem. Za její modernizaci je zodpovědný příslušný provozovatel dráhy, kterým je ve většině případů SŽ. Jedinou výjimkou je traťový úsek Trutnov hlavní nádraží – Svoboda nad Úpou, jehož provozovatelem je obchodní společnost PDV RAILWAY, a.s.

KHK uplatňuje požadavky na modernizaci infrastruktury u SŽ dvěma hlavními způsoby:

1. požadavky na investiční akce a jejich konkrétní podobu projednává na pravidelných jednáních s Odborem přípravy staveb SŽ,
2. požadavky na neinvestiční akce (opravné a údržbové práce) projednává na pravidelných jednáních s Oblastním ředitelstvím SŽ v Hradci Králové.

Proces modernizace železniční infrastruktury je bohužel velmi pomalý, a tudíž lze jen obtížně naplňovat rozvojové záměry KHK ve VDOD.

V rámci rozvoje železniční infrastruktury jsou v PDO KHK 2022–2026 požadována opatření společná pro všechny tratě (uvedena níže) a opatření specifická pro jednotlivé tratě (uvedena u jednotlivých tratí).

Opatření společná pro všechny tratě jsou:

- zavedení rychlostního profilu V130 (tzv. „horní rychlostníky“);
- zvýšení traťové rychlosti až na 160 km/h (elektrifikované tratě), resp. 120 km/h (neelektrifikované tratě);
- zřízení bezstykové koleje;
- zřízení parkovišť P+R, K+R a B+R; přičemž parkoviště K+R a P+R jsou uvažována v kategoriích dle kapacity:
 - a. „jen K+R“ – pouze cca 3 místa typu K+R,
 - b. „malé“ – cca 10 míst typu P+R,
 - c. „střední“ – cca 50 míst typu P+R,
 - d. „velké“ – cca 150 míst typu P+R;
- zintenzivnění prací na likvidaci dřevin ohrožujících železniční provoz;
- náhrada nástupišť sypané konstrukce novými nástupišti s pevnou hranou, nejlépe bezbariérovými s výškou 550 mm nad temenem kolejnice;
- problematika železničních přejezdů:
 - a. odstranění trvalých omezení traťové rychlosti,
 - b. zvýšení zabezpečení železničních přejezdů (výstavba PZZ, zřízení závor),
 - c. rušení nevyužívaných a nahraditelných železničních přejezdů,
 - d. náhrada přejezdů mimoúrovňovým křížením;

- vybavení všech stanic a zastávek vizuálním informačním systémem (odjezdová tabule), v případě více Kolejových stanic budou kromě společné odjezdové tabule umístěny rovněž odjezdové tabule zvlášť u každé koleje.

Pro specifikaci požadavků na modernizaci infrastruktury je v některých případech uváděn požadavek na dosažení konkrétní hodnoty tzv. systémové jízdní doby (dále jen „SJD“), která je součtem následujících složek:

- jízdní doba mezi danými uzly,
- doby pobytů na všech mezilehlých zastávkách,
- poměrná část technologických dob v obou uzlech, přičemž mezi technologické doby řadíme interval křižování, přestupní dobu a dobu obratu soupravy.

Jízdní doba mezi uzly doplněná o doby pobytů na mezilehlých zastávkách se rovněž nazývá cestovní doba.

4.2.4 Popis stávajícího a výhledového zajištění veřejné drážní osobní dopravy

Obsahem této kapitoly je popis stávajících provozních konceptů na železničních tratích KHK, představení výhledových záměrů pro jednotlivé časové horizonty v objednávce VDOD včetně specifikování požadavků na modernizaci železniční infrastruktury na jednotlivých tratích v KHK.

Text je u jednotlivých tratí rozčleněn do částí *Stávající stav a výhled do roku 2026*, *Dlouhodobý výhled – horizont 1* a *Dlouhodobý výhled – horizont 2* (u některých tratí jsou poslední dvě části sloučeny). V každé z těchto částí jsou nejprve uvedeny požadavky na modernizaci železniční infrastruktury a následně popis uvažovaného provozního konceptu ve členění dle jednotlivých vlakových linek.

Část *Stávající stav a výhled do roku 2026* se týká období platnosti tohoto PDO KHK 2022–2026. Je zde popsán stávající stav železniční infrastruktury a provozního konceptu, který je vztažen k začátku období platnosti JŘ 2021/2022. Současný provozní koncept je graficky znázorněn v příloze J.

Část *Dlouhodobý výhled – horizont 1* popisuje požadavky na modernizaci železniční infrastruktury a výhledový provozní koncept v období 2026–2030. Výhledový provozní koncept pro tento horizont je graficky znázorněn v příloze K.

Část *Dlouhodobý výhled – horizont 2* nad rámec předchozí části uvažuje s významnějšími investicemi do železniční infrastruktury, o jejichž realizaci zatím nebylo rozhodnuto. Mezi tyto investice patří zejména výstavba tzv. Vysokovské spojky, tj. bezúvratového propojení tratí v ose Hradec Králové – Česká Skalice – Náchod – Broumov, a bezúvratového propojení tratí v ose Hradec Králové – Bolehošť – Opočno-Jordánek – Dobruška (tzv. Petrovická spojka a Opočenská spojka). Výhledový provozní koncept pro tento horizont je graficky znázorněn v příloze L.

V rámci projednávání PDO KHK 2022–2026 SŽ upozornila, že infrastrukturní požadavky popisované k jednotlivým tratím jsou v různém stádiu přípravy (případně nemají ani

dopracovanou a schválenou základní dokumentaci na úrovni studie proveditelnosti či záměru projektu) a kromě realizovaných staveb nelze zaručit jejich realizaci minimálně v požadovaném horizontu, který lze vnímat skutečně jen jako předpoklad.

SŽ dále upozorňuje, že výčet nutných infrastrukturních úprav, které jsou uvedené u jednotlivých tratí, pro možnost realizace příslušného provozního konceptu nemusí být konečný a je nutno ho prověřit s ohledem na dopravně-technologické hledisko.

V případě nedostatku finančních prostředků na přípravu a následnou realizaci modernizace železniční infrastruktury ze strany ČR je KHK připraven k jednotlivým svým požadavkům stanovit prioritizaci.

Závěrečnou částí u každé trati jsou *Požadavky na stanice a zastávky*. Pro každou železniční stanici či zastávku jsou zde uvedeny tyto parametry:

- název stanice/zastávky,
- případný návrh na změnu názvu,
- výhledový záměr (zachování ve stávající poloze, přesun do nové polohy, zrušení obsluhy, zřízení nové zastávky),
- požadavky na návaznou infrastrukturu (zastávka VLD, zastávka MHD, požadovaná velikost parkoviště P+R, parkoviště B+R).

U nových zastávek a zastávek s přesunutou polohou je nová poloha specifikována pod tabulkou včetně odkazu na mapu.

K požadavkům na zřízení nových zastávek, resp. na posun existujících zastávek dosud neobsažených (neprověřovaných) v připravovaných stavbách (studiích) SŽ uvádí, že případné rozhodnutí o přípravě nové zastávky je nutné podložit prověřením na základě, kterého lze následně zdůvodnit a předložit požadavek do plánu investiční přípravy.

Pokud má být investorem stavby nové železniční zastávky SŽ a má pro tento účel čerpat finanční prostředky z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury či fondů Evropské unie, je nutnou podmínkou pro realizaci takové stavby její pozitivní ekonomické hodnocení, jehož výsledek se odvíjí nejen od nákladů na samotnou stavbu, ale především od jejích přínosů (očekávaná frekvence cestujících, zkrácení docházkové vzdálenosti, garance výhledového rozsahu dopravy apod.).

Jako negativum pak do ekonomického hodnocení vstupují prodloužení cestovní doby pro cestující tranzitující přes nové místo zastavení, které lze kompenzovat především odpovídajícím využitím nové zastávky cestujícími, a také rizika spojená se snížením propustnosti traťového úseku s novou železniční zastávkou. Bez kladného ekonomického hodnocení není možné stavbu nové zastávky ze strany SŽ realizovat.

Rozhodujícím vstupem do ekonomického hodnocení je přepravní prognóza, která ukáže potenciál nové zastávky, tj. předpokládané využití navrhované zastávky cestujícími, včetně vlivu stavby nové zastávky na přepravní proudy v řešené oblasti nejen v železniční dopravě a včetně případných změn v obrazech cestujících na okolních železničních zastávkách.

V rámci žádosti o výstavbu nové železniční zastávky je nutné ze strany žadatele doložit:

- studii na umístění zastávky, posouzení realizovatelnosti a účelnosti vybudování návazné infrastruktury v blízkosti navrhované železniční zastávky – parkoviště P+R, K+R, B+R (odstavná místa a stojany na kola), zastávka návazné dopravy atd.,
- návrh řešení přístupových cest k nové železniční zastávce, včetně vazby na okolní komunikace města/obce,
- ve spolupráci s objednavatelem/organizátorem dopravy doložit následující podklady týkající se potenciálu využití navrhované zastávky:
 - bližší popis a analýza přepravních vztahů v řešeném území (potenciál dojížděky/vyjížděky, vazba na okolní města/městské části, spádovost, dojížděka do škol/zaměstnání, za občanskou vybaveností, turistický ruch atd.),
 - model split pro nejvýznamnější přepravní relace v řešeném území, tj. rozdělení počtu dojíždějících/vyjíždějících mezi železniční, autobusovou a individuální automobilovou dopravu v rozhodujících přepravních směrech, ze kterého bude patrný potenciál využití navrhované zastávky, včetně možného vlivu na počet cestujících využívajících sousední/jiné železniční zastávky (možný převod cestujících na novou zastávku),
 - analýza stávající dopravní obslužnosti v řešeném území (linkové vedení, počty spojů, dostupnost veřejné dopravy, docházková vzdálenost atd.),
 - analýza možností zapojení navrhované zastávky do systému dopravní obsluhy území, včetně návrhu změn v dopravní obslužnosti řešeného území vyvolaných stavbou nové železniční zastávky (změna linkového vedení autobusů, redukce počtu autobusových spojů, zvýšení frekvence vlakových spojů atd.), které mohou mít vliv na počet cestujících využívajících novou zastávku, popř. na již existující zastávky veřejné dopravy,
 - předpokládaný denní obrat cestujících na nové železniční zastávce,
- kladné stanovisko příslušného objednatele a koordinátora/organizátora dopravy k návrhu na vybudování nové zastávky, včetně závazku objednávky pravidelné/odpovídající dopravní obsluhy na nové zastávce,
- závazek města/obce/žadatele na vybudování odpovídajících přístupových cest a potřebné návazné infrastruktury v blízkosti navrhované zastávky (zastávky návazné dopravy, parkoviště P+R, B+R, K+R atd.),
- návrh řešení běžné provozní údržby nové zastávky (úklid, zimní údržba), např. formou jejího převzetí/zajištění městem/obcí/žadatelem,
- návrh řešení majetkoprávních vztahů (seznam stavbou dotčených a ke stavbě potřebných pozemků, včetně jejich vlastníků a jejich předběžného souhlasu s prodejem, resp. se stavbou samotnou), tento požadavek se netýká pozemků ve vlastnictví státu s právem hospodaření ze strany SŽ,
- navrhovaný název zastávky,
- způsob a možnosti zapojení navrhované zastávky do systému integrované dopravy,
- návrh způsobu financování stavby nové železniční zastávky a zajištění její projektové přípravy.

Na základě posouzení a vyhodnocení předložených podkladů dle výše uvedených bodů pak SŽ rozhodne o případném vybudování nové železniční zastávky a o dalším postupu projektové přípravy.

Výše uvedené podklady je potřeba zpracovat a doložit i v případě, že investorem stavby nové železniční zastávky nebude SŽ neboť železniční zastávka je ve smyslu Zákona o dráhách č. 266/1994 Sb. v platném znění, stavbou dráhy, která je bezprostředně vázána na činnost SŽ jako provozovatele dráhy.

Označení vlakových linek

Pro účely zvýšení přehlednosti systému VD KHK v tomto dokumentu bylo jednotlivým vlakovým linkám přiřazeno alfanumerické označení. Označení se skládá z písmene V a jednociferného nebo dvouciferného čísla. Písmeno „V“ označuje zároveň „vlak“ i „východní Čechy“, systém je tedy využitelný i pro území PK.

První číslice (shodně jako u autobusových linek) označuje okres:

- 1 = Hradec Králové,
- 2 = Rychnov nad Kněžnou,
- 3 = Náchod,
- 4 = Trutnov,
- 5 = Jičín,
- 6 = Pardubice,
- 7 = Chrudim,
- 8 = Svitavy,
- 9 = Ústí nad Orlicí.

Druhá číslice (nepovinná) je doplňková a slouží pro odlišení linek v rámci jednoho okresu. Může rovněž označovat druhý okres, do kterého linka vede.

U linek dálkové dopravy a regionálních linek zajišťovaných jinými objednateli je zachováno jejich přidělené označení (např. R10, R14A, S21, S36, L3, D26, D28).

1. TRATĚ 020 VELKÝ OSEK – HRADEC KRÁLOVÉ

A) Stávající stav a výhled do roku 2026

Infrastruktura

Trať 020 je jednokolejná a elektrifikovaná stejnosměrnou trakční soustavou o napětí 3 kV. Nejvyšší traťová rychlost je 100 km/h.

Požadavky na modernizaci infrastruktury nad rámec opatření společných pro všechny tratě:

- zahájení modernizace trati,
- komplexní modernizace žst. Hradec Králové hlavní nádraží.

Provozní koncept

R10 Praha – Hradec Králové – Trutnov

Objednatel	Ministerstvo dopravy ČR
Interval špička/sedlo	Praha – Hradec Králové 60/60 min.
Konstrukční poloha linky	Chlumec n. Cidlinou X:30, Hradec Králové S:00
Poznámka	ve směru z/do Prahy volnější zapojení do uzlu Hradec Králové
Rozvoj do roku 2026	Doplnění 1 páru vlaků v poledních hodinách (odjezdy z Prahy a Hradce Králové po 11. hodině) dle ekonomických možností MDČR

V41 Trutnov – Kolín

Objednatel	Královéhradecký kraj, spolufinancuje Středočeský a Liberecký kraj
Interval špička/sedlo	120/120 min.
Konstrukční poloha linky	Martinice v Krkonoších L:00, Ostroměř S:00, Velký Osek-Kanín L:00
Souprava	843 + Btn753 (130 míst k sezení) 2025: nasazení nových motorových jednotek
Rozvoj do roku 2026	doplnění vlaků v úseku Kolín – Chlumec nad Cidlinou a zpět v dopoledních hodinách pro zajištění pravidelného intervalu <i>odhad finanční náročnosti pro KHK: 0,7 mil. Kč / rok</i> prověření přesunu místa křižování z Kanína do Velkého Oseku

V10 Chlumec nad Cidlinou – Hradec Králové

Objednatel	Královéhradecký kraj
Interval špička/sedlo	60/120 min.
Konstrukční poloha linky	Hradec Králové X:30
Souprava	163 + 2x (3x) Bdmtee (190/285 míst k sezení) 2025: nasazení nových elektrických jednotek

B) Dlouhodobý výhled – horizonty 1 a 2

Infrastruktura

Požadavky na modernizaci infrastruktury nad rámec opatření společných pro všechny tratě:

- komplexní modernizace trati včetně zdvoukolejnění a zvýšení traťové rychlosti na 160 km/h,
- zřízení zastávky Obědovice (u přejezdu P3985),
- přesun nástupišť žst. Praskačka (k přejezdu P3996),
- výstavba Libické spojky.

Provozní koncept

Ex10A Praha – Hradec Králové – Svoboda nad Úpou

Objednatel	Ministerstvo dopravy ČR
Interval špička/sedlo	120/120 min.
Konstrukční poloha linky	Hradec Králové 5:00
Poznámka	ve směru z/do Prahy volnější zapojení do uzlu Hradec Králové (dokud nebude elektrifikována trať Hradec Králové – Svoboda nad Úpou) vedení vlaků do Svobody nad Úpou bude závislé na modernizaci infrastruktury

Ex10B Praha – Hradec Králové (– Náchod – Polsko)

Objednatel	Ministerstvo dopravy ČR
Interval špička/sedlo	120/120 min.
Konstrukční poloha linky	Hradec Králové L:00
Poznámka	pokračování za Hradec Králové v návaznosti na modernizaci infrastruktury

R10 Praha – Hradec Králové

Objednatel	Ministerstvo dopravy ČR
Interval špička/sedlo	60/60 min.
Konstrukční poloha linky	Chlumeck nad Cidlinou X:30

Sp Trutnov/Vrchlabí – Kolín

Objednatel	Královéhradecký kraj, spolufinancuje Středočeský a Liberecký kraj
Interval špička/sedlo	Kolín – Chlumeck nad Cidlinou 60/120 min.
Konstrukční poloha linky	Velký Osek L:00, Ostroměř S:00, Martinice v Krkonoších L:00
Souprava	DMU délky 45 m (120 míst k sezení)

Os Nový Bydžov – Hradec Králové

Objednatel	Královéhradecký kraj
Interval špička/sedlo	60/120 min.
Konstrukční poloha linky	Chlumeck nad Cidlinou X:00, Hradec Králové X:30
Souprava	EMU délky 55 m (160 míst k sezení) / EMU délky 80 m (240 míst k sezení)
Poznámka	v úseku Nový Bydžov – Chlumeck nad Cidlinou až v horizontu 2

C) Požadavky na stanice a zastávky

Železniční stanice, zastávka	Výhledový záměr	Požadavky na návaznou infrastrukturu			
		VLAD	MHD	P+R	B+R
<i>návrh na přejmenování</i>					
Převýšov	stávající poloha	–	–	malé	ano
Chlumeck nad Cidlinou	stávající poloha	ano	–	velké	ano
Nové Město nad Cidlinou	stávající poloha	–	–	malé	ano
Káranice	stávající poloha	ano	–	malé	ano
Obědovice	nová zastávka	–	–	–	ano
Kratonohy	stávající poloha	–	–	–	ano
Dobřenice <i>Syrovátka</i>	stávající poloha	ano	–	malé	ano

Železniční stanice, zastávka	Výhledový záměr	Požadavky na návaznou infrastrukturu			
		VLAD	MHD	P+R	B+R
<i>návrh na přejmenování</i>					
Lhota pod Libčany	stávající poloha	–	–	–	ano
Praskačka	nová poloha	–	–	–	ano
Hradec Králové-Kukleny	stávající poloha	–	–	–	ano
Hradec Králové hlavní nádraží	stávající poloha	ano	ano	jen K+R	ano

Obědovice: u přejezdu P3985 (mapa: <https://mapy.cz/s/luhomufapu>)

Praskačka: u přejezdu P3996 (mapa: <https://mapy.cz/s/kezenaraca>)

2. TRAŤ 021 HRADEC KRÁLOVÉ – LETOHRAD; ČASTOLOVICE – SOLNICE

A) Stávající stav a výhled do roku 2026

Infrastruktura

Trať 021 je jednokolejná, v úseku Hradec Králové – Týniště nad Orlicí elektrifikovaná stejnosměrnou trakční soustavou o napětí 3 kV. Nejvyšší traťová rychlost je 100 km/h v úseku Hradec Králové – Častolovice, 80 km/h v úseku Častolovice – Letohrad a 60 km/h v úseku Častolovice – Solnice.

Kapacita trati zejména v úseku Hradec Králové – Častolovice nevyhovuje potřebám osobní dopavy, což se projevuje nepravidelným intervalem vlaků v obdobích přepravní špičky.

Požadavky na modernizaci infrastruktury nad rámec opatření společných pro všechny tratě:

- úpravy v žst. Doudleby nad Orlicí:
 - doplnění kolejové spojky z 1. staniční koleje do traťové koleje směr Vamberk,
- zahájení modernizace trati v úseku Hradec Králové – Týniště nad Orlicí,
- dokončení modernizace žst. Týniště nad Orlicí,
- komplexní modernizace žst. Hradec Králové hlavní nádraží,
- modernizace a elektrifikace trati v úseku Týniště nad Orlicí – Častolovice – Solnice,
- zřízení zastávky Rychnov nad Kněžnou-Lipovka (u přejezdu P4115).

Provozní koncept

V2 Hradec Králové – Letohrad

Objednatel	Královéhradecký kraj, spolufinancuje Pardubický kraj
Interval špička/sedlo	60/120 min.
Konstrukční poloha linky	Hradec Králové X:00, Týniště nad Orlicí X:30, Potštejn X:00, Letohrad X:30
Souprava	854 + Bdtn757 + ABfdtn795 (190 míst k sezení) 2026: nasazení nových motorových jednotek
Rozvoj do roku 2026	2025: omezení špičkového intervalu v úseku Hradec Králové – Častolovice z důvodu zavedení linky Sp Hradec Králové – Rychnov nad Kněžnou 2026: zavedení přímých vozů do Rokytnice v Orlických horách

Sp Hradec Králové – Rychnov nad Kněžnou nemocnice (od roku 2025)

Objednatel	Královéhradecký kraj
Interval špička/sedlo	120/120 min.
Konstrukční poloha linky	Hradec Králové S:00, Rychnov nad Kněžnou nemocnice L:00
Souprava	EMU délky 80 m (240 míst k sezení)
Rozvoj do roku 2026	2025: zahájení provozu linky v návaznosti na dokončení elektrifikace trati

V20 Hradec Králové – Týniště nad Orlicí (– Rychnov nad Kněžnou)

Objednatel	Královéhradecký kraj
Interval špička/sedlo	20–60/120 min.
Konstrukční poloha linky	přibližný proklad s linkou V2 Hradec Králové – Letohrad
Souprava	163 + 2x (3x) Bdmtee (190/285 míst k sezení) 2025: nasazení nových elektrických jednotek
Rozvoj do roku 2026	zavedení víkendového půlnočního vlaku Hradec Králové – Týniště nad Orlicí <i>odhad finanční náročnosti pro KHK: 0,5 mil. Kč / rok</i> 2025: prodloužení trasy do Rychnova nad Kněžnou (po elektrifikaci trati)

V21 Hradec Králové – Solnice (Kvasiny)

Objednatel	Královéhradecký kraj
Interval špička/sedlo	jednotlivé spoje
Konstrukční poloha linky	přizpůsobení potřebám dojížděky zaměstnanců do závodu Škoda Auto
Souprava	1x 814.0, 2x 814.0 (80/160 míst k sezení)

V22 Častolovice – Rychnov nad Kněžnou

Objednatel	Královéhradecký kraj
Interval špička/sedlo	60/60 min.
Konstrukční poloha linky	přípoj od Hradce Králové v Častolovicích; Rychnov nad Kněžnou X:00
Souprava	814.0 (80 míst k sezení)

V23 Týniště nad Orlicí – Doudleby nad Orlicí (– Rokytnice v Orlických horách)

Objednatel	Královéhradecký kraj
Interval špička/sedlo	60/– min.
Konstrukční poloha linky	Týniště nad Orlicí X:00, Doudleby nad Orlicí X:30
Souprava	810, 814.0 (55/80 míst k sezení) 2023: ukončení provozu motorových vozů ř. 810
Rozvoj do roku 2026	prodloužení vybraných vlaků z Doudleb nad Orlicí do Vamberka <i>odhad finanční náročnosti pro KHK: 0,5 mil. Kč / rok</i>

B) Dlouhodobý výhled – horizont 1

Infrastruktura

Požadavky na modernizaci infrastruktury nad rámec opatření společných pro všechny tratě:

- komplexní modernizace úseku Hradec Králové – Týniště nad Orlicí včetně zdvoukolejnění a zvýšení traťové rychlosti na 160 km/h,
- zřízení zastávky Třebechovice pod Orebem-Nepasice (u přejezdu P4012).

Provozní koncept

Sp Hradec Králové – Letohrad

Objednatel	Královéhradecký kraj, spolufinancuje Pardubický kraj
Interval špička/sedlo	60/60 min.
Konstrukční poloha linky	směrová vazba od linky R10 v Hradci Králové; Častolovice X:15/X:45, Potštejn X:30, Letohrad X:00
Souprava	2x DMU délky 45 m (120 míst k sezení) v úseku Hradec Králové – Doudleby nad Orlicí 1x DMU délky 45 m (120 míst k sezení) v úseku Doudleby nad Orlicí – Letohrad
Poznámka	přímý vůz Hradec Králové – Rokytnice v Orlických horách

Sp Hradec Králové – Rychnov nad Kněžnou nemocnice

Objednatel	Královéhradecký kraj
Interval špička/sedlo	60/60 min.
Konstrukční poloha linky	časový proklad s linkou Hradec Králové – Letohrad; Častolovice X:45/X:15, Rychnov nad Kněžnou nemocnice X:00
Souprava	EMU délky 80 m (240 míst k sezení)

Os Hradec Králové – Kvasiny

Objednatel	Královéhradecký kraj
Interval špička/sedlo	60/120 min. v úseku Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou pouze účelové spoje
Konstrukční poloha linky	Hradec Králové X:30, Týniště nad Orlicí X:00
Souprava	EMU délky 80 m (240 míst k sezení)

Os Častolovice – Vamberk

Objednatel	Královéhradecký kraj
Interval špička/sedlo	60/– min.
Konstrukční poloha linky	směrová vazba od Hradce Králové v Častolovicích; Vamberk X:00
Souprava	DMU délky 45 m (120 míst k sezení)

C) Dlouhodobý výhled – horizont 2

Infrastruktura

Požadavky na modernizaci infrastruktury nad rámec opatření společných pro všechny tratě:

- komplexní modernizace a elektrifikace trati v úseku Častolovice – Letohrad,
- zkrácení cestovní doby v úseku Doudleby nad Orlicí – Letohrad na 25 minut (včetně 5 zastavení),
- propojení tratí Třebechovice pod Orebem – Bolehošť mimo žst. Týniště nad Orlicí (Petrovická spojka).

Provozní koncept

Sp Hradec Králové – Letohrad

Objednatel	Královéhradecký kraj, spolufinancuje Pardubický kraj
Interval špička/sedlo	60/60 min.
Konstrukční poloha linky	Hradec Králové X:00, Doudleby nad Orlicí X:30, Letohrad X:00
Souprava	EMU délky 80 m (240 míst k sezení)
Poznámka	alternativně veze přímý vůz Hradec Králové – Rokytnice v Orlických horách

Sp Hradec Králové – Rychnov nad Kněžnou nemocnice

Objednatel	Královéhradecký kraj
Interval špička/sedlo	60/60 min.
Konstrukční poloha linky	vazba v Častolovicích od Letohradu na Rychnov nad Kněžnou
Souprava	EMU délky 80 m (240 míst k sezení)

Os Hradec Králové – Kvasiny

Objednatel	Královéhradecký kraj
Interval špička/sedlo	60/120 min. v úseku Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou pouze účelové spoje
Konstrukční poloha linky	Hradec Králové X:30, Týniště nad Orlicí X:00
Souprava	EMU délky 80 m (240 míst k sezení)

Sp Hradec Králové – Dobruška

Objednatel	Královéhradecký kraj
Interval špička/sedlo	60/60 min.
Konstrukční poloha linky	Hradec Králové X:00, Opočno-Jordánek X:30
Souprava	EMU délky 55 m (160 míst k sezení)

D) Požadavky na stanice a zastávky

větev Hradec Králové – Letohrad

Železniční stanice, zastávka <i>návrh na přejmenování</i>	Výhledový záměr	Požadavky na návaznou infrastrukturu			
		VLAD	MHD	P+R	B+R
Hradec Králové hlavní nádraží	stávající poloha	ano	ano	jen K+R	ano
Hradec Králové zastávka <i>Hradec Králové-Pouchov</i>	stávající poloha	ano	ano	–	ano
Hradec Králové-Slezské Předměstí	stávající poloha	–	ano	jen K+R	ano
Blešno	stávající poloha	–	–	–	ano
Třebechovice pod Orebem-Nepasice	nová zastávka	–	–	–	ano
Třebechovice pod Orebem	stávající poloha	ano	–	střední	ano
Petrovice nad Orlicí <i>Týniště nad Orlicí-Petrovice</i>	stávající poloha	–	–	–	ano
Týniště nad Orlicí	stávající poloha	ano	ano	střední	ano
Lípa nad Orlicí	stávající poloha	–	–	–	ano
Čestice	stávající poloha	ano	–	malé	ano
Častolovice	stávající poloha	ano	–	malé	ano

Železniční stanice, zastávka <i>návrh na přejmenování</i>	Výhledový záměr	Požadavky na návaznou infrastrukturu			
		VLAD	MHD	P+R	B+R
Kostelec nad Orlicí město	stávající poloha	ano	ano	malé	ano
Kostelec nad Orlicí	stávající poloha	–	–	–	ano
Doudleby nad Orlicí	stávající poloha	ano	–	malé	ano
Záměl	stávající poloha	–	–	–	ano
Potštejn	stávající poloha	–	–	malé	ano

Třebechovice pod Orebem-Nepasice: u přejezdu P4012 (mapa: <https://mapy.cz/s/nelhejomo>)

větev Častolovice – Solnice

Železniční stanice, zastávka <i>návrh na přejmenování</i>	Výhledový záměr	Požadavky na návaznou infrastrukturu			
		VLAD	MHD	P+R	B+R
Častolovice	stávající poloha	ano	–	malé	ano
Častolovice zastávka <i>Častolovice zámek</i>	stávající poloha	ano	–	–	ano
Synkov	stávající poloha	–	–	–	ano
Slemeno	stávající poloha	–	–	–	ano
Rychnov nad Kněžnou	stávající poloha	ano	ano	střední	ano
Rychnov nad Kněžnou zastávka <i>Rychnov nad Kněžnou nemocnice</i>	stávající poloha	–	–	–	ano
Rychnov nad Kněžnou-Lipovka	nová zastávka	–	–	–	ano
Solnice zastávka <i>Kvasiny automobilka</i>	stávající poloha	ano	–	–	ano
Solnice <i>Kvasiny</i>	stávající poloha	–	–	–	ano

Lipovka: u přejezdu P4115 (mapa: <https://mapy.cz/s/hesogutodu>)

3. TRAŤ 023 DOUDLEBY NAD ORLICÍ – ROKYTNICE V ORLICKÝCH HORÁCH

A) Stávající stav a výhled do roku 2026

Infrastruktura

Trať 023 je jednokolejná a neelektrifikovaná. Nejvyšší traťová rychlost je 50 km/h.

Požadavky na modernizaci infrastruktury jsou pouze v rámci opatření společných pro všechny tratě.

Provozní koncept

V23 (Týniště nad Orlicí –) Doudleby nad Orlicí – Rokytnice v Orlických horách

Objednatel	Královéhradecký kraj
Interval špička/sedlo	120/120 min.
Konstrukční poloha linky	přípojná vazba od Hradce Králové v Doudlebách nad Orlicí ve špičkách pracovních dní alternativně Týniště nad Orlicí S:00, Rokytnice v Orlických horách L:00
Souprava	810, 814.0 (55/80 míst k sezení) 2023: ukončení provozu motorových vozů ř. 810 2026: nasazení nových motorových jednotek
Rozvoj do roku 2026	rozšíření počtu spojů v úseku Doudleby nad Orlicí – Vamberk <i>odhad finanční náročnosti pro KHK je uveden u trati 021</i> 2026: zavedení přímých vozů z Hradce Králové

B) Dlouhodobý výhled – horizont 1

Infrastruktura

Požadavky na modernizaci infrastruktury nad rámec opatření společných pro všechny tratě:

- Doudleby nad Orlicí: doplnění kolejové spojky z 1. staniční koleje do traťové koleje směr Vamberk.

Provozní koncept

Sp/Os (Hradec Králové –) Doudleby nad Orlicí – Rokytnice v Orlických horách

Objednatel	Královéhradecký kraj
Interval špička/sedlo	60/120 min.
Konstrukční poloha linky	Častolovice X:15/X:45, Vamberk X:30, Rokytnice v Orlických horách X:00
Souprava	DMU délky 45 m (120 míst k sezení)
Poznámka	přímý vůz Hradec Králové – Rokytnice v Orlických horách

Os Častolovice – Vamberk

Objednatel	Královéhradecký kraj
Interval špička/sedlo	60/– min.
Konstrukční poloha linky	směrová vazba od Hradce Králové v Častolovicích; Vamberk X:00
Souprava	DMU délky 45 m (120 míst k sezení)

C) Dlouhodobý výhled – horizont 2

Infrastruktura

Požadavky na modernizaci infrastruktury nad rámec opatření společných pro všechny tratě:

- zvýšení traťové rychlosti za účelem dosažení cestovní doby v úseku Doudleby nad Orlicí – Rokytnice v Orlických horách nejvýše 25 min. (včetně pobytů na zastávkách)

Provozní koncept

Os (Hradec Králové –) Doudleby nad Orlicí – Rokytnice v Orlických horách

Objednatel	Královéhradecký kraj
Interval špička/sedlo	60/120 min.
Konstrukční poloha linky	Doudleby nad Orlicí X:30, Rokytnice v Orlických horách X:00
Souprava	EMU délky 55 m (160 míst k sezení)
Poznámka	alternativně jako přímý vůz z Hradce Králové

D) Požadavky na stanice a zastávky

Železniční stanice, zastávka <i>návrh na přejmenování</i>	Výhledový záměr	Požadavky na návaznou infrastrukturu			
		VLAD	MHD	P+R	B+R
Doudleby nad Orlicí	stávající poloha	ano	–	malé	ano
Vamberk	stávající poloha	–	–	–	ano
Peklo nad Zdobnicí	stávající poloha	ano	ano	–	ano
Rybná nad Zdobnicí	stávající poloha	–	–	–	–
Slatina nad Zdobnicí	stávající poloha	–	–	malé	ano
Pěčín	stávající poloha	–	–	–	ano
Rokytnice v Orlických horách	stávající poloha	ano	–	střední	ano

4. TRAŤ 026 CHOCEŇ – NÁCHOD, OPOČNO – DOBRUŠKA

A) Stávající stav a výhled do roku 2026

Infrastruktura

Trať 026 je jednokolejná, v úseku Choceň – Týniště nad Orlicí elektrifikovaná stejnosměrnou trakční soustavou o napětí 3 kV. Nejvyšší traťová rychlost je 100 km/h.

Požadavky na modernizaci infrastruktury nad rámec opatření společných pro všechny tratě:

- zahájení modernizace trati v úseku Choceň – Týniště nad Orlicí,
- přesun nástupiště žst. Bolehošť k přejezdu P5081.

Provozní koncept

V24 Hronov – Náchod – Choceň

Objednatel	Královéhradecký kraj, spolufinancuje Pardubický kraj
Interval špička/sedlo	120/120 min.
Konstrukční poloha linky	Václavice X:30, Týniště nad Orlicí L:00, v Chocni přípoj na linku R19 (směr Brno)
Souprava	843 + Btn753 (130 míst k sezení)
Rozvoj do roku 2026	doplnění vlaků do pravidelného intervalu (spěšné vlaky v dopoledních a večerních hodinách) <i>odhad finanční náročnosti pro KHK: 3,0 mil. Kč / rok, alternativně zajistit financování omezením linky V25</i> prodloužení trasy všech स्पेशných vlaků do Hronova <i>odhad finanční náročnosti pro KHK: 1,5 mil. Kč / rok</i>

V25 Hronov – Náchod – Choceň

Objednatel	Královéhradecký kraj, spolufinancuje Pardubický kraj
Interval špička/sedlo	120/120 min.
Konstrukční poloha linky	Václavice X:30, Opočno X:00, Týniště nad Orlicí X:30, Choceň X:00
Souprava	810, 814.0 (55/80 míst k sezení) 2023: ukončení provozu motorových vozů ř. 810

V25 Týniště nad Orlicí / Náchod – Dobruška

Objednatel	Královéhradecký kraj
Interval špička/sedlo	jednotlivé spoje
Konstrukční poloha linky	přizpůsobení potřebám místní dojížděky
Souprava	810, 814.0 (55/80 míst k sezení) 2023: ukončení provozu motorových vozů ř. 810

B) Dlouhodobý výhled – horizont 1

Infrastruktura

Požadavky na modernizaci infrastruktury nad rámec opatření společných pro všechny tratě:

- komplexní modernizace úseku Choceň – Týniště nad Orlicí včetně zdvoukolejnění a zvýšení traťové rychlosti na 140 km/h,
- zřízení zastávky Čermná nad Orlicí (u přejezdu P4874),
- zvýšení traťové rychlosti v úseku Týniště nad Orlicí – Václavice na 120 km/h.

Provozní koncept

Os Náchod – Choceň

Objednatel	Královéhradecký kraj, spolufinancuje Pardubický kraj
Interval špička/sedlo	60/60 min.
Konstrukční poloha linky	Václavice X:30, Týniště nad Orlicí X:00, Choceň X:30
Souprava	DMU délky 45 m (120 míst k sezení)
Poznámka	střídavá obsluha zastávek; oběhově provázáno s linkou Sp Náchod – Broumov

Os Týniště nad Orlicí / Náchod – Dobruška

Objednatel	Královéhradecký kraj
Interval špička/sedlo	jednotlivé spoje
Konstrukční poloha linky	přizpůsobení potřebám místní dojížděky
Souprava	DMU délky 45 m (120 míst k sezení)

C) Dlouhodobý výhled – horizont 2

Infrastruktura

Požadavky na modernizaci infrastruktury nad rámec opatření společných pro všechny tratě:

- propojení tratí Hradec Králové – Bolehošť – Opočno-Jordánek – Dobruška mimo žst. Týniště nad Orlicí (Petrovická spojka) a mimo žst. Opočno pod Orlickými horami (Opočenská spojka),
- zřízení zastávky Opočno-Jordánek (na Opočenské spojce),
- elektrifikace trati Týniště nad Orlicí – Náchod včetně Petrovické spojky a Opočenské spojky.

Provozní koncept

Os Náchod – Choceň

Objednatel	Královéhradecký kraj, spolufinancuje Pardubický kraj
Interval špička/sedlo	60/60 min.
Konstrukční poloha linky	Václavice X:30, Týniště nad Orlicí X:00, Choceň X:30
Souprava	EMU délky 55 m (160 míst k sezení)

Sp Hradec Králové – Dobruška

Objednatel	Královéhradecký kraj
Interval špička/sedlo	60/60 min.
Konstrukční poloha linky	Hradec Králové X:00, Opočno-Jordánek X:30 v Dobrušce návaznosti na linky 262 a 264 směr Orlické hory
Souprava	EMU délky 55 m (160 míst k sezení)

Os/Sp Hradec Králové – Česká Skalice – Nové Město nad Metují

Objednatel	Královéhradecký kraj
Interval špička/sedlo	60/60 min.
Konstrukční poloha linky	ve stanici Hradec Králové hl. n. proklad s linkou Os Hradec Králové – Náchod
Souprava	EMU délky 55 m (160 míst k sezení)

D) Požadavky na stanice a zastávky

větev Týniště nad Orlicí – Náchod

Železniční stanice, zastávka	Výhledový záměr	Požadavky na návaznou infrastrukturu			
		VLAD	MHD	P+R	B+R
<i>návrh na přejmenování</i>					
Čermná nad Orlicí <i>Čermná nad Orlicí-Korunka</i>	stávající poloha	–	–	–	ano
Čermná nad Orlicí	nová zastávka	–	–	malé	ano
Borohrádek	stávající poloha	ano	–	malé	ano
Žďár nad Orlicí	stávající poloha	–	–	–	ano
Týniště nad Orlicí	stávající poloha	ano	ano	střední	ano
Bolehošť	nová poloha	–	–	malé	ano

Železniční stanice, zastávka <i>návrh na přejmenování</i>	Výhledový záměr	Požadavky na návaznou infrastrukturu			
		VLAD	MHD	P+R	B+R
Očelice	stávající poloha	–	–	–	ano
Opočno pod Orlickými horami	stávající poloha	ano	–	malé	ano
Pohoří	stávající poloha	–	–	–	ano
Bohuslavice nad Metují zastávka <i>Bohuslavice nad Metují</i>	stávající poloha	–	–	–	ano
Bohuslavice nad Metují <i>Bohuslavice nad Metují výhybna</i>	zrušení obsluhy	–	–	–	–
Černčice	stávající poloha	–	–	–	ano
Nové Město nad Metují	stávající poloha	ano	–	střední	ano
Václavice	stávající poloha	–	–	–	ano
Náchod zastávka <i>Náchod-Staré Město</i>	stávající poloha	–	–	–	ano
Náchod	stávající poloha	ano	ano	střední	ano

Čermná nad Orlicí: u přejezdu P4874 (mapa: <https://mapy.cz/s/gamojafamo>)

Bolehošť: u přejezdu P5081 (mapa: <https://mapy.cz/s/gurotuduja>)

větev Opočno – Dobruška

Železniční stanice, zastávka <i>návrh na přejmenování</i>	Výhledový záměr	Požadavky na návaznou infrastrukturu			
		VLAD	MHD	P+R	B+R
Opočno pod Orlickými horami	stávající poloha	ano	–	malé	ano
Opočno-Jordánek	nová zastávka	ano	–	střední	ano
Dobruška	stávající poloha	ano	–	střední	ano

Opočno-Jordánek: na Opočenské spojnici v blízkosti okružní křižovatky silnic II/298 a II/304 (mapa: <https://mapy.cz/s/fetuletete>)

5. TRAŤ 027 STARKOČ – BROUMOV

A) Stávající stav a výhled do roku 2026

Infrastruktura

Trať 027 je jednokolejná a neelektrifikovaná. Nejvyšší traťová rychlost je 80 km/h v úseku Starkoč – Náchod, 100 km/h v úseku Náchod – Police nad Metují, 80 km/h v úseku Police nad Metují – Meziměstí a 60 km/h v úseku Meziměstí – Broumov.

Požadavky na modernizaci infrastruktury nad rámec opatření společných pro všechny tratě:

- žst. Broumov: zřízení nástupiště u 2. staniční koleje pro přestup vlak-bus v režimu hrana-hrana,
- přesun zastávky Broumov-Olivětín (ke křižovatce silnic II/303 a III/30326),
- zřízení výhybny Česká Metuje pro křižování vlaků osobní dopravy,
- přizpůsobení spojky mimo žst. Meziměstí pro pravidelný provoz vlaků.

Provozní koncept

V3 (Hradec Králové –) Starkoč – Broumov

Objednatel	Královéhradecký kraj
Interval špička/sedlo	120/120 min.
Konstrukční poloha linky	Hradec Králové L:00, Náchod S:00, Broumov L:00
Souprava	854 + ABfbdtn795 (105 míst k sezení) 2025: nasazení nových motorových jednotek
Poznámka	přímý vůz z Hradce Králové

V30 Starkoč – Broumov

Objednatel	Královéhradecký kraj
Interval špička/sedlo	120/120 min.
Konstrukční poloha linky	směrová vazba ve Starkoči od linky R10 z Prahy; Náchod L:00, Broumov S:00
Souprava	814.0 (80 míst k sezení)

V3 Pardubice – Hradec Králové – Náchod – Broumov

Objednatel	Královéhradecký kraj
Interval špička/sedlo	jednotlivé spoje
Konstrukční poloha linky	Hradec Králové X:30
Souprava	843 + Btn753 (130 míst k sezení) 2025: nasazení nových motorových jednotek

Sp Pardubice – Hradec Králové – Náchod – Wrocław (od roku 2025)

Objednatel	Královéhradecký kraj, Dolnoslezské vojvodství
Interval špička/sedlo	240 min.
Konstrukční poloha linky	Hradec Králové X:30
Souprava	DMU délky 45 m (120 míst k sezení)
Rozvoj do roku 2026	2025: zavedení nové linky hledání zdrojů financování linky <i>odhad finanční náročnosti na území KHK: 45–50 mil. Kč ročně</i>

V31 Starkoč – Václavice

Objednatel	Královéhradecký kraj
Interval špička/sedlo	60 min.
Konstrukční poloha linky	Václavice X:30
Souprava	814.0 (80 míst k sezení)

V32 Náchod – Broumov (doplňkové vlaky)

Objednatel	Královéhradecký kraj
Interval špička/sedlo	jednotlivé spoje
Konstrukční poloha linky	přizpůsobena místním potřebám dojížděky
Souprava	810, 814.0 (55/80 míst k sezení) 2023: ukončení provozu motorových vozů ř. 810

D28 Wrocław – Horní Adršpach

Objednatel	Královéhradecký kraj, Dolnoslezské vojvodství
Interval špička/sedlo	jednotlivé spoje (linka je v provozu pouze v období letní turistické sezóny)
Konstrukční poloha linky	přizpůsobena turistickým potřebám
Souprava	SA134 (120 míst k sezení)
Poznámka	v letech 2023 a 2024 se předpokládá přerušení provozu linky z důvodu opravných prací na infrastruktuře v úseku Wałbrzych – Mioszów

B) Dlouhodobý výhled – horizont 1

Infrastruktura

Požadavky na modernizaci infrastruktury jsou pouze v rámci opatření společných pro všechny tratě.

Provozní koncept

Sp Pardubice – Hradec Králové – Náchod – Wrocław

Objednatel	Královéhradecký kraj, Dolnoslezské vojvodství
Interval špička/sedlo	Hradec Králové – Hronov: 60/120–240 min. Hronov – Wrocław: 120–240 min.
Konstrukční poloha linky	Hradec Králové X:30, Starkoč X:00, Mioszów X:00
Souprava	DMU délky 45 m (120 míst k sezení)
Poznámka	směr špičky: ráno do Hradce Králové, odpoledne z Hradce Králové alternativně je možné vedení linky již z Pardubic hledání způsobů financování linky

Os (Pardubice –) Starkoč – Broumov

Objednatel	Královéhradecký kraj, spolufinancuje Pardubický kraj
Interval špička/sedlo	120/120 min.
Konstrukční poloha linky	Hradec Králové L:00, Náchod S:00, Broumov L:00
Souprava	DMU délky 45 m (120 míst k sezení)
Poznámka	přímý vůz z Pardubic

Os Starkoč – Broumov

Objednatel	Královéhradecký kraj
Interval špička/sedlo	120/120 min.
Konstrukční poloha linky	směrová vazba od linky Ex10A ve Starkoči; Náchod L:00, Broumov S:00
Souprava	DMU délky 45 m (120 míst k sezení)

Sp Náchod – Broumov

Objednatel	Královéhradecký kraj
Interval špička/sedlo	60/– min.
Konstrukční poloha linky	Broumov X:30
Souprava	DMU délky 45 m (120 míst k sezení)
Poznámka	oběhově provázáno s linkou Os Choceň – Náchod

D28 Wrocław – Horní Adršpach

Objednatel	Královéhradecký kraj, Dolnoslezské vojvodství
Interval špička/sedlo	jednotlivé spoje (linka je v provozu pouze v období letní turistické sezóny)
Konstrukční poloha linky	přizpůsobena turistickým potřebám
Souprava	DMU délky 45 m (120 míst k sezení)

C) Dlouhodobý výhled – horizont 2

Infrastruktura

Požadavky na modernizaci infrastruktury nad rámec opatření společných pro všechny tratě:

- komplexní modernizace trati včetně řešení žst. Teplice nad Metují,
- přesun žst. Hronov do nové polohy (u přejezdu P5107),
- výstavba bezúvratového propojení tratí Česká Skalice – Náchod (Vysokovská spojka),
- elektrifikace trati,
- modernizace a obnova úseku Broumov – Otovice – státní hranice – Ścinawka Średnia (realizace je smysluplná pouze v případě obnovení přeshraničního provozu, nikoliv pouze pro vnitrostátní dopravu),
- přesun zastávky Otovice (k přejezdu P5144).

Provozní koncept

Ex10B Praha – Hradec Králové – Náchod (– Polsko)

Objednatel	Ministerstvo dopravy ČR
Interval špička/sedlo	120/120 min.
Konstrukční poloha linky	Hradec Králové L:00, Mieroszów S:00

Sp Pardubice – Hradec Králové – Náchod – Horní Adršpach

Objednatel	Královéhradecký kraj, spolufinancuje Pardubický kraj
Interval špička/sedlo	60/60 min. úsek Teplice nad Metují město – Horní Adršpach pouze v období letní turistické sezóny
Konstrukční poloha linky	Hradec Králové X:30
Souprava	EMU délky 55 m (160 míst k sezení)

Os Hradec Králové – Náchod

Objednatel	Královéhradecký kraj
Interval špička/sedlo	60/120 min.
Konstrukční poloha linky	Jaroměř X:00
Souprava	EMU délky 55 m (160 míst k sezení)

Sp Pardubice – Hradec Králové – Broumov – Kłodzko Miasto

Objednatel	Královéhradecký kraj, Dolnoslezské vojvodství, Pardubický kraj
Interval špička/sedlo	120/120 min.
Konstrukční poloha linky	Hradec Králové S:00, Broumov L:00
Souprava	EMU délky 80 m (240 míst k sezení)

Sp Náchod – Broumov

Objednatel	Královéhradecký kraj
Interval špička/sedlo	Náchod – Teplice nad Metují 120/– min. Teplice nad Metují – Broumov 120/120 min.
Konstrukční poloha linky	směrová vazba od linky Ex10B z Prahy
Souprava	EMU délky 55 m (160 míst k sezení)

Os Náchod – Trutnov

Objednatel	Královéhradecký kraj
Interval špička/sedlo	60/120 min.
Konstrukční poloha linky	Malé Svatoňovice X:00
Souprava	EMU délky 55 m (160 míst k sezení)

D28 Wrocław – Horní Adršpach

Objednatel	Královéhradecký kraj, Dolnoslezské vojvodství
Interval špička/sedlo	jednotlivé spoje (linka je v provozu pouze v období letní turistické sezóny)
Konstrukční poloha linky	přizpůsobení turistickým potřebám
Souprava	EMU délky 55 m (160 míst k sezení) / EMU délky 80 m (240 míst k sezení)

Os Trutnov – Teplice nad Metují – Broumov

Objednatel	Královéhradecký kraj
Interval špička/sedlo	60/120 min.
Konstrukční poloha linky	Trutnov střed X:30, Horní Adršpach X:00, Meziměstí X:30
Souprava	EMU délky 55 m (160 míst k sezení)

D) Požadavky na stanice a zastávky

Železniční stanice, zastávka	Výhledový záměr	Požadavky na návaznou infrastrukturu			
		VLAD	MHD	P+R	B+R
<i>návrh na přejmenování</i>					
Starkoč	stávající poloha	–	–	malé	ano
Václavice	stávající poloha	–	–	–	ano
Náchod zastávka <i>Náchod-Staré Město</i>	stávající poloha	–	–	–	ano
Náchod	stávající poloha	ano	ano	střední	ano
Náchod-Běloves	stávající poloha	–	ano	–	ano
Náchod-Malé Poříčí	zrušení obsluhy	–	–	–	–
Velké Poříčí	stávající poloha	–	–	–	ano
Hronov	nová poloha	ano	–	střední	ano
Hronov zastávka <i>Hronov-Velký Dřevíč</i>	stávající poloha	ano	–	–	ano

Železniční stanice, zastávka	Výhledový záměr	Požadavky na návaznou infrastrukturu			
		VLAD	MHD	P+R	B+R
<i>návrh na přejmenování</i>					
Police nad Metují <i>Bezděkov nad Metují</i>	stávající poloha	ano	–	malé	ano
Žďár nad Metují	stávající poloha	ano	–	malé	ano
Česká Metuje	stávající poloha	–	–	–	ano
Dědov <i>Teplice nad Metují-Dědov</i>	stávající poloha	–	–	–	–
Teplice nad Metují	stávající poloha	ano	–	střední	ano
Bohdašín	zrušení obsluhy	–	–	–	–
Březová u Broumova	stávající poloha	–	–	–	ano
Meziměstí	stávající poloha	ano	ano	velké	ano
Ruprechtice	stávající poloha	ano	–	–	ano
Hynčice	stávající poloha	ano	–	–	ano
Broumov-Olivětín	nová poloha	ano	–	malé	ano
Broumov	stávající poloha	ano	–	střední	ano
Otovice <i>Martínkovice</i>	nová poloha	–	–	–	ano
Otovice zastávka <i>Otovice</i>	stávající poloha	–	–	–	ano

Hronov: u přejezdu P5107 (mapa: <https://mapy.cz/s/lenafelola>)

Broumov-Olivětín: u křižovatky silnic II/303 a III/30326 (mapa: <https://mapy.cz/s/huhofefabu>)

Otovice: u přejezdu P5144 (mapa: <https://mapy.cz/s/bubemeseko>)

6. TRAŤ 030 JAROMĚŘ – STARÁ PAKA (– LIBEREC)

A) Stávající stav a výhled do roku 2026

Infrastruktura

Trať 030 je jednokolejná a neelektrifikovaná. Nejvyšší traťová rychlost je 100 km/h v úseku Jaroměř – Dvůr Králové nad Labem a 90 km/h v úseku Dvůr Králové nad Labem – Stará Paka.

