



# Plán dopravní obslužnosti města Ústí nad Orlicí pro léta 2021–2026

**ČVUT v Praze** Fakulta dopravní  
Ústav dopravních systémů

[k612.fd.cvut.cz](mailto:k612.fd.cvut.cz)

[@dopravnisystemy](https://www.instagram.com/dopravnisystemy)



**ČVUT**  
**FD**

**ÚSTAV**  
**DOPRAVNÍCH**  
**SYSTÉMŮ**

**říjen 2020**



## Smluvní strany

Zadavatel:	Město Ústí nad Orlicí Odbor dopravy, silničního hospodářství a správních agend Sychrova ulice 16, 562 24 Ústí nad Orlicí
Zhotovitel:	ČVUT v Praze Fakulta dopravní Ústav dopravních systémů Konviktská 20, 110 00 Praha 1
Zodpovědný řešitel:	Ing. Martin Jacura, Ph.D.
Řešitelé:	Ing. Tomáš Javořík, Ph.D. Ing. Jan Kruntorád Ing. Pavel Purkart doc. Ing. Lukáš Týfa, Ph.D. Ing. David Vodák

## Obsah

<b>1</b>	<b>Preambule</b> .....	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Geografické a demografické podmínky</b> .....	<b>5</b>
2.1	<b>Polohopis a struktura města</b> .....	<b>5</b>
2.2	<b>Demografie obyvatelstva</b> .....	<b>7</b>
<b>3</b>	<b>Komunikační sítě – stávající stav a výhled</b> .....	<b>9</b>
3.1	<b>Silniční síť</b> .....	<b>9</b>
3.2	<b>Železniční síť</b> .....	<b>10</b>
<b>4</b>	<b>Dopravní obslužnost – stávající stav a výhled</b> .....	<b>11</b>
4.1	<b>Veřejná linková doprava</b> .....	<b>11</b>
4.1.1	<b>Současnost</b> .....	<b>11</b>
4.1.2	<b>Výhled</b> .....	<b>13</b>
4.2	<b>Městská hromadná doprava</b> .....	<b>14</b>
4.2.1	<b>Současnost</b> .....	<b>14</b>
4.2.2	<b>Výhled</b> .....	<b>15</b>
4.3	<b>Veřejná drážní doprava</b> .....	<b>15</b>
4.3.1	<b>Železniční stanice a zastávky – stávající stav</b> .....	<b>15</b>
4.3.2	<b>Železniční linky – stávající stav</b> .....	<b>16</b>
4.3.3	<b>Železniční stanice a zastávky – výhled</b> .....	<b>17</b>
4.3.4	<b>Železniční linky – výhled</b> .....	<b>17</b>
4.4	<b>Integrovaný dopravní systém</b> .....	<b>18</b>
<b>5</b>	<b>Časový harmonogram a postup při uzavírání smluv o veřejných službách</b> .....	<b>19</b>
5.1	<b>Veřejná linková doprava</b> .....	<b>19</b>
5.2	<b>Městská hromadná doprava</b> .....	<b>19</b>
5.3	<b>Veřejná drážní doprava</b> .....	<b>20</b>
<b>6</b>	<b>Předpokládaný rozsah poskytované kompenzace</b> .....	<b>21</b>
6.1	<b>Veřejná linková doprava</b> .....	<b>21</b>
6.2	<b>Městská hromadná doprava</b> .....	<b>21</b>
6.3	<b>Veřejná drážní doprava</b> .....	<b>21</b>
<b>7</b>	<b>Maximální tarify ve veřejné dopravě</b> .....	<b>22</b>
7.1	<b>Veřejná linková doprava</b> .....	<b>22</b>
7.2	<b>Městská hromadná doprava</b> .....	<b>22</b>
<b>8</b>	<b>Závěr</b> .....	<b>23</b>
<b>9</b>	<b>Použité zdroje</b> .....	<b>24</b>
<b>10</b>	<b>Seznam tabulek</b> .....	<b>25</b>

## Seznam použitých zkratk

- aut. nádr. – autobusové nádraží
- CDV – cena dopravního výkonu
- ČR – Česká republika
- EHS – Evropské hospodářské společenství
- ES – Evropské společenství
- hl. n. – hlavní nádraží
- IDS – integrovaný dopravní systém
- IREDO – Integrovaná regionální doprava
- k. ú. – katastrální území
- LAU – Local Administrative Units / Místní samosprávné jednotky
- MD – Ministerstvo dopravy České republiky
- MHD – městská hromadná doprava
- nem. – nemocnice
- NUTS – Nomenclature des Unites Territoriales Statistiques /  
Nomenklatura územních statistických jednotek
- ORP – obec s rozšířenou působností
- rozc. – rozcestí
- TEN-T – Trans-European Transport Networks / Transevropská dopravní síť
- TK – temeno kolejnice
- TTP – tabulky traťových poměrů
- ÚAP – územně analytické podklady
- VHD – veřejná hromadná doprava
- VLD – veřejná linková doprava
- zast. – zastávka
- ZÚJ – základní územní jednotka
- žel. st. – železniční stanice
- žel. zast. – železniční zastávka
- žst. – železniční stanice

### 1 Preambule

Plán dopravní obslužnosti města Ústí nad Orlicí je zpracován na základě Zákona č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících. Cílem Plánu dopravní obslužnosti je formulace základních představ města o rozvoji veřejné osobní dopravy na jeho území. Plán dopravní obslužnosti zmiňuje důležité skutečnosti související s dopravní obslužností, jako je demografie, geografie, komunikační síť a problematika smluvních vztahů. Hlavní důraz je kladen na dopravní obslužnost zajišťovanou objednávkou města, a to z pohledu kvality dopravy, organizace dopravy včetně výhledu ekonomického a tarifního. Praktické naplňování plánu je podmíněno stabilním ekonomickým prostředím.

Plán dopravní obslužnosti pro léta 2021–2026 obsahuje tato zásadní fakta pro dopravní obslužnost zajišťovanou