Požadavky na modernizaci infrastruktury nad rámec opatření společných pro všechny tratě:

- zvýšení traťové rychlosti a další úpravy pro dosažení požadovaných SJD:
 - rychlíky: SJD 60 min. Dvůr Králové nad Labem – Turnov (4 mezilehlá zastavení),
 - osobní vlaky: SJD 60 min. Dvůr Králové nad Labem – Železný Brod (12 mezilehlých zastavení),
- vytvoření dvoukolejného úseku Stará Paka – Ústí u Staré Paky s využitím traťové koleje do Lomnice nad Popelkou,
- propojení kolejí v žst. Stará Paka pro zvýšení využitelnosti dvoukolejného úseku Stará Paka – Ústí u Staré Paky (zákres do mapy: <https://mapy.cz/s/holajovuna>),
- zřízení zastávky Mostek (u podjezdu silnice III/28447), opuštění zastavování ve stávající žst. Mostek.

Provozní koncept

R14A Pardubice – Hradec Králové – Liberec

Objednatel	Ministerstvo dopravy ČR
Interval špička/sedlo	120/120 min.
Konstrukční poloha linky	Pardubice L:00, Dvůr Králové nad Labem S:00, Železný Brod L:00

L3 Liberec – Stará Paka – Jaroměř

Objednatel	Liberecký kraj, spolufinancuje Královéhradecký kraj
Interval špička/sedlo	120/120–240 min.
Konstrukční poloha linky	Semily S:00, Mostek L:00, v Jaroměři vazba na linku R10 do Prahy
Souprava	642 – Siemens Desiro (110 míst k sezení)
Rozvoj do roku 2026	doplnění vlaků celoročně do pravidelného dvouhodinového taktu <i>odhad finanční náročnosti pro KHK: 2,5 mil. Kč / rok</i> doplnění večerního páru vlaků (obrat v Jaroměři ve 20 hodin) <i>odhad finanční náročnosti pro KHK: 2,5 mil. Kč / rok</i>

B) Dlouhodobý výhled – horizonty 1 a 2

Infrastruktura

Požadavky na modernizaci infrastruktury nad rámec opatření společných pro všechny tratě:

- náhrada přejezdu P5226 mimoúrovňovým křížením,
- obnovení žst. Kuks (případně v jiné blízké lokalitě) pro křižování vlaků.

Provozní koncept

R14A Pardubice – Hradec Králové – Liberec

Objednatel	Ministerstvo dopravy ČR
Interval špička/sedlo	120/120 min.
Konstrukční poloha linky	Dvůr Králové nad Labem L:00, Turnov S:00

L3 Liberec – Dvůr Králové nad Labem – Hradec Králové

Objednatel	Liberecký kraj, spolufinancuje Královéhradecký kraj
Interval špička/sedlo	120/120 min.
Konstrukční poloha linky	Železný Brod L:00, Dvůr Králové nad Labem S:00, Hradec Králové X:30
Souprava	DMU délky 45 m (120 míst k sezení)

C) Požadavky na stanice a zastávky

Železniční stanice, zastávka <i>návrh na přejmenování</i>	Výhledový záměr	Požadavky na návaznou infrastrukturu			
		VLAD	MHD	P+R	B+R
Jaroměř	stávající poloha	ano	–	velké	ano
Jaroměř zastávka <i>Jaroměř město</i>	stávající poloha	–	–	–	ano
Kuks	stávající poloha	–	–	–	ano
Žireč	stávající poloha	–	–	–	ano
Dvůr Králové nad Labem	stávající poloha	ano	ano	střední	ano

Železniční stanice, zastávka <i>návrh na přejmenování</i>	Výhledový záměr	Požadavky na návaznou infrastrukturu			
		VLAD	MHD	P+R	B+R
Bílá Třemešná	stávající poloha	ano	–	malé	ano
Mostek	nová zastávka	ano	–	malé	ano
Mostek <i>Mostek výhybna</i>	zrušení obsluhy	–	–	–	–
Borovnička	stávající poloha	–	–	–	ano
Borovnice	stávající poloha	–	–	–	ano
<i>(území Libereckého kraje)</i>					
Stará Paka	stávající poloha	ano	–	střední	ano

Mostek: nová zastávka u podjezdu silnice III/28447 (mapa: <https://mapy.cz/s/bosodedaio>)

7. TRATĚ 031 PARDUBICE – HRADEC KRÁLOVÉ – JAROMĚŘ

A) Stávající stav a výhled do roku 2026

Infrastruktura

Tratě 031 je převážně jednokolejná, elektrifikovaná stejnosměrnou trakční soustavou o napětí 3 kV. V úseku Stéblová – Opatovice nad Labem-Pohřebačka je dvoukolejná. Nejvyšší traťová rychlost je 100 km/h v úseku Pardubice hl. n. - Stéblová, 160 km/h v úseku Stéblová – Opatovice nad Labem-Pohřebačka, 100 km/h v úseku Opatovice nad Labem-Pohřebačka – Předměřice nad Labem, 120 km/h v úseku Předměřice nad Labem – Smiřice a 100 km/h v úseku Smiřice – Jaroměř.

Požadavky na modernizaci infrastruktury nad rámec opatření společných pro všechny tratě:

- komplexní modernizace stanice Hradec Králové hlavní nádraží,
- komplexní modernizace úseků Pardubice-Rosice nad Labem – Stéblová a Opatovice nad Labem-Pohřebačka – Hradec Králové hl. n. včetně zdvoukolejnění a zvýšení traťové rychlosti na 160 km/h,
- zřízení zastávky Hradec Králové-Březhrad (u přejezdu P5368),
- zřízení zastávky Hradec Králové-Pražské Předměstí (u přejezdu P5372).

Provozní koncept

Linky, které z trati 031 pokračují dále ve směru Dvůr Králové nad Labem, jsou uvedeny u trati 030:

- R14A Pardubice – Hradec Králové – Liberec.

Linky, které z trati 031 pokračují dále ve směru Česká Skalice, jsou uvedeny u trati 032:

- R10 Praha – Hradec Králové – Trutnov,
- V4 (Pardubice –) Hradec Králové – Svoboda nad Úpou,
- V3 Hradec Králové – Náchod – Broumov.

Níže jsou uvedeny pouze linky, jejichž trasa zasahuje pouze do trati 031.

Rozvoj rychlého spojení krajských měst Hradec Králové a Pardubice

V návaznosti na plánované dokončení investiční akce SŽ „Modernizace trati Hradec Králové – Pardubice – Chrudim, 3. stavba, zdvoukolejnění Pardubice-Rosice nad Labem – Stéblová“ (předpoklad v roce 2023) je důležité projednat s PK rozšíření provozu spěšných vlaků v trase Pardubice – Hradec Králové tak, aby alespoň v období přepravní špičky pracovních dní (ráno od 6 do 9 hodin a odpoledne od 13 do 18 hodin) bylo zajištěno rychlé spojení v intervalu 30 minut. Rozšíření provozu je závislé na ekonomických možnostech obou krajů. Limitujícím prvkem pro rozvoj tohoto spojení v následujících letech může být také plánovaná výluková činnost, během které bude omezena kapacita žst. Hradec Králové hl. n.

Toto rychlé spojení bude tvořeno vzájemnou koordinací linek:

- V6 (Sp) Pardubice – Hradec Králové (nová linka),
- R14A Pardubice – Liberec,
- V4 Pardubice – Svoboda nad Úpou,
- V3 Pardubice – Broumov,
- V6 (Sp/Os) Pardubice – Hradec Králové – Jaroměř.

V6 Pardubice – Hradec Králové (osobní vlaky)

Objednatel	Pardubický kraj, spolufinancuje Královéhradecký kraj
Interval špička/sedlo	60/60 min.
Konstrukční poloha linky	Hradec Králové X:00
Souprava	EMU délky 80 m (240 míst k sezení)
Rozvoj do roku 2026	projednat s PK posun časových poloh ve špičce pracovních dní v návaznosti na rozšíření nabídky spěšných vlaků

V6 Pardubice – Hradec Králové – Jaroměř (spěšné vlaky)

Objednatel	Pardubický kraj, spolufinancuje Královéhradecký kraj
Interval špička/sedlo	Pardubice – Hradec Králové 120/120 min. Hradec Králové – Jaroměř 60/120 min.
Konstrukční poloha linky	Hradec Králové X:30, Jaroměř X:00
Souprava	EMU délky 80 m (240 míst k sezení)
poznámka	v úseku Hradec Králové – Jaroměř jako zastávkový vlak
Rozvoj do roku 2026	doplnění víkendového půlnočního vlaku Hradec Králové – Jaroměř <i>odhad finanční náročnosti pro KHK: 0,4 mil. Kč / rok</i> doplnění vlaků v pracovní dny v úseku Hradec Králové – Jaroměř na interval 60 min. (vlaky v dopoledních hodinách) <i>odhad finanční náročnosti pro KHK: 2,0 mil. Kč / rok</i>

Sp Pardubice – Hradec Králové (nová linka)

Objednatel	Pardubický kraj, spolufinancuje Královéhradecký kraj
Interval špička/sedlo	120/– min.
Konstrukční poloha linky	Hradec Králové S:00
Souprava	EMU délky 80 m (240 míst k sezení)
Rozvoj do roku 2026	projednat s PK doplnění spěšných vlaků v období přepravní špičky pracovních dní s obratem v Hradci Králové v S:00 <i>odhad finanční náročnosti pro KHK: 1,0 mil. Kč / rok</i>

B) Dlouhodobý výhled – horizont 1

Infrastruktura

Požadavky na modernizaci infrastruktury nad rámec opatření společných pro všechny tratě:

- komplexní modernizace úseku Hradec Králové – Jaroměř (zdvoukolejnění, rychlost až 160 km/h),
- přesun nástupišť žst. Předměřice nad Labem (k ulici Na Obci, přibližně v km 27,4),
- přesun nástupišť žst. Smiřice (k přejezdu P5222),
- přesun zastávky Semonice (k evangelickému kostelu).

Provozní koncept

Linky, které pokračují z Jaroměře dále ve směru Dvůr Králové nad Labem, jsou uvedeny u trati 030:

- R14A Pardubice – Hradec Králové – Liberec,
- L3 Liberec – Dvůr Králové nad Labem – Hradec Králové (– Pardubice).

Linky, které pokračují z Jaroměře dále ve směru Česká Skalice, jsou uvedeny u trati 032:

- Ex10A Praha – Hradec Králové – Trutnov (– Svoboda nad Úpou),
- Sp Pardubice – Hradec Králové – Svoboda nad Úpou,
- Sp (Pardubice –) Hradec Králové – Náchod – Wrocław.

Níže jsou uvedeny pouze linky, jejichž trasa zasahuje pouze do trati 031.

Sp Pardubice – Hradec Králové

Objednatel	Pardubický kraj, spolufinancuje Královéhradecký kraj
Interval špička/sedlo	120/120 min.
Konstrukční poloha linky	Hradec Králové S:00
Souprava	EMU délky 80 m (240 míst k sezení)

Os Pardubice – Hradec Králové

Objednatel	Pardubický kraj, spolufinancuje Královéhradecký kraj
Interval špička/sedlo	30/60 min.
Konstrukční poloha linky	bude upřesněno
Souprava	EMU délky 55 m (160 míst k sezení) / EMU délky 80 m (240 míst k sezení)

Os Hradec Králové – Jaroměř

Objednatel	Královéhradecký kraj
Interval špička/sedlo	30–60/60–120 min.
Konstrukční poloha linky	Jaroměř X:00
Souprava	EMU délky 55 m (160 míst k sezení)

C) Dlouhodobý výhled – horizont 2

Infrastruktura

V tomto horizontu by stav infrastruktury již měl odpovídat cílovému stavu.

Provozní koncept

Linky, které pokračují z Jaroměře dále ve směru Dvůr Králové nad Labem, jsou uvedeny u trati 030:

- R14A Pardubice – Hradec Králové – Liberec,
- L3 Liberec – Dvůr Králové nad Labem – Hradec Králové.

Linky, které pokračují z Jaroměře dále ve směru Česká Skalice, jsou uvedeny u trati 032:

- Ex10A Praha – Hradec Králové – Svoboda nad Úpou,
- Ex10B Praha – Hradec Králové – Náchod (– Polsko),
- Sp Pardubice – Hradec Králové – Svoboda nad Úpou,
- Sp Pardubice – Hradec Králové – Broumov – Kłodzko Miasto,
- Sp Pardubice – Hradec Králové – Náchod – Horní Adršpach,
- Os Hradec Králové – Náchod,
- Os/Sp Hradec Králové – Česká Skalice – Nové Město nad Metují.

Níže jsou uvedeny pouze linky, jejichž trasa zasahuje pouze do trati 031.

Os Pardubice – Hradec Králové

Objednatel	Pardubický kraj, spolufinancuje Královéhradecký kraj
Interval špička/sedlo	30/60 min.
Konstrukční poloha linky	bude upřesněno
Souprava	EMU délky 55 m (160 míst k sezení) / EMU délky 80 m (240 míst k sezení)

D) Požadavky na stanice a zastávky

železniční stanice, zastávka	výhledový záměr	Požadavky na návaznou infrastrukturu			
		VLAD	MHD	P+R	B+R
<i>návrh na přejmenování</i>					
Hradec Králové-Březhrad	nová zastávka	ano	ano	–	ano
Hradec Králové-Pražské Předměstí	nová zastávka	–	–	–	ano
Hradec Králové hlavní nádraží	stávající poloha	ano	ano	jen K+R	ano
Předměřice nad Labem	nová poloha	–	–	–	ano
Lochenice	stávající poloha	–	–	–	ano
Smiřice	nová poloha	ano	–	střední	ano

železniční stanice, zastávka	výhledový záměr	Požadavky na návaznou infrastrukturu			
		VLAD	MHD	P+R	B+R
<i>návrh na přejmenování</i>					
Černožice	stávající poloha	–	–	–	ano
Semonice <i>Jaroměř-Semonice</i>	nová poloha	–	–	–	ano
Jaroměř	stávající poloha	ano	–	velké	ano

Hradec Králové-Březhrad: u přejezdu P5368 (mapa: <https://mapy.cz/s/japunucuga>)

Hradec Králové-Pražské Předměstí: u přejezdu P5372 (mapa: <https://mapy.cz/s/kocobehome>)

Předměřice nad Labem: přesun k řadovkám v ulici Na Obci (mapa: <https://mapy.cz/s/jogasusabe>)

Smiřice: přístup k nástupišťům od přejezdu P5222 (mapa: <https://mapy.cz/s/deregacelu>)

Semonice: u evangelického kostela (mapa: <https://mapy.cz/s/pahumulasa>)

8. TRAŤ 032 JAROMĚŘ – TRUTNOV – SVOBODA NAD ÚPOU

A) Stávající stav a výhled do roku 2026

Infrastruktura

Trať 032 je jednokolejná a neelektrifikovaná. Nejvyšší traťová rychlost je 100 km/h v úseku Jaroměř – Trutnov a 60 km/h v úseku Trutnov – Svoboda nad Úpou.

Požadavky na modernizaci infrastruktury jsou pouze v rámci opatření společných pro všechny tratě.

Provozní koncept

R10 Praha – Hradec Králové – Trutnov

Objednatel	Ministerstvo dopravy ČR
Interval špička/sedlo	Praha – Hradec Králové 60/60 min. Hradec Králové – Trutnov 120/120 min.
Konstrukční poloha linky	Chlumeck nad Cidlinou X:30, Hradec Králové S:00, Malé Svatoňovice L:00
Poznámka	ve směru z/do Prahy volnější zapojení do uzlu Hradec Králové (přepřah)
Rozvoj do roku 2026	hledat možnosti k prodloužení 5 párů spojů v úseku Trutnov – Svoboda nad Úpou (obraty ve Svobodě nad Úpou od 10 do 18 hod.)

V4 (Pardubice –) Hradec Králové – Svoboda nad Úpou

Objednatel	Královéhradecký kraj, spolufinancuje Pardubický kraj
Interval špička/sedlo	120/120 min.
Konstrukční poloha linky	Hradec Králové L:00, Malé Svatoňovice S:00
Souprava	843 + Btn753 (130 míst k sezení) Hradec Králové – Starkoč přípřež 854 + ABfbdtn795 (105 míst k sezení) 2025: nasazení nových motorových jednotek
Rozvoj do roku 2026	projednat s PK vedení linky již z Pardubic doplnění vlaků do pravidelného intervalu 120 min. (zejména v okrajových částech dne) <i>odhad finanční náročnosti pro KHK: 0,9 mil. Kč / rok</i>

V3 Pardubice – Hradec Králové – Náchod – Broumov

Objednatel	Královéhradecký kraj
Interval špička/sedlo	jednotlivé spoje
Konstrukční poloha linky	Hradec Králové X:30
Souprava	843 + Btn753 (130 míst k sezení) 2025: nasazení nových motorových jednotek

Sp Pardubice – Hradec Králové – Náchod – Wrocław (od roku 2025)

Objednatel	Královéhradecký kraj, Dolnoslezské vojvodství
Interval špička/sedlo	240 min.
Konstrukční poloha linky	Hradec Králové X:30
Souprava	DMU délky 45 m (120 míst k sezení)
Rozvoj do roku 2026	2025: zavedení nové linky hledání zdrojů financování linky <i>odhad finanční náročnosti na území KHK: 45–50 mil. Kč ročně</i>

V4 Jaroměř – Trutnov (doplňkové vlaky)

Objednatel	Královéhradecký kraj
Interval špička/sedlo	jednotlivé spoje
Konstrukční poloha linky	přizpůsobena místním potřebám dojížděky
Souprava	814.0 (80 míst k sezení)

V40 Trutnov – Svoboda nad Úpou

Objednatel	Královéhradecký kraj
Interval špička/sedlo	120 min.
Konstrukční poloha linky	Svoboda nad Úpou S:00
Souprava	814.0 (80 míst k sezení)

B) Dlouhodobý výhled – horizont 1

Infrastruktura

Požadavky na modernizaci infrastruktury nad rámec opatření společných pro všechny tratě:

- náhrada přejezdu P5226 mimoúrovňovým křížením,

- komplexní modernizace železničních stanic Trutnov hlavní nádraží a Svoboda nad Úpou.

Provozní koncept

Ex10A Praha – Hradec Králové – Svoboda nad Úpou

Objednatel	Ministerstvo dopravy ČR
Interval špička/sedlo	120/120 min.
Konstrukční poloha linky	Hradec Králové S:00, Malé Svatoňovice L:00, Svoboda nad Úpou X:30
Poznámka	ve směru z/do Prahy volnější zapojení do uzlu Hradec Králové (přepřah)

Sp Pardubice – Hradec Králové – Svoboda nad Úpou

Objednatel	Královéhradecký kraj, spolufinancuje Pardubický kraj
Interval špička/sedlo	120/120 min.
Konstrukční poloha linky	Hradec Králové L:00, Malé Svatoňovice S:00, Svoboda nad Úpou X:30
Souprava	DMU délky 45 m (120 míst k sezení) v úseku Pardubice – Starkoč přípřež DMU délky 45 m (120 míst k sezení)
Poznámka	přímý vůz do Broumova vedení vlaků do Svobody nad Úpou bude závislé na modernizaci infrastruktury

Sp (Pardubice –) Hradec Králové – Náchod – Wrocław

Objednatel	Královéhradecký kraj, Dolnoslezské vojvodství
Interval špička/sedlo	Hradec Králové – Hronov: 60/120–240 min. Hronov – Wrocław: 120–240 min.
Konstrukční poloha linky	Hradec Králové X:30, Starkoč X:00, Mieroszów X:00
Souprava	DMU délky 45 m (120 míst k sezení)
Poznámka	směr špičky: ráno do Hradce Králové, odpoledne z Hradce Králové alternativně je možné vedení linky již z Pardubic hledání zdrojů financování linky

C) Dlouhodobý výhled – horizont 2

Infrastruktura

Požadavky na modernizaci infrastruktury nad rámec opatření společných pro všechny tratě:

- komplexní modernizace úseku Jaroměř – Česká Skalice včetně zdvoukolejnění,
- výstavba bezúvratového propojení tratí Česká Skalice – Náchod (Vysokovská spojka),
- elektrifikace trati,
- zřízení zastávky Studnice (u přejezdu P5452).

Provozní koncept

Ex10A Praha – Hradec Králové – Svoboda nad Úpou

Objednatel	Ministerstvo dopravy ČR
Interval špička/sedlo	120/120 min.
Konstrukční poloha linky	Hradec Králové S:00, Svoboda nad Úpou L:00

Ex10B Praha – Hradec Králové – Náchod (– Polsko)

Objednatel	Ministerstvo dopravy ČR
Interval špička/sedlo	120/120 min.
Konstrukční poloha linky	Hradec Králové L:00

Sp Pardubice – Hradec Králové – Svoboda nad Úpou

Objednatel	Královéhradecký kraj, spolufinancuje Pardubický kraj
Interval špička/sedlo	120/120 min.
Konstrukční poloha linky	Hradec Králové L:00, Svoboda nad Úpou S:00
Souprava	EMU délky 80 m (240 míst k sezení)

Sp Pardubice – Hradec Králové – Broumov – Kłodzko Miasto

Objednatel	Královéhradecký kraj, Dolnoslezské vojvodství, Pardubický kraj
Interval špička/sedlo	120/120 min.
Konstrukční poloha linky	Hradec Králové S:00, Broumov L:00
Souprava	EMU délky 80 m (240 míst k sezení)

Sp Pardubice – Hradec Králové – Náchod – Horní Adršpach

Objednatel	Královéhradecký kraj, spolufinancuje Pardubický kraj
Interval špička/sedlo	60/60 min.
Konstrukční poloha linky	Hradec Králové X:30
Souprava	EMU délky 55 m (160 míst k sezení)
Poznámka	úsek Teplice nad Metují město – Horní Adršpach pouze v období letní turistické sezóny

Os Hradec Králové – Náchod

Objednatel	Královéhradecký kraj
Interval špička/sedlo	60/120 min.
Konstrukční poloha linky	Jaroměř X:00
Souprava	EMU délky 55 m (160 míst k sezení)

Os/Sp Hradec Králové – Česká Skalice – Nové Město nad Metují

Objednatel	Královéhradecký kraj
Interval špička/sedlo	60/60 min.
Konstrukční poloha linky	proklad s linkou Os Hradec Králové – Náchod
Souprava	EMU délky 55 m (160 míst k sezení)

Os Náchod – Trutnov

Objednatel	Královéhradecký kraj
Interval špička/sedlo	60/120 min.
Konstrukční poloha linky	Malé Svatoňovice X:00
Souprava	EMU délky 55 m (160 míst k sezení)

D) Požadavky na stanice a zastávky

Železniční stanice, zastávka <i>návrh na přejmenování</i>	Výhledový záměr	Požadavky na návaznou infrastrukturu			
		VLAD	MHD	P+R	B+R
Jaroměř	stávající poloha	ano	–	velké	ano
Rychnověk	stávající poloha	–	–	–	ano
Velká Jesenice	zrušení obsluhy	–	–	–	–
Česká Skalice	stávající poloha	ano	–	střední	ano
Starkoč	stávající poloha	–	–	malé	ano
Studnice	nová zastávka	–	–	–	ano
Řešetova Lhota	stávající poloha	–	–	–	ano
Olešnice	stávající poloha	–	–	–	ano
Červený Kostelec	stávající poloha	ano	–	střední	ano
Rtyně v Podkrkonoší zastávka <i>Rtyně v Podkrkonoší horní</i>	stávající poloha	–	–	–	ano
Rtyně v Podkrkonoší	stávající poloha	–	–	–	ano
Malé Svatoňovice	stávající poloha	ano	–	malé	ano
Velké Svatoňovice	stávající poloha	–	–	–	ano
Suchovršice	stávající poloha	–	–	–	ano
Trutnov-Poříčí <i>jiný vhodný název</i>	zrušení obsluhy	–	–	–	–
Trutnov střed <i>Trutnov-Poříčí</i>	stávající poloha	ano	–	malé	ano
Trutnov koupaliště	nová zastávka	ano	ano	–	ano
Trutnov hlavní nádraží	stávající poloha	ano	ano	střední	ano
Trutnov-Zelená Louka	stávající poloha	–	–	–	ano
Trutnov-Staré město	zrušení obsluhy	–	–	–	–
Kalná Voda	zrušení obsluhy	–	–	–	–
Mladé Buky	stávající poloha	ano	–	–	ano
Svoboda nad Úpou	stávající poloha	ano	–	střední	ano

Studnice: u přejezdu P5452 (mapa: <https://mapy.cz/s/kacolafuzo>)

Trutnov koupaliště: u přejezdu P4561 (mapa: <https://mapy.cz/s/ducaluvepe>)

9. TRAŤ 040 CHLUMEC NAD CIDLINOU – TRUTNOV

A) Stávající stav a výhled do roku 2026

Infrastruktura

Trať 040 je jednokolejná a neelektrifikovaná. Nejvyšší traťová rychlost je 100 km/h v úseku Chlumeck nad Cidlinou – Ostroměř a 80 km/h v úseku Ostroměř – Trutnov.

Požadavky na modernizaci infrastruktury nad rámec opatření společných pro všechny tratě:

- revitalizace trati v úseku Stará Paka – Trutnov,
- zvýšení traťové rychlosti ve stávající stopě,
- přesun zastávky Skřivany ke křižovatce ulic Růžová a U Trať.

Provozní koncept

V41 Trutnov – Kolín

Objednatel	Královéhradecký kraj, spolufinancuje Středočeský a Liberecký kraj
Interval špička/sedlo	120/120 min.
Konstrukční poloha linky	Martinice v Krkonoších L:00, Ostroměř S:00, Velký Osek-Kanín L:00
Souprava	843 + Btn753 (130 míst k sezení) 2025: nasazení nových motorových jednotek
Rozvoj do roku 2026	doplnění vlaků do pravidelného intervalu (v neděli v ranních hodinách) <i>odhad finanční náročnosti pro KHK: 1,0 mil. Kč/rok</i> zpravidelnění intervalu v úseku Martinice v Krkonoších – Trutnov v návaznosti na modernizaci infrastruktury zrušení víkendových zastávek nad rámec standardního zastavování prověření doplnění zastavení ve Skřivanech posouzení zastavování ve Smidarech

V51 Městec Králové – Stará Paka – Lomnice nad Popelkou

Objednatel	Královéhradecký kraj, spolufinancuje Středočeský a Liberecký kraj
Interval špička/sedlo	v úseku Chlumeck nad Cidlinou – Stará Paka 120/120–240 min.
Konstrukční poloha linky	Městec Králové S:00, Ostroměř L:00, Lomnice nad Popelkou S:00
Souprava	843 (55 míst k sezení) 2025: nasazení nových motorových jednotek
Rozvoj do roku 2026	doplnění vlaků pro zajištění pravidelného intervalu (v pracovní dny v dopoledních hodinách) <i>odhad finanční náročnosti pro KHK: 2,5 mil. Kč/rok</i>

V42 Trutnov – Vrchlabí

Objednatel	Královéhradecký kraj
Interval špička/sedlo	120/120 min., o víkendu pouze jednotlivé spoje
Konstrukční poloha linky	Pilníkov S:00 / Kunčice nad Labem S:00
Souprava	810, 814.0 (55/80 míst k sezení) 2023: ukončení provozu motorových vozů ř. 810
Rozvoj do roku 2026	zpravidelnění intervalu v návaznosti na modernizaci infrastruktury doplnění víkendového provozu v intervalu 240 min. <i>odhad finanční náročnosti pro KHK: 2,2 mil. Kč/rok</i>

B) Dlouhodobý výhled – horizonty 1 a 2

Infrastruktura

Požadavky na modernizaci infrastruktury nad rámec opatření společných pro všechny tratě:

- komplexní modernizace železniční stanice Trutnov hlavní nádraží,
- komplexní modernizace úseku Ostroměř – Stará Paka včetně zvýšení traťové rychlosti s cílem dosažení úplných přípojných návazností ve Staré Pace,
- elektrifikace trati prioritně v úseku Chlumeck nad Cidlinou – Nový Bydžov,
- zkrácení cestovní doby v úseku Martinice v Krkonoších – Trutnov na 35 minut (včetně 4 zastavení),
- zdvoukolejnění úseku Pilníkov – km 120,5,

- zřízení místa pro letmé křižování v mezistaničním úseku Kunčice nad Labem – Hostinné.

Provozní koncept

Sp/Os Kolín – Trutnov

Objednatel	Královéhradecký kraj, spolufinancuje Středočeský a Liberecký kraj
Interval špička/sedlo	120/120 min.
Konstrukční poloha linky	Velký Osek L:00, Ostroměř S:00, Martinice v Krkonoších L:00
Souprava	DMU délky 45 m (120 míst k sezení)

Os Trutnov – Vrchlabí

Objednatel	Královéhradecký kraj
Interval špička/sedlo	60/120 min.
Konstrukční poloha linky	směrová vazba v Trutnově od Hradce Králové horizont 1: Pilníkov X:30, Vrchlabí X:00 horizont 2: Pilníkov X:00, Vrchlabí X:30
Souprava	DMU délky 45 m (120 míst k sezení)

Os Nový Bydžov – Hradec Králové

Objednatel	Královéhradecký kraj
Interval špička/sedlo	60/120 min.
Konstrukční poloha linky	Chlumeck nad Cidlinou X:00, Hradec Králové X:30
Souprava	EMU délky 55 m (160 míst k sezení) / EMU délky 80 m (240 míst k sezení)
Poznámka	v úseku Nový Bydžov – Chlumeck nad Cidlinou až v horizontu 2

Sp Kolín – Vrchlabí

Objednatel	Královéhradecký kraj, spolufinancuje Středočeský a Liberecký kraj
Interval špička/sedlo	120/120 min.
Konstrukční poloha linky	Ostroměř L:00, Vrchlabí S:00
Souprava	DMU délky 45 m (120 míst k sezení)
Poznámka	v horizontu 1 linka končí ve stanici Kunčice nad Labem

C) Požadavky na stanice a zastávky

Železniční stanice, zastávka	Výhledový záměr	Požadavky na návaznou infrastrukturu			
		VLAD	MHD	P+R	B+R
<i>návrh na přejmenování</i>					
Chlumeck nad Cidlinou	stávající poloha	ano	–	velké	ano
Luková	stávající poloha	–	–	–	ano
Zachraštiny	stávající poloha	–	–	–	ano
Nový Bydžov	stávající poloha	ano	–	střední	ano
Skřivany	nová poloha	–	–	–	ano
Smidary	stávající poloha	–	–	malé	ano
Ohništiny	stávající poloha	–	–	malé	ano
Ostroměř	stávající poloha	ano	–	střední	ano
Šárovčova Lhota	stávající poloha	–	–	–	ano
Lázně Bělohrad	stávající poloha	–	–	malé	ano

Železniční stanice, zastávka <i>návrh na přejmenování</i>	Výhledový záměr	Požadavky na návaznou infrastrukturu			
		VLAD	MHD	P+R	B+R
Horní Nová Ves	stávající poloha	–	–	–	ano
Nová Paka	stávající poloha	–	–	malé	ano
Nová Paka město	stávající poloha	–	–	–	ano
Stará Paka	stávající poloha	ano	–	střední	ano
<i>(území Libereckého kraje)</i>					
Horní Branná <i>Dolní Branná</i>	stávající poloha	–	–	–	ano
Kunčice nad Labem	stávající poloha	–	–	malé	ano
Klášteřská Lhota	stávající poloha	–	–	–	ano
Prosečné	stávající poloha	–	–	–	ano
Hostinné město	stávající poloha	–	–	malé	ano
Hostinné	stávající poloha	ano	–	malé	ano
Chotěvice	stávající poloha	ano	–	–	ano
Pilníkov	stávající poloha	–	–	malé	ano
Vlčice	zrušení obsluhy	ano	–	–	–
Trutnov-Volanov	stávající poloha	–	–	–	ano
Trutnov hlavní nádraží	stávající poloha	ano	ano	střední	ano

Skřivany: u křižovatky ulic Růžová a U Tratě (mapa: <https://mapy.cz/s/mojucoketa>)

10. TRAŤ 041 HRADEC KRÁLOVÉ – JIČÍN – TURNOV

A) Stávající stav a výhled do roku 2026

Infrastruktura

Trať 041 je jednokolejná a neelektrifikovaná. Nejvyšší traťová rychlost je 70 km/h v úseku Hradec Králové – Hněvčeves, 80 km/h v úseku Hněvčeves – Jičín a 60 km/h v úseku Jičín – Turnov.

Požadavky na modernizaci infrastruktury nad rámec opatření společných pro všechny tratě:

- komplexní modernizace stanice Hradec Králové hlavní nádraží,
- modernizace SZZ v žst. Hrubá Skála a Rovensko pod Troskami,
- modernizace žst. Jičín – samostatné zaústění tratí od Ostroměře a Kopidlna,
- přesun zastávek Dohalice (k přejezdu P5387) a Třebovčice (k přejezdu P5394),
- prověření nové zastávky Sovětice (u přejezdu P5391).

Provozní koncept

V50 Hradec Králové – Jičín – Turnov (základní takt)

Objednatel	Královéhradecký kraj, spolufinancuje Liberecký kraj
Interval špička/sedlo	120/120 min.
Konstrukční poloha linky	Hradec Králové L:00, Ostroměř S:00, Hrubá Skála L:00
Souprava	814.0, 814.2 (80/130 míst k sezení)

V50 Hradec Králové – Jičín – Turnov (doplňkový takt)

Objednatel	Královéhradecký kraj, spolufinancuje Liberecký kraj
Interval špička/sedlo	Hradec Králové – Jičín 120/– min. Jičín – Turnov v 120/120 min. (pouze v letní turistické sezóně)
Konstrukční poloha linky	Hradec Králové S:00, Ostroměř L:00, Rovensko pod Troskami S:00
Souprava	814.0, 814.2 (80/130 míst k sezení)

V50 Hradec Králové – Hořice v Podkrkonoší (doplňkové spoje)

Objednatel	Královéhradecký kraj
Interval špička/sedlo	jednotlivé spoje
Konstrukční poloha linky	Hradec Králové X:30
Souprava	814.0, 814.2 (80/130 míst k sezení)

V5 Hradec Králové – Jičín (nová linka)

Objednatel	Královéhradecký kraj
Interval špička/sedlo	jednotlivé spoje
Konstrukční poloha linky	Hradec Králové X:30, Hořice v Podkrkonoší X:00
Souprava	814.0, 814.2 (80/130 míst k sezení)
Rozvoj do roku 2026	postupné zavádění spěšných vlaků dle dostupné kapacity dráhy a ekonomických možností, současně možnost omezení osobních vlaků <i>odhad finanční náročnosti pro KHK: 2,5 mil. Kč / rok / 1 pár vlaků v pracovní dny</i>

B) Dlouhodobý výhled – horizonty 1 a 2

Infrastruktura

Požadavky na modernizaci infrastruktury nad rámec opatření společných pro všechny tratě:

- obnovení žst. Sadová pro možnost křižování vlaků,
- zadání komplexní studie proveditelnosti na rameno Hradec Králové – Jičín – Turnov,
- požadované SJD:
 - 30 min. mezi uzly Hradec Králové a Ostroměř (1 mezilehlé zastavení),
 - 30 min. mezi uzly Ostroměř a Libuň (6 mezilehlých zastavení),
 - 30 min. mezi uzly Libuň a Turnov (8 mezilehlých zastavení).

Provozní koncept

Sp Hradec Králové – Jičín – Turnov (– Liberec)

Objednatel	Královéhradecký kraj, spolufinancuje Liberecký kraj
Interval špička/sedlo	Hradec Králové – Turnov 60/60 min.; Turnov – Liberec 120/120 min.
Konstrukční poloha linky	horizont 1: Hradec Králové X:30, Hořice X:00, Jičín X:30, Hrubá Skála X:00 horizont 2: Hradec Králové X:30, Ostroměř X:00, Libuň X:30, Turnov X:00
Souprava	DMU délky 45 m (120 míst k sezení)

Os Hradec Králové – Ostroměř

Objednatel	Královéhradecký kraj
Interval špička/sedlo	60/120 min.
Konstrukční poloha linky	Hradec Králové X:00, Ostroměř X:00
Souprava	DMU délky 45 m (120 míst k sezení)

C) Požadavky na stanice a zastávky

Železniční stanice, zastávka <i>návrh na přejmenování</i>	Výhledový záměr	Požadavky na návaznou infrastrukturu			
		VLAD	MHD	P+R	B+R
Hradec Králové hlavní nádraží	stávající poloha	ano	ano	jen K+R	ano
Plotiště nad Labem	stávající poloha	–	–	–	–
Všestary	stávající poloha	–	–	malé	ano
Dlouhé Dvory	stávající poloha	–	–	–	ano
Dohalice	nová poloha	–	–	–	ano
Sadová	stávající poloha	ano	–	malé	ano
Sověstice	nová zastávka	–	–	–	ano
Hněvčeves	stávající poloha	–	–	malé	ano
Cerekvice nad Bystřicí	stávající poloha	–	–	malé	ano
Třebovětice	nová poloha	–	–	–	ano
Jeřice	stávající poloha	–	–	–	ano
Hořice v Podkrkonoší	stávající poloha	ano	ano	střední	ano
Dobrá Voda u Hořic	stávající poloha	–	–	–	ano
Ostroměř	stávající poloha	ano	–	střední	ano
Sobčice	stávající poloha	–	–	–	ano
Vojjice	zrušení obsluhy	–	–	–	–
Kovač	stávající poloha	–	–	–	ano
Butoves	stávající poloha	–	–	malé	ano
Vitiněves	stávající poloha	–	–	–	ano
Jičín	stávající poloha	ano	ano	střední	ano
Jičín zastávka <i>Valdice</i>	stávající poloha	–	–	–	ano
Železnice	stávající poloha	–	–	–	ano
Jinolice	stávající poloha	–	–	–	ano
Libuň	stávající poloha	–	–	malé	ano
Libuň zastávka <i>Libuň obec</i>	stávající poloha	–	–	–	ano
Jivany	stávající poloha	–	–	–	ano
Semínova Lhota	stávající poloha	–	–	–	ano

Dohalice: přesun k přejezdu P5387 (mapa: <https://mapy.cz/s/govubuguze>)

Sověstice: u přejezdu P5391 (mapa: <https://mapy.cz/s/hecalademu>)

Třebovětice: přesun k přejezdu P5394 (mapa: <https://mapy.cz/s/gehudefeta>)

11. TRAŤ 043 TRUTNOV – KRÁLOVEC (– SĘDZISŁAW)

A) Stávající stav a výhled do roku 2026

Infrastruktura

Trať 043 je jednokolejná a neelektrifikovaná. Nejvyšší traťová rychlost je 60 km/h.

Požadavky na modernizaci infrastruktury nad rámec opatření společných pro všechny tratě:

- zřízení PZZ na přejezdu P5487.

Provozní koncept

D26 Trutnov – Sędziszlaw

Objednatel	Královéhradecký kraj, Dolnoslezské vojvodství
Interval špička/sedlo	4 páry vlaků denně v období od května do září
Konstrukční poloha linky	přípojně návaznosti ve stanici Sędziszlaw
Souprava	810 (55 míst k sezení)
Rozvoj do roku 2026	rozšíření provozu na celoroční provoz odhad finanční náročnosti pro KHK: 3,0 mil. Kč / rok navýšení denního počtu vlaků odhad finanční náročnosti pro KHK: 1,3 mil. Kč / rok / 1 pár vlaků

B) Dlouhodobý výhled – horizonty 1 a 2

Infrastruktura

Požadavky na modernizaci infrastruktury nad rámec opatření společných pro všechny tratě:

- komplexní modernizace žst. Trutnov hlavní nádraží,
- přímé zaústění trati do žst. Trutnov střed mimo Trutnov-Poříčí (Voletinská spojka).

Provozní koncept

D26 Trutnov – Sędziszlaw

Objednatel	Královéhradecký kraj, Dolnoslezské vojvodství
Interval špička/sedlo	120/120 min. (celoroční provoz)
Konstrukční poloha linky	Trutnov S:00, Sędziszlaw L:00
Souprava	DMU délky 45 m (120 míst k sezení)

C) Požadavky na stanice a zastávky

železniční stanice, zastávka	výhledový záměr	Požadavky na návaznou infrastrukturu			
		VLAD	MHD	P+R	B+R
<i>návrh na přejmenování</i>					
Trutnov hlavní nádraží	stávající poloha	ano	ano	střední	ano
Trutnov koupaliště	nová zastávka	ano	ano	–	ano
Trutnov střed <i>Trutnov-Poříčí</i>	stávající poloha	ano	–	malé	ano
Trutnov-Poříčí <i>jiný vhodný název</i>	zrušení obsluhy	–	–	–	–
Libeč	zrušení obsluhy	–	–	–	–

železniční stanice, zastávka	výhledový záměr	Požadavky na návaznou infrastrukturu			
		VLAD	MHD	P+R	B+R
<i>návrh na přejmenování</i>					
Křenov	stávající poloha	–	–	–	–
Bernartice u Trutnova	stávající poloha	–	–	–	ano
Královec	stávající poloha	ano	–	–	ano

Trutnov koupaliště: u přejezdu P4561 (mapa: <https://mapy.cz/s/ducaluvepe>)

12. TRAŤ 044 KUNČICE NAD LABEM – VRCHLABÍ

A) Stávající stav a výhled do roku 2026

Infrastruktura

Trať 044 je jednokolejná a neelektrifikovaná. Nejvyšší traťová rychlost je 50 km/h.

Požadavky na modernizaci infrastruktury nad rámec opatření společných pro všechny tratě:

- přesun nástupiště ve Vrchlábí k autobusovému nádraží,
- zvýšení traťové rychlosti dle technických možností (cca 80 km/h).

Provozní koncept

V42 Trutnov – Vrchlábí

Objednatel	Královéhradecký kraj
Interval špička/sedlo	120/120 min., o víkendu pouze jednotlivé spoje
Konstrukční poloha linky	Hostinné S:00 / Kunčice nad Labem S:00
Souprava	810, 814.0 (55/80 míst k sezení) 2023: ukončení provozu motorových vozů ř. 810
Rozvoj do roku 2026	zpravidelnění intervalu v návaznosti na modernizaci infrastruktury doplnění víkendového provozu v intervalu 240 min. <i>odhad finanční náročnosti pro KHK: 2,2 mil. Kč / rok</i>

V43 Kunčice nad Labem – Vrchlábí

Objednatel	Královéhradecký kraj
Interval špička/sedlo	20–100 min.
Konstrukční poloha linky	obousměrné přípoje v Kunčicích nad Labem na linku V41 Trutnov – Kolín
Souprava	810, 814.0 (55/80 míst k sezení) 2023: ukončení provozu motorových vozů ř. 810

B) Dlouhodobý výhled – horizont 1

Infrastruktura

V tomto horizontu by stav infrastruktury již měl odpovídat cílovému stavu.

Provozní koncept

Os Trutnov – Vrchlabí

Objednatel	Královéhradecký kraj
Interval špička/sedlo	60/120 min.
Konstrukční poloha linky	směrová vazba v Trutnově od Hradce Králové; Pilníkov X:30, Vrchlabí X:00
Souprava	DMU délky 45 m (120 míst k sezení)

Os Kunčice nad Labem – Vrchlabí

Objednatel	Královéhradecký kraj
Interval špička/sedlo	20–100 min.
Konstrukční poloha linky	obousměrné přípoje v Kunčicích nad Labem na linku Sp Kolín – Trutnov
Souprava	DMU délky 45 m (120 míst k sezení)

C) Dlouhodobý výhled – horizont 2

Infrastruktura

V tomto horizontu by stav infrastruktury již měl odpovídat cílovému stavu.

Provozní koncept

Sp Trutnov – Vrchlabí

Objednatel	Královéhradecký kraj
Interval špička/sedlo	60/120 min.
Konstrukční poloha linky	směrová vazba v Trutnově od Hradce Králové; Vrchlabí X:30
Souprava	DMU délky 45 m (120 míst k sezení)

Sp Kolín – Vrchlabí

Objednatel	Královéhradecký kraj, spolufinancuje Středočeský a Liberecký kraj
Interval špička/sedlo	120/120 min.
Konstrukční poloha linky	Ostroměř S:00, Vrchlabí L:00
Souprava	DMU délky 45 m (120 míst k sezení)

D) Požadavky na stanice a zastávky

Železniční stanice, zastávka	Výhledový záměr	Požadavky na návaznou infrastrukturu			
		VLAD	MHD	P+R	B+R
<i>návrh na přejmenování</i>					
Kunčice nad Labem	stávající poloha	–	–	malé	ano
Podhůří Vrchlabí-Podhůří	stávající poloha	–	–	–	ano
Vrchlabí	nová poloha	ano	ano	střední	ano

Vrchlabí: u autobusového nádraží (mapa: <https://mapy.cz/s/kotojezefu>)

13. TRAŤ 046 LOMNICE NAD POPELKOU – STARÁ PAKA

A) Stávající stav a výhled do roku 2026

Infrastruktura

Trať 046 je jednokolejná a neelektrifikovaná. Nejvyšší traťová rychlost je 50 km/h.

Požadavky na modernizaci infrastruktury jsou pouze v rámci opatření společných pro všechny tratě.

Provozní koncept

V51 Městec Králové – Stará Paka – Lomnice nad Popelkou

Objednatel	Královéhradecký kraj, spolufinancuje Středočeský a Liberecký kraj
Interval špička/sedlo	Stará Paka – Lomnice nad Popelkou 60/120 min.
Konstrukční poloha linky	základní takt: Stará Paka X:30, Lomnice nad Popelkou L:00 doplňkový takt: Stará Paka X:30, Lomnice nad Popelkou S:00
Souprava	810, 814.0 (55/80 míst k sezení) 2023: ukončení provozu motorových vozů ř. 810

B) Dlouhodobý výhled – horizonty 1 a 2

Infrastruktura

V tomto horizontu by stav infrastruktury již měl odpovídat cílovému stavu.

Provozní koncept

Os Stará Paka – Lomnice nad Popelkou

Objednatel	Královéhradecký kraj, spolufinancuje Liberecký kraj
Interval špička/sedlo	60/120 min.
Konstrukční poloha linky	základní takt: Stará Paka X:30, Lomnice nad Popelkou S:00 doplňkový takt: Stará Paka X:30, Lomnice nad Popelkou L:00
Souprava	DMU délky 45 m (120 míst k sezení)

C) Požadavky na stanice a zastávky

Železniční stanice, zastávka	Výhledový záměr	Požadavky na návaznou infrastrukturu			
		VLAD	MHD	P+R	B+R
<i>návrh na přejmenování</i>					
Ústí u Staré Paky	stávající poloha	–	–	–	ano
Stará Paka	stávající poloha	ano	–	střední	ano

14. TRAŤ 047 TRUTNOV – TEPLICE NAD METUJÍ

A) Stávající stav a výhled do roku 2026

Infrastruktura

Trať 047 je jednokolejná a neelektrifikovaná. Nejvyšší traťová rychlost je 50 km/h.

Požadavky na modernizaci infrastruktury nad rámec opatření společných pro všechny tratě:

- obnovení žst. Teplice nad Metují město pro křižování vlaků,
- zřízení výhybek se samovratnými přestavníky v dopravně Janovice u Trutnova,
- zřízení TZZ vč. dálkového ovládání (provoz dle předpisu D1),
- úprava stanice Radvanice pro pravidelné křižování vlaků,
- zřízení PZZ na přejezdu P4845 (vstup do skalního města),
- zřízení zastávky Adršpach zámek (u přejezdu P4840),
- přesun zastávky Petříkovice (k podjezdu pod tratí u č. p. 17 nebo 49),
- zkrácení cestovní doby v úseku Trutnov hlavní nádraží – Teplice nad Metují na 50 minut včetně 11 zastavení.

Provozní koncept

V34 Teplice nad Metují – Trutnov

Objednatel	Královéhradecký kraj
Interval špička/sedlo	Trutnov – Adršpach 120/120 min. Adršpach – Teplice nad Metují město 120/120 min. (zima); 60/60 min. (léto) Teplice nad Metují město – Teplice nad Metují 60/60 min.
Konstrukční poloha linky	Janovice u Trutnova X:00, Teplice nad Metují X:30 jakmile to bude možné, přesun křižování do Radvanic (X:00)
Souprava	814.0 (80 míst k sezení)
Rozvoj do roku 2026	doplnění vlaků v okrajových obdobích dne (ráno, večer) <i>odhad finanční náročnosti pro KHK: 1,0 mil. Kč / rok</i> prodloužení pásmového provozu až do Horního Adršpachu <i>odhad finanční náročnosti pro KHK: 2,5 mil. Kč / rok</i>

V33 Teplice nad Metují – Adršpach

Objednatel	Královéhradecký kraj
Interval špička/sedlo	60/60 min. (linka je v provozu pouze v období letní turistické sezóny)
Konstrukční poloha linky	Teplice nad Metují X:00
Souprava	810, 814.0 (55/80 míst k sezení) 2023: ukončení provozu motorových vozů ř. 810

D28 Wrocław – Horní Adršpach

Objednatel	Královéhradecký kraj, Dolnoslezské vojvodství
Interval špička/sedlo	jednotlivé spoje (linka je v provozu pouze v období letní turistické sezóny)
Konstrukční poloha linky	přizpůsobena turistickým potřebám
Souprava	SA134 (120 míst k sezení)
Poznámka	v letech 2023 a 2024 se předpokládá přerušení provozu linky z důvodu opravných prací na infrastruktuře v úseku Wałbrzych – Mieroszów

B) Dlouhodobý výhled – horizont 1

Infrastruktura

Požadavky na modernizaci infrastruktury nad rámec opatření společných pro všechny tratě:

- komplexní modernizace žst. Trutnov hlavní nádraží,
- zřízení žst. Horní Adršpach (křižování vlaků a odstavování souprav).

Provozní koncept

Os Teplice nad Metují – Trutnov

Objednatel	Královéhradecký kraj
Interval špička/sedlo	Trutnov – Horní Adršpach 60/120 min. Horní Adršpach – Teplice nad Metují 60/60 min.
Konstrukční poloha linky	Radvanice X:00, Teplice nad Metují X:30
Souprava	DMU délky 45 m (120 míst k sezení)

Os Teplice nad Metují – Horní Adršpach

Objednatel	Královéhradecký kraj
Interval špička/sedlo	60/60 min. (linka je v provozu pouze v období letní turistické sezóny)
Konstrukční poloha linky	Teplice nad Metují X:00
Souprava	DMU délky 45 m (120 míst k sezení)

D28 Wrocław – Horní Adršpach

Objednatel	Královéhradecký kraj, Dolnoslezské vojvodství
Interval špička/sedlo	jednotlivé spoje (linka je v provozu pouze v období letní turistické sezóny)
Konstrukční poloha linky	přizpůsobena turistickým potřebám
Souprava	DMU délky 45 m (120 míst k sezení)

C) Dlouhodobý výhled – horizont 2

Infrastruktura

Požadavky na modernizaci infrastruktury nad rámec opatření společných pro všechny tratě:

- elektrifikace trati.

Provozní koncept

Os Trutnov – Teplice nad Metují – Broumov

Objednatel	Královéhradecký kraj
Interval špička/sedlo	60/120 min.
Konstrukční poloha linky	vyplývá z vývoje na návazných tratích
Souprava	DMU délky 45 m (120 míst k sezení) / EMU délky 55 m (160 míst k sezení)

Sp Pardubice – Hradec Králové – Náchod – Horní Adršpach

Objednatel	Královéhradecký kraj, spolufinancuje Pardubický kraj
Interval špička/sedlo	60/60 min.
Konstrukční poloha linky	Hradec Králové X:30
Souprava	EMU délky 55 m (160 míst k sezení)
Poznámka	úsek Teplice nad Metují město – Horní Adršpach pouze v období letní turistické sezóny

D28 Wrocław – Horní Adršpach

Objednatel	Královéhradecký kraj, Dolnoslezské vojvodství
Interval špička/sedlo	jednotlivé spoje (linka je v provozu pouze v období letní turistické sezóny)
Konstrukční poloha linky	přizpůsobení turistickým potřebám
Souprava	EMU délky 55 m (160 míst k sezení) / EMU délky 80 m (240 míst k sezení)

D) Požadavky na stanice a zastávky

Železniční stanice, zastávka <i>návrh na přejmenování</i>	Výhledový záměr	Požadavky na návaznou infrastrukturu			
		VLAD	MHD	P+R	B+R
Teplice nad Metují	stávající poloha	ano	–	střední	ano
Teplice nad Metují město	stávající poloha	–	–	střední	ano
Teplice nad Metují skály	stávající poloha	ano	–	–	ano
Adršpach	stávající poloha	–	–	–	ano
Adršpach zámek	nová zastávka	–	–	–	ano
Horní Adršpach	stávající poloha	ano	–	střední	ano
Hodkovice u Trutnova	zrušení obsluhy	–	–	–	–
Janovice u Trutnova	stávající poloha	–	–	střední	ano
Radvanice	stávající poloha	ano	–	malé	ano
Chvaleč	stávající poloha	–	–	–	ano
Petřikovice	nová poloha	–	–	–	ano
Lhota u Trutnova	zrušení obsluhy	–	–	–	–
Trutnov zastávka	stávající poloha	–	–	–	–
Trutnov střed <i>Trutnov-Poříčí</i>	stávající poloha	ano	–	malé	ano
Trutnov koupaliště	nová zastávka	ano	ano	–	ano
Trutnov hlavní nádraží	stávající poloha	ano	ano	střední	ano

Adršpach zámek: u přejezdu P4840 (mapa: <https://mapy.cz/s/kupenubaco>)

Petřikovice: u podjezdu pod tratí u č. p. 17 nebo 49 (mapa: <https://mapy.cz/s/hesofoduja>)

Trutnov koupaliště: u přejezdu P4561 (mapa: <https://mapy.cz/s/ducaluvepe>)

15. TRAŤ 061 NYMBURK – JIČÍN

A) Stávající stav a výhled do roku 2026

Infrastruktura

Trať 061 je jednokolejná a neelektrifikovaná. Nejvyšší traťová rychlost je 70 km/h.

Požadavky na modernizaci infrastruktury nad rámec opatření společných pro všechny tratě:

- modernizace žst. Jičín – samostatné zaústění tratí od Ostroměře a Kopidlno,
- modernizace SZZ ve žst. Kopidlno, Rožďalovice a Křinec.

Provozní koncept

S21 Nymburk – Jičín

Objednatel	Středočeský kraj, spolufinancuje Královéhradecký kraj
Interval špička/sedlo	60/120 min.
Konstrukční poloha linky	základní takt: Nymburk L:00, Bartoušov S:00 doplňkový takt: Nymburk S:00, Bartoušov L:00
Souprava	814.0 (80 míst k sezení)

B) Dlouhodobý výhled – horizonty 1 a 2

Infrastruktura

Požadavky na modernizaci infrastruktury nad rámec opatření společných pro všechny tratě:

- zpracování studie proveditelnosti a následná komplexní modernizace trati (zvýšení traťové rychlosti, elektrifikace).

Provozní koncept

S21 Nymburk – Jičín

objednatel	Středočeský kraj, spolufinancuje Královéhradecký kraj
interval špička/sedlo	60/60 min.
konstrukční poloha linky	přípojná vazba v Jičíně od Nymburka na Turnov a opačně bude koordinováno se Středočeským krajem
souprava	DMU délky 45 m (120 míst k sezení)

C) Požadavky na stanice a zastávky

Železniční stanice, zastávka	Výhledový záměr	Požadavky na návaznou infrastrukturu			
		VLAD	MHD	P+R	B+R
<i>návrh na přejmenování</i>					
Mlýnec	stávající poloha	–	–	–	ano
Kopidlno	stávající poloha	ano	–	střední	ano
Pševes	stávající poloha	–	–	–	ano
Bartoušov zastávka <i>Bartoušov</i>	stávající poloha	–	–	–	ano
Žitětín	stávající poloha	–	–	–	ano
Jičíněves	stávající poloha	–	–	–	ano
Nemyčeves	stávající poloha	–	–	–	ano
Staré Místo u Jičina	zrušení obsluhy	–	–	–	–
Jičín	stávající poloha	ano	ano	střední	ano

16. TRAŤ 062 CHLUMEC NAD CIDLINOU – MĚSTEC KRÁLOVÉ

A) Stávající stav a výhled do roku 2026

Infrastruktura

Trať 062 je jednokolejná a neelektrifikovaná. Nejvyšší traťová rychlost je 60 km/h.

Požadavky na modernizaci infrastruktury jsou pouze v rámci opatření společných pro všechny tratě.

Provozní koncept

V51 Městec Králové – Chlumeck nad Cidlinou (– Stará Paka – Lomnice nad Popelkou)

Objednatel	Královéhradecký kraj, spolufinancuje Středočeský a Liberecký kraj
Interval špička/sedlo	Městec Králové – Chlumeck nad Cidlinou 60/120 min.
Konstrukční poloha linky	Městec Králové X:00, Chlumeck nad Cidlinou X:30
Souprava	810, 814.0, 843 (55/80 míst k sezení) 2023: ukončení provozu motorových vozů ř. 810 2025: nasazení nových motorových jednotek na vlaky základního taktu

B) Dlouhodobý výhled – horizonty 1 a 2

Infrastruktura

V tomto horizontu by stav infrastruktury již měl odpovídat cílovému stavu.

Provozní koncept

Os Městec Králové – Chlumeck nad Cidlinou

Objednatel	Královéhradecký kraj, spolufinancuje Středočeský kraj
Interval špička/sedlo	60/120 min.
Konstrukční poloha linky	Městec Králové X:00, Chlumeck nad Cidlinou X:30
Souprava	DMU délky 45 m (120 míst k sezení)

C) Požadavky na stanice a zastávky

Železniční stanice, zastávka	Výhledový záměr	Požadavky na návaznou infrastrukturu			
		VLAD	MHD	P+R	B+R
<i>návrh na přejmenování</i>					
Chlumeck nad Cidlinou	stávající poloha	ano	–	velké	ano
Lovčice obec <i>Lovčice</i>	stávající poloha	–	–	–	ano

17. TRAŤ 064 MLADÁ BOLESLAV – LOMNICE NAD POPELKOU

A) Stávající stav a výhled do roku 2026

Infrastruktura

Trať 064 je jednokolejná a neelektrifikovaná. Nejvyšší traťová rychlost je 60 km/h.

Požadavky na modernizaci infrastruktury jsou pouze v rámci opatření společných pro všechny tratě.

Provozní koncept

S36 Mladá Boleslav – Mladějov v Čechách – Lomnice nad Popelkou

Objednatel	Středočeský kraj, spolufinancuje Královéhradecký a Liberecký kraj
Interval špička/sedlo	60/120 min. v úseku Mladá Boleslav – Mladějov v Čechách jednotlivé spoje v úseku Mladějov v Čechách – Lomnice nad Popelkou
Konstrukční poloha linky	Dolní Bousov X:00
Souprava	810, 814.0 (55/80 míst k sezení)
Rozvoj do roku 2026	v úseku Mladějov v Čechách – Lomnice nad Popelkou změna provozního konceptu k 1.9.2022 (náhrada autobusovou dopravou mimo sezónu)

B) Dlouhodobý výhled – horizonty 1 a 2

Infrastruktura

V tomto horizontu by stav infrastruktury již měl odpovídat cílovému stavu.

Provozní koncept

S36 Mladá Boleslav – Mladějov v Čechách – Lomnice nad Popelkou

Objednatel	Středočeský kraj, spolufinancuje Královéhradecký a Liberecký kraj
Interval špička/sedlo	60/120 min. v úseku Mladá Boleslav – Libuň jednotlivé spoje v úseku Libuň – Lomnice nad Popelkou
Konstrukční poloha linky	Mladá Boleslav město X:30, Sobotka X:00, Libuň X:30
Souprava	DMU délky 45 m (120 míst k sezení)

C) Požadavky na stanice a zastávky

Železniční stanice, zastávka <i>návrh na přejmenování</i>	Výhledový záměr	Požadavky na návaznou infrastrukturu			
		VLAD	MHD	P+R	B+R
Sobotka	stávající poloha	ano	–	malé	ano
Libošovice	stávající poloha	–	–	–	ano
Malechovice	stávající poloha	–	–	–	ano
Mladějov v Čechách	stávající poloha	–	–	malé	ano
Hrdoňovice	stávající poloha	–	–	–	–
Libuň	stávající poloha	–	–	malé	ano
Kněžnice	stávající poloha	–	–	–	–
Cidlina	stávající poloha	–	–	–	–
Kyje u Jičína <i>Kyje</i>	stávající poloha	–	–	–	–

TRATĚ BEZ PRAVIDELNÉ OSOBNÍ DOPRAVY

V této části jsou uvedeny úseky železničních tratí, na kterých není provozována VDOD.

Borohrádek – Holice

Obnovení VDOD v úseku Borohrádek – Holice není plánováno, neboť obsluha sídel je zajištěna VLAD prostřednictvím linky 200 Rychnov nad Kněžnou – Borohrádek – Pardubice.

Hněvčeves – Smiřice

Obnovení VDOD v úseku Hněvčeves – Smiřice není plánováno, neboť trať je situována mimo hlavní směry dojíždky a obsluha obcí je zajištěna VLAD.

Spojení z obcí ležících na trase železniční trati je zajišťováno těmito autobusovými linkami:

- 107 Hradec Králové – Sendražice – Hořiněves – Velký Vřeštov,
- 108 Hradec Králové – Všestary – Hořiněves – Velký Vřeštov – Boháňka,
- 315 Jaroměř – Smiřice – Račice nad Trotinou – Hořiněves.

Broumov – Otovice zastávka

Obnovení VDOD v úseku Broumov – Otovice zastávka není ve střednědobém výhledu plánováno, neboť obsluha obce Otovice je VLAD prostřednictvím linky 372 Broumov – Otovice – Božanov.

V dlouhodobém výhledu se předpokládá obnovení provozu v rámci mezinárodního spojení Broumov – Kłodzko.

Kopidlno – Dolní Bousov

Obnovení VDOD v úseku Kopidlno – Dolní Bousov není plánováno, neboť trať je situována mimo hlavní směry dojíždky a obsluha obcí je zajištěna VLAD.

4.2.5 Obnova kolejových vozidel v období 2021–2031

V rámci smluvního zajištění VDOD s dopravcem České dráhy je definován plán obnovy vozového parku v jednotlivých obdobích platnosti JŘ. V průběhu plnění smluvního zajištění budou nasazována nová kolejová vozidla následovně:

- od začátku období platnosti JŘ 2024/2025: 16× DMU120, 3× EMU160, 4× EMU240;
- od začátku období platnosti JŘ 2025/2026: 10× DMU120;
- od začátku období platnosti JŘ 2026/2027: 7× DMU120.

V cílovém stavu (tedy od roku 2027) bude podíl nových kolejových vozidel činit 67 %, zbývající část (33 %) budou tvořit modernizované motorové jednotky ř. 814 (RegioNova).

Obnovou vozového parku dle výše uvedeného plánu dojde k navýšení podílu bezbariérově přístupných vozidel v KHK (postupně až na 100 %) a zároveň k ukončení provozu zastaralých kolejových vozidel (např. řady 810, 843, 854, Bdmtee, BDtax), která již nevyhovují současným požadavkům.

Plán nasazení vozidel na jednotlivé regionální vlakové linky včetně grafického znázornění je uveden v příloze M.

4.2.6 Výhledové rozvojové záměry po roce 2030

V této části jsou uvedeny výhledové záměry rozvoje železniční infrastruktury, které svým předpokládaným termínem realizace (po roce 2030) výrazněji přesahují horizont PDO KHK 2022–2026. Jednoznačně nejvýznamnějším z těchto záměrů je výstavba VRT Praha – Hradec Králové – Wrocław s předpokládaným horizontem realizace po roce 2040.

KHK těmito záměry výrazně sleduje zvýšení konkurenceschopnosti železnice vůči individuální automobilové dopravě, zajištění ekologického způsobu dopravy do nejvýznamnějšího turistického regionu (Krkonoš) a rovněž posílení přeshraničních vztahů s Dolnoslezským vojvodstvím.

V oblasti výhledových záměrů rozvoje železniční infrastruktury uvedených v této kapitole bude KHK poptávat u SŽ, aby v období platnosti PDO KHK 2022–2026 došlo ke zpracování a projednání odborných studií, které by posoudily praktické možnosti realizace.

Novostavba VRT Praha – Hradec Králové – Wrocław

VRT RS 5 propojí Prahu, Hradec Králové a dolnoslezskou metropoli Wrocław. Trať bude pomocí sjezdů propojena s konvenční železniční sítí, což přinese výrazné zkrácení cestovních dob i v případech, kdy budou vlaky využívat VRT pouze v části své trasy (např. Praha – Náchod nebo Praha – Trutnov).

Projekt trati RS 5 se skládá z těchto částí:

- VRT Polabí (Praha – Poříčany) s předpokladem výstavby v letech 2025–2029,
- VRT Východní Čechy (Poříčany – Hradec Králové / Pardubice) s předpokladem výstavby po roce 2040,
- VRT Podkrkonoší (Hradec Králové – státní hranice s Polskem) s předpokladem výstavby po roce 2040.

V současné době probíhá zpracování studie proveditelnosti, která rozhodne o podobě VRT zejména v úseku mezi Hradcem Králové a státní hranicí s Polskem. V této části trasy jsou kromě výstavby VRT (pro osobní nebo smíšenou dopravu) zvažovány též varianty rozsáhlé modernizace konvenční železniční sítě, a to buď přes hraniční přechod Královec/Lubawka, nebo přes hraniční přechod Meziměstí/Mieroszów.

Mapa VRT RS 5 a navazujících vysokorychlostních tratí je uvedena na obrázku 22.



Obrázek 22: Mapa VRT ve východních Čechách (zdroj: SŽ)

Novostavba trati Svoboda nad Úpou – Pec pod Sněžkou

Výstavba trati ze Svobody nad Úpou do Pece pod Sněžkou umožní ekologickou dopravu osob do významné turistické oblasti východních Krkonoš.

Ideálním dopravním konceptem by bylo vedení vlaků v trase (Praha –) Hradec Králové – Trutnov – Svoboda nad Úpou – Pec pod Sněžkou, které v úseku mezi Prahou a Trutnovem využijí VRT.

Dále budou do Pece pod Sněžkou vedeny mezinárodní vlaky z Polska, a to v relaci (Wrocław – Wałbrzych –) Sędziszów – Trutnov – Pec pod Sněžkou.

Prodloužení trati ze Svobody nad Úpou do Pece pod Sněžkou je možné a smysluplné realizovat v předstihu před výstavbou VRT RS 5.

Novostavba trati Vrchlabí – Špindlerův Mlýn

Výstavba trati z Vrchlabí do Špindlerova Mlýna umožní ekologickou dopravu osob do významné turistické oblasti centrálních Krkonoš.

Ideálním dopravním konceptem by bylo vedení vlaků v trase (Praha –) Hradec Králové – Trutnov – Vrchlabí – Špindlerův Mlýn, které v úseku mezi Prahou a Trutnovem využijí VRT.

Obnovení trati Broumov – Ścinawka Średnia

Obnovení mezinárodní železniční trati mezi pohraničními městy Broumov a Ścinawka Średnia umožní propojení turistických regionů Broumovsko a Kladsko.

Ideálním dopravním konceptem by bylo vedení spěšných vlaků v trase Pardubice – Hradec Králové – Náchod – Broumov – Kłodzko. Tato linka mimo jiné zajistí obsluhu obce Otovice, což umožní optimalizaci linkového vedení autobusů v této oblasti.

Obnovení trati Náchod – Kudowa-Zdrój

Obnovení mezinárodní železniční trati mezi pohraničními městy Náchod a Kudowa-Zdrój umožní propojení lázeňských měst v příhraničních regionech Kladské pomezí a Kladsko.

Ideálním dopravním konceptem by bylo vedení „lázeňských“ vlaků v trase Náchod – Lázně Běloves – Kudowa-Zdrój – Duszniki-Zdrój – Polanica-Zdrój – Kłodzko. Tato linka by nabídla v Náchodě návaznosti např. na vlaky z Prahy a Hradce Králové, ve stanici Kłodzko by navazovaly vlaky ve směru Wrocław.

4.3 Ostatní doprava

4.3.1 Vodní doprava

Na území KHK není provozována žádná vodní doprava v závazku veřejné služby.

KHK ale intenzivně podporuje rozvoj říční rekreační plavby na řece Labe v úseku Hradec Králové – Kuks/Dvůr Králové nad Labem. V územní studii „*Studie vybraných problémů dopravní infrastruktury ovlivňujících nebo podmiňujících využití*“ a uspořádání území ve vybrané části regionu Podkrkonoší jsou podrobně vypsány úkoly ke sledování v rámci tohoto tématu, např. Centrum vodní turistiky Pušův splav.

4.3.2 Letecká doprava

Na území KHK není provozována letecká doprava v závazku veřejné služby. V případě rozvoje letiště v Hradci Králové je KHK připraven posoudit možnosti úpravy linkového vedení VLAD.

5 KVALITA POSKYTOVANÝCH SLUŽEB VE VEŘEJNÉ DOPRAVĚ

Tato kapitola se podrobně zabývá požadavky KHK na kvalitu a spolehlivost poskytovaných služeb ve veřejné dopravě. Kvalita poskytovaných služeb je jedním z hlavních rozhodovacích faktorů, zda veřejnost nabízenou službu (dopravu) využije a zda se k ní bude pravidelně vracet. V komerční dopravě, tj. v dopravě bez dotace kraje, je dopravce motivován, aby cestující do veřejné dopravy přilákal, a proto na kvalitu poskytovaných služeb velmi dbá. V některých případech dokonce nabízí některou službu zdarma k samotné přepravě (např. denní tisk, kávu apod.) Ve veřejné dopravě, která je v závazku veřejné služby, tj. je dotována objednatelem (krajem) na základě brutto smlouvy, již dopravce motivaci na výběr tržeb často ztrácí, a proto je důležité, aby ze strany objednatele byla nastavena jasná kvalitativní pravidla, která bude dopravce povinen dodržovat.

Rozsah kvality, dostupnosti a spolehlivosti poskytovaných služeb v jednotlivých oblastech může objednatel ovlivnit v rámci specifikace požadavků při nabídkových řízeních nebo přímém zadání na provozovatele veřejných služeb v přepravě cestujících. Omezeným způsobem může objednatel požadovat u správců infrastruktury (např. vlastníci autobusových nádraží, SŽ, atd.) zvýšení poskytovaných služeb vedoucích ke zlepšení komfortu pro cestující.

V KHK jsou požadavky na kvalitu poskytovaných veřejných služeb v přepravě cestujících ve VLAD a VDOD specifikovány ve smlouvách s autobusovými a drážními dopravci. Pro VLAD se jedná o dokument TPS VD KHK a pro VDOD o TPS VDD KHK.

Součástí této kapitoly je podrobnější popis služeb, které jsou poskytovány společností OREDO s.r.o. (dále jen „OREDO“) v rámci zajištění provozování IDS IREDO, dále kategorizace a požadavky na vybavenost přestupních uzlů. V závěru kapitoly jsou popsány výhledové záměry v oblasti kvality poskytovaných služeb pro období PDO KHK 2022–2026.

5.1 Technické a provozní standardy ve veřejné linkové autobusové dopravě

S uzavřením nových smluvních vztahů od 7. 3. 2021 vzešly v platnost nové TPS VD KHK, které přinesly cestujícím řadu pozitivních změn vedoucích ke zvýšení komfortu při cestování a kvality poskytovaných služeb. TPS VD KHK specifikují kvalitativní požadavky na vybavení zastávek a vozidel. Dále se zabývají provozem a v neposlední řadě také standardem přepravy osob s omezenou schopností pohybu a orientace. V TPS VD KHK jsou řešeny také uzavírky a zpracování výlukových JŘ, informování cestujících a pravidla pro provádění smluvních a přepravních kontrol.

Po dobu platnosti PDO KHK 2022–2026 se nepředpokládá zásadní změna obsahu TPS VD KHK. Klíčové kvalitativní a provozní požadavky, které jsou povinni autobusoví dopravci plnit, jsou obsahem následující části této kapitoly.

5.1.1 Označení a vybavení autobusových zastávek

Všechny autobusové zastávky jsou označeny dodatkovou tabulí v předepsaném vzhledu a rozměru. Cílem umístění dodatkových tabulí bylo převážně sjednotit vzhled označení všech autobusových zastávek v kraji a poskytnout cestujícím lepší informace o dané zastávce a o spojích, které zastávku obsluhují.



Obrázek 23: Dodatková tabule na autobusové zastávce v KHK

Dodatková tabule obsahuje následující informace:

- první řádek – logotyp VD KHK, QR kód pro příslušnou zastávku a číslo tarifní zóny IREDO,
- druhý a třetí řádek – název příslušné autobusové zastávky,
- čtvrtý řádek – v případě potřeby je zde uvedena informace o charakteru zastávky (např. „NA ZNAMENÍ“),
- pátý řádek – číslo stanoviště zastávky.

QR kód umístěný na dodatkové tabuli odkazuje na on-line elektronickou tabuli, která poskytuje informace o odjezdech spojů, případném aktuálním zpoždění spoje a aktuální polohu spoje.

Autobusové zastávky jsou vybaveny informačním panelem (popř. mobilním informačním panelem), na který jsou povinně umísťovány informace:

- platný JŘ (popř. výlukový JŘ) nebo zjednodušená podoba JŘ,
- platná mapa tarifních zón vztahující se k dané tarifní zóně IREDO,
- informační plakát sloužící k poskytnutí aktuálních informací o mimořádnostech v dopravě (omezení dopravy, uzavírky, objížďky apod.),
- propagační plakát sloužící k informování cestujících a k propagaci VD KHK,
- schéma zastávky pouze v případech, kdy je potřeba zpřehlednit odjezdové hrany pro nástup cestujících.

5.1.2 Vybavení vozidel

Vozidla zajišťující dopravní obslužnost od 7. 3. 2021 nabízejí vyšší komfort při cestování, a to nejen svým technickým stavem, stářím, ale také svým vybavením. Všechna vozidla, která jsou nasazována na objednané dopravní výkony musí projít procesem certifikace, při které KHK potvrzuje soulad s požadavky uvedenými v TPS VD KHK.

Stáří vozidel

Průměrné stáří vozidel zajišťujících dopravní obslužnost dle smlouvy nesmí být v žádném kalendářním měsíci vyšší než 6 let, zároveň však žádné vozidlo nesmí být starší 12 let (mimo vozidel provozní zálohy). Vozidlo provozní zálohy, nasazené pouze v případě mimořádnosti v dopravě, nesmí být starší 15 let. Dopravce měl možnost také využít legislativní výjimky, kdy při nákupu všech nových vozidel nemusí dodržet průměrné stáří v kalendářním roce, ale může nová vozidla používat po celou dobu trvání smlouvy.

Dopravci ve většině případů k provozu autobusové dopravy od 7. 3. 2021 nakoupili nové autobusy. Průměrné stáří vozového parku v KHK ke dni zahájení provozu bylo neuvěřitelných 1,02 roku, na konci roku 2021 bylo průměrné stáří 1,84 roku.

V tabulce 21 je uvedeno průměrné stáří vozového parku ke dni zahájení provozu v jednotlivých provozních oblastech.

Tabulka 21: Průměrné stáří vozového parku v provozních oblastech ke dni zahájení provozu (v letech)

Provozní oblast	Průměrné stáří vozového parku	Vozidla
Broumovsko	1,80	částečně nové autobusy
Náchodsko	1,63	částečně nové autobusy
Novoměstsko	0,44	nové autobusy
Rychnovsko	0,26	nové autobusy
Trutnovsko	0,59	nové autobusy
Královédvorsk	0,08	nové autobusy
Hradecko	2,95	částečně nové autobusy
Jičínsko	0,08	nové autobusy

Nízkopodlažnost

Dle požadavků v TPS VD KHK měl dopravce od začátku plnění smlouvy zajistit minimálně 40 % nízkopodlažních vozidel, po roce plnění minimálně 50 % nízkopodlažních vozidel a po 4 letech plnění smlouvy minimálně 80 % nízkopodlažních vozidel.

Od 7. 3. 2021 však dopravci nasadili do provozu mnohem větší počet (%) nízkopodlažních spojů, než bylo požadováno. Podíl nízkopodlažních vozidel ve vozovém parku v kraji ke dni zahájení provozu byl 88,85 %, což umožnilo KHK v JŘ garantovat mnohem více autobusových spojů, než bylo původně ze strany kraje plánováno.

V tabulce 22 je uveden podíl nízkopodlažních vozidel ve vozovém parku ke dni zahájení provozu v jednotlivých provozních oblastech.

Tabulka 22: Podíl nízkopodlažních vozidel v provozních oblastech ke dni zahájení provozu (v %)

Provozní oblast	Podíl*
Broumovsko	52
Náchodsko	70,83
Novoměstsko	100
Rychnovsko	100
Trutnovsko	100
Královédvorsk	100
Hradecko	86,67
Jičínsko	100

* - do podílu nejsou započítána vozidla, která jsou evidována jako provozní záloha, z důvodu jejich mimořádného nasazování

Vnější elektronické panely

Všechna vozidla, nasazena na výkony objednané KHK, jsou vybavena třemi vnějšími elektronickými panely (přední, boční a zadní). Hlavní elektronický panel umístěný vpředu vozidla zobrazuje číslo linky IREDO, cílovou zastávku a nácestné zastávky daného spoje. Také umožňuje zobrazení piktogramů. Na první pohled je také vidět, že vozidlo zajišťuje spoj dle výlukového JŘ, protože číslo linky IREDO je na panelu zobrazeno inverzně. Elektronický panel umístěný na boku autobusu zobrazuje číslo linky IREDO, cílovou zastávku a nácestné zastávky daného spoje. Zadní elektronický panel zobrazuje číslo linky IREDO.

Odbavovací zařízení

Ve vozidlech jsou umístěny 3 typy odbavovacích zařízení, které dopravci opět pořídili zcela nové. Dopravci CDS Náchod a P-transport využívají v autobusech odbavovací zařízení výrobce Mikroelektronika, dopravce Transdev/Audis Bus vybavil autobusy odbavovacím zařízením výrobce Telmax a dopravce BusLine používá kombinaci odbavovacích zařízení výrobce RTM a Telmax.

Všechna odbavovací zařízení však umožňují stejné funkce v odbavení jízdného v IDS IREDO. Cestující může zaplatit jízdné hotovostí, BČK IREDO a nově i bankovní kartou. Jako nosič jízdenky slouží i nadále BČK IREDO, ale opět se po letech vrací možnost nákupu papírové přestupní jízdenky s QR kódem.

Internetové připojení a USB porty

Všechny autobusy umožňují připojení k internetu přes WIFI. Tato služba je cestujícím poskytována zdarma. Dopravce je povinen poskytovat internetové připojení s požadavkem pro připojení minimálně 50 uživatelů v celém autobusu ve stejnou chvíli a měsíčním datovým přenosem minimálně ve výši 60 GB.

K internetovému připojení je v autobusech i možnost využití USB portů k nabíjení mobilních telefonů a jiné drobné elektroniky. Standardem je poskytovat minimálně 6 USB portů rovnoměrně umístěných po autobusu. USB porty jsou snadno dostupné cestujícím.

Ostatní požadavky pro zvýšení komfortu při cestování

Pro zajištění vyššího komfortu při cestování byly stanoveny v TPS VD KHK také požadavky týkající se klimatické a světelné pohody ve vozidle, udržování čistoty, uspořádání sedadel ve vozidle vč. minimální výšky opěradla, přístupnost a počet signalizačních zařízení pro výstup a vybavení vozidel dostatečným úložným prostorem.

5.1.3 Dopravní výkony a provoz

Dodržování jízdního řádu a trasy

Vzhledem k tomu, že veřejná integrovaná doprava je zajišťována v součinnosti více druhů dopravy, které provozuje více dopravců, je úkolem KHK stanovit podmínky pro zajištění přestupů, dodržování jízdních dob a pro komunikaci mezi dopravci.

Doprovci mají v souladu se zákonnými povinnostmi předepsáno dodržovat JŘ a trasu předepsanou v licenci. V případě odchylek od JŘ je potom dopravce (řidič) tuto skutečnost povinen zaznamenat do denního záznamu o výkonu autobusu (dále jen „DZVA“). DZVA je také předkládán dopravcem v rámci měsíčního vyúčtování dopravních výkonů.

Dodržování čekacích dob

Doprovce je povinen dodržovat veškeré časové návaznosti v rámci IDS IREDO. K tomu byl ze strany KHK vypracován dokument, kde jsou uvedeny zastávky, na kterých je dopravce u vybraných spojů povinen zajistit stanovenou čekací dobu na přípoj, tj. vyčkání vozidla o předem stanovenou dobu oproti pravidelnému odjezdu dle JŘ. Součástí dokumentu je i věta do odbavovacího zařízení, která je ze strany KHK automaticky generována v jednotném formátu z elektronické podoby JŘ a zasílána pro zjednodušení importu do odbavovacích zařízení ze strany dopravce.

Řešení mimořádností v dopravě

Mezi mimořádnost v dopravě patří nedodržení JŘ, ať už vinou dopravce, nebo z důvodu nezaviněných okolností. Pro případ vzniku mimořádnosti jsou stanoveny jednoznačné požadavky na dispečink dopravce a dále jsou popsány povinnosti dopravce ve vztahu k centrálnímu dispečinku IREDO a pro případy nasazení provozní zálohy.

Doprovce je povinen aktivně spolupracovat s centrálním dispečinkem IREDO a řídit se jeho pokyny nebo navrhnout způsoby řešení k odsouhlasení centrálního dispečinku IREDO. Práva a povinnosti dopravce v souvislosti s provozem centrálního dispečinku IREDO jsou popsány v přístupové smlouvě, kterou má dopravce uzavřenou s OREDO.

5.1.4 Přeprava osob s omezenou schopností pohybu a orientace

Kvalitní veřejná doprava musí sloužit všem skupinám obyvatel, tedy i osobám se zdravotním, smyslovým a jiným postižením. KHK stanovil požadavky, které napomáhají zkvalitnit přepravu i pro tuto skupinu obyvatel. Obsahují např. způsob označení spojů zajišťovaných nízkopodlažním vozidlem v JŘ, informace pro nevidomé na zastávkách, aj.

5.1.5 Informace pro cestující

Prostředky k informování cestujících

Ve VLAD jsou k informování cestujících využívány prostředky na autobusových zastávkách a v autobusech.

Autobusové zastávky jsou vybaveny plochou ke zveřejnění informací, mezi něž patří nejen JŘ, ale také plakáty informačního a propagačního charakteru.

Uvnitř autobusu jsou cestujícím předávány informace prostřednictvím LCD panelu, informačních panelů a schránek na letáky.

Prostředky využívané ve VLAD k informování cestujících jsou více specifikovány v kapitole 7 *Marketingová propagace a podpora veřejné dopravy*.

Hlášení zastávek v autobusech

Autobusy jsou vybaveny elektronickým akustickým informačním systémem hlášení zastávek na trase spoje a dalších provozních informací. Hlášení zastávek na všech spojích v kraji je prováděno na základě polohy autobusu, tedy bez nutnosti manuálního zásahu řidiče.

Hlášení aktuální zastávky probíhá přibližně 100 metrů před příjezdem na danou zastávku a po odjezdu ze zastávky probíhá hlášení o následující zastávce na trase.

Akustický informační systém umožňuje také hlásit předem nahrané provozní věty, jako je informace o tarifu, informace o mimořádnosti v dopravě, výluce apod.

Informační centra autobusových dopravců

Dopravci zajišťující VLAD provozují informační centra, ve kterých jsou poskytovány informační a doplňkové služby cestujícím. Informační centra také zajišťují provoz kontaktního místa IREDO, na které se lze obracet v oblasti BČK IREDO.

Informační centrum poskytuje:

- potvrzování průkazu pro prokázání nároků na zvláštní jízdné,
- předprodej vícedenních jízdních dokladů IREDO,
- příjem stížností a připomínek k JŘ,
- vyřizování reklamací k provozu autobusových spojů,
- informace o JŘ, tarifu a smluvních přepravních podmínkách IREDO,
- informace o změnách v organizaci dopravy,
- distribuce informačních a propagačních materiálů KHK,
- činnosti kontaktního místa IREDO apod.

Informační centrum pro cestující se nachází v Broumově, Náchodě, Jaroměři, Dobrušce, Rychnově nad Kněžnou, Trutnově, Vrchlabí, Dvoře Králové nad Labem, Nové Pace, Hradci Králové, Novém Bydžově, Jičíně a v Hořicích. Všechna informační centra jsou cestujícím snadno dostupná v okruhu pěší docházky od zastávky a jsou viditelně označena.

Informační centra autobusových dopravců



VEŘEJNÁ DOPRAVA
KRÁLOVÉHRADECKÉHO
KRAJE



Obrázek 24: Mapa informačních center autobusových dopravců

5.2 Technické a provozní standardy ve veřejné drážní osobní dopravě

Obsahem této kapitoly je popis kvalitativních ukazatelů, které jsou na základě TPS VDD KHK povinni zajistit drážní dopravci.

5.2.1 Vybavení železniční stanice a zastávky

Stejně jako ve VLAD, tak i ve VDOD má každá stanice a zastávka svého správce. Správce železniční stanice a zastávky je povinen u provozovatele dráhy, jiných dopravců nebo vlastníků daného příslušenství zajistit splnění povinností specifikovaných KHK.

Správce zastávky je povinen stanici nebo zastávku vybavit dle požadavků KHK definovaných v TPS VDD KHK a ve vybraných stanicích také provozovat odbavovací místo v souladu s požadavky KHK.

Mezi vybavení stanic a zastávek patří například vybavení pro zobrazení vizuálních informací pro cestující, zařízení na akustické hlášení, sociální zařízení, připojení WI-FI, úschovna zavazadel aj.

Dále musí být železniční stanice a zastávky vybaveny plochami umožňující zveřejnit:

- JŘ nebo přehled příjezdů a odjezdů vlaků.
- tarifní mapu IDS IREDO vztahující se k dané zóně,
- smluvní přepravní podmínky a tarif IREDO,

- informace dočasného charakteru, jako například informace o výluce, neobsluhování stanice apod.

Výše uvedené informace musí být umístěny na viditelných a snadno dostupných místech pro cestující.

5.2.2 Vybavení kolejových vozidel

Kolejová vozidla využívaná k zajištění objednaných dopravních výkonů dle smlouvy jsou rozdělena do jednotlivých kategorií a v rámci TPS VDD KHK je stanoveno jejich povinné vybavení a označení. Požadavky na parametry kolejových vozidel se vztahují i na záložní kolejová vozidla.

Mezi definované vybavení kolejových vozidel patří například vnější a vnitřní informační systém, požadavek na klimatickou a světelnou pohodu, vnitřní uspořádání vozidel, vybavení zařízení na sledování polohy, vybavení akustickým a vizuálním informačním systémem, internetovým připojením aj.

5.2.3 Provozování dopravních výkonů

Ze strany KHK je sledována kvalita dopravních výkonů, a to z následujících dvou pohledů:

a) dodržování plánovaného řazení vlaku

Každý vlak má na příslušné období platnosti JŘ nebo jeho části předepsáno jednoznačné řazení, které je specifikováno v plánu řazení vlaků. Dopravce je povinen řazení vlaku dodržet v 95 %, resp. v 98 % od platnosti JŘ 2024/2025.

b) dodržování jízdního řádu

Dopravce je povinen zajistit dodržování schváleného JŘ, zejména plnění času odjezdu a příjezdu do/ze železniční stanice a zastávky. Pro potřeby kontroly plnění času odjezdu a příjezdu vlaku stanovil KHK kontrolní body. Dopravce je povinen zajistit včasnost vlaků v 95 %, resp. v 98 % od platnosti JŘ 2024/2025.

V rámci zajištění dopravních výkonů má KHK jednoznačné požadavky na odbavení cestujících, dodržování čekacích dob, operativního řízení dopravy aj.

V rámci definování požadavků na dopravní výkony jsou KHK definovány případy, které KHK považuje již za neuplatnitelný dopravní výkon. Jedná se o tyto případy:

- a) při odřeknutí vlaku nebo nezajistí-li dopravce objednaný dopravní výkon z jiných důvodů (např. jedná se zejména o poruchu kolejového vozidla, nezpůsobilost vlakového doprovodu nebo strojvedoucího);
- b) při odjezdu vlaku z železniční stanice/zastávky určené JŘ pro pravidelný nástup/výstup cestujících před pravidelným odjezdem podle JŘ;
- c) při zpoždění vlaku ve výši 30 minut a výše z důvodů na straně dopravce;
- d) při projetí vlaku železniční stanicí/zastávkou určenou JŘ pro pravidelný nástup a výstup cestujících.

5.2.4 Přeprava osob s omezenou schopností pohybu a orientace

Stejně jako ve VLAD, tak i ve VDOD musí kvalitní veřejná doprava sloužit všem skupinám obyvatel, tedy i osobám se zdravotním, smyslovým a jiným postižením. KHK stanovil požadavky, které napomáhají zkvalitnit přepravu i pro tuto skupinu obyvatel. Obsahují např. způsob označení spojů zajišťovaných nízkopodlažním vozidlem v JŘ, informace pro nevidomé na zastávkách, aj.

Součástí požadavků je ve VDOD také požadavek na provoz objednávkového systému pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

5.2.5 Řešení výluk

Dopravce poskytuje KHK roční plán výluk do 14 kalendářních dnů po jejich zveřejnění na portálu provozovatele dráhy. V termínu 10 kalendářních dnů po zveřejnění měsíčního plánu výluk na portálu provozovatele dráhy dopravce předkládá KHK tento plán obsahující výluky s vlivem na provoz vlaků podle smlouvy včetně výluk navazujících železničních dopravců včetně všech aktualizací. Výlukové plány není zapotřebí zvláště předkládat v případě, že dopravce zajistí KHK dálkový přístup umožňující získat tyto informace.

5.2.6 Informace pro cestující

Prostředky k informování cestujících

Ve VDOD jsou k informování cestujících využívané prostředky v železničních stanicích a zastávkách a ve vlacích.

Železniční stanice a zastávky jsou vybaveny plochou ke zveřejnění informací, mezi něž patří nejen JŘ a informace o dopravním systému v kraji, ale také plakáty propagačního charakteru.

Uvnitř vlaku jsou cestujícím předávány informace prostřednictvím informačních panelů a schránek na letáky.

Prostředky využívané ve VDOD k informování cestujících jsou více specifikovány v kapitole 7 *Marketingová propagace a podpora veřejné dopravy*.

Odbavovací místa železničních dopravců

Dopravci zajišťující VDOD provozují odbavovací místa, ve kterých jsou poskytovány informační a doplňkové služby cestujícím v rámci VD KHK na základě smlouvy uzavřené mezi drážním dopravcem a KHK.

Odbavovací místo poskytuje:

- kompletní odbavení cestujících alespoň v rozsahu tarifů, které má za povinnost dopravce podle smlouvy zajišťovat,
- spolupráci při prodeji mezinárodních jízdních dokladů v rozsahu specifikovaném MDČR,
- potvrzování průkazu pro prokázání nároků na zvláštní jízdné,
- předprodej vícedenních jízdních dokladů IREDO,

- dobíjení elektronické peněženky na BČK IREDO,
- příjem stížností a připomínek k JŘ,
- vyřizování reklamací k provozu vlaků,
- nahrání vícedenní jízdenky na BČK IREDO či bezkontaktní čipové karty s aplikací IREDO zakoupené přes e-shop IREDO,
- informace o JŘ, tarifu a smluvních přepravních podmínkách IREDO,
- informace o změnách v organizaci dopravy,
- distribuce informačních a propagačních materiálů KHK,
- řešení nálezů a ztrát,
- zpracování návratků jízdních dokladů.

Odbavovací místa pro cestující se nachází pro rok 2022 na 24 vybraných železničních stanicích a zastávkách. V průběhu trvání smlouvy s železničním dopravcem může dojít k úpravě umístění odbavovacího místa, zrušení stávajícího, popř. zřízení nového odbavovacího místa z důvodu změny přepravní potřeby, využitelnosti odbavovacího místa apod.

Odbavovací místa železničních dopravců



VEŘEJNÁ DOPRAVA
KRÁLOVÉHRADECKÉHO
KRAJE



Obrázek 25: Mapa odbavovacích míst železničních dopravců

Odbavovací místo v Adršpachu je otevřené pouze v období letní turistické sezóny ve dnech od 30. 4. do 28. 9. V Hradci Králové se nacházejí odbavovací místa ve stanicích Hradec Králové hlavní nádraží a Hradec Králové-Slezské Předměstí.

Kromě výše uvedených míst je odbavení cestujících zajištěno i v jiných železničních stanicích v KHK, které jsou uvedeny na webových stránkách železničních dopravců (ČD - <https://www.cd.cz/stanice/>, ARRIVA vlaky - <https://www.arriva.cz/cs/kontakt/prodejni-mista>).

5.3 Kontrolní činnost

KHK provádí kontrolu TPS VD KHK a TPS VDD KHK třemi způsoby.

a) Přímou kontrolou

Přímá kontrola je prováděna kontrolorem KHK, který kontroluje TPS VD KHK nebo TPS VDD KHK přímo v provozu, a to v autobusových spojích, ve vlakových spojích, na autobusových zastávkách, v železničních stanicích a zastávkách. V případě porušení TPS VD KHK a TPS VDD KHK kontrolor vyhotoví protokol a upozorní dopravce na porušení pomocí elektronické zprávy. Dopravce je povinen na upozornění KHK nebo jím pověřené osoby na podezření reagovat a zaslat KHK nebo jím pověřené osobě výsledek prověření porušení.

b) Nepřímou kontrolou – podnět od cestujícího

V případě písemného nebo telefonického podnětu od cestujícího (skupiny cestujících) o porušení článku TPS VD KHK a TPS VDD KHK, KHK nebo jím pověřená osoba upozorní dopravce na podezření z porušení pomocí elektronické zprávy. Dopravce je povinen na upozornění KHK nebo jím pověřené osoby na podezření reagovat a zaslat KHK nebo jím pověřené osobě výsledek prověření.

c) Nepřímou kontrolou – analýza výstupů z provozu

KHK nebo jím pověřená osoba je oprávněna provádět také nepřímou kontrolu dodržování TPS VD KHK a TPS VDD KHK analýzou výstupů z provozu. Mezi výstupy z provozu patří zejména data z odbavovacích zařízení, informace z centrálního dispečinku IREDO, DZVA aj. V případě, že KHK nebo jím pověřená osoba bude mít na základě analýzy výstupů z provozu podezření na porušení TPS VD KHK a TPS VDD KHK, upozorní dopravce na podezření z porušení pomocí elektronické zprávy. Dopravce je povinen na upozornění KHK nebo jím pověřené osoby na podezření reagovat a zaslat KHK nebo jím pověřené osobě výsledek prověření.

Po dohodě s KHK se na kontrolní činnosti podílí také společnost OREDO. Společnost OREDO provádí kontrolní činnost spojenou s dodržováním podmínek, které jsou stanoveny v přístupových smlouvách s autobusovými a drážními dopravci do IDS IREDO.

5.4 Doplnkové služby v IDS IREDO

Kvalita poskytovaných služeb není ovlivněna pouze hlavní činností (tj. zajištění dopravní obslužnosti), ale také i nabízenými doplňkovými službami. Výčet doplňkových služeb, které napomáhají ke zvýšení kvality VD KHK je obsahem následující kapitoly.

5.4.1 Bezkontaktní čipová karta IREDO

BČK IREDO je elektronickým nosičem jízdních dokladů. Karta IREDO tak usnadňuje nejen platbu jízdenky, ale také urychluje odbavení. Kartou IREDO je možné využívat na všech autobusových a vlakových spojích zapojených v IDS IREDO. Na kartu IREDO lze nahrát vícedenní jízdenky, které jsou nabízeny v rámci tarifu IDS IREDO, anebo je možné ji používat i jako elektronickou peněženku a platit s ní tak jednotlivé jízdenky. Využíváním karty IREDO získají cestující slevy na jízdném v rámci tarifu IDS IREDO.

Vydavatelem BČK IREDO je společnost OREDO. Správa karet je zajišťována prostřednictvím kontaktních míst IREDO, která jsou provozována zejména dopravci.

K 31. 5. 2022 bylo evidováno přibližně 151 tisíc držitelů karet IREDO, z toho na území KHK se jednalo o 81 tisíc. Chod kartového systému je v plánu udržovat vždy minimálně po dobu platnosti vydaných karet, které se vydávají na dobu 5 let. Je plánováno doplnění o další varianty možnosti prodeje a evidence jízdních dokladů bez využití karty IREDO.

5.4.2 Mobilní aplikace IDS IREDO

S mobilní aplikací IDS IREDO mohou cestující sledovat online aktuální polohu autobusových i vlakových spojů, aktuální zpoždění spojů a jejich návaznosti. Aplikace také umožňuje zobrazení zvolené zastávky na mapě, a to i s možností ve službě Street View, snadné vyhledávání spojů ze zastávky, vyhledávání odjezdů spojů na základě lokalizace polohy a ukládání oblíbených spojů. V případě problémů či dotazů je v aplikaci přednastavené volání na Call centrum IDS IREDO. Součástí mobilní aplikace je i vyhledávač spojení v IDS IREDO.

Rozvoj či vývoj mobilní aplikace dále směřuje zejména k jejímu využití i pro prodej jízdních dokladů a dalších navazujících služeb pro cestující. Aplikaci lze používat v chytrých telefonech s operačním systémem Android a iOS.

5.4.3 Call centrum IDS IREDO

Informační linka je dostupná na telefonním čísle 491 580 333 každý den od 4:00 do 24:00 hodin a nabízí rozšířený informační servis pro cestující. Na Call centrum IDS IREDO se mohou cestující obracet s dotazy na JŘ, včetně přestupů a návazností, aktuální situaci ve veřejné dopravě a případné zpoždění spojů veřejné dopravy. Call centrum IDS IREDO také umožňuje cestujícím zajistit přestup na návazný spoj v případě zpoždění spoje.

Nejčastěji cestující využívají Call centrum IDS IREDO na vyhledání spojení, pokládají dotazy ohledně BČK IREDO, chtějí zjistit cenu jízdného, dále se řeší například ztráty a nálezy či různé podněty.

5.4.4 E-shop

Na e-shopu IDS IREDO je umožněn nákup vícedenních jízdenek a dobíjení elektronické peněženky.

Nahrání těchto transakcí na BČK IREDO je zajištěno při prvním kontaktu čipové karty s odbavovacím zařízením kteréhokoliv dopravce v IDS IREDO (výjimku tvoří přenosná zařízení

drážních dopravců). Jako náhradní variantu lze využít pro nahrání transakce i kontaktní místa IREDO.

Po spuštění prodeje jízdenek v mobilní aplikaci bude e-shop s mobilní aplikací provázán tak, aby cestující pro obě platformy potřeboval pouze jedny přihlašovací údaje a viděl všechny svoje transakce na jednom místě. E-shop umožní také tisk daňového dokladu k jízdence zakoupené v mobilní aplikaci.

5.5 Dispečerské řízení IDS IREDO

V IDS IREDO je technologie veřejné dopravy postavena na návaznostech mezi jednotlivými spoji. Dispečerské řízení pracuje s řídicí rolí centrálního dispečinku IDS IREDO (dále jen „CDI“) a se spoluprací CDI s dispečery všech dopravců. Do dispečerského řízení jsou zahrnuti všichni dopravci autobusové i drážní dopravy. Cílem dispečerského řízení v IDS IREDO je zvyšování kvality služeb pro cestující veřejnost.

CDI pro IDS IREDO se nachází v sídle společnosti OREDO. Základem vzniku CDI bylo pořízení softwarového řešení řízení veřejné dopravy v roce 2013. Toto řešení pracuje jak s dynamickými daty, která dostává nepřetržitě ze všech vozidel zařazených v IDS IREDO, tak i se statickými daty, která jsou v systému aktualizována dle případných změn. Díky komplexnímu zpracování všech dat jsou informace o stavu veřejné dopravy v IDS IREDO nepřetržitě aktuální. Pracovníci CDI mají možnost vzájemného předávání informací nejen se všemi dispečery dopravců, ale i se všemi autobusovými vozidly a s dispečinky sousedních IDS.

5.5.1 Provozní doba a personální zajištění CDI

Dispečerským aparátem je pracoviště CDI obsazeno každý den od 4:00 do 24:00 hodin, včetně víkendů a svátků.

CDI může nařídit řidiči čekání na jiný spoj prostřednictvím textové zprávy do odbavovacího zařízení. Dispečeri jednotlivých dopravců jsou povinni hlásit mimořádné události a CDI jim v rámci řešení může udělit pokyn, který jsou dopravci povinni respektovat.

Od 12. 12. 2021 spolupracuje CDI více i s dispečinky drážních dopravců, kdy se podařilo přejít na vzájemnou datovou komunikaci.

5.5.2 Hlavní činnosti CDI

CDI se zabývá veřejnou hromadnou dopravou na území KHK a PK s přesahem do dalších krajů. Jedním z hlavních úkolů CDI je dohled a případný zásah do přestupních vazeb autobusů a vlaků. Dispečeri monitorují situaci na silnici a železnici prostřednictvím dostupných informačních kanálů a operativně řeší mimořádnosti v dopravě, např. prostřednictvím informování řidičů o nehodách, které mohou mít vliv na plnění JŘ, komunikace s dispečery dopravců až po upozornění cestujících na mimořádnosti v dopravě prostřednictvím mobilní aplikace IDS IREDO a ve vybraných přestupních uzlech i formou elektronických informačních panelů.

CDI zajišťuje KHK a PK týdenní přehled plnění JŘ a řádného odjetí objednávaných spojů. Proto jsou reportovány přehledy podjetí, zpoždění, neodjetých spojů, nedodržených čekacích dob, dále jsou sledovány a reportovány problémy na spoji jako např. neobsloužení zastávky.

5.5.3 Komunikace s dopravci a samosprávami

CDI komunikuje v průběhu své provozní doby s dopravci zapojenými do IDS IREDO několika informačními kanály. Nejčastěji dochází k telefonické komunikaci (především předávání informací o problémech na spoji, neodjetých spojích či jejich neviditelnosti v on-line mapě). Dále se využívá e-mailová komunikace (řešení ztrát, stížností).

Komunikace s KHK a PK probíhá především prostřednictvím e-mailů, kdy dochází k zasílání informací o dopravních omezeních. Některé problémy jsou řešeny telefonicky.

V KHK jsou dále s dopravci v koordinaci s krajem řešeny například přepravy skupin, kdy je každý z požadavků na přepravu většího množství cestujících (15 a více osob) individuálně řešen a v případě potřeby je zajištěn posilový spoj.

5.5.4 Statistické výstupy

Dopravcům jsou poskytovány reporty v pravidelných intervalech, a to zejména přehledy o spojích nezobrazených v dispečinku, o spojích, které se oproti JŘ předjely, nebo naopak byly zpožděné.

KHK a PK jsou pravidelně zasílány přehledy, které slouží ke kontrolní činnosti a vyhodnocení pravidelnosti veřejné dopravy.

5.5.5 Externí elektronické informační panely

CDI využívá ke komunikaci s cestujícími i externí elektronické informační panely v majetku společnosti OREDO, které jsou umístěny na významnějších přestupních místech v rámci KHK a PK. Pomocí běžícího řádku dole na panelu je možné předávat on-line cestujícím důležité informace, např. o nejetí spoje nebo upozornění na probíhající výluky či uzavírky apod.

Společnost OREDO dodává zdarma data i do externích informačních panelů jiných subjektů, zpravidla místních samospráv.

5.6 Přestupní uzly

Přestupní uzly v IDS IREDO jsou železniční zastávky a stanice, autobusové nádraží a terminály, které samostatně nebo ve vzájemné docházkové vzdálenosti umožňují cestujícím přestup mezi jednotlivými spoji. I přestože není KHK vlastníkem infrastruktury v přestupních uzlech (jedná se o vlastnictví obcí nebo jím pověřených organizací, dopravců, aj.), v případě železničních stanic a zastávek je vlastníkem provozovatel dráhy) vnímá za zásadní, aby vybavenost této infrastruktury byla pro cestující komfortní.

Kategorizaci a vybavení přestupních uzlů se věnuje tato kapitola.

5.6.1 Kategorizace přestupních uzlů

Přestupní uzly byly z hlediska svého významu rozděleny do tří kategorií:

- velmi významné přestupní uzly, ve kterých jsou zajištěny systémové návaznosti s velkým počtem přestupujících,
- významné přestupní uzly, ve kterých jsou zajištěny systémové návaznosti s menším počtem přestupujících,
- ostatní přestupní uzly, kde jsou zajištěny návaznosti v jednotlivých případech.

Přestupní uzly zařazené do první a druhé kategorie (velmi významné a významné) jsou uvedeny v tabulce 23.

Tabulka 23: Kategorizace a umístění přestupních uzlů v KHK

Název přestupního uzlu	Kategorie	Dopravní módy			Stávající infopanely	
		Vlak	Bus	MHD	OREDO	Ostatní
Bačetín,,ObÚ	významný	–	ano	–		
Bezděkov n.Met.,,Mýto	významný	–	ano	–		
Bezděkov n.Met.,,žel.st.Police n.Met.	významný	ano	ano	–		
Bohdašín,,V Propasti	významný	–	ano	–		
Broumov,,žel.st.	velmi významný	ano	ano	–		ano
Častolovice,,žel.st.	velmi významný	ano	ano	–		
Červený Kostelec,,aut.st.	významný	–	ano	–		
Červený Kostelec,,žel.st.	významný	ano	ano	–	ano	
Česká Skalice,,nám.	velmi významný	–	ano	–		ano
Česká Skalice,,žel.st.	významný	ano	ano	–	ano	
Dobruška,,aut.st.	velmi významný	–	ano	–	ano	
Doudleby n.Orl.,,žel.st.	významný	ano	ano	–		
Dvůr Králové n.L.,,aut.st.	velmi významný	–	ano	ano	ano	
Dvůr Králové n.L.,,žel.st.	velmi významný	ano	ano	ano	ano	
Hořice,,aut.st.	velmi významný	–	ano	–		ano
Hořičky,,nám.	významný	–	ano	–		
Hoříněves,,hospoda U Šáfrů	významný	–	ano	–		
Hostinné,,aut.st.	významný	–	ano	–		ano
Hradec Králové,,Terminál HD / hlavní nádraží	velmi významný	ano	ano	ano		ano
Hronov,,aut.st.	významný	–	ano	–		
Hronov,,žel.st.	významný	ano	ano	–		
Chlumeck nad Cidlinou,,žel.st.	velmi významný	ano	ano	–	ano	
Jaroměř,,Terminál HD	velmi významný	ano	ano	–		ano
Jičín,,aut.st.	velmi významný	–	ano	ano		ano
Jičín,,žel.st.	významný	ano	ano	ano		
Kopidlno,,žel.st.	významný	ano	ano	–		
Kostelec n.Orl.,,nám.	významný	–	ano	ano	ano	
Kostelec n.Orl.,,žel.zast. / Kostelec nad Orlicí město	významný	ano	ano	ano		
Kunčice nad Labem	významný	ano	–	–		
Malé Svatoňovice,,žel.st.	významný	ano	ano	–		
Meziměstí,,žel.st.	významný	ano	ano	–		
Nahořany,Městec	významný	–	ano	–		
Náchod,,aut.st.	velmi významný	ano	ano	ano		ano

Název přestupního uzlu	Kategorie	Dopravní módy			Stávající infopanely	
		Vlak	Bus	MHD	OREDO	Ostatní
Nová Paka,,aut.st.	významný	–	ano	ano		ano
Nové Město n.Met.,,Na Rychtě	velmi významný	–	ano	–	ano	
Nové Město n.Met.,,žel.st.	významný	ano	ano	–		
Nový Bydžov,,Terminál HD	velmi významný	ano	ano	–		ano
Nový Hrádek,,nám.	významný	–	ano	–		
Ohnišov,,U Jelena	významný	–	ano	–		
Opočno,,nám.	významný	–	ano	–		
Opočno,,žel.st.	významný	ano	ano	–		
Ostroměř,,žel.st.	velmi významný	ano	ano	–		
Police n.Met.,,aut.st.	významný	–	ano	–		
Rokytnice v Orł.h.,,žel.st.	významný	ano	ano	–		
Rychnov n.Kněž.,,žel.st.	velmi významný	ano	ano	ano	ano	
Solnice,,nám.	významný	–	ano	–		
Stará Paka	velmi významný	ano	ano	–		
Starkoč	velmi významný	ano	–	–		
Svoboda nad Úpou,,aut.st.	velmi významný	ano	ano	–		ano
Teplice nad Metují	významný	ano	–	–		
Teplice nad Metují,,nám.	významný	–	ano	–		
Trutnov aut.st. / žel.st.	velmi významný	ano	ano	ano	ano	
Třebechovice p.Oreb.,,žel.st.	významný	ano	ano	–		
Týniště n.Orł.,,žel.st.	velmi významný	ano	ano	ano		
Úpice,,most F.L.Riegra	významný	–	ano	–	ano	
Václavice	významný	ano	–	–		
Vamberk,,nám.	významný	–	ano	–		
Vrchlabí,,aut.st.	velmi významný	ano	ano	ano	ano	

5.6.2 Požadavky na vybavení přestupních uzlů

Vybavení přestupních uzlů by mělo cestujícím poskytnout nejen dostatečnou informovanost, ale též vyhovující zázemí při čekání na návazný spoj.

Při modernizaci přestupních uzlů je nutné dbát na zkracování přestupních vzdáleností, a to nejen mezi jednotlivými stanovišti, ale i mezi jednotlivými druhy dopravy.

Požadované vybavení **velmi významných přestupních uzlů**:

- osvětlená a vytápěná čekárna poskytující ochranu proti nepříznivým povětrnostním podmínkám (déšť, sníh, chlad),
- bezbariérově přístupné WC,
- elektronický informační panel se zobrazením on-line polohy (zpoždění) spojů,
- schéma uzlu s vyznačením rozmístění stanovišť včetně informace o odjíždějících spojích (číslo linky a směr),
- bezplatné Wi-Fi připojení k internetu,
- bezbariérový přístup na všechna stanoviště,
- akustické úpravy pro nevidomé (mluvící informační tabule),
- JŘ ve formě odjezdníku (časy odjezdů uspořádané dle směrů),
- dle prostorových možností záchytná parkoviště typu B+R, K+R a P+R.

Požadované vybavení **významných přestupních uzlů**:

- přístřešek s boční ochranou proti dešti a sněhu,
- elektronický informační panel se zobrazením on-line polohy (zpoždění) spojů,
- schéma uzlu s vyznačením rozmístění stanovišť včetně informace o odjíždějících spojích (číslo linky a směr),
- bezbariérový přístup na všechna stanoviště,
- akustické úpravy pro nevidomé (mluvící informační tabule),
- JŘ ve formě odjezdníku (časy odjezdů uspořádané dle směrů),
- dle prostorových možností záchytná parkoviště typu B+R, K+R a P+R.

V **ostatních přestupních uzlech** se nepředpokládá žádné speciální vybavení.

Výše uvedené prvky budou v jednotlivých přestupních uzlech zřizovány průběžně v rámci jejich modernizace.

5.6.3 Problematika digitálních označků (modernizace přestupních uzlů)

Současný stav zveřejňování JŘ na jednotlivých zastávkách není ideálním řešením pro současnou dobu. Pravidelné i nepravidelné vylepování informací sebou nese možnost značné chybovosti a zároveň náchylnost k poškození povětrnostními podmínkami.

Dlouhodobou snahou KHK je jak zajištění informovanosti cestujících, tak i v rámci možností sjednocení vizualizace jednotlivých zastávek. Aktuálně jsou na všech autobusových zastávkách instalovány dodatkové tabule, které kromě názvu zastávky obsahují i QR kód s odkazem na elektronický odjezdník z dané zastávky.

V rámci zákonných pravidel pro zveřejňování JŘ je snaha o modernizaci označků, respektive osazení elektronických označků alespoň v přestupních uzlech. Instalací elektronických označků na bázi e-paper, LCD monitorů, či obdobné technologie lze zpřístupnit cestující veřejnosti JŘ jak formou klasických JŘ ve stávající podobě, tak i formou odjezdníků, ať už rotací jednotlivých listů, nebo při použití jednoduchého ovládání.

Za tímto účelem jsou přestupní uzly kategorizovány a pro jednotlivé kategorie jsou stanoveny standardy vybavenosti.

5.7 Výhledové záměry v oblasti kvality poskytovaných služeb

5.7.1 Prohloubení systému automatizace kontroly dodržování kvalitativních požadavků na provoz veřejné dopravy

Ve spolupráci se společností OREDO a softwaru centrálního dispečinku IREDO je v KHK plánován rozvoj kontrolních nástrojů, tak aby měl KHK téměř on-line informace o plnění kvalitativních ukazatelů. Informace je možné následně předávat i cestujícím, kteří se tak mohou včas dozvědět o nasazené kategorii vozidla, případně o jeho nízkopodlažnosti, bezbariérovosti nebo o jeho dalším vybavení.

Automatizace kontroly by měla pro KHK v následujících letech také přinést další ukazatele na základě, kterých je možné přizpůsobit JŘ. Jedná se zejména o dodržování JŘ v jednotlivých mezizastávkových úsecích apod.

5.7.2 Dokončení obnovy svislého dopravního značení na autobusových zastávkách

KHK v letech 2019 a 2020 provedl komplexní pasportizaci autobusových zastávek v kraji, při které byl zjišťován stav dopravního označení jednotlivých nástupních hran. Jako vedlejší produkt pasportizace bylo dále zjišťováno, zda je zastávka označena vodorovným dopravním značením, zda má zvýšenou nástupní hranu, zda má zastávka plochu pro výlep JŘ, případně zda je místo pro zastavení vozidla umístěno v zastávkovém zálivu.

Na základě provedené pasportizace zastávek bylo zjištěno, že celkem je v kraji více jak 4 800 odjezdových hran (zastávky zanesené v JŘ), přičemž více jak 3 200 odjezdových hran má nevyhovující označení dopravní značkou nebo se jedná o označení, které v minulosti osadil dopravce a je nějakým způsobem modifikované.

V roce 2021 bylo z výše uvedených důvodů zadáno společnosti Údržba silnic Královéhradeckého kraje a.s. k obnově téměř 1 500 dopravních značek IJ4B na nejméně využívaných trasách. V roce 2022 je plánováno obnovit další dopravní značky a celý proces obnovy by měl být ukončen včetně autobusových nádraží v roce 2023.

5.7.3 Zvýšení informovanosti v prostorách autobusových nádražích

Zvýšení informovanosti cestujících v prostorech autobusových nádražích chce KHK po dohodě s jejich majiteli výhledově zajistit vybavením dané zastávky informačními panely (klaprámy, vitríny), které budou umožňovat zveřejnění informací o VD KHK.

Zejména starší občané na autobusových nádražích vítají souhrnné odjezdové tabule do vybraných směrů, které již jsou v KHK v mnoha městech umístěována.

Pro lepší orientaci při přestupování mezi autobusovými spoji nebo mezi vlakovým spojem a autobusovým spojem KHK plánuje umístit na významných přestupních bodech a autobusových nádražích schéma s jednotlivými odjezdovými hranami včetně definice jednotlivých směrů.

5.7.4 Mapa linkového vedení

V rámci zlepšení kvality poskytovaných služeb je výhledovým záměrem KHK vytvoření interaktivní mapy linkového vedení.

Interaktivní mapa linkového vedení bude zobrazovat:

- linkové vedení autobusových linek,
- linkové vedení železničních tratí,
- informační centra a odbavovací místa dopravců s informací o otevírací době,
- služby pro veřejnost ve vybraných přestupních uzlech, ve vybraných stanicích a zastávkách (občerstvení, sociální zařízení, nákupní zóna poblíž stanice nebo zastávky apod.),

- upozornění pro cestujících na úseky linek VD KHK, na kterých probíhá omezení provozu (uzavírky, výluky),
- vybrané turistické atraktivity, které se nacházejí v blízkosti stanic a zastávek.

5.7.5 Rozšíření možností informování cestujících o externí elektronické informační panely v dalších přestupních uzlech Královéhradeckého kraje

KHK má záměr rozšíření možností informování cestujících o externí elektronické informační panely v dalších přestupních bodech KHK. Postupné dovybavení přestupních uzlů externími elektronickými informačními panely by mělo probíhat v souladu s kategorizací jednotlivých přestupních uzlů a požadavků na jejich vybavení dle stanovené kategorie dle kapitoly 5.5.5

Externí elektronický informační panel nabízí proti statickým odjezdníkům sice pouze zobrazení pouze několika nejbližších odjezdů (spojů), ale při jejich on-line napojení na systém sledování polohy vozidel je možné zobrazovat pro cestující informaci o zpoždění právě jedoucího spoje, případně predikci pro další spoje v oběhu vozidla.

5.7.6 Rozvoj mobilní aplikace a dalších centrálních systémů

Rozvoj mobilní aplikace pro prodej jízdních dokladů je prioritou v plánu rozvoje IDS IREDO. Mobilní aplikace se vydá od sledování veřejné dopravy a vyhledávání spojení k prodeji jízdních dokladů a s tím souvisejících služeb. Základem pro tento rozvoj je i zajištění příslušných funkcionalit v e-shopu IDS IREDO.

Dalším postupným cílem je nahrání BČK IREDO, případně jiného identifikátoru do mobilní aplikace a s tím i prodej a odbavení v mobilní aplikaci i vícedenních jízdenek.

Rozvoj centrálních systémů bude směřovat nejen k mobilní a webové aplikaci IDS IREDO, ale i směrem k API rozhraní pro případné napojení dalších aplikací jiných subjektů. Společnost OREDO aktuálně prověřuje i možnost prodeje jízdních dokladů IDS IREDO skrze prodejní kanály samotných dopravců a společnost CENDIS, s.p. v souvislosti na navázání na SJT.

5.7.7 Výhledové záměry v dispečerském řízení

Cílem rozvoje dispečerského řízení je i nadále zvyšovat kvalitu dispečerského řízení a informovanosti cestujících. KHK plánuje ve spolupráci se společností OREDO vyšší využívání predikcí zpoždění v dispečerském řízení dopravy. Dále je předpokládáno ve větší míře využívat dostupné informační technologie jako LCD panely ve vozidlech, externí elektronické informační panely v přestupních uzlech, mobilní aplikace apod. Zároveň se bude pracovat na zlepšení informovanosti samospráv např. pomocí mobilní aplikace.

V neposlední řadě plánuje KHK ve spolupráci se společností OREDO zajistit prohloubení spolupráce s dispečinkou autobusových i drážních dopravců zejména v oblastech řešení mimořádných událostí a zmírňování následků nepravidelností v provozu a plnění JŘ. Automatizací systému lze dosáhnout také větší spolehlivosti vzájemných přestupních vazeb mezi spoji VDOD a VLAD.

5.7.8 Školení pracovníků dopravců

Snahou KHK je mít kvalitu poskytovaných služeb zakotvenou nejen v rámci smluvního vztahu, kontrolovat ji během kontrolní činnosti a vyhodnocovat plnění veřejné služby, ale také se zaměřit na zlepšování kvality poskytovaných služeb pravidelnou osvětou. Zástupci KHK se pravidelně setkávají s vedením jednotlivých dopravních společností, aby společně řešili systémové problémy ve veřejné dopravě, které právě kvalitu poskytovaných služeb mohou ovlivnit. V podobném duchu jsou řešeny i provozní problémy na nižší úrovni mezi provozními pracovníky. V neposlední řadě je snahou KHK účastnit se setkání s řidiči, pravidelně komunikovat s pracovníky informačních center a předávat nejen své praktické zkušenosti, ale také diskutovat o smluvních povinnostech.

5.7.9 Preference meziměstských autobusů na křižovatkách v Hradci Králové

V návaznosti na probíhající projekt magistrátu města Hradec Králové „*Inteligentní dopravní systém*“ je zájmem KHK vybavit vybrané autobusy VLAD komunikačními jednotkami, které umožní v případě potřeby usnadnit průjezd městem za pomoci preferencí na vybraných křižovatkách. Tato technologie umožní zkrátit dojezdové časy autobusů veřejné dopravy do zastávek v Hradci Králové. V rámci uvedeného projektu je plánován také přístup CDI k on-line kamerovým systémům vybraných křižovatek, tak aby v případě potřeby bylo možné včas autobusový spoj odklonit a vyhnout se mimořádné kongesci.

5.7.10 Odstranění nebezpečných míst k zastavování

V rámci přípravy projektových dokumentací spolupracuje KHK s příslušnými majetkovými správci silniční sítě (Ředitelství silnic a dálnic, Správa silnic KHK, obce), aby již při přípravě rekonstrukcí silničních úseků docházelo postupně ke zlepšování bezpečnostních parametrů pro nástup a výstup cestujících v prostoru autobusových zastávek. V rámci dosavadních zkušeností z provozu VLAD eviduje v KHK rovněž místa, kde je vedení autobusových spojů podmíněno otáčením vozidel v místech, kde není optimální prostor pro vybudování standardizované točny. Z tohoto důvodu je plánována komplexní revize tras, které jsou využívány VLAD. Po provedení této revize bude specifikován výčet nevhodných míst a zároveň dojde k posouzení možnosti jejich postupného odstranění.

V uplynulých letech byly v rámci rekonstrukcí silnic zlepšeny poměry na desítkách zastávek v kraji, zásadnější proměnou prošly zastávky např. Jaroměř, Terminál HD; Hostinné, aut.st.; Černíkovice, pomník; Kounov, hostinec, Černilov, kino či zastávky v Machově. Poměry otáčení spojů se podařilo vyřešit na Hájemství či ve Vilanticích.

5.7.11 Sloučení míst pro zastavení městské a příměstské dopravy

Příměstské linky z některých směrů jsou vedeny na Terminál HD v Hradci Králové centrem města s rozdílným místem pro zastavování VLAD a MHD. V centru města se dnes nachází velmi využívaná zastávka Hradec Králové, Šimkova, která je obsluhovaná pouze příměstskými spoji. Podobně zastávka Hradec Králové, Pospíšilova, která je umístěna uprostřed mezi zastávkami MHD Průmyslová škola a Pyram. V některých případech je nutné pro přestup na MHD urazit po městě stovky metrů a pořídit si nový jízdní doklad. V některých oblastech není zastávka

příměstské dopravy zřízena, přestože se zde vhodná infrastruktura (zastávka MHD) nachází. Jedná se například o zastávky MHD Futurum a Bláhovka. Vhodným řešením je přesunutí (zřízení) zastávek VLAD společně s MHD a odstranění duplicitních samostatných zastávek VLAD.

5.7.12 Posouzení možnosti využití alternativních paliv ve veřejné dopravě

I přestože má KHK uzavřeny dlouhodobé smlouvy na poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících s autobusovými a drážními dopravci, bude během platnosti PDO KHK 2022–2026 probíhat postupná příprava pro následné vyhlášení nabídkových řízení (případně přímého zadání) na provozovatele těchto veřejných služeb.

V současné době probíhá odborná diskuze v ČR nad vhodností nasazení alternativních paliv (např. v podobě elektrického, vodíkového nebo bateriového pohonu). KHK má zájem o prověření možností uplatnění alternativních paliv ve VD KHK, a proto bude provedena analýza jejich využití. Na základě vstupní analýzy bude stanoveno konkrétní doporučení implementace čistých a energeticky účinných silničních a kolejových vozidel ve VD KHK. Součástí projektu bude také vyčíslení investičních a provozních nákladů s dopadem na rozpočet KHK.

5.7.13 Osoby s omezenou schopností pohybu a orientace

KHK je v kontaktu s několika organizacemi, které sdružují osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Ze strany KHK byly učiněny první kroky směřující k vybavení dopravních prostředků. Pro osoby s omezenou schopností pohybu požaduje KHK nízkopodlažní a bezbariérová vozidla ve VLAD i VDOD. Další kroky však musí směřovat do další obnovy infrastruktury. Zejména některé zastávky v kraji jsou zcela nevyhovující a ani nízkopodlažní vozidlo neumožní osobě s omezenou schopností pohybu nastoupit nebo vystoupit. Cílem KHK je na tuto skutečnost upozorňovat a v rámci rekonstrukcí silnic v extravilánu i intravilánu měst a obcí rekonstruovat i autobusové zastávky v souladu s platnými normami.

Cílem rekonstrukce autobusových zastávek je také dosažení změn pro osoby s omezenou schopností orientace. Moderní zastávky jsou vybaveny vodíci pruhy, v lepším případě také vodíci majáky. Zejména vodíci majáky by účelně doplnily zařízení ve vozidlech, které umožňuje již dnes nevidomého nebo slabozrakého informovat o čísle linky a trase linky.

6 TARIFNÍ SYSTÉM

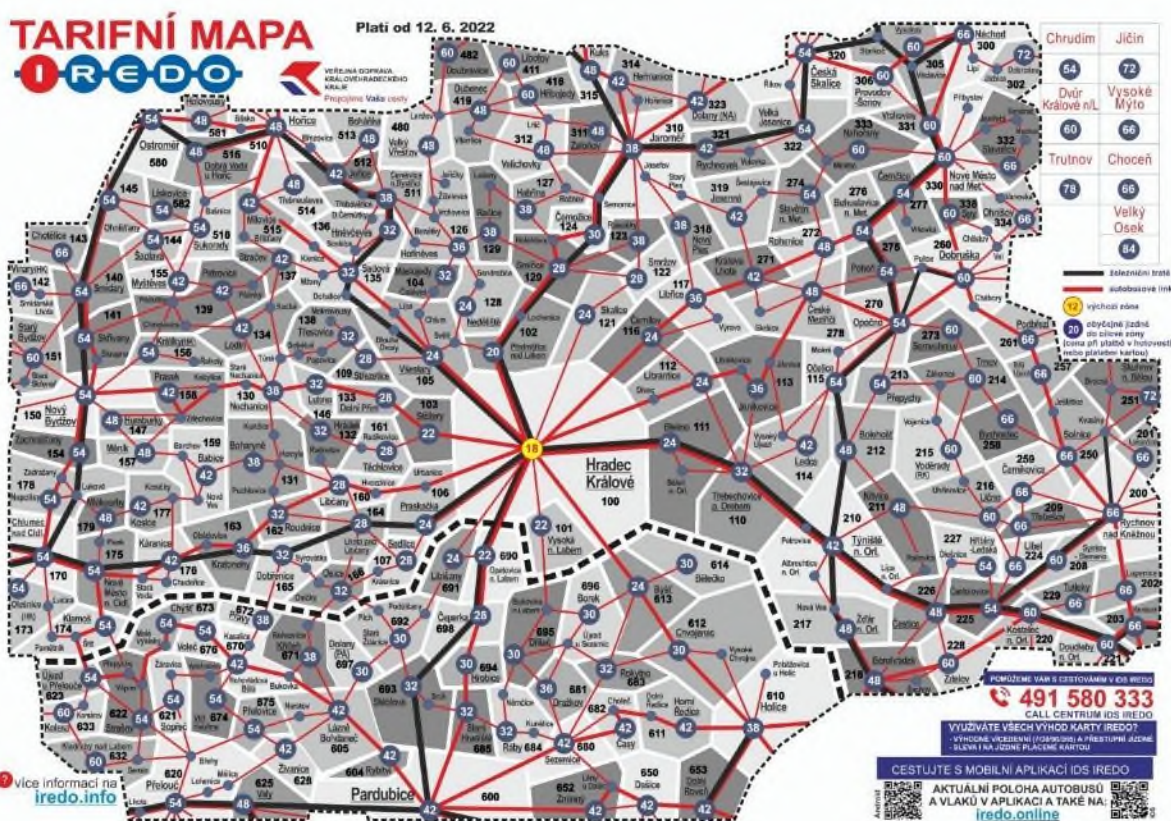
Tarifní systém je označení pro pravidla, podle kterých se určuje cena za využití veřejné dopravy mezi výchozí a cílovou zastávkou. V rámci tarifního systému jsou cestujícím nabízeny různé druhy jízdních dokladů.

6.1 Tarif IDS IREDO

IDS IREDO umožňuje přepravu cestujících s jednotnými smluvními přepravními podmínkami a tarifem. Integrace KHK proběhla ve fázích v letech 2004–2010. V roce 2011 byl následně integrován celý PK. Tarif IREDO platí v KHK ve všech vlacích dopravců České dráhy, ARRIVA vlaky a GW Train Regio, v objednávaných spojích VLAD a v některých systémech MHD.

Tarif IREDO se řadí mezi tzv. zónově-relační tarify, jež nachází uplatnění také v LK, Ústeckém kraji a v kraji Vysočina. Území platnosti IDS IREDO je rozděleno do 759 malých zón, jež umožňují zpoplatnit cestu veřejnou dopravou. Cena jízdenky je v *Ceníku jízdného IREDO* vztahena k počtu tarifních jednic coby tarifní vzdálenosti mezi výchozí a cílovou zónou. Při výpočtu tarifní vzdálenosti pracuje tarif se znalostmi z teorie grafů, kde vrcholy jsou zóny IDS IREDO a hrany představují tarifní hrany IREDO, jejichž ohodnocení vyjadřuje počet tarifních jednic mezi dvěma sousedními zónami. Tarifní vzdálenost mezi libovolnými dvěma zónami je určena jako délka minimální cesty (součet ohodnocení hran na minimální cestě) mezi nimi, případně je pro danou dvojici zón zadána ručně. V zájmu zjednodušení odbavení (zejména zaokrouhlení cen) jsou tarifní vzdálenosti v ceníku sdruženy do 27 tarifních pásem.

Hlavní výhodou zónově-relačního tarifu je, že jízdenka z výchozí do cílové zóny má jednotnou cenu pro jízdu ve vlacích i v autobusech, a to bez ohledu na to, zda je použit přímý spoj po nejkratší trase, jízda s přestupem nebo jízda oklikou. V IDS IREDO je pro povolenou okliku stanovena podmínka, že cestující smí cestovat přes zóny s nižší nebo stejnou hodnotou, jako má zóna cílová (hodnotou zóny se rozumí cena jednotlivé jízdenky do této zóny). V případě vícedenní jízdenky musí být tato podmínka pro danou zónu splněna v obou směrech. Cestující se cenu jízdenky i povolenou okliku přehledně dozví z tarifní mapy, jež je umístěna na každé zastávce. Tarifní mapa pro zónu Hradec Králové je znázorněna na obrázku 26. Kontrolu povolené okliky při odbavení cestujícího zajišťuje elektronický odbavovací systém.



Obrázek 26: Tarifní mapa pro zónu Hradec Králové

IDS IREDO nabízí cestujícím jízdenky pro jednotlivou jízdu, jednodenní síťové jízdenky pro jednotlivce nebo skupinu až pěti osob a vícedenní předplatní jízdenky o platnosti 7, 30 a 90 dnů (zónově-relační) nebo 365 dnů (roční síťová). Vícedenní jízdenky jsou nahrány na BČK IREDO, jednotlivé a jednodenní jízdenky existují na papírovém i karetním nosiči. Papírové jízdenky jsou vybaveny 2D kódem, jenž umožňuje elektronické odbavení těchto jízdenek při přestupu a následný clearing tržeb. Jízdné je možné platit jak hotově, tak z elektronické peněženky na BČK IREDO nebo platební kartou.

Podle tarifu IREDO lze přepravovat i psy, spoluzavazadla a jízdní kola na jednotlivé i jednodenní síťové jízdenky. Jízdenky IREDO pro spoluzavazadla platí pouze v autobusové dopravě. Ve vlacích se cestující při přepravě spoluzavazadel musí řídit tarify železničních dopravců. Jízdenky IREDO pro jízdní kola platí ve vlacích i určených autobusových spojkách (cyklobusech).

6.2 Maximální ceny jízdného v IDS IREDO

KHK vyhláší nařízení, kterým se stanovují maximální ceny VLAD a VDOD provozované v rámci integrovaných veřejných služeb na území KHK a PK podle § 6 zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Nařízení je vždy zveřejněno na www.vestniky.cz.

Veřejná doprava je uvedena v *Seznamu zboží s regulovanými cenami*, který vydává výměrem Ministerstvo financí ČR zpravidla začátkem kalendářního roku. Pro jednotlivé IDS mohou

objednatelé (kraje) stanovit maximální ceny VLAD a VDOD provozované v rámci integrovaných veřejných služeb.

V IDS IREDO jsou maximální ceny vyhlášovány jednotně v KHK a PK a jsou závazné pro všechny autobusové i drážní dopravce zařazené do IDS IREDO. Pravidelná aktualizace nařízení o maximálních cenách ve veřejné dopravě je zajištěna vždy při změně *Ceníku jízdného IREDO*, případně při změně ustanovení výměru Ministerstva financí ČR, kterým se upravuje *Seznam zboží s regulovanými cenami*, či způsob jejich uplatnění.

6.3 Ostatní tarify na území Královéhradeckého kraje

Ve veřejné dopravě na území KHK v současné době koexistuje několik tarifních systémů, které se navzájem liší svojí strukturou, územní platností i integrací různých módů dopravy. Vedle IDS IREDO jde o následující tarify a skupiny tarifů:

- VYDIS – pásmový tarif IDS, platí v MHD Hradec Králové a Pardubice a na spojích Českých drah na vybraných úsecích tratí kolem krajských měst,
- SJT – státní tarif platný ve všech spojích objednávané železniční dopravy,
- Tarify železničních dopravců – tarify dopravců, platí na železničních spojích daného dopravce,
- Tarify provozů MHD – tarify dopravců, např. DPMHK,
- IDOL – přesah ze sousedního kraje,
- PID – přesah ze sousedního kraje.

6.3.1 VYDIS

VYDIS se vyvíjel od roku 2002 a umožňuje přepravu v MHD Hradec Králové a Pardubice a na přilehlých železničních tratích na jeden jízdních doklad a za jednotných smluvních přepravních podmínek. VYDIS nemá centrálního koordinátora a je provozován dopravci České dráhy, DPMHK a Dopravní podnik města Pardubic. Tarif VYDIS tak neplatí u dopravce ARRIVA vlaky, který od prosince 2020 zajišťuje provoz na rychlíkové lince R14A.

V nabídce jsou jednodenní, sedmidenní a třicetidenní jízdenky pro kombinace zón uvedené v ceníku. Nosičem jízdních dokladů je papírová jízdenka nebo nepřenositelná osobní čipová karta dopravců zapojených do VYDIS. Absence 90denních jízdenek způsobuje, že pro dlouhodobé dojíždění se ve většině případů vyplatí cestujícímu zakoupit odděleně roční jízdenku na MHD a čtvrtletní traťovou jízdenku TR 10 Českých drah se zákaznickou aplikací, případně 90denní jízdenku IREDO, jež platí jak na lince R14A, tak i v autobusové dopravě. Po integraci MHD krajských měst do IDS IREDO se předpokládá postupný zánik IDS VYDIS, jelikož rozsah platnosti jízdenky VYDIS bude na stejné relaci pouze podmnožinou platnosti jízdenky IREDO.

6.3.2 Tarify železničních dopravců

V integrovaných vlacích platí vedle tarifu IREDO i tarify železničních dopravců včetně komerčních slev a SJT. Vlastní tarify mají jak České dráhy (TR 10), tak dopravce ARRIVA vlaky na lince R14A, objednávané MDČR, a GW Train Regio na trati Trutnov – Královec – Lubawka a na spojích z Polska přes Meziměstí a Teplice nad Metují do Adršpachu.

Z tarifu Českých drah má pro přepravy uvnitř KHK význam zejména kilometrické Flexi jízdné a traťové jízdenky ve variantách sedmidenní, měsíční a čtvrtletní. Na obě uvedené tarifní nabídky lze uplatňovat slevy ve výši 25 % a 50 % podle nahrané zákaznické aplikace na InKartě. Pro dlouhodobě dojíždějící cestující může být traťová jízdenka v kombinaci s aplikací IN 50 cenově výhodnější alternativou k tarifu IREDO. Přeprava psa, spoluzavazadla nebo jízdního kola, se řídí pásmovým tarifem s pásmy délky 50 km.

ARRIVA vlaky rozlišují jednotlivé jízdné na otevřené (s rozdělením na nákup ve stanici a ve vlaku) a akční (nákup prostřednictvím e-shopu). V kilometrickerém tarifu se cena jízdenky liší podle druhu jízdného. Mezi vybranými dvojicemi tarifních bodů se využívá relační tarif, ve kterém jsou ceny všech tří druhů jízdenek stanoveny nezávisle na kilometrickerém tarifu. Pro pravidelné cestující jsou připraveny i traťové jízdenky sedmidenní, měsíční a čtvrtletní. ARRIVA vlaky přepravují spoluzavazadla zdarma, přeprava psů a jízdních kol je zpoplatněna fixní částkou na spoj bez ohledu na vzdálenost.

GW Train Regio nabízí jednorázové jízdenky v pásmovém tarifu s délkou pásma 3–10 km. Časové jízdenky jsou nabízeny s platností 7, 30, 90 a 365 dnů. Přepravné za psa je stanoveno jako polovina obyčejného jízdného. Spoluzavazadla a jízdní kola se přepravují za fixní poplatek bez ohledu na vzdálenost.

6.3.3 Systém jednotného tarifu

SJT (vystupující pod značkou OneTicket / Jedna jízdenka) je státní železniční integrovaný tarif, jenž je ustanoven v § 7a zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících. Jednotný tarif povinně platí ve VDOD na dráze celostátní nebo regionální provozované na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících. Zapojení komerčních dopravců do tohoto tarifu je nepovinné. Jde o kilometrickerý tarif, obsahující jednorázové (jednosměrné i zpáteční se slevou) a traťové jízdenky s platností 7, 30 a 90 dní. K dispozici je i roční síťová jízdenka. Po zakoupení vstupního dokladu SJT25 (obdoba IN25 Českých drah) získá cestující 25 % slevu na jednorázové jízdenky, sleva však neplatí pro traťové jízdenky. Ceník se každoročně valorizuje o inflaci. V KHK platí SJT ve všech vlacích.

V době platnosti PDO KHK 2022–2026 je plánováno zahájení příprav možného rozšíření SJT také do VLAD. První myšlenky vedou k zachování samostatných přepravních smluv, tj. cestujícím nabídnout jednotný tarif, který bude vycházet ze součtu železničního SJT a příslušného tarifu daného IDS v daném kraji.

V současné době probíhá prvotní analýza, která napoví, jakým směrem je možné se dále vydat. KHK se rozšíření SJT i do VLAD primárně nebrání, ale je nutné provést důkladnou ekonomickou kalkulaci, aby toto rozšíření nepřineslo pokles tržeb pro kraj.

6.3.4 IDOL

Tarif IDOL se řadí k zónově-relačním tarifům, avšak odlišně od tarifu IREDO využívá ke stanovení povolené okliky nadzón. Do KHK zasahuje IDOL ze sousedního LK v oblasti Libuně, Staré a Nové Paky, Dolní Kalné, Kunčic nad Labem a Vrchlabí. Na železnici a některých autobusových linkách platí v překryvném úseku oba tarify současně.

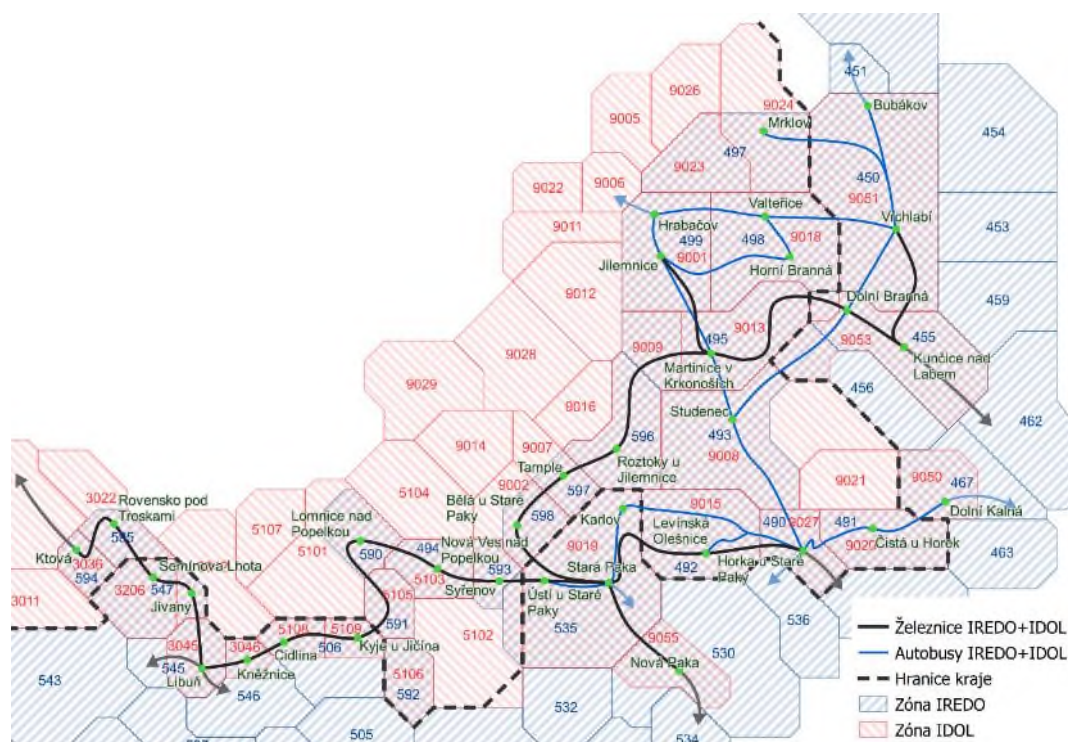
S rozvojem odbavovací techniky je možné v následujících letech jednat o rozšíření současných přesahů jednotlivých tarifů do dalších spádových míst a tím nabídnout cestujícím vzdálenější cesty do sousedního kraje dle podmínek výchozího kraje.

6.3.5 PID

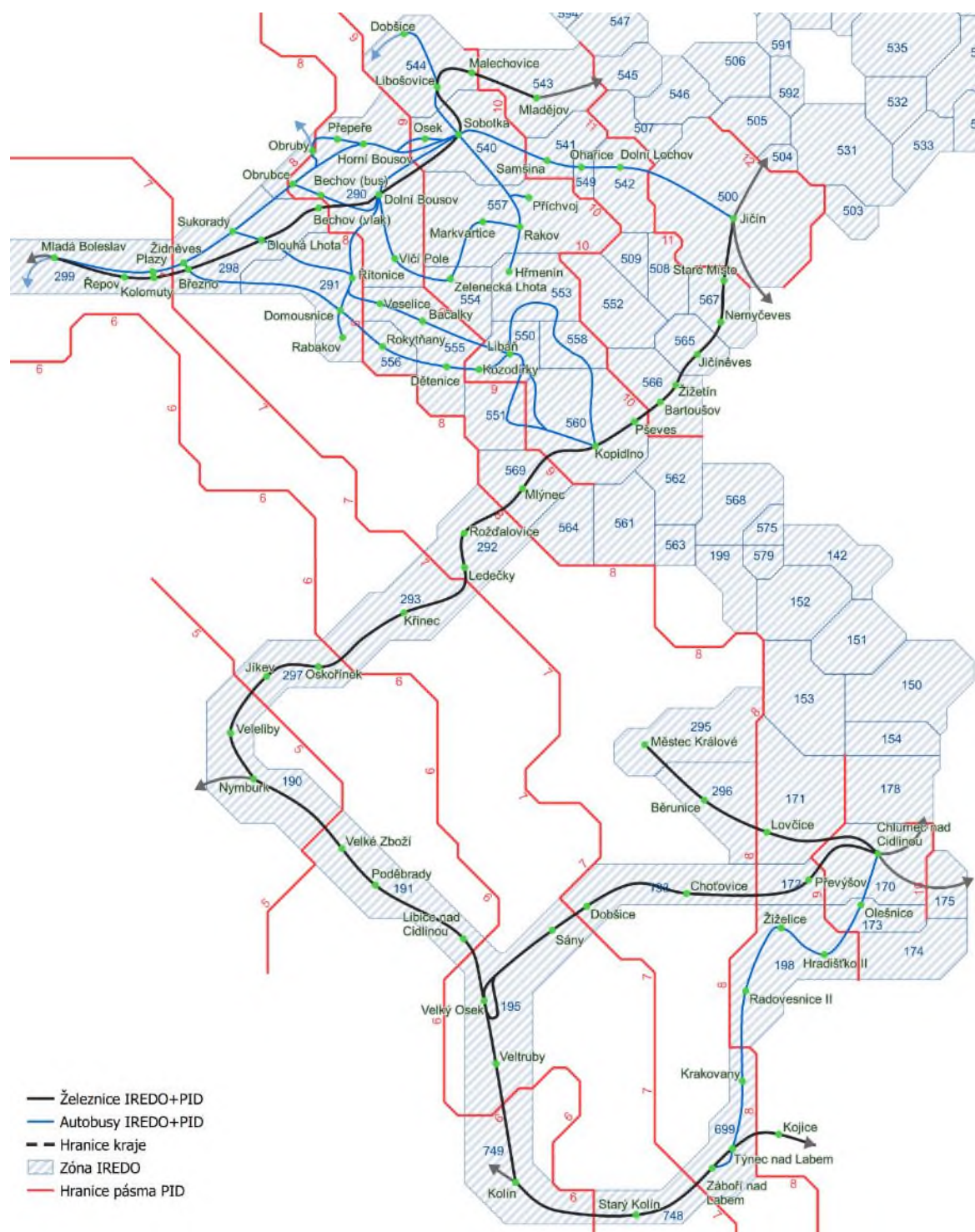
V tarifu PID se cena jízdenky řídí počtem projetých pásem a časovým omezením platnosti. Od 12. 6. 2022 zasahuje PID do KHK ze sousedního SČK v oblasti Jičina, Kopidlno, Nového Bydžova a Chlumce nad Cidlinou. Tarif PID nelze využít pro cesty uvnitř KHK.

6.4 Přesahy IDS IREDO do okolních krajů

IDS IREDO pokrývá celé území KHK a PK, částečně zasahuje do všech okolních krajů (Liberecký, Středočeský, Vysočina, Jihomoravský, Olomoucký) a 7 zón se nachází na území Polska v zájmu integrace mezinárodních linek. V okolí krajských hranic se nachází rozsáhlé přesahy, ve kterých platí tarif IREDO společně s tarifem sousedního IDS. Na pomezí KHK a LK platí tarify IREDO a IDOL společně na území 27 zón IREDO. Oba tarify platí na všech dotčených železničních tratích a dále některých autobusových linkách zejména kolem Vrchlabí, Jilemnice a Staré Paky (viz obrázek 27). Od 12.6.2022 zasahuje tarif IREDO do Mladé Boleslavi, Nymburka, Kolína a Čáslavi ve SČK (viz obrázek 28). Tarif IREDO nelze využít pro cesty uvnitř SČK.



Obrázek 27: Úseky železničních tratí a autobusových linek, na kterých současně platí tarify IREDO a IDOL (znázorněny pouze zóny v blízkosti krajské hranice).



Obrázek 28: Úseky železničních tratí a autobusových linek, na kterých současně platí tarify IREDO a PID (znázorněny pouze zóny v blízkosti krajské hranice).

6.5 Zapojení linek MHD do IDS IREDO

Z provozů MHD v KHK jsou do IDS IREDO integrovány MHD Dvůr Králové nad Labem, Náchod, Rychnov nad Kněžnou, Týniště nad Orlicí a Vrchlabí. Odlišně od tarify IREDO se v MHD Rychnov nad Kněžnou přepravují ZTP a ZTP/P bezplatně a osoby nad 70 let si mohou zakoupit roční

jízdenku na linky MHD za zvýhodněnou cenu. V MHD Vrchlabí vedle tarifu IREDO platí ještě tarif MHD.

Do systému IREDO nejsou zapojeny MHD Hradec Králové, Jičín, Kostelec nad Orlicí, Špindlerův Mlýn a Trutnov. V MHD Trutnov lze využít BČK IREDO jako nosič časového kuponu na MHD a jako elektronickou peněženku.

6.6 Výhled možných změn v tarifním systému

V krátkodobém horizontu se předpokládá zavedení síťových jízdenek také v 7, 30 a 90denní variantě platnosti a také ročních relačních jízdenek. Další územní rozšiřování tarifu IREDO z KHK do sousedních částí SČK se již nepředpokládá, existuje ale zájem na integraci všech vlaků (do kategorie rychlík) na integrovaných tratích bez ohledu na dopravce.

Ve střednědobém horizontu se plánuje integrace ostatních systémů MHD (zejména Hradec Králové a Trutnov) do IDS IREDO, přičemž nejbližší realizaci je úplná integrace MHD Trutnov. Dlouhodobě je uvažováno několik variant integrace MHD Hradec Králové do IDS IREDO od odbavovací úrovně (možnost používat BČK IREDO ve vozidlech MHD jako nosič jízdních dokladů, případně umožnění platby z elektronické peněženky BČK IREDO za jízdu MHD) po úroveň tarifní (platnost jízdenek IREDO na linkách MHD). Výsledná podoba tarifní integrace MHD bude záviset i na finanční náročnosti jednotlivých variant. V krajním případě je možné vyčlenit systém MHD do zvláštní zóny s tím, že cena integrované jízdenky bude součtem cen jízdenek IREDO a DPMHK. Kompromisním řešením může být zavedení slevy tak, aby cena společné jízdenky byla menší než součet cen jízdenek IREDO a DPMHK.

Cílem KHK je začlenit všechny provozní MHD do IDS IREDO, a tím sjednotit tarifní a přepravní podmínky pro cestující ve veškeré veřejné hromadné dopravě na území kraje tak, aby bylo možné cestovat na jeden jízdní doklad a za stejnou cenu všemi spoji bez ohledu na to, zda jde o VLAD nebo MHD.

K termínu změn JŘ v prosinci 2022 je plánováno zavedení překryvu tarifů PID/IREDO v celé trase autobusové linky 153 Nový Bydžov – Městec Králové.

7 MARKETINGOVÁ PROPAGACE A PODPORA VEŘEJNÉ DOPRAVY

Marketingová propagace je cílené oslovení zákazníka a je jedním z nástrojů, který je využíván ke zviditelnění a podpory nabízených služeb, k podchycení pozornosti a vyvolání zájmu zákazníka. Propagaci lze chápat jako aktivní komunikaci mezi společnostmi nabízející danou službu nebo produkt a stávajícími nebo potenciálními zákazníky a ostatní širokou veřejností.

V minulých letech nebyla propagace VD KHK na takové úrovni, aby byla veřejnost dostatečně informována o všech možnostech využití dopravního systému. Jedním z výhledových cílů a záměrů předchozího PDO KHK bylo tuto oblast kvalitativně posunout a přistupovat k propagaci VD KHK systémově.

Zajištění provozu VD KHK stojí KHK nemalé finanční prostředky. S ohledem na skutečnost, že dotace poskytnutá z rozpočtu KHK na dopravní obslužnost je rozdílem mezi celkovými náklady a výnosy z tržeb z jízdného, je příjem z jízdného rozhodujícím prvkem ovlivňující celkovou výši vynakládaných finančních prostředků KHK na veřejnou dopravu.

Z výše uvedených důvodů je snahou KHK vynaložit maximální úsilí k podpoře cestování veřejnou dopravou, udržení cestujících, ale také získání nových cestujících.

7.1 Cíl propagace VD KHK

Cílem propagace VD KHK je nejen informovanost cestujících o možnostech dopravního systému a dostat se do podvědomí veřejnosti, ale zejména zvýšit zájem a popularitu veřejné dopravy a přilákat tak nové cestující. Pro tyto účely využívá kraj k propagaci VD KHK dva hlavní způsoby:

- Informativní propagace – informuje cestující o produktu a jeho užitku. Cílem této propagace je informovat cestující o možnostech dopravního systému, sdělovat aktuality a změny v dopravním systému a užitky, které dopravní systém nabízí.
- Přesvědčovací propagace – přesvědčuje cestujícího k využití veřejné dopravy. Cílem je zvýšit zájem a popularitu veřejné dopravy, dostat se cestujícím do podvědomí a přimět je k využití veřejné dopravy.

Propagace VD KHK není zaměřena pouze na společnost, která je odkázána na veřejnou dopravu, ale také i na skupiny společnosti, které mají možnost volby způsobu dopravy. Primární cílovou skupinou je celá široká veřejnost:

- školáci a studenti, kteří využívají nebo mohou využívat veřejnou dopravu k cestování do škol,
- pracující uživatelé, kteří cestují do zaměstnání,
- rodiny s dětmi, kterým veřejná doprava může nabídnout cestování ve volném čase (na výlety k turisticky atraktivním místům v kraji, za zábavou apod.),
- senioři a lidé důchodového věku.

7.2 Plán propagace VD KHK

KHK prostřednictvím ODSH v roce 2018 zpracoval dokument „*Plán propagace VD KHK*“ (dále jen „plán propagace“), který byl schválen Radou KHK. Plán propagace byl vytvořen s cílem využití propagace jako účinného nástroje podpory VD KHK.

Plán propagace popisuje jednotlivé oblasti, na které je vhodné se zaměřit pro zvýšení povědomí obyvatel a návštěvníků kraje a stanovuje konkrétní kroky a opatření pro podporu VD KHK.

K plánu propagace je vytvářen pravidelně plán témat a aktivit, který stanovuje časový rozvrh propagace na následující krátkodobé období (zpravidla čtvrtletí až půl rok). V případě potřeby jsou vytvářeny individuální plány a kampaně, které jsou soustředěny na jeden cíl nebo téma.

Velkou zatěžkávací zkouškou prošla veřejná doprava v době pandemie COVID-19. Propagace VD KHK z části napomohla k vrácení cestujících z roku 2019 zpět do VLAD i VDOD.

7.3 Logotyp VD KHK a grafický manuál

Pro stanovenou komunikační strategii, vycházející z plánu propagace, byl vytvořen grafický manuál a logotyp VD KHK společně s heslem „Propojíme Vaše cesty“. Grafický manuál vytváří tzv. firemní image a určuje jednotný vizuální styl k propagaci dané služby. Grafický manuál stanovuje, jak má být využíván logotyp, barvy, písmo a veškeré ostatní grafické prvky. Logotyp se tak stal „značkou“ VD KHK v rámci veškeré komunikace realizované při propagaci veřejné dopravy v kraji a souvisejících témat.



Obrázek 29: Logotyp VD KHK

Propojíme Vaše cesty

Obrázek 30: Heslo k logotypu VD KHK

Logotyp byl vytvořen v říjnu roku 2019 reklamní a komunikační agenturou TAH, s.r.o. Od té doby je logotyp využíván v informačních a propagačních aktivitách kraje i ve spolupráci s jinými subjekty.

Od března roku 2021 jsou logotypem označeny autobusy objednávané KHK a informační centra VD KHK, která jsou provozována autobusovými dopravci.



Obrázek 31: Polepy zadních částí autobusů

Koncem roku 2021 byla logotypem označena také kolejová vozidla, která zajišťují VDOD v KHK.



Obrázek 32: Označení kolejových vozidel

V průběhu roku 2021 byly označeny dodatkovou tabulí, na které je umístěn logotyp, také autobusové zastávky v kraji.



Obrázek 33: Dodatkové tabule na autobusové zastávce ve Velkém Poříčí

7.4 Obsah propagace VD KHK

Obsah propagace tvoří témata, která jsou představována různými informačními a propagačními aktivitami:

- Informace o JŘ – aktuální JŘ, výlukové JŘ, JŘ dostupné v PDF ke stažení.
- IDS IREDO – tarif IREDO a jeho výhody, BČK IREDO, smluvní přepravní podmínky IREDO, dopravci zajišťující VD KHK, linkové vedení, schémata zastávek VD KHK apod.
- Aktuální informace v oblasti VD KHK – aktuální informace, novinky, dopravní omezení (uzavírky s dopadem na VLAD, výluky ve VDOD) apod.
- Změny v JŘ – informace o změnách ve VD KHK, celostátní změny JŘ, mimořádné změny JŘ, změny v organizaci dopravy apod.
- Významné spoje a sezónní linky – propagace významných autobusových a vlakových spojů, podpora k většímu využití spojů, přeshraniční linky, cyklobusové linky apod.
- Doplnkové služby – Call centrum IDS IREDO, mobilní aplikace IDS IREDO, webová aplikace IDS IREDO, informační centra a odbavovací místa VD KHK provozována autobusovými a drážními dopravci.
- Tipy na výlety – spojení veřejné dopravy na turisticky atraktivní místa a kulturní akce, možnosti využití veřejné dopravy ve volném času.
- Budování dobré pověsti veřejné dopravy – obnova a modernizace vozového parku, dodržování standardů (vybavení zastávek, vozidel apod.), zajímavosti a statistické údaje (počet přepravených osob, počet dotovaných spojů, počet kilometrů apod.).
- Logotyp VD KHK – umístění grafického symbolu, který je „značkou“ VD KHK

7.5 Informační a propagační aktivity VD KHK

Obsah propagace je předáván veřejnosti formami:

- Tiskoviny – tištěné produkty, jako jsou plakáty, letáky, brožury, články v krajských novinách U nás v kraji.
- Elektronické články a příspěvky – texty, které jsou zveřejněny elektronicky na internetových stránkách a sociálních sítích.
- Tiskové zprávy – zprávy na aktuální témata vytvářené buď vlastními silami ODSH nebo ve spolupráci s tiskovým oddělením Krajského úřadu KHK.
- Marketingová kampaň – načasovaná řada sdělení soustředěná na jeden cíl. K jejímu šíření je často využíváno mnoho různých marketingových kanálů.
- Aktivní komunikace s veřejností – kontaktní formulář, zprávy na sociálních sítích, ankety na webových stránkách, pobídky k vyjádření názoru a zaslání podnětu.

7.6 Komunikační kanály k oslovení veřejnosti

KHK pověřil ODSH, aby k přímočařejší propagaci VD KHK využíval samostatné kanály, které jsou využívány nad rámec oficiální komunikace kraje přes tiskové oddělení kraje. ODSH tak používá k propagaci VD KHK prostředky, které jsou veřejnosti snadno dostupné a jsou úzce orientované právě jen na VD KHK, čímž se pro mnohé stávají mnohem více přehledné a jejich dopad na občany kraje je tak intenzivnější.

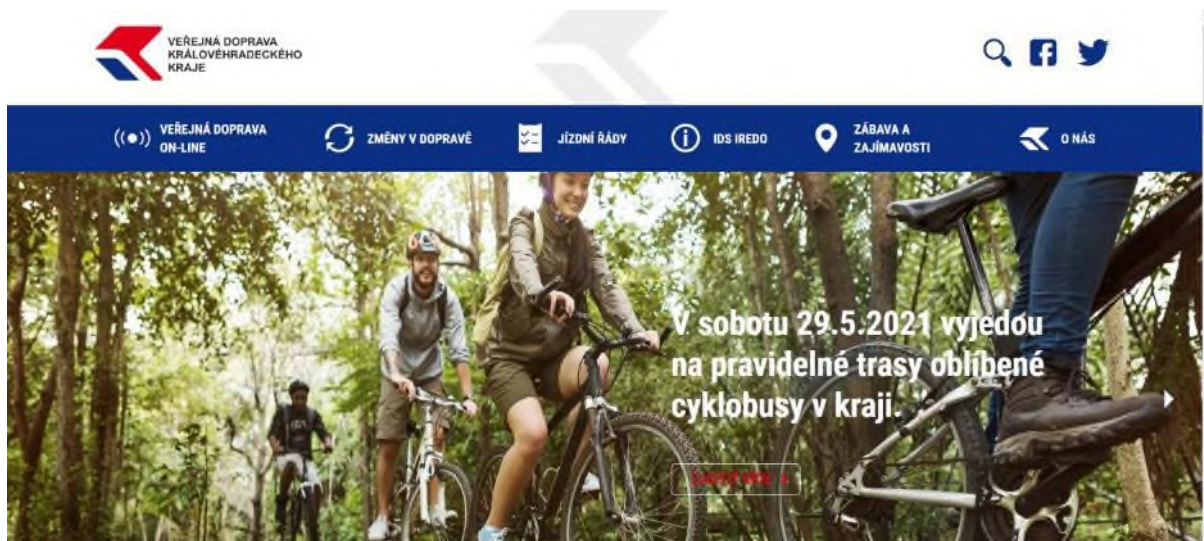
7.6.1 Webové stránky VD KHK

Webové stránky jsou hlavním marketingovým a komunikačním kanálem většiny firem. Díky prezentaci na webu je budována nejen značka, ale především vztah s veřejností, která ocení přehlednost a jednoduchost.

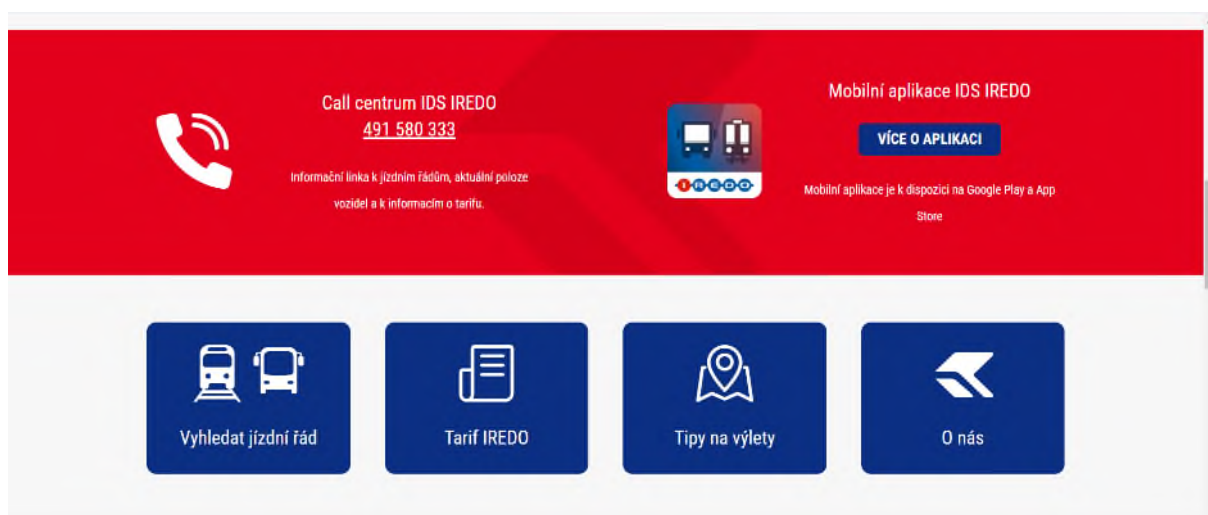
V minulosti byla prezentace VD KHK dostupná na webových stránkách Krajského úřadu KHK, kde byla v pozadí dalších zveřejňovaných informací z oblasti školství, zdravotnictví, sociálních služeb apod. Tato prezentace VD KHK byla zcela nevyhovující, neatraktivní, uživatelsky nepřívětivá a velmi nepřehledná k možnostem vyhledávání informací o VD KHK.

Z výše uvedeného důvodu bylo jedním z hlavních opatření pro podporu VD KHK vytvoření nové samostatné webové stránky pro VD KHK, která bude sloužit jako nástroj k informování veřejnosti o možnostech využití veřejné dopravy, k podpoře veřejné dopravy a ke zvýšení zájmu stávajících, ale i nových cestujících.

Prezentace VD KHK je tvořena na webových stránkách www.dopravakhk.cz. Webové stránky byly dokončeny a spuštěny veřejnosti v březnu roku 2021. ODSH byl pověřen webové stránky, jako samostatný kanál propagace, plnohodnotně spravovat a aktualizovat obsah webové prezentace.



Obrázek 34: Část homepage webu VD KHK (1)



Obrázek 35: Část homepage webu VD KHK (2)

Webové stránky jsou rozděleny do struktury:

- Úvodní stránka – hlavní stránka, na které jsou zobrazeny hlavní sekce webu, bannery s fotografií a aktuálními tématy, rychlé vyhledání JŘ, rychlé odkazy na vybrané sekce, výběr aktuality a dopravního omezení a kontaktní formulář.
- Veřejná doprava on-line – stránka určená pro sledování aktuální polohy spojů VD KHK, k zjištění případného zpoždění.
- Změny v dopravě – stránka, na které jsou zveřejněny aktuální informace a dopravní omezení (uzavírky a výluky).
- Jízdní řády – vyhledávač JŘ, který obsahuje JŘ ke stažení ve formátu PDF. Cestující může vyhledat JŘ dle čísla linky IREDO nebo názvu obce.
- IDS IREDO – stránka, na které návštěvník nalezne veškeré informace o IDS IREDO, jako jsou informace o tarifu a odbavení, o BČK a nechybí ani informace o dopravních zajišťujících VD KHK.

- Zábava a zajímavosti – návštěvníci webu na této stránce naleznou tipy na výlety, zajímavosti z veřejné dopravy, turistické autobusy s přepravou kol, ankety, užitečné odkazy, statistiky a tiskoviny ke stažení.
- O nás – stránka obsahuje informace o VD KHK, základní informace o oddělení dopravní obslužnosti, kontakty, dokumenty ke stažení a nabídky spolupráce.

Díky kontaktnímu formuláři jsou webové stránky také komunikačním nástrojem mezi ODSH a návštěvníky webu. Kontaktní formulář je velice využíván ze strany veřejnosti a jsou přes něj často kladeny dotazy, vznášeny připomínky a podněty k VD KHK. Právě díky kontaktnímu formuláři ODSH eviduje několikanásobně zvýšenou zpětnou vazbu a může tak na poznatky, podněty, stížnost, ale i návrhy cestujících k VD KHK pružně reagovat a cestující o výsledku zpětně informovat, což je veřejností vnímáno velmi pozitivně.

Webové stránky obsahují také modul ankety, který umožňuje snadno získávat a vyhodnocovat názory veřejnosti.

Webové stránky budou i po dobu PDO KHK 2022–2026 rozšiřovány o další možnosti, které povedou ke zvýšení propagačních aktivit VD KHK.

7.6.2 Sociální sítě

K propagaci VD KHK jsou využívány sociální sítě Facebook a Twitter, na nichž je vytvořen oficiální profil VD KHK. Sociální sítě jsou v dnešní době velmi účinným nástrojem k propagaci a zejména ke sdělení aktuálních informací, které uživatelé mohou sledovat téměř on-line.

Sociální síť Facebook je nejznámější a nejpoužívanější sociální sítí na světě. K lednu 2021 bylo na této síti registrováno 2 740 milionů účtů. Síť Twitter není tak populární jako Facebook, i přesto má mezi veřejností své místo. K lednu 2021 bylo na této síti registrováno 300 milionů účtů.⁴

Sociální sítě jsou určeny pro vkládání obsahu formou příspěvků, ke sdílení multimediálních dat, ke komunikaci mezi uživateli, k získávání a udržování vztahů formou sledujících dané stránky a k zábavě. Sociální sítě přináší mnoho výhod. Jejich hlavní výhodou je využívání sítě zdarma, jednoduché vytvoření profilu a stránky a snadné spravování obsahu. Společnou výhodou sociálních sítí je také velmi snadná komunikace s cestujícími, kteří se mohou na ODSH obracet pomocí zpráv s různými připomínkami, dotazy a stížnostmi. Sociální síť Facebook se tak stala populárním komunikačním kanálem pro cestující.

Na sociální sítě jsou vkládány příspěvky k aktuálním tématům VD KHK, ke změnám v dopravě, fotografie, videa, grafiky, tipy na výlety, příběhy apod. Sítě jsou také vhodným nástrojem ke kampaním. Na sítě lze vytvářet „seriály“ příspěvků, které jsou soustředěny na aktuální téma. Téma je cestujícím prezentováno v pravidelných intervalech.

⁴ Zdroj: <https://www.statista.com/statistics/272014/global-social-networks-ranked-by-number-of-users/>

Sociální síť Facebook na rozdíl od sítě Twitter umožňuje vytvářet jakékoliv dlouhé příspěvky bez omezení textu. Twitter má příspěvky omezeny počtem znaků, proto je nutno odkazovat na jiné zdroje, zpravidla na web www.dopravakhk.cz. Díky této nevýhodě nejsou na síti Twitter vkládány stejné příspěvky jako na síť Facebook.



PROPOJTE SE S NÁMI NA SOCIÁLNÍCH SÍTÍCH



Veřejná doprava Královéhradeckého kraje



Veřejná doprava Královéhradeckého kraje



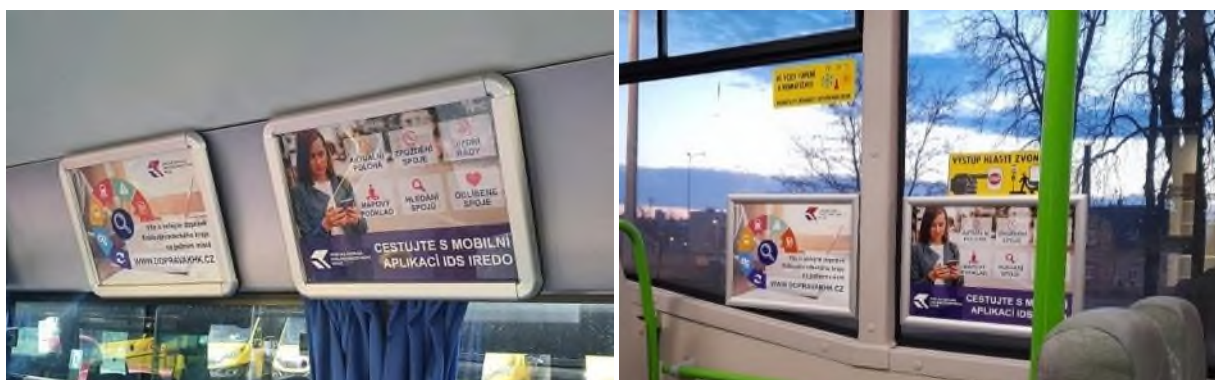
Obrázek 36: Sociální síť VD KHK

7.6.3 Dopravní prostředky a zastávky VD KHK

Nejnadhnější cestou, jak lze obsah propagace doručit co nejbliže k cestujícím, je umístění informací přímo tam, kde se cestující nacházejí.

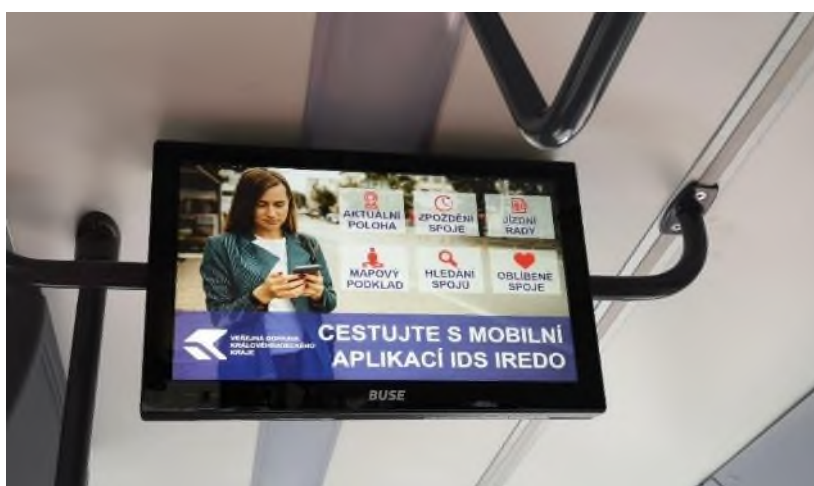
Autobusy VD KHK jsou vybaveny prostředky k umístění informačních a propagačních aktivit k podpoře VD KHK:

- Informační panely (vitríny) – každý autobus obsahuje informační panely pro umístění minimálně dvou plakátů ve formátu A3, některé autobusy umožňují umístění více plakátů ve formátu A3 nebo ve formátu A4.

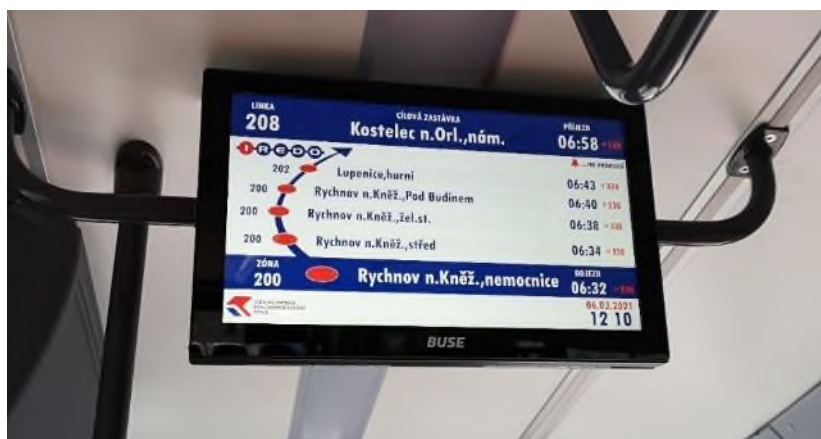


Obrázek 37: Informační panely v autobusech

- Vnitřní LCD panely – v panelech jsou zobrazovány informace pro cestující týkající se provozu daného spoje (číslo IREDO linky, tarifní zóna, nácestné zastávky, cílová zastávka, kontaktní informace, přestupy na další návazné spoje apod.). Mimo dopravní informace jsou v LCD panelech zobrazovány reklamy propagující témata VD KHK (informace o službách, o dopravním systému, o změnách ve veřejné dopravě, dále tipy na zajímavé místo, posilové spoje, propagace linek apod.).



Obrázek 38: Reklama v LCD panelu v autobusu



Obrázek 39: Informace o spoji v LCD panelu v autobusu

- Schránky na letáky – schránky jsou určeny pro letáky v max. formátu DL, pro cestující jsou snadno přístupné při nástupu do autobusu.

Na autobusových zastávkách je vyhrazen prostor ke zveřejnění JŘ, informací o změnách v dopravě a případně umístění jiných informací k podpoře VD KHK. Dále jsou na zastávkách umístěny QR kódy, které po načtení zobrazují nejbližší odjezdy autobusů z dané zastávky, aplikace také umožňuje vyhledat požadovaný spoj, sledovat jeho aktuální polohu a případné zpoždění spoje.

Kolejová vozidla jsou také vybavena prostředky k umístění informačních a propagačních aktivit k podpoře VD KHK:

- Informační panely (vitřiny) – ve vlacích jsou umístěny informační panely umožňující zveřejnit propagační plakát ve formát A3 nebo A2.
- Schránky na letáky – schránky jsou určeny pro letáky v max. formátu DL, pro cestující jsou snadno přístupné v prostoru ve vlaku.

V každé železniční stanici v KHK je umístěn informační panel ke zveřejnění základních informací o IDS IREDO.



Obrázek 40: Informační panel umístěný v železničních stanicích pro zveřejnění informací o IDS IREDO

Ve vybraných železničních stanicích v KHK je mimo výše uvedený panel také umístěn informační panel ke zveřejnění propagačních plakátů.



Obrázek 41: Informační panel umístěný v železničních stanicích pro propagační plakáty VD KHK

7.7 Spolupráce s dopravci a jinými subjekty

ODSH úzce spolupracuje v propagačních aktivitách nejen s dopravci, kteří zajišťují veřejnou dopravu v kraji, ale také s jinými subjekty, např. organizátory kulturních akcí, s Centrálou cestovního ruchu KHK, dotčenými odbory Krajského úřadu KHK s gescí regionálního rozvoje, kultury a cestovního ruchu, s mikroregiony a dobrovolnými svazky města a obcí, s významnými zaměstnavateli v kraji, se školními subjekty apod.

Cílem vzájemné spolupráce je nabídnout cestujícím využití VD KHK nejen do zaměstnání, do škol, ale také její využití ve volném čase při cestách za atraktivními turistickými místy v kraji nebo na různé kulturní a společenské události.

7.8 Výhledové záměry v oblasti propagace VD KHK

Výhledovým záměrem v oblasti propagace VD KHK je zaměřit se více na aktivní komunikaci s veřejností formou získávání informací k pochopení mobility obyvatel v kraji, informací o názorech k poskytované službě a získávání zpětné vazby od široké veřejnosti.

Opatření ke splnění cíle:

- pořádání pravidelných eventů pro širokou veřejnost – pomocí nichž se bude KHK snažit vzbudit pozitivní pocity k vnímání objednávané služby s cílem dostat se do podvědomí široké veřejnosti, ale také nabídnout aktivní komunikaci mezi odbornou skupinou a laickou veřejností (komunikace mezi KHK, dopravcem, organizátorem a cestujícím),
- edukace široké veřejnosti – informace o možnostech a výhodách VD KHK, o připravovaných novinkách, ale též o přínosu využívání VD KHK z ekonomických, bezpečnostních i ekologických hledisek,

- vytváření pravidelných anket na webových stránkách – k získávání názorů cestujících k poskytované službě a k pochopení mobility obyvatel v kraji.

S oblastí propagace VD KHK souvisí taktéž výhledové záměry vedoucí ke zvýšení kvality poskytovaných služeb, které jsou popsány v kapitole 5.7:

- zvýšení informovanosti cestujících v prostorách autobusových nádražích,
- vytvoření interaktivní mapy linkového vedení,
- rozvoj mobilní aplikace a dalších centrálních systémů.

Dalším výhledovým záměrem je i nadále pokračovat v nastavených činnostech propagace VD KHK, rozvíjet informační a propagační aktivity na podporu VD KHK, spolupracovat s dopravci a jinými subjekty k podpoře využití VD KHK.

8 ORGANIZAČNÍ ZAJIŠTĚNÍ VEŘEJNÉ DOPRAVY

Samotnou organizaci VD KHK zajišťuje oddělení dopravní obslužnosti, které je zařazeno pod ODSH.

Oddělení dopravní obslužnosti řeší technologické, analytické, ekonomické, kontrolní a propagační činnosti v oblasti veřejné dopravy, a to nejen v aktuálním čase, ale také v krátkodobém a dlouhodobém horizontu.

Struktura oddělení dopravní obslužnosti je následující:

- Vedoucí oddělení dopravní obslužnosti (1 zaměstnanec)
- Dopravní specialisté
 - technologové veřejné linkové dopravy (3 zaměstnanci)
 - technolog veřejné drážní dopravy (1 zaměstnanec)
- Dopravní specialista – analytik (2 zaměstnanci)
- Dopravní specialista – smlouvy a vyúčtování (1 zaměstnanec)
- Kontrolor činnosti ve veřejné dopravě (1 zaměstnanec)
- Dopravní úřad (1 zaměstnanec)

S oddělením úzce spolupracuje také referentka ODSH se zaměřením na propagaci veřejné dopravy a samozřejmě je úzká spolupráce s ekonomkou ODSH.

8.1 Dopravní specialisté – technologové

Dopravní specialisté v autobusové dopravě řeší veškerou agendu týkající se autobusových JŘ, zejména se jedná o následující činnosti:

- příprava návrhů JŘ autobusových spojů, projednání JŘ s dopravci,
- příprava oběhů autobusů na spojích, návrhy nasazování kapacitně odpovídajících vozidel,
- příprava změn v autobusových JŘ, jejich projednání s dopravci, obcemi, školami a významnými zaměstnavateli,
- projednání JŘ cyklobusů a skibusů,
- řešení připomínek k autobusové dopravě ze strany cestující veřejnosti,
- příprava, koordinace a optimalizace dopravní obslužnosti,
- změny v organizaci dopravy při řešení nastávajících událostí,
- spolupráci se sousedními kraji při zajištění dopravní obslužnosti na mezikrajských linkách,
- spolupráci se sousedními státy (Polskem) při zajištění přeshraniční dopravy,
- sledování a vyhodnocování vývoje přepravních potřeb,
- návrhy a projednání změn dopravního řešení při uzavírkách na komunikacích.

Dopravní specialista v železniční dopravě řeší veškerou agendu týkající se vlakových JŘ, zejména se jedná o následující činnosti:

- příprava návrhů JŘ v drážní dopravě, projednání JŘ s dopravci,
- příprava změn v železničních JŘ, jejich projednání s dopravci, obcemi, školami a významnými zaměstnavateli,
- řešení připomínek k drážní dopravě ze strany cestující veřejnosti,
- spolupráci se sousedními kraji při zajištění dopravní obslužnosti na mezikrajských linkách,
- spolupráci s Polskem při zajištění přeshraniční dopravy,
- příprava, koordinace a optimalizace dopravní obslužnosti,
- sledování a vyhodnocování vývoje přepravních potřeb,
- rozvojové koncepty, plány krátkodobé a dlouhodobé (infrastruktura, vozidla).

8.2 Dopravní specialisté – analytici

Dopravní specialisté – analytici řeší veškerou agendu týkající se vyhodnocení objednávaných služeb VLAD i VDOD, ať už po stránce nákladové, tak i po stránce výnosové. Provádí pravidelnou kontrolu výnosů a dalších pravidelných výkazů předkládaných smluvními dopravci nebo sousedními kraji. K jejich pracovní náplni patří zejména následující činnosti:

- zpracování analytických podkladů pro činnost dopravních specialistů k vytíženosti jednotlivých linek a spojů (podklad pro rozhodování),
- vyhodnocení ekonomické a provozní efektivity systému veřejné dopravy,
- vyhodnocení kvalitativních ukazatelů provozu VD KHK,
- zpracování analýz týkajících se VD KHK (statistiky),
- technické zpracování výstupů z odbavovacích zařízení,
- kontrola na základě výstupů z odbavovacích zařízení,
- zpracování přepravních vztahů od jednotlivých dopravců,
- spolupráce s tarifním specialistou (správcem IDS IREDO).

8.3 Dopravní specialista – smlouvy a vyúčtování

Dopravní specialista – smlouvy a vyúčtování provádí pravidelnou měsíční kontrolu předloženého vyúčtování ze strany dopravních společností a připravuje smluvní podklady. Dále k náplni specialisty také patří zejména následující činnosti:

- příprava návrhů nových smluv a dodatků smluv mezi dopravci a KHK na zajištění dopravní obslužnosti,
- příprava návrhů nových smluv a dodatků smluv mezi KHK a obcemi na zajištění finanční spoluúčasti,

- kontrola vyúčtování odměny – měsíční vyúčtování, objížďky, sankce, zpožděné a nejeté spoje,
- kontrola finančních prostředků na zajištění dopravní obslužnosti,
- zpracování přehledu výkonů a nákladů z rozpočtu kraje.

8.4 Kontrolor činnosti ve veřejné dopravě

Kontrolor činnosti ve veřejné dopravě dohlíží na dodržování smluvních podmínek mezi dopravci a KHK. Jedná se zejména o dodržování kvalitativních ukazatelů, které jsou definovány v TPS VD KHK a TPS VDD KHK. Mezi hlavní pracovní náplň kontrolora patří zejména následující činnosti:

- kontrola zastávek,
- kontrola nasazených vozidel (vybavení),
- kontrola provozu (dodržování JŘ, odbavení, čekací doby apod.),
- kontrola technických a provozních standardů KHK v terénu,
- projednání zjištěných nedostatků s dopravci,
- řešení připomínek ze strany cestující veřejnosti.

8.5 Dopravní úřad

Zaměstnanec dopravního úřadu řeší veškeré činnosti v přenesené působnosti, tj. v souladu se zákonem 111/1994 Sb. Do jeho gesce patří zejména následující činnosti:

- schvalování JŘ a jejich změn, předávání (postoupení) JŘ do CIS,
- vydávání závazných stanovisek k žádosti o udělení licence – vyjádření k „nadbytečnosti“,
- vydávání vyjádření k žádosti o udělení licence – vedení linky (trasa, zastávky apod.),
- vydávání rozhodnutí o udělení, změně nebo odejmutí licence,
- provádění státního odborného dozoru (dodržování zákona):
 - dodržování trasy dle licence,
 - dodržování omezujících podmínek – obsluha zastávek,
 - dodržování JŘ apod.,
- vedení správních řízení ve věcech porušení zákona č. 111/1994 Sb.,
- odvolací řízení v případech správních řízení ve věci MHD.

8.6 Specialista na propagaci veřejné dopravy

Propagace VD KHK byla v minulosti velmi opomíjená a tím vznikalo často velké vakuum mezi cestujícími a krajem jako objednatel veřejné dopravy. KHK dostával velmi málo zpětné vazby k objednávané službě a na druhou stranu k cestujícím se mnohdy nedostaly velmi významné informace, které byly přínosné pro jejich využívání veřejné dopravy. Vyčleněním

jednoho zaměstnance na tuto činnost je možné mnohem více naslouchat cestující veřejnosti a aktuální informace prezentovat hned několika informačními kanály.

Mezi nejdůležitější činnosti lze považovat následující:

- zajišťování propagace a informování veřejnosti o VD KHK,
- zpracování grafických materiálů k propagaci VD KHK,
- spravování sociálních sítí – Facebook a Twitter,
- zveřejňování informací na speciálním webu www.dopravakhk.cz.
- zveřejňování uzavírek a výluk,
- spolupráce s jinými subjekty při propagaci VD KHK.

8.7 Správa doplňkových služeb v IDS IREDO

Na základě smlouvy „*Smlouva o poskytování služeb v rámci zajištění provozování integrovaného dopravního systému IREDO*“, a za úplatu OREDO poskytuje KHK a PK následující služby související se správou některých služeb IDS IREDO:

- správa a provoz Clearingu IREDO,
- správa a provoz CDI IREDO,
- správa a provoz informační linky – Call centrum IDS IREDO,
- správa a provoz externích informačních tabulí IDS IREDO,
- správa a provoz kartového systému,
- správa Tarifu IDS IREDO, Smluvních přepravních podmínek IDS IREDO, případně dalších dokumentů nutných k provozu IDS IREDO,
- správa QR kódů pro zastávky v IDS IREDO,
- správa a provoz webových a mobilních aplikací IDS IREDO, včetně e-shopu,
- provádění kontrolní činnosti,
- zajištění přístupu k datům a informacím IDS IREDO pro KHK,
- správa a provoz webových stránek určených k informování cestujících,
- správa a provoz aplikace ABIRUN APC.
-

9 SMLUVNÍ A FINANČNÍ ZAJIŠTĚNÍ VEŘEJNÉ DOPRAVY

Veřejné služby v přepravě cestujících jsou autobusovými a drážními dopravci poskytovány na základě uzavřených smluvních vztahů s příslušným objednatelem. Součástí každého smluvního vztahu je nejen podrobný popis podmínek poskytovaných služeb, ale také způsob jejich kontroly a podmínky finanční úhrady ze strany objednatele.

Většinový rozsah objednávaných dopravních výkonů má KHK zajištěn pomocí přímých smluvních vztahů s dopravními společnostmi. Další část dopravních výkonů je zajišťována na území KHK prostřednictvím jiného objednatele (např. sousedních krajů, měst, obcí apod.) a to na základě objednávky KHK.

KHK má také uzavřeny smlouvy se subjekty (města, obce, zaměstnavatelé), kteří finančně přispívají na dopravní obslužnost nebo kteří mají zájem v rámci svého obvodu zajišťovat přepravu dle odlišných podmínek od tarifu IDS IREDO (např. bezplatná přeprava seniorů v obvodu měst Jičín a Hořice).

V úvodní části této kapitoly jsou popsány smluvní vztahy, které souvisí se zajištěním veřejných služeb v přepravě cestujících na území KHK. K jednotlivým smluvním vztahům jsou specifikovány výše finančních výdajů nebo příjmů, které mají dopad do rozpočtu KHK na VD KHK. Předpokládaný vývoj finančních výdajů na zajištění VD KHK a možná opatření k jejich snížení jsou obsahem další části kapitoly.

9.1 Smluvní zajištění veřejné linkové autobusové dopravy

Uzavřené smlouvy, které mají dopad do celkových finančních výdajů hrazených z rozpočtu KHK na VLAD, lze rozdělit do tří základních skupin:

- 1) smlouvy sloužící k zajištění objednávaných dopravních výkonů,
- 2) smlouvy o spolupráci a dotační smlouvy sloužící k příspěvku na financování VLAD,
- 3) smlouvy ostatní.

Smlouvy sloužící k zajištění objednávaných dopravních výkonů jsou uzavřeny přímo s autobusovými dopravci nebo se subjekty (sousední kraje nebo obce), které veřejnou službu na části území KHK zajišťují prostřednictvím své smlouvy s autobusovým dopravcem. Tyto smlouvy jsou popsány v článcích 9.1.1 až 9.1.6.

Druhým typem uzavřených smluv jsou smlouvy, které mají za důsledek pomoci kraji ve financování VLAD. Nejčastěji se jedná o smlouvy dotační, kdy obec přispívá na nadstandardní dopravní obslužnost, kterou zajišťuje kraj. V několika případech se jedná o smlouvu o spolupráci, kdy hradí VLAD za kraj soukromý subjekt.

Mezi ostatní smlouvy patří smlouvy s městy, které chtějí občanům nabídnout speciální tarifní nabídku nad rámec tarifu IDS IREDO. V současné době se jedná zejména o přepravu seniorů zdarma ve VLAD v katastru města, případně uznávání časových dokladů MHD ve spojích VLAD.

9.1.1 Veřejná linková autobusová doprava – smluvní dopravci Královéhradeckého kraje

Na základě výsledků veřejné zakázky s názvem „Výběr dopravců pro uzavření smluv o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové dopravě na území Královéhradeckého kraje“ má KHK s autobusovými dopravci uzavřené smlouvy „Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové dopravě na území Královéhradeckého kraje“ pro 8 provozních oblastí. Přehled uzavřených smluv o veřejných službách v přepravě cestujících ve VLAD, které jsou platné od 7. 3. 2021 do 8. 3. 2031, je uveden v tabulce 24.

Tabulka 24: Přehled smluv o veřejných službách v přepravě cestujících ve VLAD na území KHK

Oblast	Dopravce	Datum podpisu	Doba plnění	Registr smluv – odkaz
Broumovsko	CDS s.r.o. Náchod a P-transport s.r.o.	16. 1. 2020	7. 3. 2021 – 8. 3. 2021	https://smlouvy.gov.cz/smlouva/17666287?backlink=zjlcs
Náchodsko	CDS s.r.o. Náchod	16. 1. 2020	7. 3. 2021 – 8. 3. 2031	https://smlouvy.gov.cz/smlouva/17666139?backlink=wn8wo
Novoměstsko	Transdev Morava s.r.o. a AUDIS BUS s.r.o.	16. 1. 2020	7. 3. 2021 – 8. 3. 2031	https://smlouvy.gov.cz/smlouva/17666511?backlink=hghdv
Rychnovsko	Transdev Morava s.r.o. a AUDIS BUS s.r.o.	16. 1. 2020	7. 3. 2021 – 8. 3. 2031	https://smlouvy.gov.cz/smlouva/17666875?backlink=rzhwz
Trutnovsko	Transdev Morava s.r.o. a AUDIS BUS s.r.o.	16. 1. 2020	7. 3. 2021 – 8. 3. 2031	https://smlouvy.gov.cz/smlouva/17667667?backlink=89km5
Královédvorsk	BusLine KHK s.r.o.	16. 1. 2020	7. 3. 2021 – 8. 3. 2031	https://smlouvy.gov.cz/smlouva/17667891?backlink=vsnhp
Hradecko	BusLine KHK s.r.o.	16. 1. 2020	7. 3. 2021 – 8. 3. 2031	https://smlouvy.gov.cz/smlouva/17668515?backlink=7bid0
Jičínsko	BusLine KHK s.r.o.	16. 1. 2020	7. 3. 2021 – 8. 3. 2031	https://smlouvy.gov.cz/smlouva/17668723?backlink=1lc06

Obsahem těchto smluv o veřejných službách v přepravě cestujících jsou zejména provozní a organizační podmínky pro jejich poskytování, specifikace referenčního rozsahu dopravního výkonu a pravidla pro jeho případnou změnu. Dále jsou podrobně popsány požadavky na kvalitu poskytovaných služeb a způsob její kontroly. Nezbytnou částí smluv jsou také sankční ujednání za neplnění smluvních podmínek. Roční výše sankcí je ve smlouvě limitována.

Finanční výše jednotkové ceny dopravního výkonu (dále jen „JCDV“) a variabilní části JCDV jsou zásadní z ekonomického pohledu. Variabilní část JCDV je částka, kterou autobusový dopravce uvedl ve své nabídce veřejné zakázky s názvem „Výběr dopravců pro uzavření smluv o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové dopravě na území Královéhradeckého kraje“, připadající na 1 km objednaného dopravního výkonu v rozsahu převyšujícím referenční rozsah dopravního výkonu nebo které KHK uspoří za každý 1 km,

o který bude objednaný dopravní výkon v příslušném JŘ nižší než referenční rozsah dopravního výkonu.

Přehled vážených JCDV a variabilní části JCDV, které vyplývají z výsledků veřejné zakázky s názvem „Výběr dopravců pro uzavření smluv o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové dopravě na území Královéhradeckého kraje“ je obsahem tabulky 25.

Tabulka 25: Přehled JCDV a variabilní části JCDV dle výsledků výběrového řízení (v Kč/km)

Provozní oblast	Dopravce	Vážená JCDV	Vážená variabilní část JCDV
Broumovsko	CDS s.r.o. Náchod a P-transport s.r.o.	36,38	25,11
Náchodsko	CDS s.r.o. Náchod	36,19	24,46
Novoměstsko	Transdev Morava s.r.o. a AUDIS BUS s.r.o.	39,24	8,93
Rychnovsko	Transdev Morava s.r.o. a AUDIS BUS s.r.o.	42,48	8,71
Trutnovsko	Transdev Morava s.r.o. a AUDIS BUS s.r.o.	39,73	8,87
Královédvorsk	BusLine KHK s.r.o.	40,49	13,66
Hradecko	BusLine KHK s.r.o.	37,76	13,28
Jičínsko	BusLine KHK s.r.o.	39,92	13,50
Celkem (KHK)		39,00	14,03

Uzavřené smlouvy s autobusovými dopravci jsou v brutto režimu, což znamená, že KHK hradí autobusovým dopravcům odměnu, která představuje rozdíl **mezi náklady a skutečně dosaženými tržbami**. Celková finanční výše odměny za období od 7. 3. 2021 do 31. 12. 2021, která byla ze strany KHK uhrazena autobusovým dopravcům v 8 provozních oblastech, je uvedena v tabulce 26.

Tabulka 26: Celková finanční výše odměny, výnosů a nákladů za období od 7. 3. 2021 do 31. 12. 2021 (v mil.Kč)

Provozní oblast	Dopravce	Náklady	Výnosy	Odměna
Broumovsko	CDS s.r.o. Náchod a P-transport s.r.o.	48,6	16,0	32,6
Náchodsko	CDS s.r.o. Náchod	81,8	31,0	50,9
Novoměstsko	Transdev Morava s.r.o. a AUDIS BUS s.r.o.	111,9	27,5	84,4
Rychnovsko	Transdev Morava s.r.o. a AUDIS BUS s.r.o.	86,8	19,1	67,8
Trutnovsko	Transdev Morava s.r.o. a AUDIS BUS s.r.o.	81,5	28,1	53,4
Královédvorsk	BusLine KHK s.r.o.	47,9	11,3	36,6
Hradecko	BusLine KHK s.r.o.	81,5	21,5	59,9
Jičínsko	BusLine KHK s.r.o.	66,5	19,2	47,2

9.1.2 Veřejná linková autobusová doprava – mezikrajská spolupráce

Kromě smluvního zajištění popsaného v článku 9.1.1 jsou veřejné služby v přepravě cestujících na části území KHK uskutečňovány také linkami a spoji provozovanými autobusovými dopravci, kteří mají uzavřeny smlouvy se sousedními kraji – tj. LK, SČK a PK.

Jedná se zejména o linky a spoje provozované na základě mezikrajských smluv přes hranice PK, SČK a LK.

Tabulka 27: Odkazy na uzavřené mezikrajské smlouvy mezi KHK a sousedními kraji

Sousední kraj	Datum podpisu	Doba plnění	Registr smluv – odkaz
Pardubický kraj	29. 12. 2016	1. 1. 2017 – na dobu neurčitou	https://smlouvy.gov.cz/smlouva/1032913?backlink=nf5t0
Liberecký kraj	6. 10. 2016	1. 1. 2017 – na dobu neurčitou	https://smlouvy.gov.cz/smlouva/365749?backlink=ssnzv
Středočeský kraj	31. 10. 2016	1. 1. 2017 – na dobu neurčitou	https://smlouvy.gov.cz/smlouva/628461?backlink=8rpt8

Podmínky vzájemného zajištění dopravní obslužnosti na území sousedních krajů a pravidla úhrady kompenzace jsou zásadním obsahem mezikrajských smluv.

Finanční úhrada za vzájemnou objednávku dopravních výkonů se sousedními kraji je založena na principu předložení měsíčního vyúčtování mezikrajských spojů mezi KHK a příslušným sousedním krajem, kde způsob vyúčtování respektuje pravidla úhrady kompenzace (brutto nebo netto způsob) a výši ceny dopravního výkonu hrazenou sousedním krajem příslušným dopravcům. Čtvrtletně dochází k finančnímu vyrovnání. Pro příslušné období platnosti JŘ nebo jeho část je schvalována v Radě KHK objednávka mezikrajských spojů, která obsahuje specifikaci a rozsah spojů zajišťovaných sousedním krajem.

V posledních letech byly vzájemné objednávky mezikrajských dopravních výkonů realizované v rozsahu a finanční výši, která je uvedena v tabulkách 28 a 29.

Tabulka 28: Skutečně realizované dopravní výkony v rámci mezikrajských smluv 2017-2021 (v tis. km)

	2017	2018	2019	2020	2021
PK objednal u KHK dopravní výkony	420,223	423,117	422,692	421,849	392,802
KHK objednal u PK dopravní výkony	485,561	497,584	555,041	513,340	571,918
LK objednal u KHK dopravní výkony	153,021	163,287	186,412	204,871	196,143
KHK objednal u LK dopravní výkony	282,343	379,270	367,221	427,332	441,969
SČK objednal u KHK dopravní výkony	104,107	107,892	121,334	119,407	241,784
KHK objednal u SČK dopravní výkony	140,362	143,270	144,612	135,489	154,324

Tabulka 29: Výše finančního příspěvku v rámci mezikrajských smluv 2017-2021 (v mil. Kč)

	2017	2018	2019	2020	2021
PK uhradil KHK za dopravní výkony	7,526	7,857	8,418	10,868	12,100
KHK uhradil PK za dopravní výkony	9,145	9,422	9,278	13,506	15,581
LK uhradil KHK za dopravní výkony	2,777	2,686	3,612	4,834	5,432
KHK uhradil LK za dopravní výkony	4,892	7,178	5,222	9,544	9,988
SČK uhradil KHK za dopravní výkony	2,414	2,407	3,022	3,535	4,923
KHK uhradil SČK za dopravní výkony	3,354	3,389	3,391	4,249	5,083

9.1.3 Veřejná linková autobusová doprava – přímé zadání s dopravcem KAD spol. s.r.o.

KHK, SČK a LK se společně zabývají možnostmi zajistit stabilní přepravní spojení na lince Praha – Mladá Boleslav – Jičín – Nová Paka – Jilemnice – Vrchlabí – Špindlerův Mlýn. Předmětné spojení, které na území KHK nahrazovalo některé autobusové spoje základní dopravní obslužnosti, mělo být zajištěno prostřednictvím mezikrajské spolupráce na objednávce, ale z důvodu omezených finančních prostředků prozatím nedošlo k plnohodnotné realizaci.

Z tohoto důvodu zajistil KHK základní dopravní obslužnost pro cestující na trase Nová Paka – Vrchlabí – Špindlerův Mlýn náhradním způsobem, a to pomocí smlouvy o veřejných službách s dopravcem KAD spol. s.r.o. (dále jen „KAD Vrchlabí“). Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících byla uzavřena formou přímého zadání na dobu určitou. Předmětem závazku je provozování linky 690405 Špindlerův Mlýn – Vrchlabí – Nová Paka, a to zejména školních spojů s ročním rozsahem objednávaných dopravních výkonů do 50 tis. km.

Tabulka 30: Odkaz na uzavřenou smlouvu s dopravcem KAD Vrchlabí

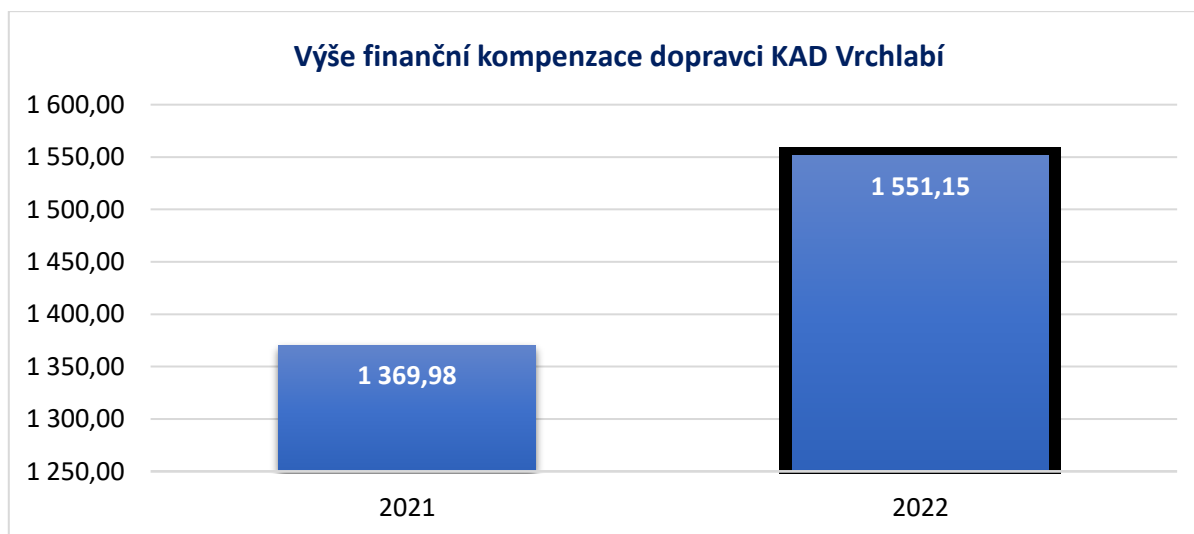
Dopravce	Datum podpisu	Doba plnění	Registr smluv – odkaz
KAD Vrchlabí	26. 2. 2021	7. 3. 2021 – 10. 12. 2022	https://smlouvy.gov.cz/smlouva/15649547?backlink=75de3

Předmětná smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících je uzavřena v režimu netto a dopravci KAD Vrchlabí náleží za poskytování objednaných dopravních výkonů finanční kompenzace. Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících mezi KHK a KAD Vrchlabí je uzavřena s rovnoměrným rozdělením příležitostí a rizik spojených s časovým vývojem výše výnosů z tržeb z jízdného. Výše finanční kompenzace poskytnutá v roce 2021 a její předpokládaná výše pro rok 2022 je v tabulce 31.

Tabulka 31: Výše finanční kompenzace dopravci KAD Vrchlabí (tis. Kč)

Dopravce	Období 7. 3. 2021 - 31. 12. 2021	Období 1. 1. 2022 – 10. 12. 2022*
KAD Vrchlabí	1 369,98	1 551,15

* - jedná se o předpokládanou finanční kompenzaci, která se může změnit na základě skutečného ročního vyúčtování výnosů z tržeb z jízdného



Obrázek 42: Výše finanční kompenzace dopravci KAD Vrchlabí (v tis. Kč)

9.1.4 Veřejná linková autobusová doprava – spolupráce na zajištění linky do Kudowa Zdrój s městem Náchod

Mezinárodní dopravní obslužnost mezi městem Náchod a lázeňským městem Kudowa Zdrój je dlouhodobě zajišťována autobusem, který zároveň zabezpečuje provoz MHD v Náchodě. Provozovatelem MHD v Náchodě je společnost CDS Náchod, která má s městem Náchod uzavřenou smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících. Dopravní spojení do polského lázeňského města Kudowa Zdrój je zajištěno pomocí prodloužených spojů MHD na lince 000158 Náchod – Kudowa Zdrój, která je trasována z Bražce přes Staré Město, centrum města a Běloves.

Na provozování VLAD mezi městem Náchod a městem Kudowa Zdrój uzavřel KHK smlouvu o vzájemné spolupráci při zajištění dopravní obslužnosti s městem Náchod. Tato smlouva je uzavřena na základě principu brutto smluv, kdy město Náchod předkládá KHK měsíčně vyúčtování provozu linky v úseku Náchod, Běloves, Kaufland – Kudowa Zdrój. KHK se finančně podílí na úhradě prokazatelné ztráty tohoto úseku. „Smlouva o vzájemné spolupráci při zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou mezi Královéhradeckým krajem a městem Náchod“ byla uzavřena dne 22. 12. 2016 na dobu neurčitou.

Z důvodu indexace, resp. aktualizace výše ceny dopravního výkonu na předmětných spojích, a z důvodu aktualizace rozsahu dopravních výkonů, na které se KHK finančně podílí, dochází každoročně k uzavírání dodatků této smlouvy.

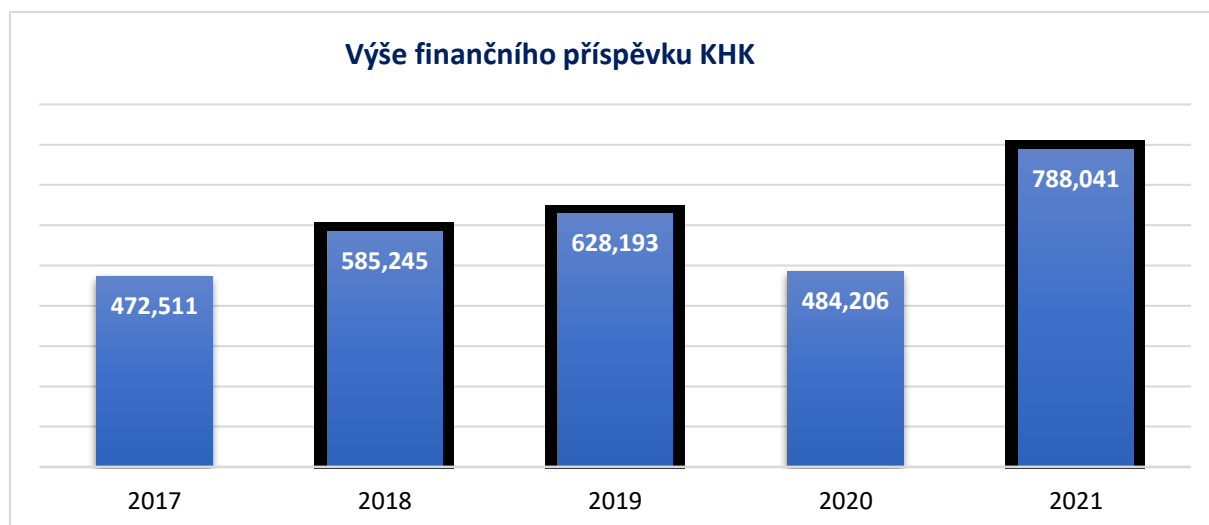
Tabulka 30: Odkaz na uzavřenou smlouvu mezi KHK a městem Náchod

Smluvní strana	Datum podpisu	Doba plnění	Registr smluv – odkaz
Město Náchod	22. 12. 2016	1. 1. 2017 – na dobu neurčitou	https://smlouvy.gov.cz/smlouva/935793?backlink=3bbjh

V posledních letech byl finanční příspěvek KHK na předmětné spojení v následující výši.

Tabulka 31: Výše finančního příspěvku KHK na provoz linky Náchod-Kudowa Zdrój v letech 2016–2021 (tis. Kč)

	2017	2018	2019	2020	2021
Výše finančního příspěvku KHK	472,511	585,245	628,193	484,206	788,041



Obrázek 43: Přehled výše finančních prostředků, kterými se KHK podílí na úhradě provozu linky Náchod-Kudowa Zdrój (v tis. Kč)

9.1.5 Veřejná linková autobusová doprava – spolupráce na zajištění linky do Lukavice s městem Rychnov nad Kněžnou

Dopravní obslužnost mezi městem Rychnov nad Kněžnou a obcí Lukavice je dlouhodobě zajišťována autobusem, který zároveň zajišťuje provoz MHD v Rychnově nad Kněžnou. Oboustranně výhodně se tak jeví vzájemná spolupráce KHK a města Rychnov nad Kněžnou, které v rámci smlouvy o veřejných službách s dopravcem AUDIS BUS také objednává prodloužení některých autobusových spojů do obce Lukavice. Dopravní spojení do obce Lukavice je zajištěno městem Rychnov nad Kněžnou pomocí MHD linky 665002 Rychnov nad Kněžnou – sídliště Nad Habrovou – Panská Habrová – Lukavice a zpět.

Na zabezpečení provozu vybraných spojů do obce Lukavice uzavřel KHK smlouvu o vzájemné spolupráci při zajištění dopravní obslužnosti s městem Rychnov nad Kněžnou. Tato smlouva je uzavřena na základě principu brutto smluv, kdy město Rychnov nad Kněžnou předkládá KHK měsíčně vyúčtování provozu této linky v daném úseku a KHK se finančně podílí na úhradě prokazatelné ztráty tohoto úseku. „Smlouva o vzájemné spolupráci při zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou mezi Královéhradeckým krajem a městem Rychnov nad Kněžnou“ byla uzavřena dne 4. 4. 2022 na dobu neurčitou. Z důvodu indexace, resp. aktualizace výše ceny dopravního výkonu na předemných spojích a z důvodu aktualizace spojení, na které se KHK finančně podílí, dochází každoročně k uzavírání dodatků této smlouvy.

Tabulka 32: Odkaz na uzavřenou smlouvu mezi KHK a městem Rychnov nad Kněžnou

Smluvní strana	Datum podpisu	Doba plnění	Registr smluv – odkaz
Město Rychnov nad Kněžnou	4. 4. 2022	6. 3. 2022 – na dobu neurčitou	https://smlouvy.gov.cz/smlouva/19900791?backlink=yiv0u

9.1.6 Veřejná linková autobusová doprava – zajištění obsluhy měst v okolí Hradce Králové spoji MHD

Z důvodu zabezpečení zvýšené nabídky přepravního spojení (nad rámec spojů objednávaných KHK pomocí VLAD nebo VDOD) pro obyvatele svých obcí s Hradcem Králové objednávají obce Běleč nad Orlicí, Divec, Lochenice, Předměřice nad Labem, Stěžery a Vysoká nad Labem u DPMHK spoje MHD Hradec Králové (do roku 2019 se jednalo pouze o obce Vysoká nad Labem, Lochenice a Běleč nad Orlicí). Některé ze spojů MHD Hradec Králové zajišťují pro obyvatele těchto obcí základní dopravní obslužnost (např. spojení pro žáky a studenty do základních, středních a vysokých škol), kterou nepokrývají spoje objednávané KHK v režimu VLAD nebo VDOD. Na provozu těchto vybraných autobusových spojů KHK obcím finančně přispívá, a to formou dotace.

V případě, že by KHK neposkytl obcím dotaci na spoje MHD Hradec Králové, musel by dopravní obslužnost obcí (v případě nezajištění spoji MHD Hradec Králové) zajistit dalšími spoji VLAD, které by vyjížděly až z Terminálu HD v Hradci Králové. Tento způsob řešení by byl pro KHK finančně nákladnější.

Dotace se poskytuje a vyúčtovává přes dotační portál KHK DOTIS. Smlouvy jsou uzavírány vždy na kalendářní rok. Odkazy na platné smlouvy v roce 2022 jsou uvedeny v následující tabulce.

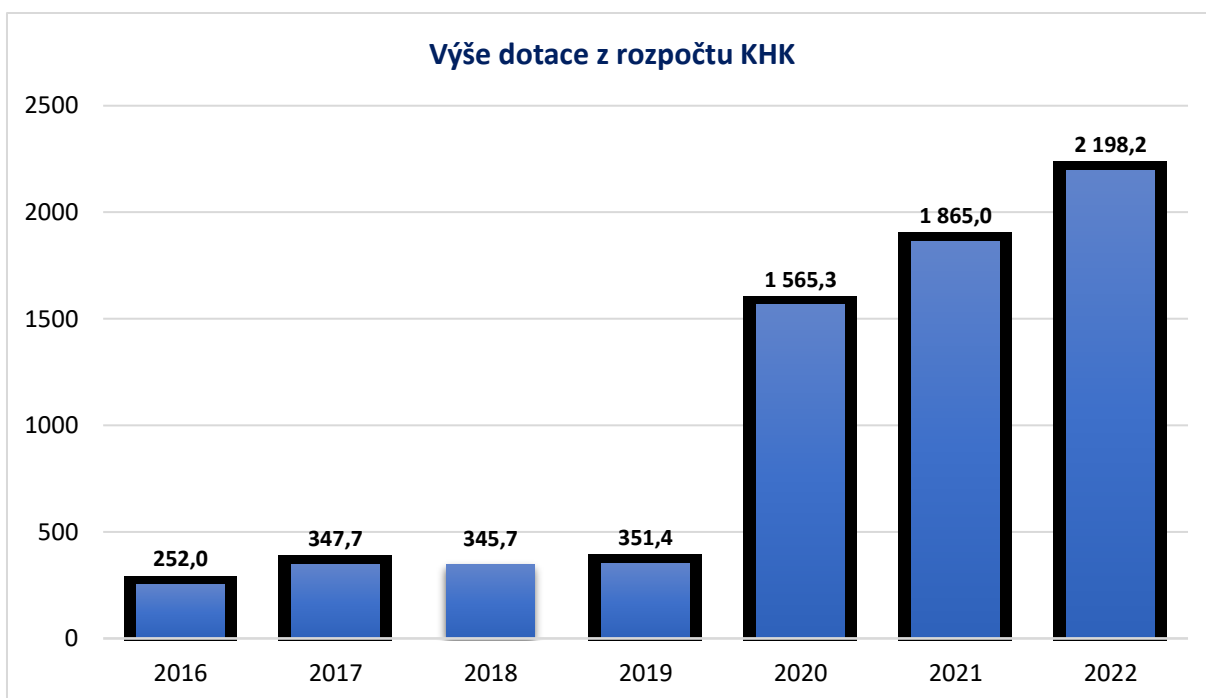
Zároveň mají obce Běleč nad Orlicí, Divec, Lochenice, Předměřice nad Labem, Stěžery a Vysoká nad Labem uzavřenou smlouvu s městem Hradec Králové, jejímž účelem je úhrada ztráty za provoz spojů MHD Hradec Králové v územním obvodu těchto obcí. Poskytnutá dotace obcím ze strany KHK pokrývá pouze část celkových nákladů, které vynakládají obce na pokrytí zvýšené nabídky přepravního spojení spoji MHD Hradec Králové.

Tabulka 33: Odkaz na uzavřené smlouvy KHK s jednotlivými obcemi

Smluvní strana	Datum podpisu	Doba plnění	Registr smluv – odkaz
Běleč nad Orlicí	24. 5. 2022	1. 1. 2022 – 31. 12. 2022	https://smlouvy.gov.cz/smlouva/20497763?backlink=7haaj
Divec	16. 6. 2022	1. 1. 2022 – 31. 12. 2022	https://smlouvy.gov.cz/smlouva/20747743?backlink=41srl
Lochenice	24. 5. 2022	1. 1. 2022 – 31. 12. 2022	https://smlouvy.gov.cz/smlouva/20494811?backlink=n0jpy
Předměřice nad Labem	31. 5. 2022	1. 1. 2022 – 31. 12. 2022	https://smlouvy.gov.cz/smlouva/20547931?backlink=cusla
Stěžery	30. 6. 2021	1. 1. 2022 – 31. 12. 2022	https://smlouvy.gov.cz/smlouva/21032479?backlink=2140g
Vysoká nad Labem	24. 5. 2022	1. 1. 2022 – 31. 12. 2022	https://smlouvy.gov.cz/smlouva/20521963?backlink=y4zmo

Tabulka 34: Přehled výše dotace z rozpočtu KHK na zajištění dopravní obslužnosti VLAD obcím Běleč nad Orlicí, Divec, Lochenice, Předměřice nad Labem, Stěžery, Vysoká nad Labem (v tis. Kč)

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Výše dotace KHK	252,0	347,7	345,7	351,4	1 565,3	1 865,0	2 198,2



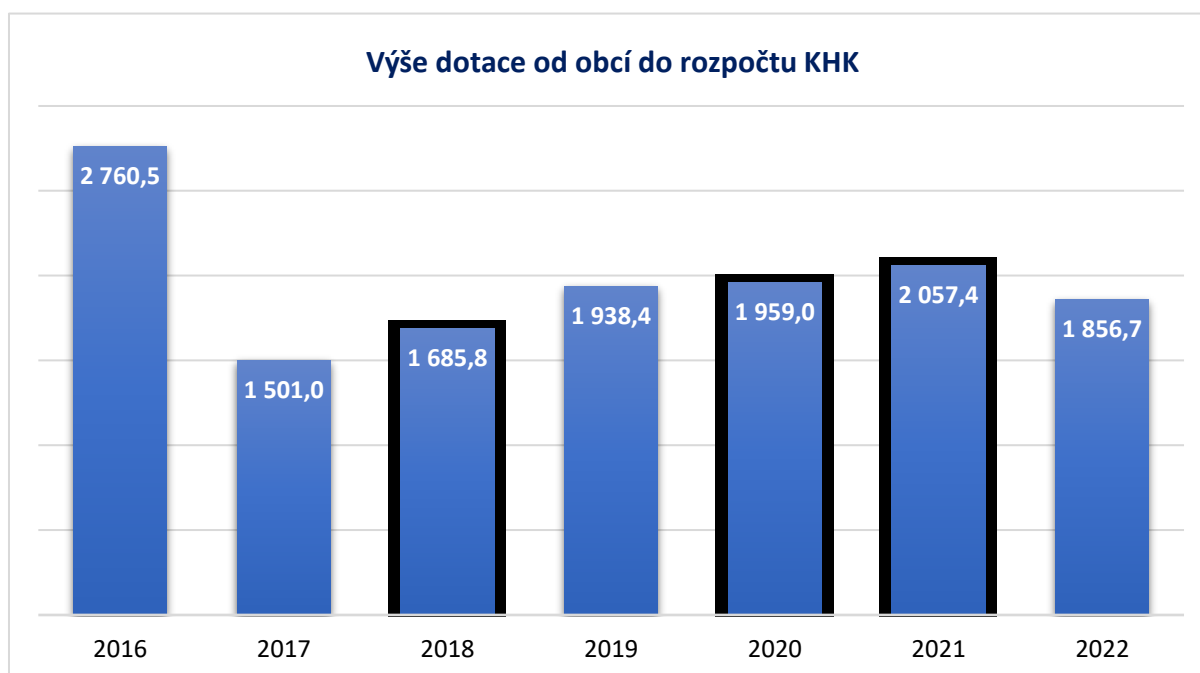
Obrázek 44: Přehled výše dotace z rozpočtu KHK na zajištění dopravní obslužnosti VLAD obcím Běleč nad Orlicí, Divec, Lochenice, Předměřice nad Labem, Stěžery, Vysoká nad Labem (v tis. Kč)

9.1.7 Poskytnutí dotace na veřejnou linkovou autobusovou dopravu od měst a obcí

KHK zajišťuje dopravní obslužnost na svém území VLAD, při níž může dojít na žádost obce k zajištění nadstandardní dopravní obslužnosti územního obvodu obce, která spočívá zejména ve snížení docházkové vzdálenosti cestujících na nejbližší zastávku (např. zajištění spoje do centra obce, na odlehlý okraj obce apod). V takovém případě obec poskytne dotaci na takto zajištěnou nadstandardní dopravní obslužnost prostřednictvím smlouvy s KHK. Dotace se poskytuje jednou částkou a KHK na konci daného období provádí vyúčtování příslušné dotace. Výše dotace pro obce (na 1 km) je vypočtena jako polovina průměrné aktuální ceny dopravního výkonu (v Kč/km) v KHK z uzavřených smluvních vztahů s autobusovými dopravci. Smlouvy na poskytnutí dotace jsou uzavřeny vždy na dopravní rok. V roce 2022 jsou uzavřeny smlouvy „Smlouva o poskytnutí dotace z rozpočtu obce na zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou“ s 51 obcemi s předpokládanou výší příspěvku ve výši 1,856 mil. Kč/rok.

Tabulka 35: Přehled výše dotace od obcí do rozpočtu KHK na zajištění nadstandardní dopravní obslužnosti VLAD (v tis. Kč)

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Výše dotace	2 760,5	1 501,0	1 685,8	1 938,4	1 959,0	2 057,4	1 856,7



Obrázek 45: Přehled výše dotace od obcí do rozpočtu KHK na zajištění nadstandardní dopravní obslužnosti VLAD (v tis. Kč)

9.1.8 Poskytnutí dotace na veřejnou linkovou autobusovou dopravu od dobrovolných svazků měst a obcí

V rámci VLAD jsou v KHK provozovány některé sezónní cyklobusové a skibusové linky. Autobusy zajišťující cyklobusové linky jsou vybaveny zařízením na přepravu kol, a to buď přívěsným vozíkem pro přepravu cca 40 kol, nebo cyklonosičem tzv. „baťohem“ s kapacitou 6 kol.

V současné době KHK zajišťuje provoz cyklobusové dopravy v turistických regionech Krkonoše, Kladské pomezí, Český ráj a Orlické hory. Svazky měst a obcí, které se podílely na rozvoji turistického ruchu v daných oblastech, do roku 2021 částečně přispívaly formou dotace na zajištění provozu cyklobusové dopravy.

Tabulka 36: Odkaz na smlouvy o poskytnutí dotace na zajištění provozu cyklobusové dopravy roce 2021

Smluvní strana	Datum podpisu	Doba plnění	Registr smluv – odkaz
Kladské pomezí	23. 6. 2021	29. 5. 2021 – 30. 9. 2021	https://smlouvy.gov.cz/smlouva/17020659?backlink=qdww2
Mikroregion Český ráj	16. 6. 2021	29. 5. 2021 – 30. 9. 2021	https://smlouvy.gov.cz/smlouva/16946303?backlink=g6i9n
Euroregion Glacensis	19. 7. 2021	29. 5. 2021 – 30. 9. 2021	https://smlouvy.gov.cz/smlouva/17242815?backlink=i4ypn
Krkonoše – svazek měst a obcí	16. 6. 2021	29. 5. 2021 – 30. 9. 2021	https://smlouvy.gov.cz/smlouva/16962191?backlink=t3dz8

V roce 2022 bylo rozhodnuto, že svazky měst a obcí na provoz cyklobusových spojů nebudou finančně přispívat, a proto je úhrada ztráty plně hrazena KHK. Výše dotace z rozpočtu svazků a sdružení na zajištění provozu cyklobusové dopravy pro období 2016–2021 je uvedena v tabulce 37.

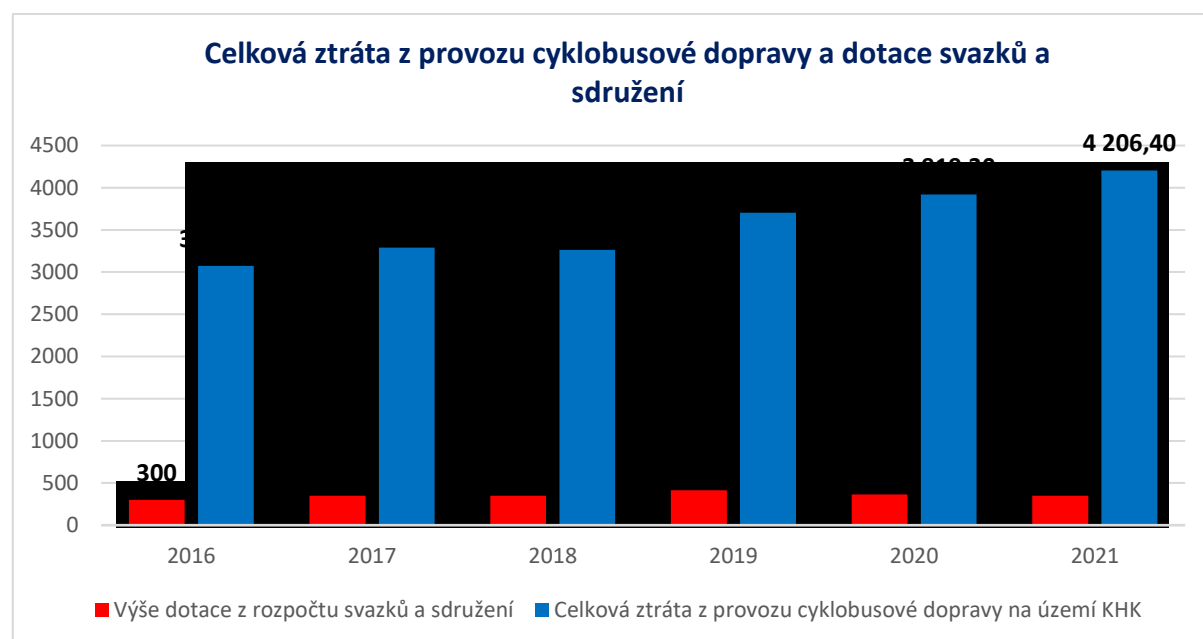
Tabulka 37: Výše dotace z rozpočtu svazků a sdružení na zajištění provozu cyklobusové dopravy pro období 2016–2021 (v tis. Kč)

	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Výše dotace	300,0	350,0	350,0	414,0	364,1	350,1

Celková ztráta spojená s provozováním cyklobusové dopravy na území KHK, která byla pro období 2016–2021 hrazena z rozpočtu na VLAD, je uvedena v tabulce 38.

Tabulka 38: Celková ztráta z provozu cyklobusové dopravy na území KHK pro období 2016–2021 (v tis. Kč)

	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Celková ztráta	3 073,5	3 289,2	3 261,9	3 704,9	3 919,3	4 206,4



Obrázek 46: Celková ztráta z provozu cyklobusové dopravy a dotace svazků a sdružení pro období 2016–2021 (v tis. Kč)

9.1.9 Poskytnutí příspěvku na veřejnou linkovou autobusovou dopravu od výrobních a průmyslových podniků

V současnosti některé výrobní a průmyslové podniky objednávají u autobusových dopravců zvláštní linkovou dopravu. Hlavní nevýhodou zvláštní linkové dopravy je její uzavřenost pro veřejnost, resp. tato doprava je provozována pro předem stanovenou skupinu cestujících. V některých případech je pro zabezpečení dopravní obslužnosti pro jinou skupinu cestujících nutné vést mimo zvláštní linkovou dopravu i VLAD, což však není optimální z ekonomické stránky.

Z výše uvedených důvodů je velmi důležité s významnými výrobními a průmyslovými podniky v KHK jednat, a pokusit se neprovozovat linky na směny pod hlavičkou zvláštní linkové dopravy, ale jako VLAD. Na základě požadavku společností Škoda Auto a ARGO-HYTOS s.r.o. (dále jen „ARGO-HYTOS“), na zabezpečení přepravního spojení pro své zaměstnance z místa bydliště na pracoviště, došlo v období platnosti předchozího PDO KHK k uzavření smlouvy o spolupráci při zajišťování dopravní obslužnosti s těmito společnostmi. Obě společnosti se podílí na úhradě ztráty z provozování dopravní obslužnosti ve specifikovaném územním obvodu. Tyto smlouvy jsou uzavřené na základě principu brutto smluv, kdy KHK předkládá společnostem měsíčně vyúčtování z provozu dotčených linek, které se následně finančně podílí na úhradě odměny dopravcům.

„Smlouva o vzájemné spolupráci při zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou na části území Královéhradeckého kraje“ se společností Škoda Auto byla uzavřena dne 27. 12. 2016 na dobu neurčitou. Se společností ARGO-HYTOS byla uzavřena smlouva dne 20. 3. 2018, také na dobu neurčitou.

Z důvodu aktualizace výše ceny dopravního výkonu a rozsahu spojení, na které si zaměstnavatelé přispívají, dochází k uzavírání dodatků.

V roce 2022 byla se společností Škoda Auto uzavřena nová smlouva „Smlouva o vzájemné spolupráci při zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou na části území Královéhradeckého kraje“, která reflektuje výsledek výběrového řízení, které společnost vyhlásila na dotčené linky.

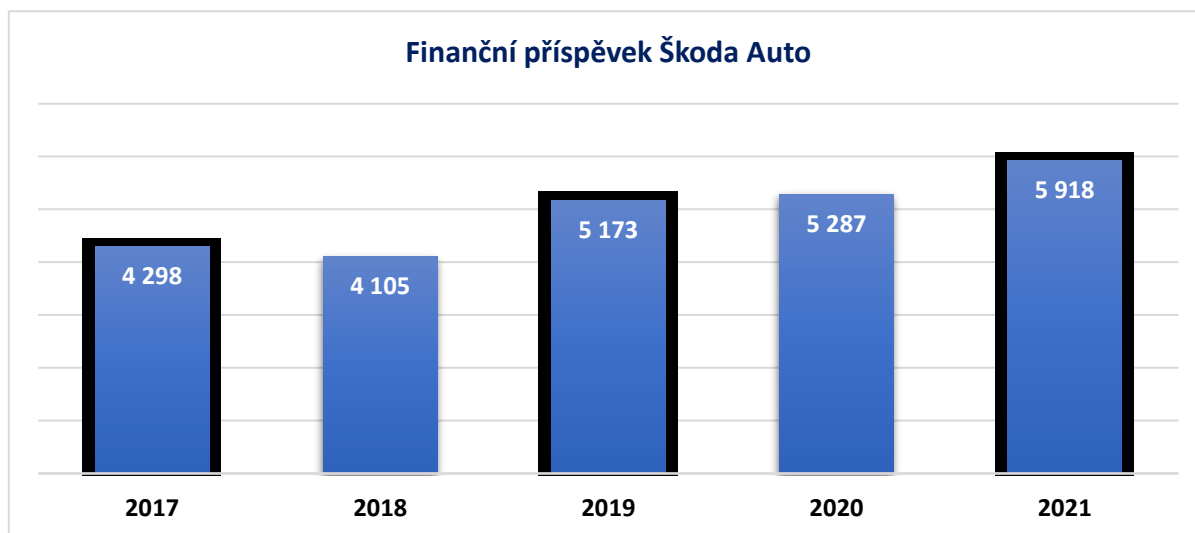
Odkazy na uzavřené smlouvy se společností Škoda Auto a ARGO-HYTOS jsou uvedeny v tabulce 39.

Tabulka 39: Odkazy na uzavřené smlouvy mezi KHK a Škoda Auto a mezi KHK a ARGO-HYTOS

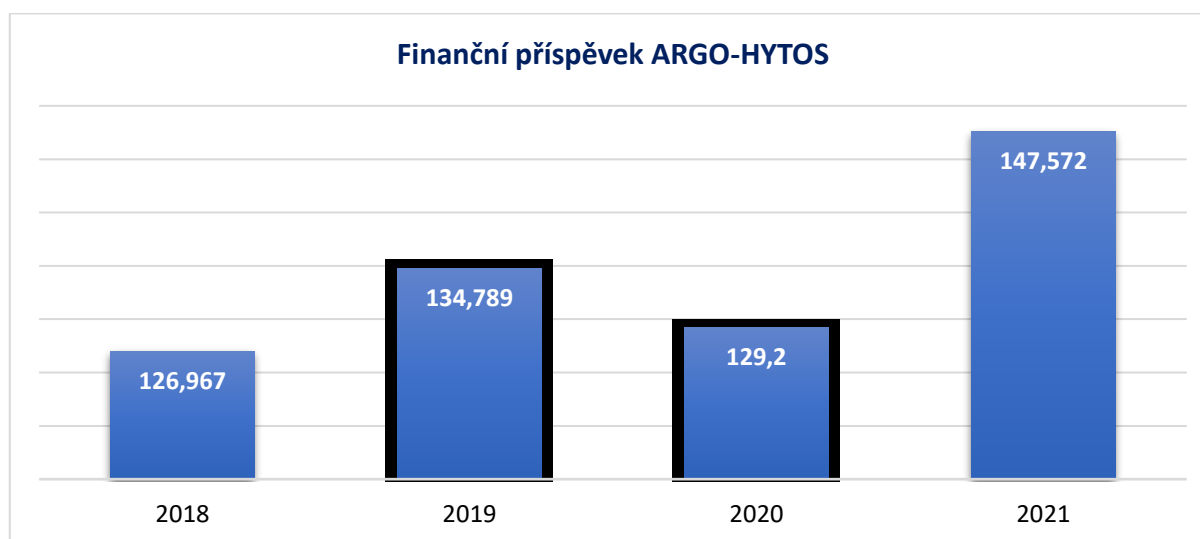
Smluvní strana	Datum podpisu	Doba plnění	Registr smluv – odkaz
Škoda Auto	27. 12. 2016	1. 1. 2017 – 11. 12. 2021	https://smlouvy.gov.cz/smlouva/935797?backlink=0so04
Škoda Auto	31. 3. 2022	12. 12. 2021 – na dobu neurčitou	https://smlouvy.gov.cz/smlouva/19866815?backlink=6dgd7
ARGO-HYTOS	20. 3. 2018	1. 1. 2018 – na dobu neurčitou	https://smlouvy.gov.cz/smlouva/5020924?backlink=a8ua

Tabulka 40: Výše finančního příspěvku od společností Škoda Auto a ARGO-HYTOS pro období 2016-2021 (v tis. Kč)

Finanční příspěvek	2017	2018	2019	2020	2021
Škoda Auto	4 298	4 105	5 173	5 287	5 918
ARGO-HYTOS		126,967	134,789	129,200	147,572



Obrázek 47: Výše finančního příspěvku od společnosti Škoda Auto pro období 2016-2021 (v tis. Kč)



Obrázek 48: Výše finančního příspěvku od společnosti ARGO-HYTOS pro období 2016-2021 (v tis. Kč)

9.1.10 Uznávání časových jízdenek MHD Trutnov na spojích veřejné linkové autobusové dopravy

V KHK proběhlo v minulých letech k plošnému zavedení tarifu IREDO, který umožňuje cestujícím využívat na jeden jízdní doklad dopravu autobusy i vlaky. V IDS IREDO jsou zapojeny linky VLAD a některá menší města se svými MHD. MHD Trutnov prozatím není začleněna do IDS IREDO, a proto nemohou cestující využít na společných trasách linek MHD Trutnov a VLAD jednotného tarifu IREDO. Jako vstřícný krok vůči cestujícím vedení města Trutnov požádalo KHK o možnost uznávání předplacených kupónů MHD Trutnov také v linkách VLAD, tj. ve spojích objednávaných KHK. KHK s návrhem souhlasil za podmínky, že bude město KHK

doplácet dohodnutou částku, která pokryje výpadek tržeb u cestujících, kteří předloží časový kupón MHD Trutnov.

K umožnění přepravy cestujících s platnými časovými jízdními doklady MHD Trutnov v územním obvodu města Trutnova na linkách VLAD zajišťovaných v rámci veřejných služeb v přepravě cestujících na území KHK v IDS IREDO uzavřel dne 26. 2. 2021 KHK s městem dohodu o uznávání těchto jízdních dokladů. Tato smlouva je uzavřena na dobu neurčitou a město Trutnov se zavazuje hradit za uznávání časových jízdních dokladů MHD Trutnov roční částku ve výši 863 636 Kč.

Tabulka 41: Odkaz na uzavřenou smlouvu mezi KHK a městem Trutnov

Smluvní strana	Datum podpisu	Doba plnění	Registr smluv – odkaz
Město Trutnov	26. 2. 2021	1. 3. 2021 – na dobu neurčitou	https://smlouvy.gov.cz/smlouva/15648251?backlink=bho4h

9.1.11 Bezplatná přeprava ve spojích VLAD pro zvláštní skupinu cestujících

Zástupci města Hořice a Jičín vznesli v minulých letech dotaz na KHK na možnost bezplatné přepravy seniorů v územním obvodu obou měst, a to pouze po předložení občanského průkazu. KHK prostřednictvím schválené výjimky v tarifu IDS IREDO bezplatnou přepravu přesně vymezené skupině cestujících zajistil, ale pouze za podmínky, že budou města Hořice a Jičín doplácet KHK dohodnutou částku, která pokryje výpadek tržeb u bezplatně přepravených cestujících.

Z důvodu zajištění bezplatné přepravy zvláštní skupiny cestujících na linkách VLAD, které jsou KHK provozovány v režimu závazku veřejné služby po území města Hořice, došlo k uzavření smlouvy s městem Hořice „Smlouva o bezplatné přepravě vybrané skupiny cestujících na linkách veřejné linkové dopravy“. Zvláštní skupinou cestujících se rozumí obyvatelé města Hořice, kteří jsou starší 65 let, kteří se prokáží řidiči vozidla platným občanským průkazem.

Ze stejného důvodu uzavřel KHK s městem Jičín dohodu o změně obsahu závazku vzniklého ze smlouvy „Smlouva o bezplatné přepravě vybrané skupiny cestujících ve spojích veřejné linkové dopravy“. Zvláštní skupinou cestujících se rozumí obyvatelé města Jičína, kteří jsou starší 60 let, kteří se prokáží řidiči vozidla platným občanským průkazem.

Předmětné smluvní vztahy jsou uzavřeny na dobu neurčitou a v případě aktualizace předmětných spojů, na kterých je umožněna bezplatná přeprava pro seniory, jsou schvalovány jejich dodatky.

Tabulka 42: Odkazy na uzavřené smlouvy KHK s městy Hořice a Jičín

Smluvní strana	Datum podpisu	Doba plnění	Registr smluv – odkaz
Město Hořice	23. 4. 2019	1. 5. 2019 – na dobu neurčitou	https://smlouvy.gov.cz/smlouva/8839679?backlink=lpijn
Město Jičín	23. 10. 2015	1. 11. 2015 – na dobu neurčitou	https://smlouvy.gov.cz/smlouva/16555099?backlink=dcg4j

9.2 Smluvní zajištění veřejné drážní osobní dopravy

Veřejné služby v přepravě cestujících VDOD jsou na většině železničních tratí KHK uskutečňovány na základě smluvního vztahu KHK s drážními dopravci České dráhy a GW Train Regio. Stejně jako ve VLAD jsou dopravní výkony na části území KHK také realizovány drážními dopravci, které mají uzavřenou smlouvu o veřejných službách se sousedními kraji. Sousední kraje objednávají dopravní výkony na vybraných železničních tratích na území KHK u drážních dopravců, a to na základě objednávky KHK.

9.2.1 Veřejná drážní osobní doprava – smluvní dopravci Královéhradeckého kraje

Na konci roku 2021 došlo k vypršení platnosti dlouhodobé smlouvy s dopravcem České dráhy a také smluv s dopravcem GW Train Regio.

V období platnosti předchozího PDO KHK bylo rozhodnuto o procesních krocích vedoucích k následnému uzavření smluv o veřejných službách v přepravě cestujících ve VDOD. K představení těchto procesních kroků je věnována následující část kapitoly.

Smlouvy ve veřejných službách v přepravě cestujících ve VDOD bylo možné v souladu s evropskou a národní legislativou zajistit pomocí nabídkového řízení nebo přímého zadání. KHK se rozhodl uzavřít smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících pomocí přímého zadání zejména s ohledem na specifickou situaci, kdy např. od roku 2020 došlo k výraznému snížení státního příspěvku na provoz regionální VDOD nebo také s ohledem na dosud stále probíhající modernizaci železniční infrastruktury, která může mít vliv na nasazovaná vozidla. Pro další rozvoj VDOD v KHK bylo potřeba vytvořit vhodné podmínky vedoucí k důkladnému projednávání smluvních, provozních a ekonomických záležitostí. K tomuto procesu bylo vhodné právě využít přímého zadání. Další podstatnou výhodou přímého zadání pro KHK bylo právo vedení průběžných jednání s drážními dopravci zejména o kvalitativních a ekonomických podmínkách, které mohly být průběžně modifikovány. KHK mohl podle průběžných nabídek stanovit požadovanou kvalitu služeb odpovídající svým finančním možnostem, případně mohl po uchazečích požadovat více nabídek lišících se právě v kvalitě poskytovaných služeb (např. vozového parku, změny rozsahu, atd).

K uzavření smluvních vztahů ve VDOD pomocí přímého zadání se přiklonila naprostá většina krajů v ČR.

V rámci procesu výběru drážních dopravců bylo území KHK rozděleno do 5 provozních souborů, a to podle dopravně ucelených úseků železničních tratí, na kterých jsou provozovány regionální vlaky podle objednávaného dopravního konceptu:

1. Provozní soubor „Český ráj“
2. Provozní soubor „Severozápad“
3. Provozní soubor „Severovýchod“
4. Provozní soubor „Jihovýchod“
5. Provozní soubor „Česko-polské pohraničí“



Obrázek 49: Rozdělení provozních souborů v KHK

KHK odeslal drážním dopravcům, kteří měli oprávnění provozovat VDOD na celostátní dráze a regionálních dráhách provozovaných SŽ, v rámci JŘ pro rok 2020, dokument „*Sdělení o záměru uzavřít smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě*“, který zároveň uveřejnil na profilu zadavatele, úřední desce KHK a text tohoto sdělení uveřejnil rovněž ve Věstníku veřejných zakázek a Úředním věstníku Evropské unie. Drážním dopravcům byla stanovena lhůta pro vyjádření zájmu.

Poté, co drážní dopravci projevili zájem, jim byly zaslány podklady vypracované KHK a advokátní kanceláří na základě, kterých dopravci předložili indikativní nabídky a koncepci poskytovaných služeb, v níž byla popsána zejména nabízena kolejová vozidla, odhadované počty personálu, další nabízené služby nad rámec minimálního požadovaného standardu apod.

Nabídky drážních dopravců byly hodnoceny zejména podle ekonomické a kvalitativní výhodnosti vyjednávacím týmem, který byl schválen Radou KHK. Vyjednávací tým vyhodnotil jako nejvýhodnější nabídku pro 4 provozní soubory od dopravce České dráhy. Jednání s dopravcem GW Train Regio pro provozní soubor Česko-polské pohraničí bylo s ohledem na sezónní charakter uzavřeno na začátku roku 2022. Jednání s dopravcem GW Train Regio pro provozní soubor Česko-polské pohraničí bylo s ohledem na sezónní charakter uzavřeno na začátku roku 2022.

Za poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících ve VDOD po dobu plnění smlouvy náleží drážním dopravcům kompenzace.

Smlouvy o veřejných službách uzavřené mezi KHK a České dráhy i mezi KHK a GW Train Regio jsou tzv. smíšené, tj., že příležitosti a rizika spojená s časovým vývojem výše výnosů, jsou rovnoměrně rozděleny.

Tabulka 43: Odkazy na uzavřené smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících ve VDOD na území KHK

Dopravce	Datum podpisu	Doba plnění	Registr smluv – odkaz
České dráhy	5. 9. 2021	12. 12. 2021 – 13. 12. 2031	https://smlouvy.gov.cz/smlouva/18002687?backlink=bdynp
GW Train Regio	11. 4. 2022	16. 4. 2022 – 13. 12. 2031	https://smlouvy.gov.cz/smlouva/19977783?backlink=n73ia

Tabulka 44: Přehled vážené JCDV a variabilní části JCDV (v Kč/km)

Dopravce	Vážená JCDV	Vážená JCDV (po indexaci pro rok 2022)	Vážená variabilní část JCDV (po indexaci pro rok 2022)
České dráhy	148,29	146,03	91,64
GW Train Regio	---	160,63	91,91

9.2.2 Veřejná drážní osobní doprava – mezikrajská spolupráce

S ohledem na geografickou polohu a vzájemnou spádovost regionů existují v KHK železniční tratě, které mají přesah do sousedních krajů. Při přípravě dlouhodobého smluvního zajištění byl ze strany objednatelů kladen důraz, aby pro cestující nedošlo k přerušení poskytování dopravní obslužnosti VDOD. Z tohoto důvodu došlo k uzavření smlouvy za účelem zajištění dopravní obslužnosti jednotlivých krajů VDOD mezikrajskými linkami.

Tabulka 45: Odkazy na uzavřené smlouvy o zajištění VDOD mezikrajskými vlaky mezi KHK a příslušnými sousedními kraji

Smluvní strana	Datum podpisu	Doba plnění	Registr smluv – odkaz
Pardubický kraj	19. 9. 2019	15. 12. 2019 – na dobu neurčitou	https://smlouvy.gov.cz/smlouva/10183390?backlink=0nedg
Liberecký kraj	16. 12. 2019	15. 12. 2019 – na dobu neurčitou	https://smlouvy.gov.cz/smlouva/11119100?backlink=d17b5
Středočeský kraj	21. 7. 2021	12. 12. 2021 – na dobu neurčitou	https://smlouvy.gov.cz/smlouva/17517623?backlink=s1ah1

Uzavřené smlouvy jsou založeny na principu čtvrtletního vyúčtování a vzájemného zápočtu finanční úhrady za skutečně realizovanou objednávku na mezikrajských linkách, a kde způsob vyúčtování respektuje pravidla úhrady kompenzace (brutto, netto nebo smíšené výnosové riziko) jednotlivých sousedních krajů s drážními dopravci.

Tabulka 46: Výše finančního příspěvku v rámci mezikrajských smluv 2020-2022 (v mil. Kč)

	2020	2021	2022*
PK uhradil KHK za dopravní výkony	34,4	36,6	41,6
KHK uhradil PK za dopravní výkony	0	0	25,2
LK uhradil KHK za dopravní výkony	0	0	38,5
KHK uhradil LK za dopravní výkony	6,9	7,0	27,4
SČK uhradil KHK za dopravní výkony	0	0	15,4
KHK uhradil SČK za dopravní výkony	0	0	36,0

* - předpokládaná výše finančního příspěvku pro JŘ 2021/2022 dle objednávky

Tabulka 47: Objednané roční výkony v rámci mezikrajských smluv pro JŘ 2021/2022 (v tis. vlkm)

	Specifikace výkonů	Dopravní výkon
KHK objednal u LK dopravní výkony	L3 (trať 030)	186,0
KHK objednal u SČK dopravní výkony	S21 (trať 061), S36 (trať 064)	311,0
KHK objednal u PK dopravní výkony	trať 031	258,0
LK objednal u KHK dopravní výkony	trať 040, 041, 042, 046	360,0
SČK objednal u KHK dopravní výkony	trať 020+231; 062	138,0
PK objednal u KHK dopravní výkony	trať 021, 026, 031	290,0

9.3 Ostatní smluvní zajištění

V rámci této kapitoly je popsána základní charakteristika ostatních smluv, které mají dopad na příjmovou a výdajovou stránku rozpočtu na dopravní obslužnost na území KHK.

9.3.1 Smlouva o poskytování služeb v rámci zajištění provozování integrovaného dopravního systému IREDO

KHK, PK a OREDO mají uzavřenou třístrannou smlouvu „Smlouva o poskytování služeb v rámci zajištění provozování integrovaného dopravního systému IREDO“. Na základě této smlouvy, a za úplaty OREDO poskytuje KHK a PK služby související se správou některých služeb IDS IREDO.

Tabulka 48: Odkaz na uzavřenou smlouvu o poskytování služeb v rámci zajištění provozování IDS IREDO

Smluvní strana	Datum podpisu	Doba plnění	Registr smluv – odkaz
OREDO	30. 9. 2020	1. 10. 2020 – na dobu neurčitou	https://smlouvy.gov.cz/smlouva/13934084?backlink=jut9x

Tabulka 49: Finanční příspěvek KHK společnosti OREDO na základě uzavřené smlouvy (v tis. Kč)

OREDO	2020*	2021
Finanční příspěvek KHK	1 237,869	4 951,479

* V roce 2020 byl příspěvek ze strany KHK hrazen pouze za jednu čtvrtinu roku, od platnosti smlouvy (od 1. 10. 2020).

9.3.2 Smlouva o zajištění stabilního financování regionální železniční osobní dopravy

ČR uzavřela s kraji smlouvu, která má zabezpečit stabilní systém financování regionální železniční osobní dopravy. Spolufinancování u jednotlivých krajů vychází z rovného podílu mezi spolufinancováním státu a rozsahem finančních prostředků krajů alokovaných do regionální železniční osobní dopravy v roce 2014. Podíl státního spolufinancování je nastaven na výchozí hodnotu 30,469 % financování regionální železniční osobní dopravy a pro KHK se jedná o výchozí hodnotu ve výši 161,272 mil. Kč. V letech 2020–2025 je celková výše spolufinancování ze státního rozpočtu mimořádně navýšena o finanční prostředky pro KHK, a to pro rok 2020 o 50 mil. Kč, pro rok 2021 o 40 mil. Kč, pro rok 2022 o 30 mil. Kč, pro rok 2023 o 20 mil. Kč a pro rok 2024 o 10 mil. Kč. Celková částka určená ke stabilnímu financování regionální železniční osobní dopravy je podle smlouvy každoročně upravena o průměrný roční index spotřebitelských cen.

Tabulka 50: Výše spolufinancování ze státního rozpočtu na regionální železniční osobní dopravu pro KHK za období 2016–2021 (v mil. Kč)

Rok	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Dotace ČR	267,711	268,514	270,393	277,153	223,545	225,997



Obrázek 50: Výše spolufinancování ze státního rozpočtu na regionální železniční osobní dopravu za období 2016–2021 (v mil. Kč)

V roce 2021 stát kompenzoval KHK pokrytí zvýšených nákladů za použití dopravní cesty z důvodu zavedení ceny za použití přístupových komunikací pro cestující ve vlaku VDOD ze strany SŽ. Pro KHK se jednalo o částku 7,593 tis. Kč. O tuto částku se navýšilo spolufinancování ze státního rozpočtu pro KHK na 225,997 mil. Kč.

9.3.3 Smlouva o užívání části Terminálu hromadné dopravy v Hradci Králové

Předmětem této smlouvy jsou podmínky užívání odjezdových a příjezdových stanovišť včetně poskytování služeb, které jsou uskutečňovány ve veřejných a neveřejných prostorách budovy regionální a dálkové linkové dopravy a na přiléhajících vnějších plochách Terminálu HD. Autobusoví dopravci, kteří jsou provozovatelem veřejných služeb v přepravě cestujících na základě výsledku zadávacího řízení na veřejnou zakázku s názvem „Výběr dopravců pro uzavření smluv o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové dopravě na území Královéhradeckého kraje“, hradí DPMHK cenu za vjezd. Cena za vjezd pro období od 7. 3. 2021 – 31. 12. 2021 byla ve výši 84 Kč/vjezd a pro období kalendářního roku 2022 je ve výši 87 Kč/vjezd. DPMHK je oprávněn každý rok navýšit cenu za vjezd procentuálním přírůstkem průměrného ročního indexu spotřebitelských cen. Po dobu platnosti PDO KHK 2022–2026 budou dotčeným autobusovým dopravcům náklady za vjezdy na Terminál HD propláceny KHK v rámci měsíčního vyúčtování.

9.3.4 Dohoda o spolupráci při provozování linek dálkové dopravy v IDS IREDO

KHK má uzavřenou s Českými drahami dohodu „Dohoda o spolupráci při provozování linky dálkové dopravy R10 Praha – Hradec Králové – Trutnov“ a s ARRIVA vlaky dohodu „Dohoda o spolupráci při provozování linky dálkové dopravy R14 Pardubice – Liberec“. Vzhledem k uzavřeným dohodám mohou cestující být odbaveni ve vlacích dálkové dopravy v tarifu IREDO. Závazkem z uzavřených dohod pro KHK je nést ekonomická rizika drážním dopravcům, která mohou vzniknout ve vlacích linky R10 a R14 na základě uznávání jízdních dokladů IREDO na území KHK.

Tabulka 51: Dohody o spolupráci při provozování linek dálkové dopravy v IDS IREDO

Smluvní strana	Datum podpisu	Doba plnění	Registr smluv – odkaz
ARRIVA vlaky	11.12.2020	13.12.2020 – na dobu neurčitou	https://smlouvy.gov.cz/smlouva/14861826?backlink=rtl70
České dráhy	7.2.2022	12.12.2021 – na dobu neurčitou	https://smlouvy.gov.cz/smlouva/19395495?backlink=jw8pn

9.4 Časový harmonogram uzavírání smluv o veřejných službách a postup při uzavírání těchto smluv

KHK má uzavřeny s autobusovými a drážními dopravci dlouhodobé smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících, které jsou blíže popsány v kapitolách 9.1.1 a 9.2.1.

Ve druhé polovině roku 2022 je uvažováno s uzavřením smlouvy o veřejných službách přímým zadáním s autobusovým dopravcem KAD Vrchlabí s předpokládaným ročním rozsahem objednaných dopravních výkonů do 50 tis. km. Předmětem smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících s tímto autobusovým dopravcem bude zajištění základní dopravní obslužnosti na relaci Jičín – Nová Paka – Vrchlabí – Špindlerův Mlýn.

V případě, že dojde k závazné dohodě mezi KHK a Dolnoslezským vojvodstvím na vzniku mezinárodního železničního spojení linkou Hradec Králové – Náchod – Wrocław, dojde k aktivaci postupů vedoucích k uzavření smlouvy o veřejných službách ve VDOD přímým zadáním mezi KHK a dopravcem České dráhy. Zahájení provozu této linky je uvažováno od zahájení platnosti JŘ 2024/2025.

Během platnosti PDO KHK 2022–2026 bude zahájena technologická a organizační příprava pro následné vyhlášení nabídkových řízení (případně přímého zadání) na provozovatele veřejných služeb v přepravě cestujících. Časový harmonogram uzavírání budoucích smluv o veřejných službách v přepravě cestujících a postup vedoucí k jejich uzavírání s cílem zahájení jejich účinnosti ve VLAD od 9. 3. 2031 a VDOD od 14. 12. 2031 bude známý po projednání výkonnými orgány KHK.

9.5 Vývoj finančních výdajů na dopravní obslužnost v letech 2016–2021

Výdaje na dopravní obslužnost tvoří zásadní položku v rozpočtu KHK. Podíl vynaložených finančních výdajů KHK souvisejících se zajištěním dopravní obslužnosti z celkových výdajů rozpočtu je uveden v tabulce 52.

Tabulka 52: Krajské výdaje na dopravní obslužnost v letech 2016–2021 (v mil. Kč)

	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Výdaje na dopravní obslužnost z rozpočtu KHK	677	716	717	760	915	1 093
Celkové výdaje rozpočtu KHK	3 770	4 419	5 492	6 203	7 105	5 864
Podíl výdajů na dopravní obslužnost (%)	18 %	16 %	13 %	12 %	13 %	19 %

Porovnání celkových finančních výdajů na dopravní obslužnost s jinými kraji je uvedeno v tabulce 53.

Tabulka 53: Porovnání finančních výdajů na dopravní obslužnost s jinými kraji v letech 2017–2021 (v mil. Kč)

Kraj	Celkové výdaje na dopravní obslužnost *				
	2017	2018	2019	2020	2021
Jihočeský kraj	1 118	1 190	1 118	1 368	1 576
Jihomoravský kraj	1 593	1 607	1 783	2 256	2 507
Karlovarský kraj	467	482	496	574	624
Kraj Vysočina	765	806	843	1 209	1 250
Královéhradecký kraj	984	987	1 038	1 172	1 319
Liberecký kraj	682	746	748	886	961
Moravskoslezský kraj	1 580	1 649	1 731	2 018	2 089
Pardubický kraj	836	853	851	1 071	1 223
Plzeňský kraj	962	1 040	1 069	1 271	1 366
Středočeský kraj	2 636	2 936	3 149	3 620	4 259
Ústecký kraj	1 294	1 393	1 587	2 110	2 370
Zlínský kraj	793	806	838	1 201	1 442
všechny kraje	13 711	14 495	15 251	18 756	20 987

* do celkových výdajů je zahrnuto spolufinancování ze státního rozpočtu na regionální železniční osobní dopravu

9.5.1 Vývoj finančních výdajů na dopravní obslužnost zajišťovanou veřejnou linkovou autobusovou dopravou v letech 2016–2021

Celkové finanční výdaje na dopravní obslužnost ve VLAD vycházely ze smluvních podmínek, které byly podrobně vysvětleny v předchozí části této kapitoly.

Pro zjednodušení lze uvést, že náklady a příjmy měly následující strukturu:

Nákladová struktura:

- náklady za smluvně objednané dopravní výkony KHK (tj. včetně úhrady vícenákladů za přejezdy, mýtné, vjezdy na autobusová nádraží, objížďky, cyklozařízení, případně posilové spoje aj.),
- náklady na vyrovnání mezikrajské objednávky,
- náklady na úhradu poskytovaných služeb v IDS IREDO společnosti OREDO,
- náklady za zajištění dopravní obslužnosti části území KHK prostřednictvím objednávky jiných měst,
- náklady za poskytnutí dotace obcím na provoz vybraných spojů MHD Hradec Králové.

Příjmová struktura:

- tržby z jízdného od cestujících,
- příspěvky na provoz vybraných spojů VLAD od výrobních a průmyslových podniků,
- dotace od obcí za zajištění nadstandardní dopravní obslužnosti,
- dotace od dobrovolných svazků města a obcí,
- příspěvky za bezplatnou přepravu ve spojích VLAD pro zvláštní skupinu cestujících nebo za uznávání kuponů MHD ve spojích VLAD.

V letech 2016–2021 docházelo k postupnému nárůstu vynakládaných finančních prostředků na dopravní obslužnost uskutečňovanou VLAD, které bylo způsobeno zejména následujícími objektivními skutečnostmi.

Náklady v autobusové dopravě nejvíce ovlivnilo přijetí novely nařízení vlády č. 567/2006 Sb., o minimální mzdě, o nejnižších úrovních zaručené mzdy, o vymezení ztíženého pracovního prostředí a o výši příplatku ke mzdě za práci ve ztíženém pracovním prostředí. Tato změna měla za následek zejména zvýšení základní sazby minimální mzdy, jakož i nejnižší úroveň zaručené mzdy v rámci jednotlivých skupin, doplnění nové 5. skupiny v rámci oboru Doprava: *„Řízení, údržba a opravy motorových vozidel, jejichž délka přesahuje 8 metrů, a která jsou určena pro přepravu více než 16 osob“* a dále zavedení nové kategorie ztěžujícího vlivu, který spočívá v rozdělení výkonu práce v souhrnné době alespoň 90 min. za směnu, pokud během této doby zaměstnanec nemá přístup k obvyklému společenskému nebo sociálnímu zázemí, tento přístup je značně ztížen, či toto přerušování tráví v prostředí nechránícím ho dostatečně před nepříznivými vlivy, přičemž za práci v takto ztíženém prostředí (s účinky takového ztěžujícího vlivu) náleží zaměstnanci příplatek rovnající se 10 % z minimální mzdy. Dále došlo k účinnost novele nařízení vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchýlná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě. Mezi tyto změny patří změna § 9a, který aktuálně stanoví, že za každou celou hodinu doby čekání mezi spoji přísluší členu osádky autobusu podle § 2 písm. a) odměna nejméně ve výši 90 % z hodinové sazby nejnižší úrovně zaručené mzdy stanovené pro pátou skupinu prací.

Změna vládních nařízení měla za důsledek skokové navýšení nákladů pro autobusové dopravce, které KHK nebyl schopen podle tehdejších podmínek uzavřeného smluvního vztahu plnohodnotně kompenzovat. Vzhledem k této skutečnosti musela většina autobusových dopravců přistoupit k radikálnímu řešení, a na konci roku 2018 obdržel KHK výpovědi od osmi z jedenácti dopravců. Na začátku roku 2019 proběhlo jednací řízení bez uveřejnění, které vyústilo v uzavření nových smluv platných od 6. 3. 2019. Na základě těchto uzavřených smluv došlo k navýšení ceny dopravního výkonu, aby mohlo dojít k pokrytí mzdových nároků řidičů. To však znamenalo skokové zvýšení finančních výdajů na VLAD hrazených z rozpočtu KHK v roce 2019.

Na začátku roku 2020 došlo v KHK k úspěšnému dokončení veřejné zakázky na provozování VLAD, které vyústilo v uzavření smlouvy *„Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové dopravě na území Královéhradeckého kraje“* platných od 7. 3. 2021 na období 10 let. V důsledku zlepšení kvalitativního plnění veřejných služeb v přepravě

cestujících ve VLAD v porovnání s obdobím 2016–2020 došlo k navýšení ceny dopravního výkonu, které se projevilo ve zvýšení celkových výdajů hrazených z rozpočtu KHK pro část roku 2021.

Negativní skutečností pro celkové finanční výdaje v rozpočtu pro VLAD v letech 2020–2021 byl však zásadní výpadek výnosů z tržeb z jízdného, který byl způsoben opakovaně přijímanými opatřeními vyhlášených vládou ČR souvisejících s pandemií COVID-19. Přijímaná opatření vlády ČR vedla k dočasnému snížení mobility obyvatelstva, docházky do školských zařízení a omezením volnočasových aktivit, které znamenaly nižší výběr výnosů z jízdného od cestujících.

Výnosy z tržeb z jízdného jsou zásadní pro celkovou finanční výši výdajů z rozpočtu na VLAD. KHK je schopen ovlivnit výši jízdného v integrovaném tarifu IREDO. Podíl výnosů z tržeb z jízdného na úhradě nákladů se průměrně v KHK pohyboval v letech 2019–2021 mezi 35,7 % až 42,2 %. Ke snížení podílů došlo v letech 2020 a 2021 v důsledku pandemie COVID-19. V tabulce 54 je uveden podíl výnosů z tržeb z jízdného k nákladům vyplývajících z uzavřených smluv uvedených v kapitolách 9.1.1, 9.1.2 a 9.1.3 za období 2016–2021.

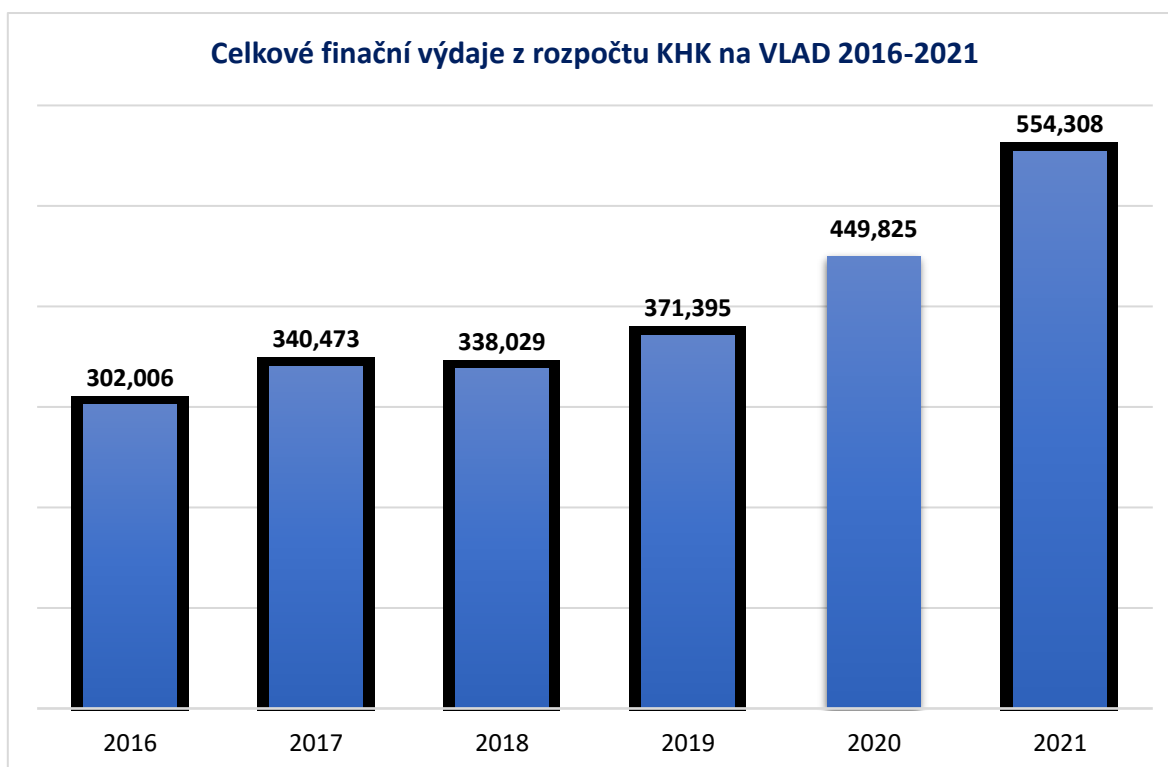
Tabulka 54: Tržby z jízdného a jejich podíl na nákladech ve VLAD v letech 2016–2021 (v mil. Kč)

Rok	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Celkové výnosy z tržeb z jízdného	189,829	191,649	214,733	268,502	182,942	203,957
Celkové náklady	485,021	535,830	562,851	635,849	655,082	746,116
Podíl výnosů z tržeb z jízdného na nákladech (%)	39,14	35,77	38,15	42,23	27,93	27,34

Celkové finanční výdaje na dopravní obsluhu zajišťovanou VLAD (včetně dalších souvisejících výdajů) uhrazené z rozpočtu KHK za období 2016–2021 jsou uvedeny v tabulce 55.

Tabulka 55: Celkové finanční výdaje z rozpočtu KHK za období 2016–2021 (v mil. Kč)

Rok	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Výdaje na VLAD	302,006	340,473	338,029	371,395	449,825	554,308



Obrázek 51: Celkové finanční výdaje na dopravní obslužnost zajišťovanou VLAD za období 2016–2021 (v mil. Kč)

9.5.2 Vývoj finančních výdajů na dopravní obslužnost zajišťovanou veřejnou dráží osobní dopravou v letech 2016–2021

Uzavření smlouvy o zajištění stabilního financování regionální VDOD mezi jednotlivými kraji a státem mělo v letech 2020–2021 zásadní dopad do celkových výdajů na dopravní obslužnost KHK. Jak je uvedeno v kapitole 9.3.2, daná smlouva znamenala snížení státního příspěvku pro KHK oproti období let 2016–2019. KHK se rozhodl, že v důsledku poklesu státního příspěvku nedojde k razantnímu snížení rozsahu vlakových spojů, a proto navýšil krajskou úhradu.

K částečnému zvýšení rozpočtu na VDOD došlo v roce 2020, a to z důvodu zvýšení nákladů za náhradní železniční dopravu na trati 047 v úseku Teplice nad Metují – Adršpach a částečného krytí výpadku ztráty z VDOD v důsledku pandemie COVID-19 v roce 2020.

Výnosy z tržeb z jízdného za skutečně realizované dopravní výkony ve VDOD na celkových nákladech, které vyplývají z finančního vyúčtování předloženými drážními dopravci v průběhu let 2016–2021, jsou obsahem tabulky 56.

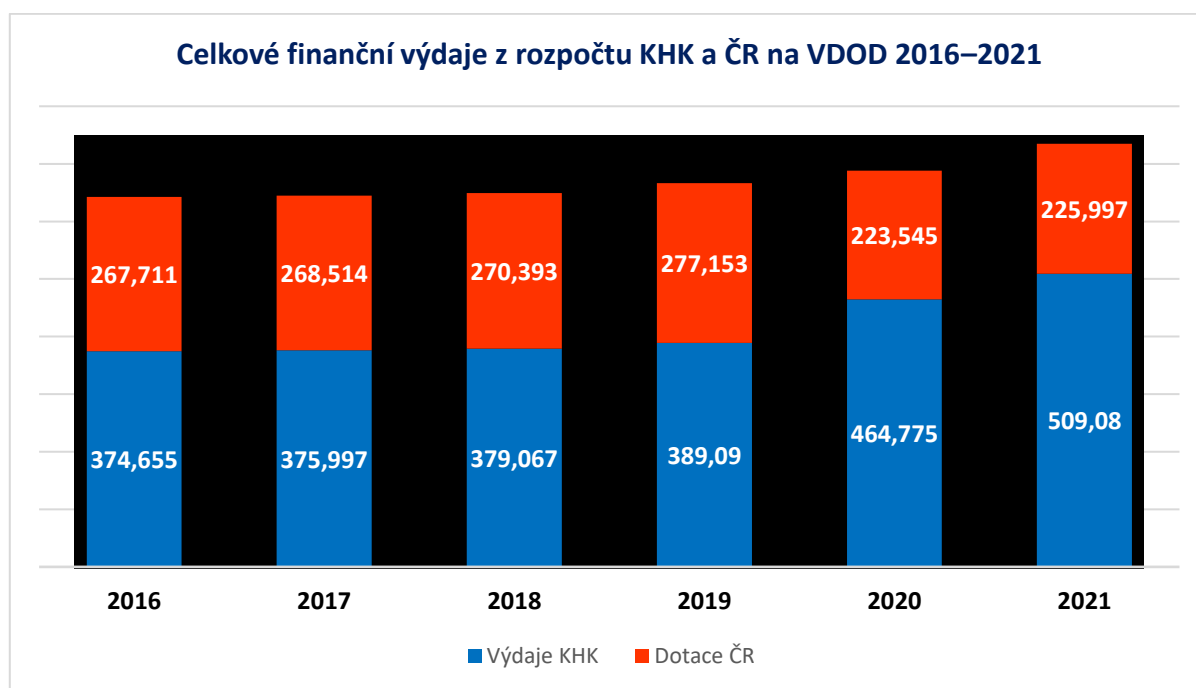
Tabulka 56: Tržby z jízdného a jejich podíl na nákladech ve VDOD v letech 2016-2021 (v tis. Kč)

Rok	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Celkové výnosy z tržeb z jízdného	112 214,0	116 755,7	130 781,5	160 709,6	113 163,0	117 220,1
Celkové náklady	749 569,5	767 492,0	785 349,1	829 359,8	892 030,5	872 279,9
Podíl výnosů z tržeb z jízdného na nákladech (%)	14,97	15,21	16,65	19,38	12,69	13,44

Celkové finanční výdaje na dopravní obslužnost zajišťovanou VDOD uhrazené z rozpočtu KHK a ČR za období 2016–2021 jsou uvedeny v tabulce 567

Tabulka 57: Celkové finanční výdaje z rozpočtu KHK a ČR za období 2016–2021 (v mil. Kč)

Rok	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Výdaje KHK	374,655	375,997	379,067	389,090	464,775	501,748
Dotace ČR	267,711	268,514	270,393	277,153	223,545	225,997
Celkem	642,366	644,511	649,460	666,243	688,320	727,745



Obrázek 52: Celkové finanční výdaje z rozpočtu KHK a ČR na VDOD 2016–2021 (v mil. Kč)

9.6 Odhad finančních výdajů na dopravní obslužnost na roky 2022–2026

Celkové výdaje na dopravní obslužnost KHK jsou závislé na mnoha vnějších a vnitřních faktorech ovlivňujících nákladovou a výnosovou stránku související s poskytováním veřejných služeb v přepravě cestujících. Pro období platnosti PDO KHK 2022–2026 budou celkové finanční výdaje závislé na přepravních potřebách ovlivňujících skutečný rozsah dopravní obslužnosti, aktualizaci (resp. indexaci) nákladotvorných položek finančních modelů (změna jednotkových cen dopravního výkonu je závislá na ceně pohonných hmot, mzdových nákladů a inflace), rozsahu výlukové činnosti, tržbách z jízdného a zároveň na finančních možnostech KHK.

Základní rámec finančních výdajů na dopravní obslužnost KHK se odvíjí od uzavřených obchodních podmínek, které vyplývají ze smluv o veřejných službách v přepravě cestujících s autobusovými a drážními dopravci.

ODSH pravidelně každý rok nebo i v jeho průběhu uplatňuje požadavky na finanční výdaje na VD KHK, a to při sestavování a následném projednávání návrhu rozpočtu KHK pro příslušného období.

Obsahem této kapitoly je představení zásadních skutečností, které mohou v průběhu platnosti PDO KHK 2022–2026 ovlivnit skutečné finanční výdaje na dopravní obslužnost KHK. Součástí kapitoly je specifikace možných opatření vedoucích ke snížení rostoucích finančních nákladů na VD KHK.

9.6.1 Odhad finančních výdajů na veřejnou linkovou autobusovou dopravu

V rámci platnosti PDO KHK 2022–2026 budou finanční výdaje ve VLAD vycházet z podmínek uzavřené smlouvy „Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové dopravě na území Královéhradeckého kraje“, která byla uzavřena z veřejné zakázky s názvem „Výběr dopravců pro uzavření smluv o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové dopravě na území Královéhradeckého kraje“ a specifikuje pravidla pro úhradu odměny (tj. kompenzace) autobusovým dopravcům za realizaci objednaných dopravních výkonů.

Pro celkové finanční výdaje z rozpočtu KHK je rozhodující výše jednotkové ceny dopravního výkonu, která je autobusovým dopravcům hrazena za zajištění objednaného rozsahu dopravního výkonu. Jednotková cena dopravního výkonu pro jednotlivé kategorie vozidel vyplývá z finančních modelů předložených autobusovými dopravci. Jednotlivé nákladové položky z celkové jednotkové ceny dopravního výkonu budou pravidelně aktualizovány (indexovány). Předmětem aktualizace jsou nákladové položky „Pohonné hmoty a oleje“, „Přímý materiál a energie“, „Opravy a udržování“, „Odpisy“, „Leasing (pronájem)“, „Přímé mzdy“, „Sociální a zdravotní pojištění“, „Cestovné“, „Úhrada za použití infrastruktury“, „Pojištění zákonné odpovědnosti“, „Ostatní přímé náklady“, „Ostatní služby“ a „Režijní náklady a zisk“, „Servis IDS“.

Nákladové položky se meziročně mění v souladu s Přílohou č. 2 smlouvy „Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové dopravě na území Královéhradeckého kraje“. Dle této přílohy nazvané „Pravidla pro výpočet a aktualizaci nákladotvorných položek odměny“ je pro výši následujících položek zásadní vývoj těchto hodnot:

1) Položka „Pohonné hmoty a oleje“

- koeficient změny se vypočítá jako podíl průměrné spotřebitelské ceny pohonných hmot pro motorovou naftu za 12 kalendářních měsíců předcházejícího kalendářního roku dle měsíčních hodnot vyhlášených ČSÚ a výchozí referenční hodnoty spotřebitelské ceny pohonných hmot pro motorovou naftu stanovenou krajem (referenční hodnota je 31,60 Kč/l s DPH, hodnota pro rok 2022 je 27,99 Kč/l s DPH a hodnota pro rok 2023 je 31,26 Kč/l s DPH)

2) Položky „Mzdové náklady“ a „Sociální a zdravotní pojištění“

- koeficient změny se vypočítá jako:

a) podíl průměrné měsíční hrubé nominální mzdy v odvětví Doprava a skladování za 12 kalendářních měsíců předcházejícího kalendářního roku dle měsíčních hodnot vyhlášených ČSÚ a výchozí referenční výše měsíční hrubé nominální mzdy v ČR stanovené krajem (referenční hodnota je 29 000 Kč, hodnota pro rok 2022 je 31 931 Kč a hodnota pro rok 2023 je 33 473 Kč).

b) podíl aktuální měsíční zaručené mzdy v ČR pro 5. skupinu dle uvedeného nařízení vlády a výchozí referenční výše měsíční zaručené mzdy v ČR pro 5. skupinu dle uvedeného nařízení vlády stanovené krajem (referenční hodnota je 18 100 Kč, hodnota pro rok 2022 je 22 600 Kč a hodnota pro rok 2023 je 24 100 Kč).

Pro výpočet aktualizace mzdových nákladů se použije koeficient s vyšší hodnotou.

3) Položky „**Přímý materiál a energie**“, „**Opravy a udržování**“, „**Odpisy**“, „**Leasing (pronájem)**“, „**Cestovné**“, „**Úhrada za použití infrastruktury**“, „**Pojištění zákonné odpovědnosti**“, „**Ostatní přímé náklady**“, „**Ostatní služby**“ a „**Režijní náklady a zisk**“

- koeficient změny se vypočítá jako podíl průměrného bazického indexu spotřebitelských cen za 12 kalendářních měsíců předcházejícího kalendářního roku dle měsíčních hodnot vyhlášených ČSÚ, a výchozího referenčního bazického indexu spotřebitelských cen stanoveného krajem (referenční hodnota je 105,3, hodnota pro rok 2022 je 111,8 a hodnota pro rok 2023 je 116,1).

Kromě samotných nákladů na úhradu objednaných dopravních výkonů dle smlouvy mezi KHK a autobusovými dopravci se jedná o další náklady/výdaje:

- náklady na autobusová nádraží,
- vícenáklady na objížďky,
- náklady na přejezdy,
- náklady na mýto,
- fixní náklady na cyklozařízení,
- náklady na vyrovnání mezikrajské objednávky,
- náklady na služby IDS IREDO od společnosti OREDO,
- náklady na zajištění dopravní obslužnosti KHK prostřednictvím objednávky měst Náchod a Rychnov nad Kněžnou,
- poskytnutím dotace vybraných obcím v okolí Hradce Králové, které si objednávají spoje MHD místo spojů VLAD.

Jak bylo vysvětleno v předchozí části této kapitoly, jsou uzavřené smlouvy s autobusovými dopravci v brutto režimu, a proto je riziko výnosů z tržeb z jízdného na straně KHK. Pro skutečné čerpání z rozpočtu KHK na VLAD je tedy také zásadní, jaká výše výnosů z tržeb z jízdného je od cestujících vybírána. V případě většího výnosu z tržeb z jízdného se snižuje finanční doplatek KHK, naopak v případě nižšího výnosu z tržeb z jízdného je doplatek KHK vyšší.

Dalšími příjmy, které se týkají rozpočtu VLAD, jsou příspěvky od společností Škoda Auto, ARGO-HYTOS a příjmy od obcí k zajištění nadstandardní dopravní obslužnosti.

Rozsah dopravní obslužnosti VLAD slouží k naplňování aktuálních přepravních potřeb KHK. Vzhledem k tomu, že se přepravní potřeby mohou měnit, nelze vyloučit, že vyvstane přepravní potřeba pro dílčí navýšení rozsahu dopravní obslužnosti (např. zajištění nových spojení pro žáky a studenty do školských zařízení, posílení dopravy v turistických lokalitách nebo na kulturní a společenské akce, apod).

Smlouva s autobusovými dopravci umožňuje navýšení a snížení rozsahu objednávaného dopravního výkonu až o 20 %. V tabulce 57 je uvedeno porovnání referenčního rozsahu dopravního výkonu a předpokládaného rozsahu dopravního výkonu pro jednotlivé provozní oblasti v rámci platnosti JŘ 2021/2022.

Z tabulky vyplývá, že je možnost uplatnit případné rozvojové záměry v objednávce popsané v kapitole 4.1.3. Rozvojové záměry budou nejprve posuzovány z ekonomického hlediska a jejich realizaci bude předcházet hledání úspor (např. formou rušení nejméně využívaných spojů).

Tabulka 58: Porovnání referenčního a předpokládaného rozsahu dopravního výkonu pro JŘ 2021/2022

Provozní oblast	Dopravce	Referenční rozsah dopravního výkonu (km/rok)	Předpokládaný rozsah dopravního výkonu pro JŘ 2021/2022 (km)	Změna (%)
Broumovsko	CDS s.r.o.Náchod a P-transport s.r.o.	1 621 786	1 642 123	1,3
Náchodsko	CDS s.r.o. Náchod	2 683 383	2 690 016	0,2
Novoměstsko	Transdev Morava s.r.o. a Audis Bus s.r.o.	3 384 784	3 418 639	1
Rychnovsko	Transdev Morava s.r.o. a Audis Bus s.r.o.	2 413 222	2 533 953	5
Trutnovsko	Transdev Morava s.r.o. a Audis Bus s.r.o.	2 423 554	2 482 320	2,4
Královédvorsk	Busline KHK s.r.o.	1 421 019	1 430 388	0,7
Hradecko	Busline KHK s.r.o.	2 497 376	2 608 860	4,5
Jičínsko	Busline KHK s.r.o.	1 957 955	2 014 973	2,9

V době zpracování tohoto dokumentu jsou aktualizovány nákladové položky pro rok 2022 a jsou vypočteny indexy pro změnu nákladových položek pro rok 2023, které se vztahují k aktuálnímu rozsahu objednávky dopravních výkonů na území KHK. Dále jsou známy další nákladové skutečnosti ovlivňující celkové výdaje ve VLAD. V posledních měsících dochází k pozitivnímu vývoji výnosů z tržeb z jízdného a tento vývoj je zohledněn v odhadu průměrné výši tržeb z jízdného pro roky 2022 a 2023, který je uvažován v intervalu 15 až 16 Kč/km.

Na základě známých indexů, odhadu tržeb a v souladu se smlouvou „Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové dopravě na území Královéhradeckého kraje“, jsou uvedeny v tabulce 59 následující odhady finančních výdajů VLAD pro rok 2022 a 2023.

Tabulka 59: Odhad finančních výdajů VLAD pro roky 2022 a 2023 na území KHK (v mil. Kč)

Rok	2022	2023
Odhad finančních výdajů na VLAD za předpokladu nezkrácení intervalu cenové aktualizace nákladové položky „Pohonné hmoty a oleje“	487	541

Do celkových skutečných nákladů autobusových dopravců se promítá cena motorové nafty, která po zahájení válečného konfliktu na Ukrajině skokově navýšila svoji cenu až k 49 Kč/l

oproti hodnotě 27,99 Kč/l, která je pro rok 2022 KHK hrazena podle aktuálních smluvních podmínek. Jedná se o skokové navýšení, které by v případě jeho delšího trvání mohlo vést k negativním ekonomickým dopadům v hospodaření u jednotlivých autobusových dopravců, jenž by mohlo znamenat v krajním případě až podání výpovědi ze smluv.

Z tohoto důvodu je posuzováno možné zkrácení intervalu termínu výpočtu a následného uhrazení cenové aktualizace nákladové položky „Pohonné hmoty a oleje“, která je dle platné *„Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové dopravě na území Královéhradeckého kraje“* vypočtena na základě průměrné spotřebitelské ceny pohonných hmot pro motorovou naftu za 12 měsíců předchozího kalendářního roku (tzn. cenová aktualizace je vypočtena za období od začátku měsíce ledna až do konce měsíce prosince kalendářního roku, který předchází kalendářnímu roku) na průměr spotřebitelské ceny pohonných hmot pro motorovou naftu za období 3 předchozích měsíců. Případné zkrácení intervalu termínu cenové aktualizace nákladové položky „Pohonné hmoty a oleje“ znamená při současném rozsahu objednávaných dopravních výkonů, že každá 1 Kč/l odpovídá vícenákladu 4.200 tis. Kč/rok. Pro skutečné čerpání rozpočtu na VLAD je tedy zásadní skutečný vývoj ceny pohonných hmot v průběhu roku. Zkrácení termínu cenové aktualizace nákladové položky „Pohonné hmoty a oleje“ by bylo vhodným nástrojem pro řešení nepředvídatelných cenových změn motorové nafty, a to v případě jejich navýšení, ale i pro případ jejich snížení, které mohou v důsledku nestabilní situace na energetickém trhu v následujícím období přetrvávat.

V rámci tvorby tohoto dokumentu není možné stanovit pro období 2024–2026 vývoj rozhodujících indexů ovlivňujících skutečnou změnu nákladových položek a dalších faktorů na výdajové a příjmové straně, které mají přímý dopad na celkové finanční výdaje VLAD. Z tohoto důvodu bude odhad finančních výdajů VLAD pro každý kalendářní rok vypočítán a projednáván samostatně, a to v rámci sestavování návrhu rozpočtu KHK nebo při projednávání jeho změn, kdy bude možné zhodnotit aktuální vývoj a další skutečnosti.

9.6.2 Odhad finančních výdajů na veřejnou drážní osobní dopravu

V rámci platnosti PDO KHK 2022–2026 je počítáno s úhradou kompenzace drážním dopravcům vyplývající z podmínek smlouvy *„Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě na území Královéhradeckého kraje“*, které vstoupily v platnost u dopravce České dráhy od 12. 12. 2021 a u dopravce GW Train Regio od 16. 4. 2022.

Pro celkové finanční výdaje z rozpočtu KHK je rozhodující výše jednotkové ceny kompenzace, která je drážním dopravcům hrazena za zajištění objednaného rozsahu dopravního výkonu. Drážní dopravci předložili finanční model nákladů, výnosů a čistého příjmu (tj. výchozí finanční model) k dopravnímu modelu specifikovanému KHK pro jednotlivá období platnosti JŘ po dobu 10 let, resp. také po dobu plnění pro období jednotlivých kalendářních let.

Výchozí finanční model stanovuje celkové a jednotkové náklady (tj. cenu dopravního výkonu, výši výnosů a kompenzaci). KHK nese v průběhu trvání smlouvy rizika změny zvýšení či snížení nákladových položek výchozího finančního modelu u položek „Trakční energie a palivo“,

„Mzdové náklady“, „Sociální a zdravotní pojištění“, „Úhrada za použití dopravní cesty“. Ostatní nákladové položky výchozího finančního modelu nebudou po dobu platnosti smlouvy předmětem cenové aktualizace. Výše uvedené položky se meziročně mění v souladu s Přílohou č. 4 smlouvy „Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě na území Královéhradeckého kraje“. Dle této přílohy nazvané „Pravidla pro výpočet aktualizace změny výše poskytované kompenzace“ je pro výši následujících položek zásadní vývoj těchto hodnot:

1) Položka „**Trakční energie a palivo**“ – nezávislá trakce

- koeficient změny se vypočítá jako podíl průměrné spotřebitelské ceny pohonných hmot pro motorovou naftu za 12 kalendářních měsíců předcházejícího kalendářního roku dle měsíčních hodnot vyhlášených ČSÚ a výchozí referenční hodnoty spotřebitelské ceny pohonných hmot pro motorovou naftu stanovenou krajem (referenční hodnota je 31,67 Kč/l s DPH, hodnota pro rok 2022 je 27,99 Kč/l s DPH a hodnota pro rok 2023 je 31,26 Kč/l s DPH).

2) Položka „**Trakční energie a palivo**“ – závislá trakce

- koeficient změny se vypočítá jako podíl bazického indexu (IR15) pro položku Elektřina, přenos a rozvod, obchod s elektřinou (ČSÚ) za 12 kalendářních měsíců předcházejícího kalendářního roku dle ČSÚ a výchozí referenční hodnoty bazického indexu (IR15) pro položku Elektřina, přenos a rozvod, obchod s elektřinou stanoveného krajem (referenční hodnota je 104,20, hodnota pro rok 2022 je 113,6 a hodnota pro rok 2023 je 115,1).

3) Položky „**Mzdové náklady**“ a „**Sociální a zdravotní pojištění**“

- koeficient změny se vypočítá jako podíl průměrné měsíční hrubé nominální mzdy v odvětví Doprava a skladování za 12 kalendářních měsíců předcházejícího kalendářního roku dle měsíčních hodnot vyhlášených ČSÚ a výchozí referenční výše měsíční hrubé nominální mzdy v ČR stanovené krajem (referenční hodnota 31 484 Kč, hodnota pro rok 2022 je 31 931 Kč a hodnota pro rok 2023 je 33 473 Kč).

Smlouvy s drážními dopravci (resp. smluvní zajištění KHK) jsou uzavřené jako tzv. smíšené, tj., že příležitosti a rizika spojená s časovým vývojem výše výnosů jsou rovnoměrně rozděleny mezi smluvní strany a neleží tak v plné míře ani KHK nebo drážnímu dopravci. V případě, že dojde v průběhu kalendářního roku k navýšení nebo snížení skutečných výnosů z tržeb z jízdného oproti aktualizovaným výchozím výnosům z tržeb z jízdného pro daný kalendářní rok zohledňující objednaný dopravní výkon, bude kompenzace snížena nebo navýšena o finanční částku, která je rovna polovině odchylky mezi celkovými skutečnými výnosy a aktualizovanými výchozími výnosy z tržeb z jízdného pro daný kalendářní rok.

Od JŘ 2024/2025 dojde ke zlepšení kvality poskytovaných služeb, a to z důvodu obnovy kolejových vozidel, která je podrobně popsána v kapitole 4.2.5 *Obnova kolejových vozidel v období 2021–2031*. Výchozí finanční model počítá s touto obnovou a dojde k navýšení celkových nákladů.

Z rozpočtu VDOD bude kromě nákladů na úhradu objednaných dopravních výkonů dle smlouvy mezi KHK a drážními dopravci financována ztráta z provozu vlaků objednávaných po území KHK na základě mezikrajské smlouvy ze strany PK, LK a SČK.

Významným zdrojem pro pokrytí celkových výdajů na VDOD bude i účelová dotace poskytnutá KHK na základě smlouvy „Smlouva o zajištění stabilního financování regionální železniční osobní dopravy“, která je popsána v kapitole 9.3.2.

V případě realizace rozvojových záměrů v objednávce, které jsou popsány v kapitole 4.2.4, bude nutné zajistit zdroje pro jejich zajištění.

V době zpracování tohoto dokumentu jsou již aktualizovány nákladové položky pro rok 2022 a jsou vypočteny indexy pro změnu nákladových položek pro rok 2023, které se vztahují k aktuálnímu rozsahu objednávky dopravních výkonů na území KHK. Dále jsou známé další nákladové a výnosové skutečnosti ovlivňující celkové výdaje ve VDOD. Odhad finančních výdajů na VDOD za období 2022–2023 je obsahem tabulky 60.

Tabulka 60: Odhad finančních výdajů na VDOD za období 2022-2023 na území KHK (v mil. Kč)

Rok	2022	2023
Odhad finančních výdajů na VDOD	747,70	785,15
z toho odhad finančních výdajů KHK	533,59	562,9
z toho odhad dotace ČR	214,11	222,25

Do celkových skutečných nákladů drážních dopravců se promítá významně cena motorové nafty (u nezávislé trakce), která po zahájení válečného konfliktu na Ukrajině skokově navýšila svoji cenu až k 49 Kč/l oproti hodnotě 27,99 Kč/l, která je hrazena KHK podle aktuálních smluvních podmínek pro rok 2022. Dále velmi výrazně vzrostla cena elektrické energie, kdy Bazický index (IR15) pro položku Elektřina, přenos a rozvod, obchod s elektřinou, který je určující pro cenu elektrické energie, vzrostla až nad hodnotu 180 bodů, přičemž za poslední tři roky se doposud pohyboval v rozmezí od 104,2 (rok 2019) až 115,1 (rok 2021).

Jedná se o skokové navýšení, které by v případě jeho delšího trvání mohlo vést k negativním ekonomickým dopadům v hospodaření u jednotlivých železničních dopravců, jenž by mohlo v následujících letech znamenat v krajním případě až podání výpovědi ze smluv.

Stejně jako u autobusových dopravců, tak i u drážních dopravců je možným řešením zkrácení intervalu termínu výpočtu a následného uhrazení cenové aktualizace nákladové položky „Trakční energie a palivo“. Případné zkrácení intervalu termínu cenové aktualizace nákladové položky „Trakční energie a palivo“ znamená při současném rozsahu objednávaných dopravních výkonů, že každá 1 Kč/l odpovídá vícenákladu 3 600 tis. Kč/rok, a každý jeden bod u indexu IR15 nad hranici 115,1 odpovídá vícenákladu 240 tis. Kč/rok. Pro skutečné čerpání rozpočtu na VDOD je tedy zásadní skutečný vývoj ceny pohonných hmot a ceny elektrické energie vyjádřené indexem IR15 v průběhu roku. Zkrácení termínu cenové aktualizace nákladové položky „Trakční energie a palivo“ by bylo vhodným nástrojem pro řešení nepředvídatelných cenových změn motorové nafty a elektrické energie, a to v případě jejich navýšení, ale i pro případ jejich snížení, které mohou v důsledku nestabilní situace na energetickém trhu v následujících obdobích přetrvávat.

V rámci tvorby tohoto dokumentu není možné stanovit pro období 2024–2026 vývoj rozhodujících indexů ovlivňujících skutečnou změnu nákladových položek a dalších faktorů na výdajové a příjmové straně, které mají přímý dopad na celkové finanční výdaje VDOD. Stejně tak není známá výše inflačního navýšení příspěvku ČR na spolufinancování VDOD. Z tohoto důvodu bude odhad finančních výdajů VDOD pro každý kalendářní rok vypočítán a projednáván samostatně, a to v rámci sestavování návrhu rozpočtu KHK nebo při projednávání jeho změn, kdy bude možné zhodnotit aktuální vývoj a další skutečnosti.

9.6.3 Specifikace možných opatření vedoucích k částečnému snížení rostoucích finančních nákladů na veřejnou dopravu

Skutečné finanční výdaje na provozování veřejné dopravy jsou ovlivňovány nákladovou a výnosovou stránkou. Tato kapitola se zabývá postupy, které v případě jejich realizace mohou v konečném důsledku vést k částečnému snížení rostoucích finančních výdajů na veřejnou dopravu.

Opatření vedoucí k částečnému snížení finančních výdajů je možné rozdělit do následujících oblastí:

- tarifní úpravy – změna ceníku IDS IREDO,
- navýšení počtu přepravených cestujících,
- úspora fixních nákladů ve VLAD – snížení počtu vozidel v systému,
- úspora variabilních nákladů ve VLAD – snížení rozsahu objednávaných dopravních výkonů,
- zavedení plošného příspěvku obcí a dalších subjektů (zaměstnavatelé) = sdružené financování dopravní obslužnosti,
- omezování rozsahu staničního a vlakového servisu,
- úspora nákladů na VDOD náhradou pomocí VLAD,
- zvýšený spolufinancování dopravní obslužnosti ze strany státu (např. dodatek smlouvy o stabilním financování v drážní osobní dopravě, změna RÚD atd.).

1. Tarifní úpravy – změna ceníku IDS IREDO

Tarifní úpravy v IDS IREDO jsou velmi citlivé, protože nevhodným zásahem (např. v podobě zásadního navýšení ceníku na relaci) může dojít díky jiné cenově výhodnější alternativě k odlivu cestujících z veřejné dopravy a tím i k poklesu tržeb z jízdného. Každopádně je nutné připustit, že inflace by měla dopadat nejen na ceny výrobků, ale i na cenu jízdného.

Tarif IREDO je jednotný pro KHK a PK, a proto jsou změny tarifu vzájemně projednávány vedením obou krajů. Kraje přistupují ke zvyšování ceníku IREDO vždy po několika letech, tak aby došlo k zohlednění změny cenové hladiny (např. inflace, růst ceny pohonných hmot apod.).

K zásadním změnám v ceníku IREDO došlo k termínu prosincových změn JŘ v letech 2019 a 2021. Dopad navýšení ceníku IREDO je možné vyhodnotit po několika měsících. Je však

nutné porovnávat měsíce bez dalších vlivů, což je v posledních letech zasaženými vnějšími vlivy (např. pandemie COVID – 19) velmi náročné.

2. Navýšení počtu přepravených cestujících

Navýšení počtu přepravených cestujících ve VD KHK je dlouhodobým cílem. V letech 2020 a 2021 byl však tento cíl výrazně ovlivněn pandemií COVID-19, která snížila mobilitu obyvatelstva, a pro využívání veřejné dopravy nastavila mnoho bariér (respirátory, odstupy, desinfekce apod.). I přes tento nepříznivý vývoj došlo v roce 2022 k návratu cestujících do VD KHK. Pro následující období bude snahou KHK přilákat nové cestující do VD KHK, díky kterému by došlo k navýšení výnosů z tržeb od cestujících. Zejména vlivem stále se zvyšující kvality poskytovaných služeb (viz kapitola 5), případně účelně cílenou propagací (viz kapitola 7), je vytvořen potenciál pro její vyšší využívání. Nastavení nabídky rozsahu VD KHK vůči poptávce probíhá kontinuálně.

Cílem bude rozvíjení nabídky spojení, která by vedla k oslovení dalších cestujících (např. pro spojení do zaměstnání, do turistických oblastí, na sportovní, společenské i kulturní akce apod.)

Pro možné navýšení počtu přepravených cestujících ve VD KHK je zásadní také vývoj cen pohonných hmot, osobních vozidel a celková ekonomická situace ve společnosti. Veřejná doprava i nadále nabízí jednu z nejlevnějších možností přepravy osob.

3. Úspora fixních nákladů u VLAD – snížení počtu vozidel v systému

Jednou z možností, jak snížit finanční náročnost VLAD bez výraznějšího dopadu na cestující, je snížení počtu vozidel v systému zefektivněním oběhů bez nutnosti výraznější úpravy JŘ. Úspora každého vozidla s sebou nese značnou úsporu na straně fixních nákladů, které se liší podle kategorie vozidla a jednotlivých oblastí, jedná se o částky mezi 0,7 – 2,8 mil. Kč/rok/vozidlo. Možnosti úspory vozidel v jednotlivých oblastech jsou aktuálně prověřovány. Vzhledem k tomu, že v KHK jsou počty a vlastní oběhy vozidel nastaveny v ranní a odpolední špičce pro přepravu žáků a studentů do/ze škol, jsou možnosti úspory autobusů již relativně omezené. Aktuálně je odhadována maximální možná úspora v řádu nižších jednotek vozidel s dopadem do rozpočtu ve výši zhruba 10 mil. Kč/rok.

4. Úspora variabilních nákladů – snížení rozsahu objednávaných dopravních výkonů

Další možnou cestou ke snížení nákladů je snížení rozsahu objednávané dopravy. Vzhledem k tomu, že souběhy mezi autobusovými a vlakovými spoji byly odstraňovány průběžně, zde již není potenciál pro významnější úspory založené na odstraňování souběhů. Ve většině případů by se tak jednalo o redukce spojů, které nemají alternativu a tím by došlo ke zhoršení dopravní obslužnosti jednotlivých obcí.

Průběžnou analýzou bylo zjištěno, že mezi nejméně obsazené patří zpravidla spoje v odlehlejších částech kraje ve večerních hodinách, případně také v brzkých ranních hodinách. Ve srovnání s úsporou vozidel jsou však úspory realizované snížením rozsahu výkonu výrazně nižší, jelikož dochází k úspoře pouze na straně variabilních nákladů, které jsou v roce 2022 v průměrné výši 13,49 Kč/km (jedná se o vážený průměr pro celý kraj a napříč všemi

kategoriemi vozidel). Kromě toho je nutné uvažovat také s poklesem tržeb a atraktivity systému veřejné dopravy jako celku.

5. Zavedení plošného příspěvku obcí a dalších subjektů (zaměstnavatelé) = sdružené financování dopravní obslužnosti

KHK dlouhodobě zajišťuje dopravní obslužnost bez finančního příspěvku obcí. Obce jsou pouze vyzvány k možné spoluúčasti v případech, kdy spojení je minimálně využíváno a spoj byl navržen na základě analytických podkladů ke zrušení. Obce si mohou také přispět na nadstandardní dopravní obslužnost, která spočívá zejména ve snížení docházkové vzdálenosti cestujících na nejbližší zastávku (např. zajištění spoje do centra obce, na odlehlý okraj obce apod.).

Zavedení plošného příspěvku obcí na dopravní obslužnost je jedním z pilířů, kterým lze řešit rostoucí finanční výdaje na zajištění dopravní obslužnosti v KHK.

K zavedení plošného příspěvku obcí na dopravní obslužnost lze přistupovat třemi způsoby:

- fixní příspěvek na obyvatele obce,
- příspěvek dle rozsahu zajišťované obslužnosti v obci bez zohlednění finanční náročnosti jednotlivých linek a spojů,
- příspěvek dle standardu a ekonomiky dopravní obslužnosti linek v obci.

6. Omezování rozsahu staničního a vlakového servisu

KHK v rámci nového smluvního vztahu s dopravcem České dráhy specifikoval v Příloze č. 12 tzv. „Pravidla pro výpočet nepravidelné změny kompenzace“. Jedná se o soubor okruhů, které mohou v konečném důsledku pro KHK přinést úsporu nákladů i za cenu omezení některých dříve požadovaných služeb.

Pro případnou úsporu nákladů by bylo možné využít následující okruhy:

- **změna rozsahu staničního servisu**
 - změna rozsahu personální potřeby odbavovacího místa,
 - zrušení stávajícího odbavovacího místa,
 - zařízení pro prodej jízdních dokladů – prodejní automat.
- **změna personálního zajištění ve vlaku**
 - změna rozsahu vlakového doprovodu,
 - nasazení vlakového revizora.

7. Úspora nákladů na VDOD náhradou pomocí VLAD

Z porovnání nákladové stránky VDOD a VLAD (viz tabulky 25 a 44) vyplývá, že pro KHK je na 1 km nákladově příznivější VLAD. Je však nutné uvést, že VDOD plní nezastupitelnou roli pro přepravu cestujících na páteřních tratích, kde je počet přepravovaných cestujících vyšší a tomu také odpovídá i nabízená přepravní kapacita. Případné úspory finančních prostředků lze hledat v nepopulárním omezování provozu na železničních tratích, které nemají ze strany cestujících takové využití, a bylo by možné je nahradit autobusovou dopravou. Případnému

rozhodnutí o částečném nebo úplném omezení provozu VDOD na některé trati nebo její části, musí předcházet zpracování finanční analýzy, která by posoudila komplexně ekonomický dopad této změny (tj. náhrady VDOD za VLAD).

Na tratích s minimálním využitím byl již zastaven provoz v předešlých letech, a proto je v současné době spíše sledováno navýšení počtu cestujících na tratích, kde je při vyhodnocení viditelný klesající trend.

8. Zvýšení spolufinancování dopravní obslužnosti ze strany státu

V současné době probíhá přímá podpora ze strany státu na financování dopravní obslužnosti v rámci VDOD, a to formou smlouvy o zajištění stabilního financování VDOD uzavřené mezi ČR a jednotlivými kraji. V případě, že by došlo k procentuálnímu navýšení podílu pro kraje, výrazným způsobem by to pomohlo rozpočtu KHK. Dalším způsobem možné pomoci je úprava rozpočtového určení daní.

10 ZÁVĚR

Systém veřejné dopravy v KHK musí zajistit pro své uživatele takové podmínky, aby mohl být považován za kvalitní alternativu individuální automobilové dopravy a motivovat k jejímu využití.

Zejména z těchto důvodů byl zpracován strategický dokument PDO KHK 2022–2026, který formuluje představy KHK o dalším rozvoji veřejné dopravy, a to z pohledu nabídky a organizace dopravy, kvality, propagace i marketingu, modernizace dopravní infrastruktury včetně zohlednění smluvních, ekonomických a tarifních podmínek.

Praktické naplňování PDO KHK 2022–2026 je podmíněno vytvořením zejména stabilních ekonomických a provozních podmínek, a to na základě schvalovaných dílčích opatření a projektů.

PDO KHK 2022–2026 byl projednán s následujícími partnery:

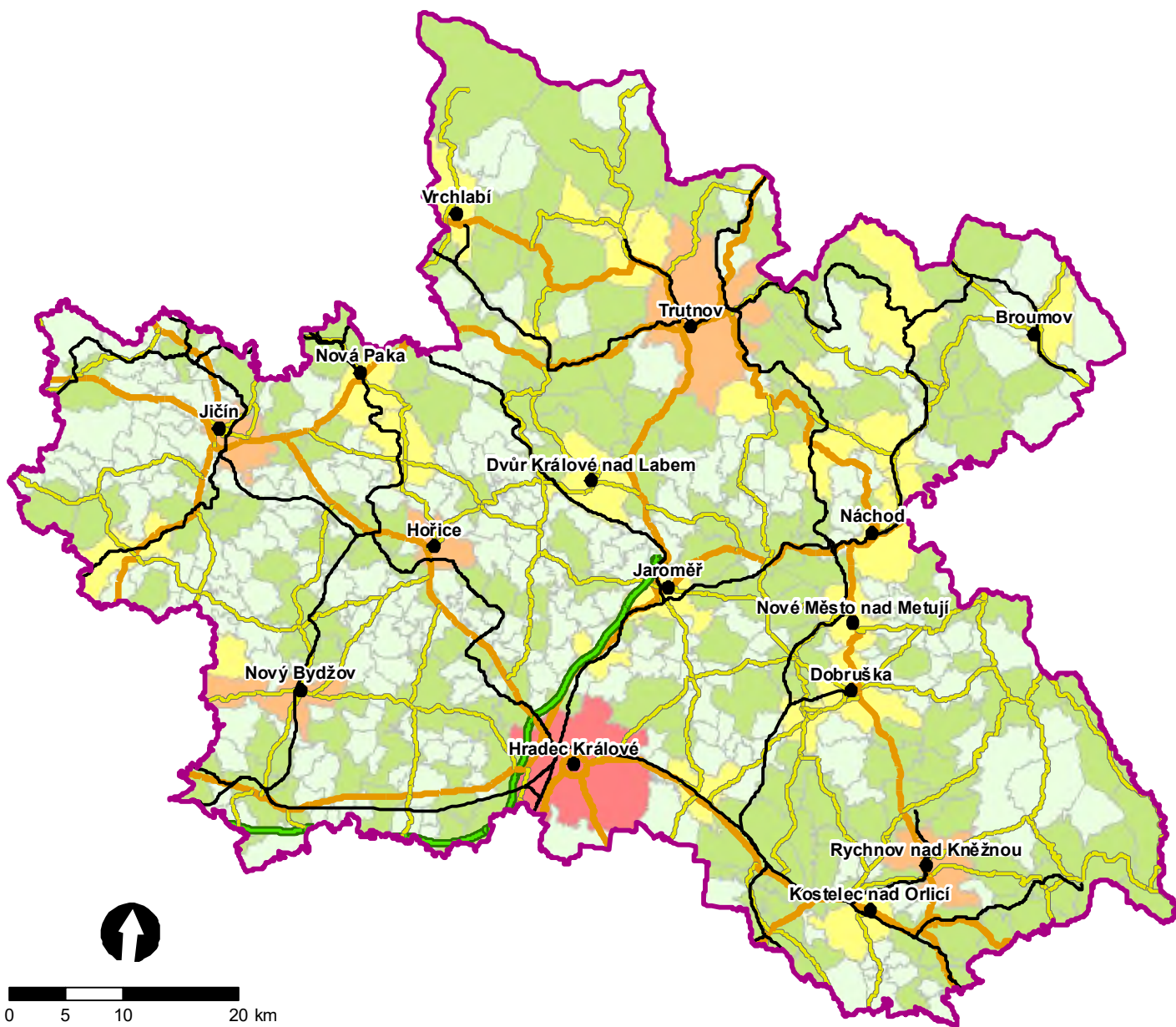
- Ministerstvo dopravy ČR
- Správa železnic
- Středočeský kraj
- Liberecký kraj
- Pardubický kraj

PDO KHK 2022–2026 byl zpracován kolektivem oddělení dopravní obslužnosti ODSH a v kapitole 6 společností OREDO.

PŘÍLOHA A

Základní, střední, vyšší odborné a vysoké školy v obcích
KHK

Základní, střední, vyšší odborné a vysoké školy v obcích Královéhradeckého kraje



typ školy

- bez školy
- základní škola
- základní a střední škola
- základní, střední a vyšší odborná škola
- základní, střední, vyšší odborná a vysoká škola

správní členění

- obec s rozšířenou působností
- hranice kraje
- železniční síť**
- železnice

silniční síť

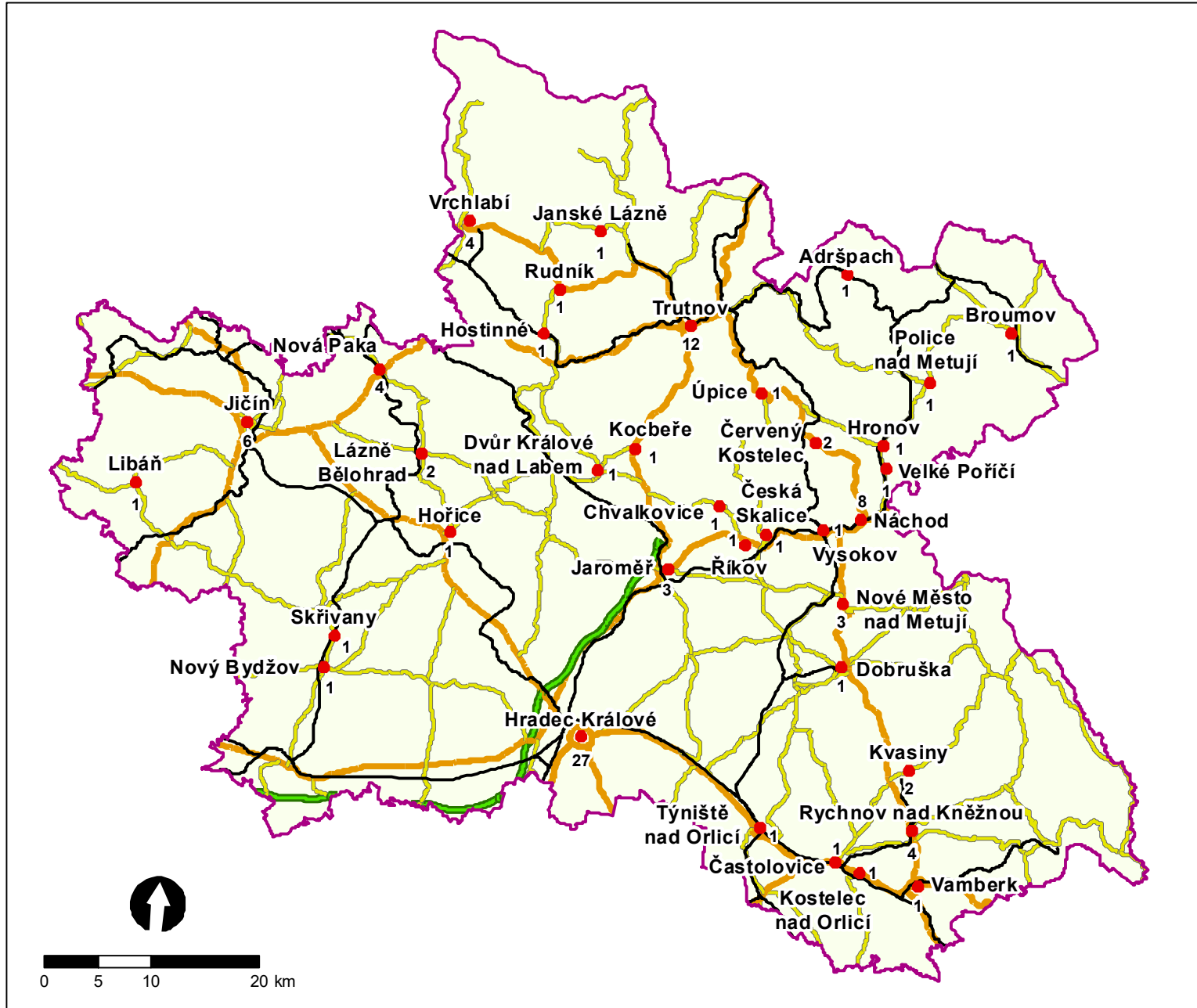
- dálnice
- silnice I. třídy
- silnice II. třídy

PŘÍLOHA B

Významní zaměstnavatelé v KHK

Významní zaměstnavatelé v Královéhradeckém kraji

(více než 250 zaměstnanců)



významný zaměstnavatel

- dotčená obec
- 5 počet zaměstnavatelů

správní členění

- hranice kraje
- území kraje

železniční síť

- železnice

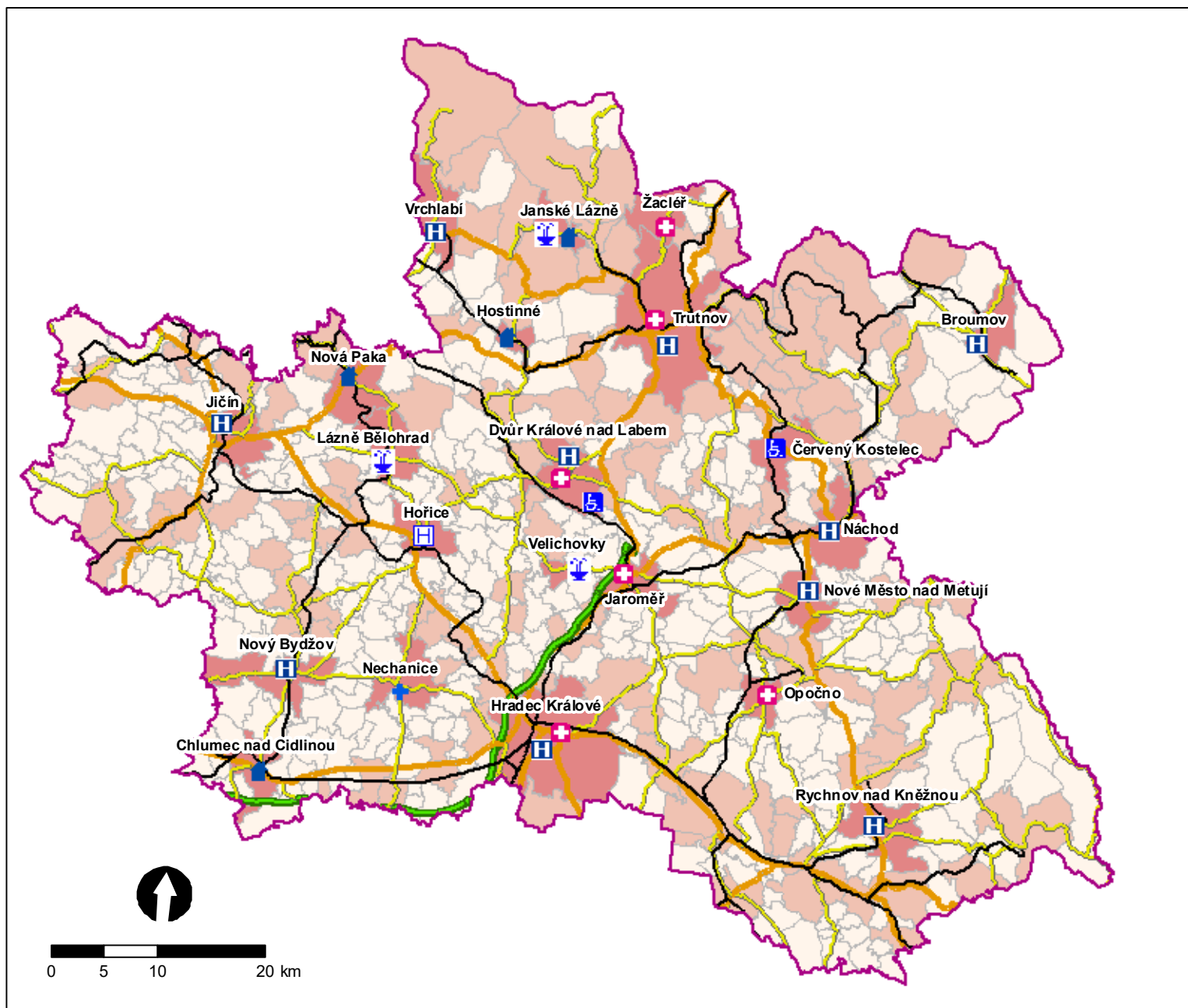
silniční síť

- dálnice
- silnice I. třídy
- silnice II. třídy








PŘÍLOHA C

Obce s ambulantním nebo lůžkovým zařízením v KHK




Obce s ambulantsním nebo lůžkovým zařízením v Královéhradeckém kraji



typ lůžkového zařízení

-  hospic
-  lázně
-  léčebna dlouhodobě nemocných
-  léčebna návykových nemocí
-  nemocnice
-  nemocnice následné péče
-  rehabilitační ústav

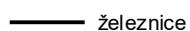
druh zařízení

-  žádné
-  ambulantsní
-  lůžkové

správní členění

-  hranice kraje

železniční síť

-  železnice

silniční síť

-  dálnice
-  silnice I. třídy
-  silnice II. třídy

PŘÍLOHA D

Vybraná sociální zařízení v KHK

Vybraná sociální zařízení v Královéhradeckém kraji



druh sociálního zařízení

- domov pro seniory
- domov pro osoby se zdravotním postižením
- ▲ domov se zvláštním režimem

správní členění

- hranice kraje
- území Královéhradeckého kraje

železniční síť

- železnice

silniční síť

- dálnice
- silnice I. třídy
- silnice II. třídy

PŘÍLOHA E

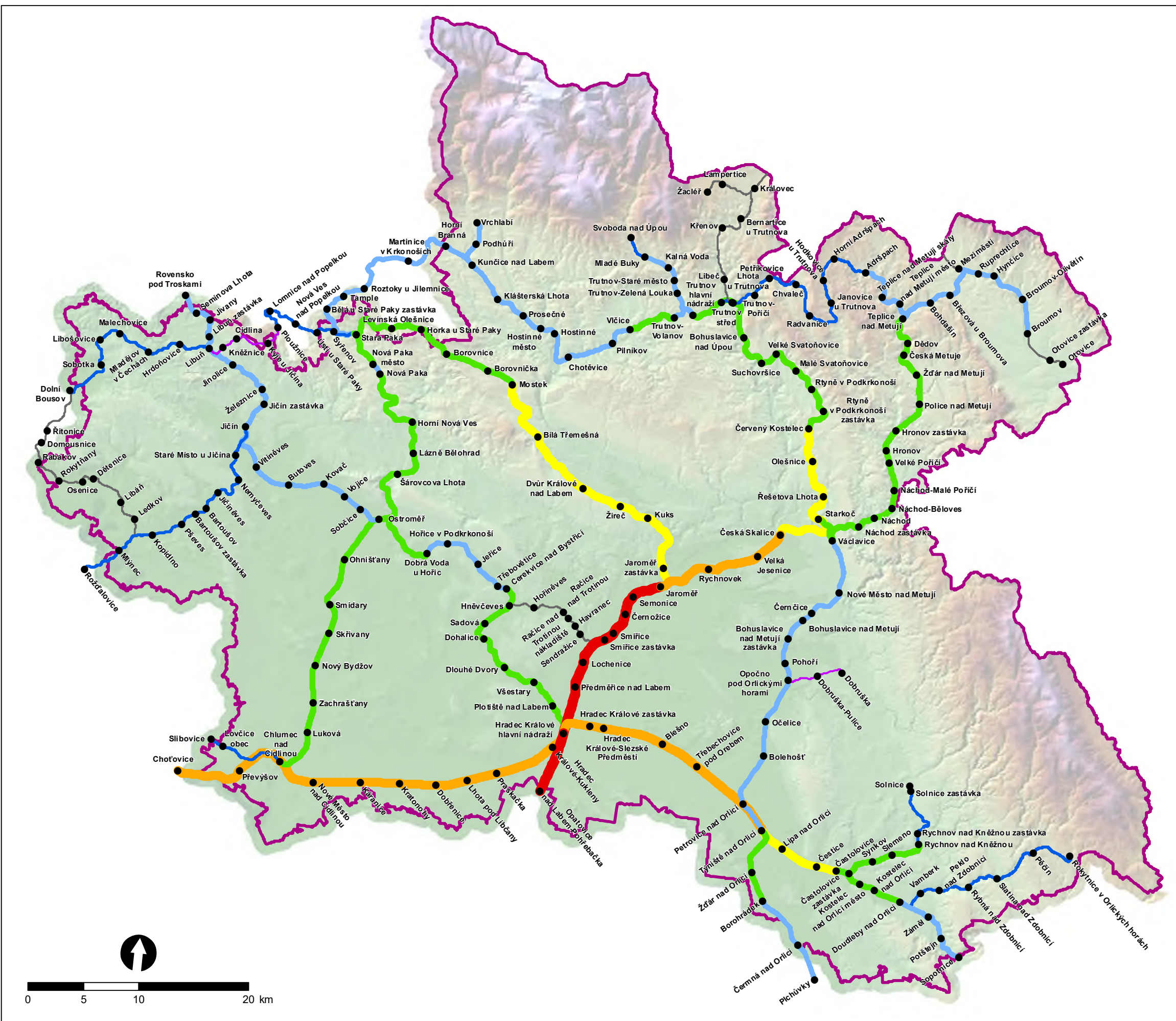
Mapa linkového vedení Královéhradeckého kraje

Odkaz ke stažení mapy: <https://www.dopravakhk.cz/filedownloads-1041-c5b5f6bc728e>

PŘÍLOHA F

Denní přepravní proudy cestujících na tratích v KHK
(pracovní dny)

Denní přepravní proudy cestujících na tratích v Královéhradeckém kraji (pracovní dny červen 2019)



přepravní proud
počet přepravených cestujících

- 0 – 100 cestujících
- 100 – 500 cestujících
- 500 – 1000 cestujících
- 1000 – 2000 cestujících
- 2000 – 3000 cestujících
- 3000 – 6000 cestujících
- více než 6000 cestujících
- neobsluhovaná trať

železniční doprava

- železniční stanice, zastávka

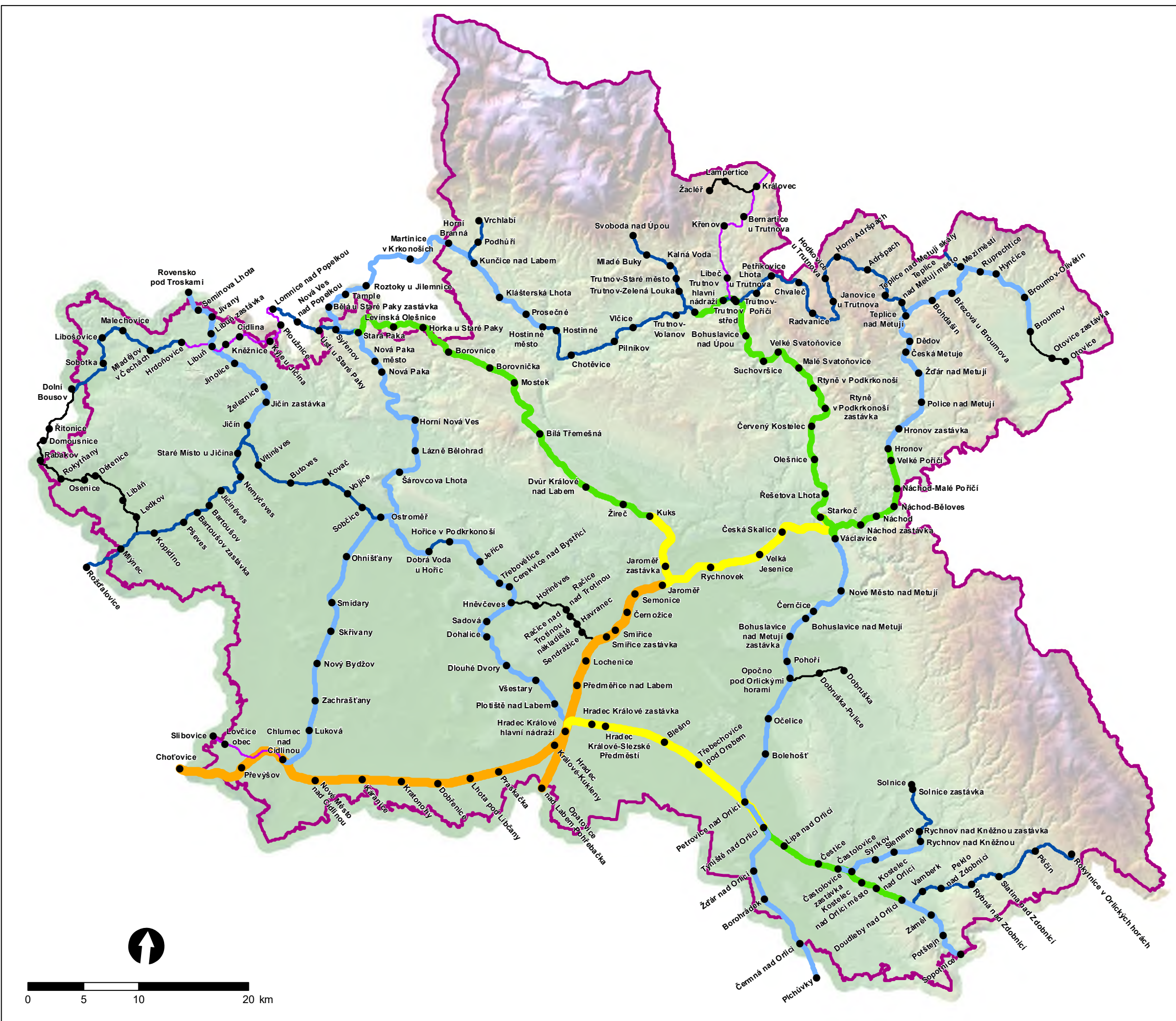
správní členění

- hranice kraje

PŘÍLOHA G

Denní přepravní proudy cestujících na tratích v KHK
(nepracovní dny)

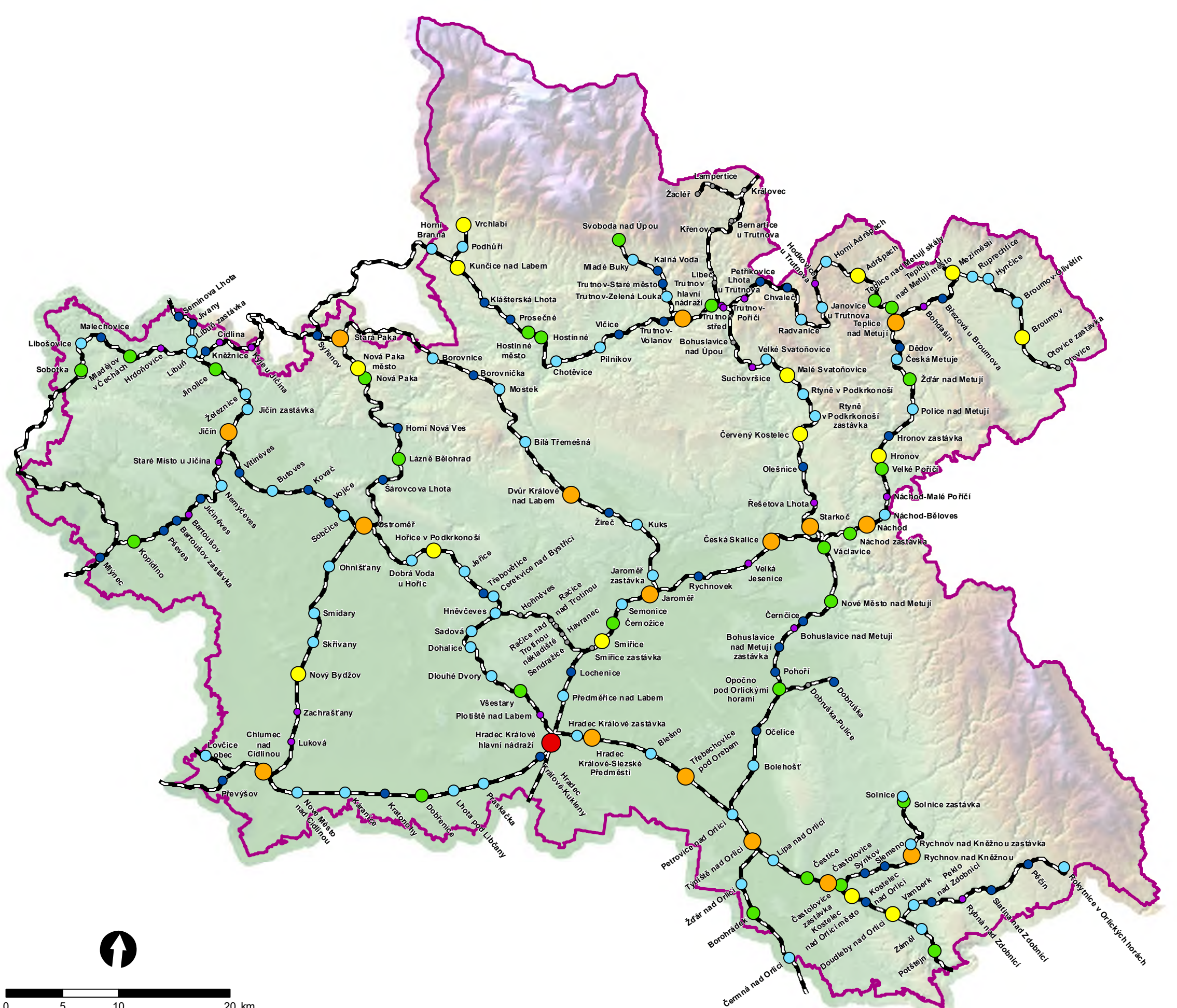
Denní přepravní proudy cestujících na tratích v Královéhradeckém kraji (soboty, neděle, svátky červen 2019)



PŘÍLOHA H

Obraty cestujících na železničních stanicích a
zastávkách v KHK (pracovní dny)

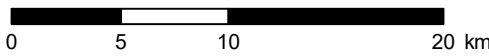
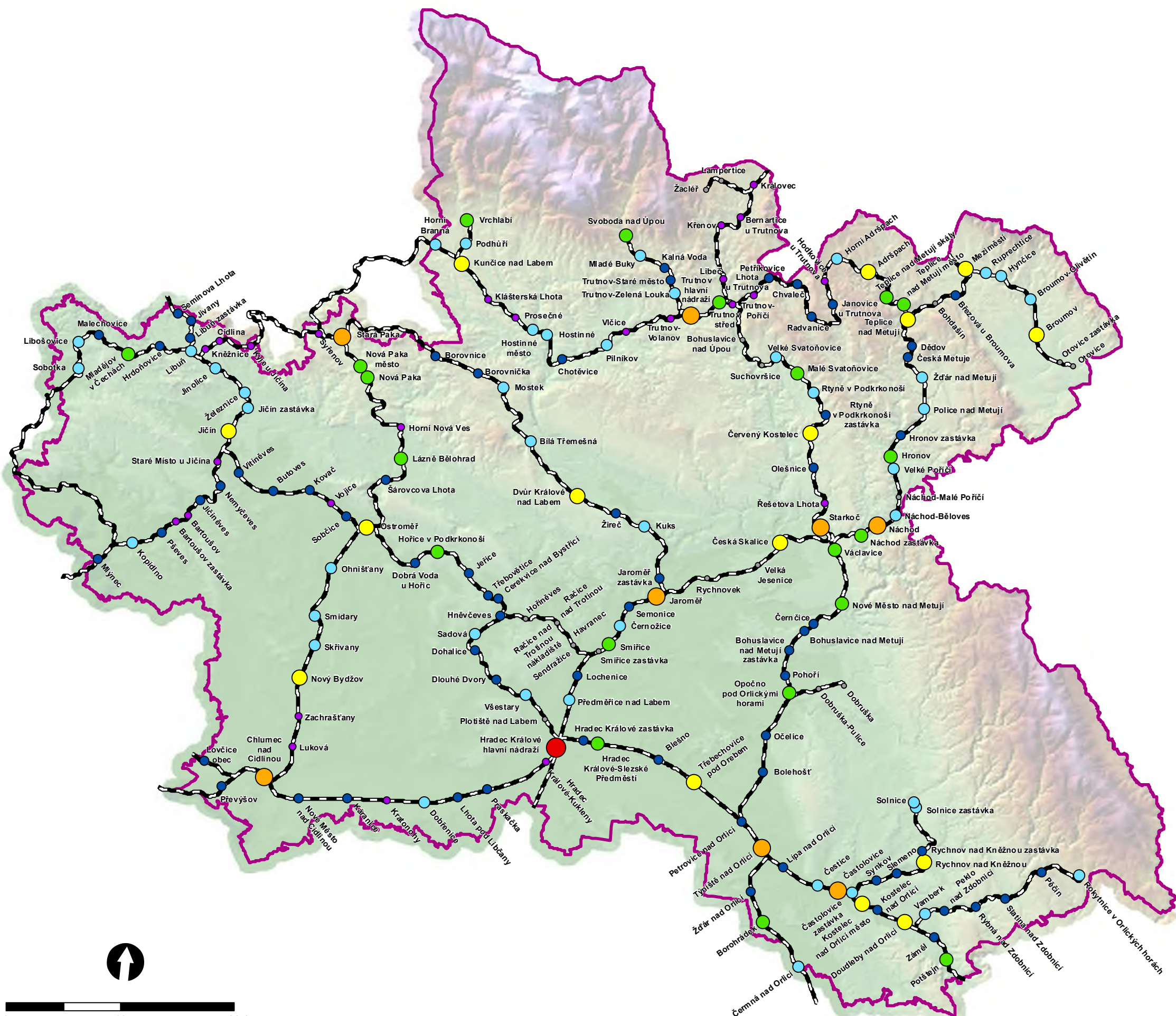
Obraty cestujících na zastávkách v Královéhradeckém kraji (pracovní dny červen 2019)



PŘÍLOHA I

Obraty cestujících na železničních stanicích a
zastávkách v KHK (nepracovní dny)

Obraty cestujících na zastávkách v Královéhradeckém kraji (soboty, neděle, svátky červen 2019)



PŘÍLOHA J

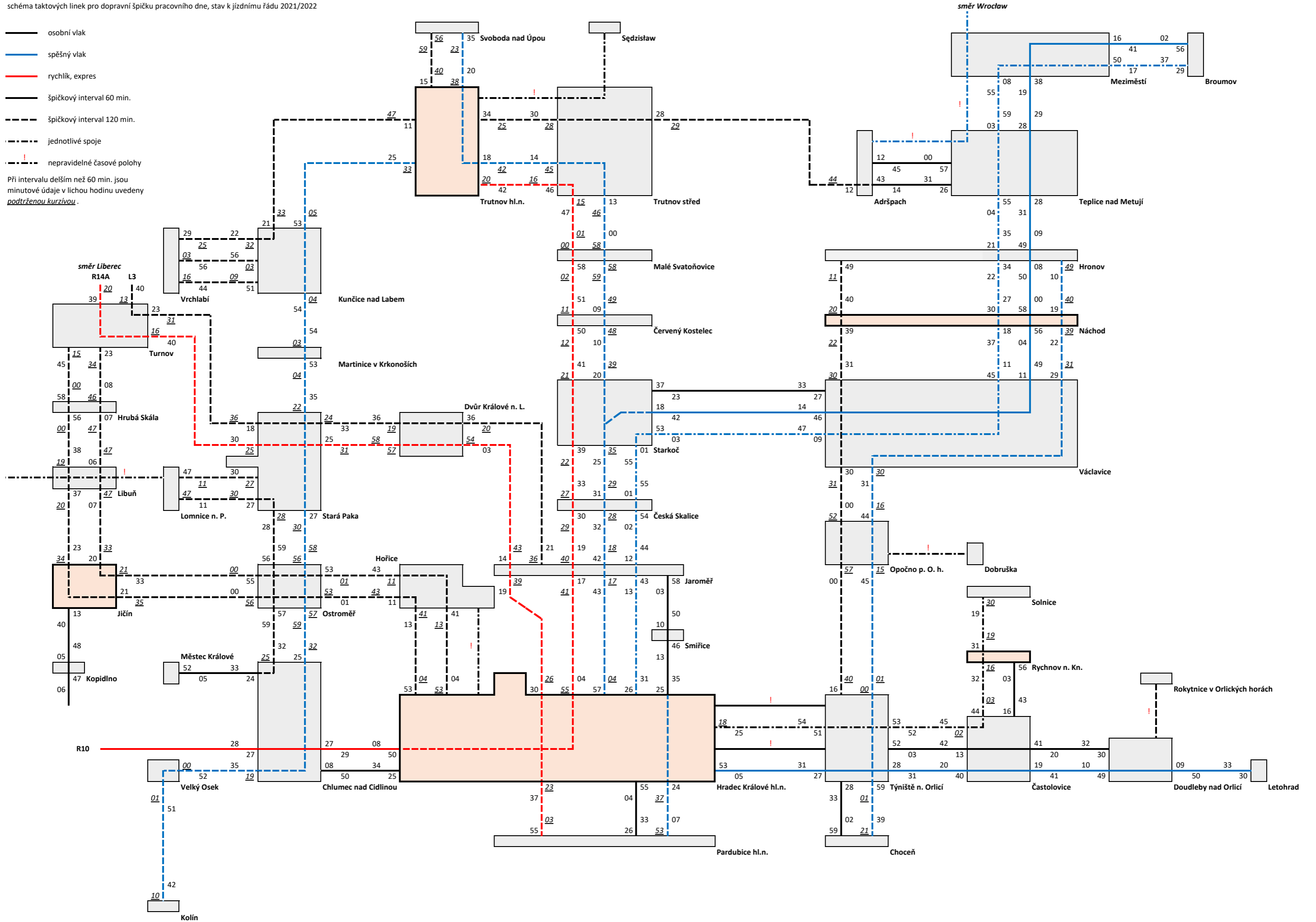
Železniční doprava v KHK
(současný provozní koncept)

Železniční doprava v Královéhradeckém kraji (současný provozní koncept)

schéma taktových linek pro dopravní špičku pracovního dne, stav k jízdnímu řádu 2021/2022

- osobní vlak
- spěšný vlak
- rychlík, expres
- špičkový interval 60 min.
- špičkový interval 120 min.
- jednotlivé spoje
- ! nepravdělné časové polohy

Při intervalu delším než 60 min. jsou minutové údaje v liché hodině uvedeny *podtrženou kurzívou*.



PŘÍLOHA K

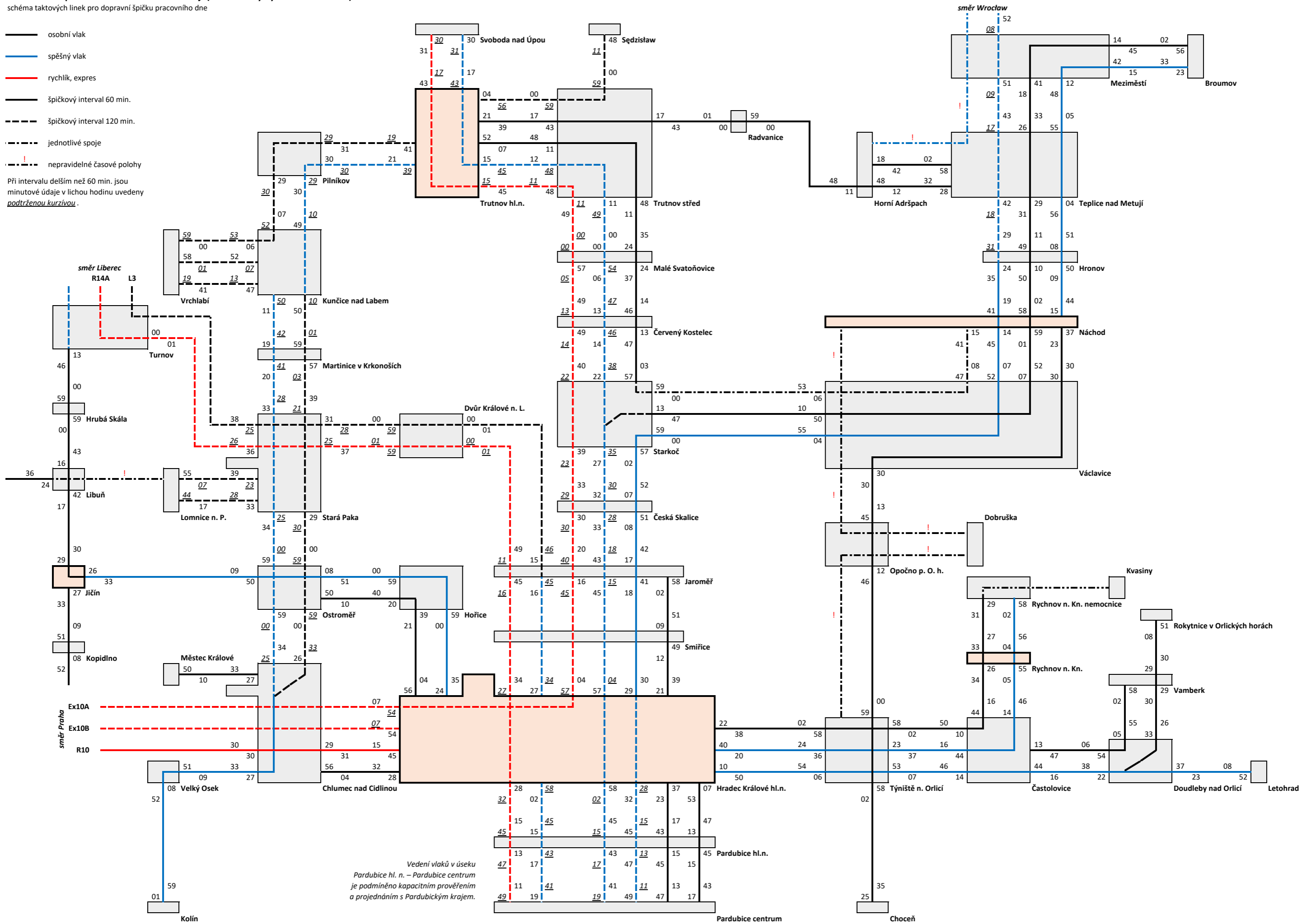
Železniční doprava v KHK
(dlouhodobý výhled – horizont 1)

Železniční doprava v Královéhradeckém kraji (dlouhodobý výhled – horizont 1)

schéma taktových linek pro dopravní špičku pracovního dne

- osobní vlak
- spěšný vlak
- rychlík, expres
- špičkový interval 60 min.
- špičkový interval 120 min.
- jednotlivé spoje
- ! nepravidelné časové polohy

Při intervalu delším než 60 min. jsou minutové údaje v lichou hodinu uvedeny *podtrženou kurzívou*.



PŘÍLOHA L

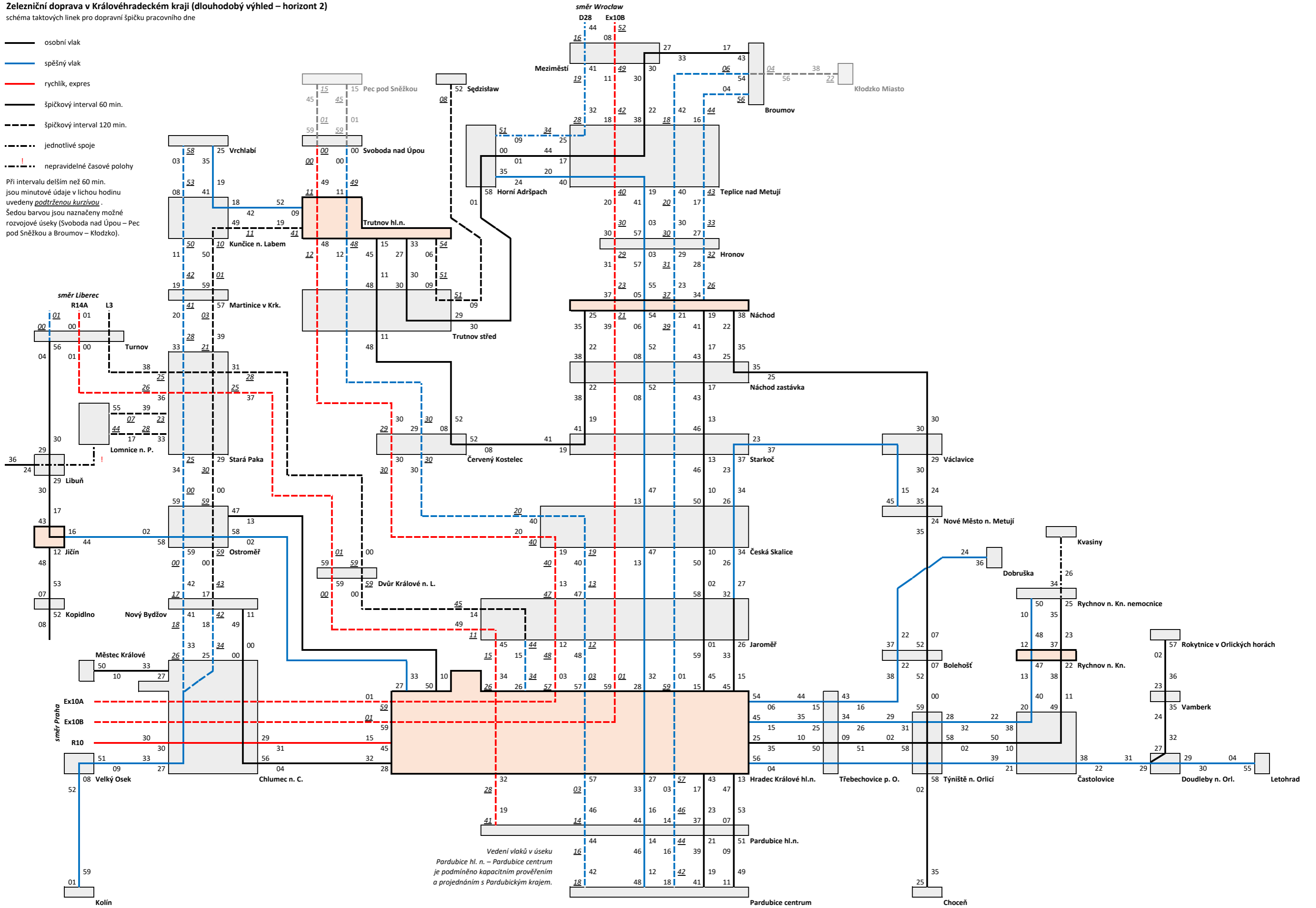
Železniční doprava v KHK
(dlouhodobý výhled – horizont 2)

Zelezniční doprava v Královéhradeckém kraji (dlouhodobý výhled – horizont 2)

schéma taktových linek pro dopravní špičku pracovního dne

- osobní vlak
- spěšný vlak
- rychlík, expres
- špičkový interval 60 min.
- - - špičkový interval 120 min.
- · - · - jednotlivé spoje
- · - · - nepravidelné časové polohy

Při intervalu delším než 60 min. jsou minutové údaje v liché hodině uvedeny *podtrženou kurzívou*. Šedou barvou jsou naznačeny možné rozvojové úseky (Svoboda nad Úpou – Pec pod Sněžkou a Broumov – Klodzko).



PŘÍLOHA M

Plán nasazení vozidel na regionální železniční linky
v KHK 2022–2031

Plán nasazení vozidel na regionální železniční linky v Královéhradeckém kraji v období 2022–2031



trať	linka	linku zajišťuje	plánovaná vozidla v roce								
			2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
020	V10 Chlumeck nad Cidlinou – Hradec Králové	KHK	163 + vozy Bdmtee			EMU160, EMU240					
021, 026	V20 Hradec Králové – Týniště n. Or. (– Choceň/Rychnov n. Kněž.)	KHK	163 + vozy Bdmtee			EMU160, EMU240					
020, 040	V41 Kolín – Chlumeck nad Cidlinou – Stará Paka – Trutnov	KHK	843 + Btn753			DMU120					
040, 046, 062	V51 Městec Králové – Chlumeck n. C. – Stará Paka – Lomnice n. P.	KHK	843			DMU120					
032	V4 Hradec Králové – Trutnov – Svoboda nad Úpou	KHK	843 + Btn753			DMU120					
027, 032	V3 Hradec Králové – Náchod – Broumov (základní vlaky)	KHK	854 + ABfbdtn795			DMU120					
027, 032	V3 Hradec Králové – Náchod – Broumov (vlak „Dobrošov“)	KHK	843 + Btn753			DMU120					
021	V2 Hradec Králové – Týniště nad Orlicí – Letohrad	KHK	854 + Bdtn757 + ABfbdtn795			DMU120					
021	V21 Hradec Králové – Solnice (doplňkové vlaky Škoda Auto)	KHK	814.0			DMU120					
021, 023	V23 Týniště n. Or. – Doudleby n. Or. – Rokytnice v Or. h.	KHK	810, 814.0	814.0 (od června 2023)		DMU120					
021	V22 Častolovice – Rychnov nad Kněžnou	KHK	814.0			DMU120					
026	V25 Náchod – Týniště nad Orlicí – Choceň (osobní vlaky)	KHK	814.0			DMU120					
026	V24 Náchod – Týniště nad Orlicí – Choceň (spěšné vlaky)	KHK	843 + Btn753			DMU120					
027	V30 Starkoč – Náchod – Broumov; V31 Starkoč – Václavice	KHK	814.0			DMU120					
026, 027	V32/V25 Meziměstí – Náchod – Dobruška (doplňkové vlaky)	KHK	810	814.0 (od června 2023)							
032	V40 Trutnov – Svoboda nad Úpou	KHK	810	814.0							
040, 044	V42 Trutnov – Vrchlabí; V43 Kunčice nad Labem – Vrchlabí	KHK	810	814.0							
041	V50 Hradec Králové – Jičín – Turnov	KHK	814.0	814.2							
042	L9 Martinice v Krkonoších – Jilemnice – Jablonec nad Jizerou	KHK	810	814.0							
046	V51 Lomnice nad Popelkou – Stará Paka (základní vlaky)	KHK	810	814.0							
047	V34 Trutnov – Teplice nad Metují	KHK	814.0								
047	V33 Adršpach – Teplice nad Metují (sezónní vlaky)	KHK	810	814.0 (od června 2023)							
062	V51 Městec Králové – Chlumeck nad Cidlinou (doplňkové vlaky)	KHK	810	814.0						bude řešeno (ETCS)	
030	L3 Jaroměř – Stará Paka – Liberec	LK	Siemens Desiro								
031	V6 Pardubice – Hradec Králové – Jaroměř	PK	RegioPanter								
061	S21 Nymburk – Jičín	SČK	814.0								
064	S36 Mladá Boleslav – Mladějov v Čechách – Lomnice n. P.	SČK	810, 814.0								
043	D26 Trutnov – Královec – Sędziszów	KHK + UMWD	810								
027, 047	D28 Adršpach – Meziměstí – Wrocław	KHK + UMWD	SA134								

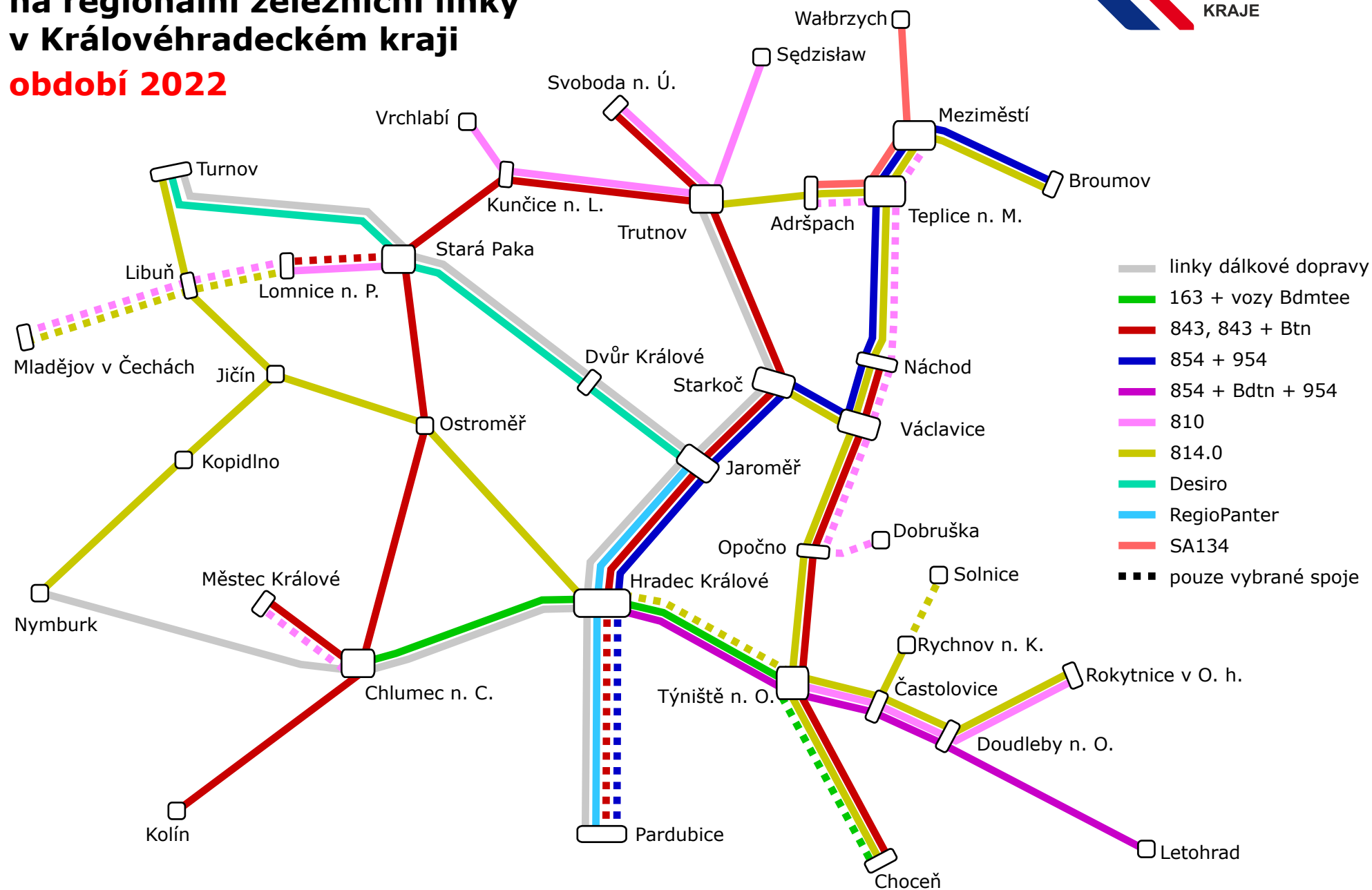
EMU160 nová dvoudílná elektrická jednotka s přibližnou kapacitou 160 míst k sezení
 EMU240 nová třídílná elektrická jednotka s přibližnou kapacitou 240 míst k sezení
 DMU120 nová dvoudílná motorová jednotka s přibližnou kapacitou 120 míst k sezení

KHK Královéhradecký kraj SČK Středočeský kraj
 LK Liberecký kraj UMWD Urząd Marszałkowski
 PK Pardubický kraj Województwo Dolnośląskie

Změna plánu vyhrazena. Linkové vedení může být změněno v návaznosti na modernizaci železniční infrastruktury.

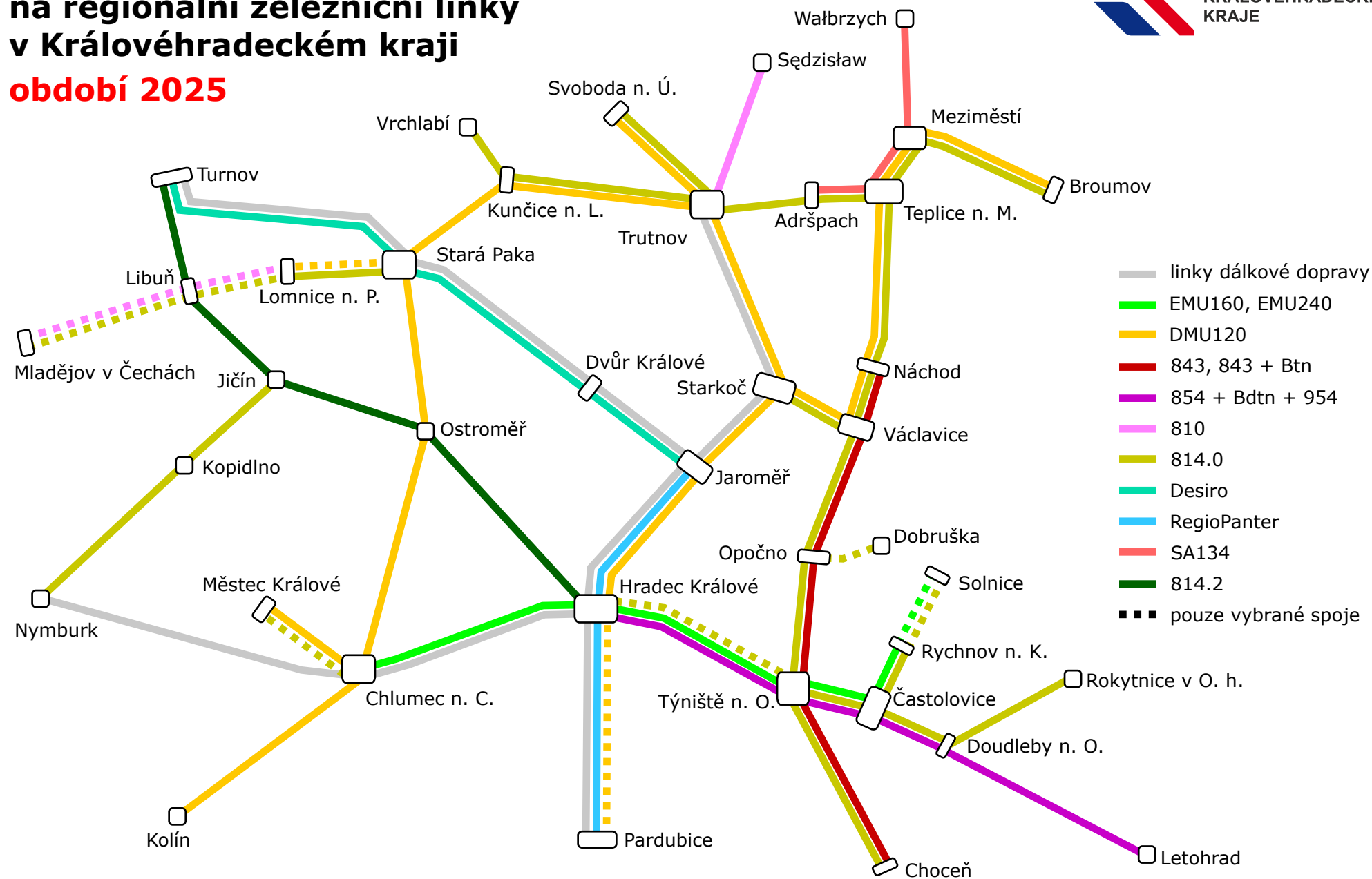
Plán nasazení vozidel na regionální železniční linky v Královéhradeckém kraji

období 2022



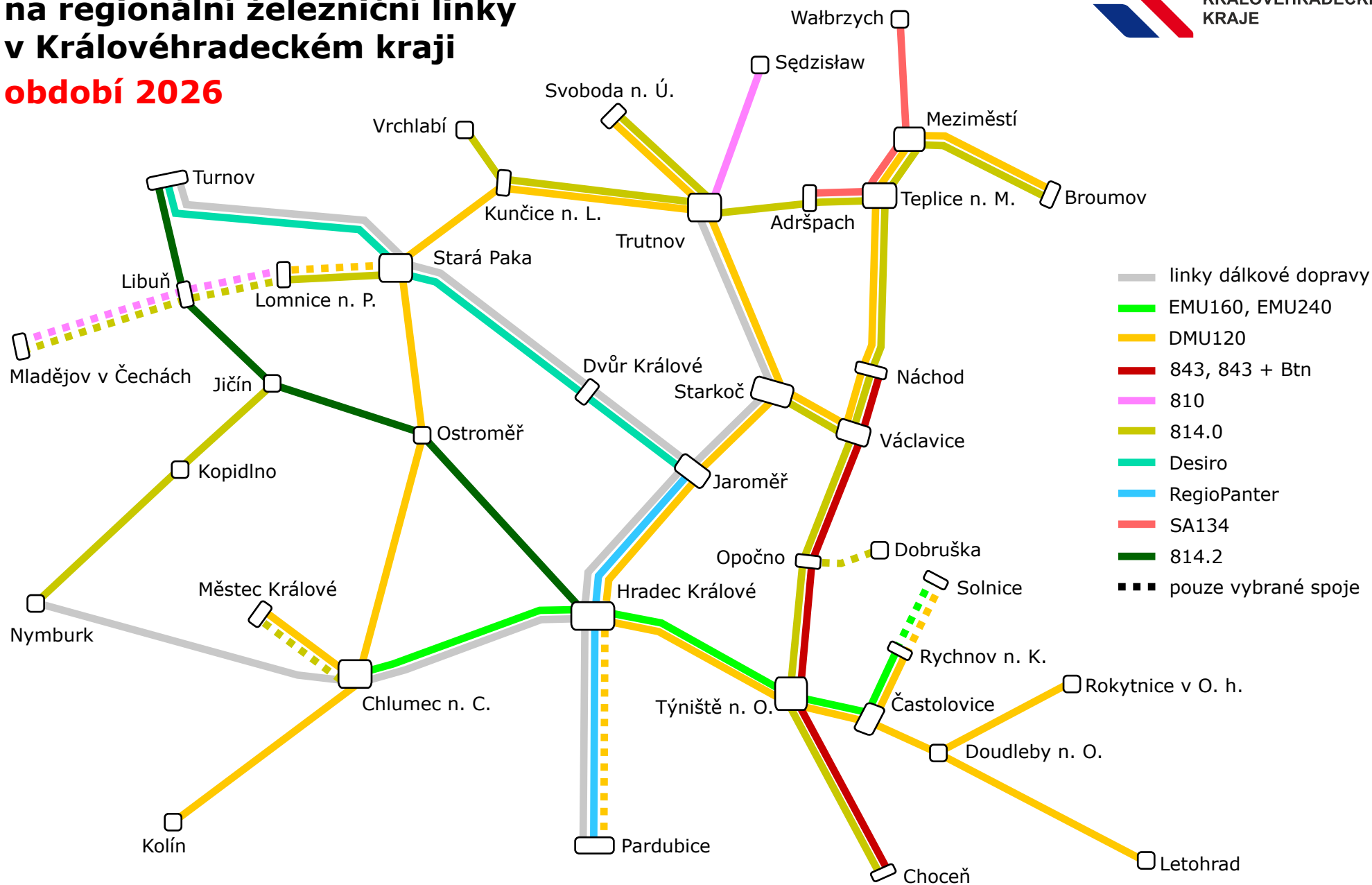
Plán nasazení vozidel na regionální železniční linky v Královéhradeckém kraji

období 2025



Plán nasazení vozidel na regionální železniční linky v Královéhradeckém kraji

období 2026



Plán nasazení vozidel na regionální železniční linky v Královéhradeckém kraji

období 2027–2031

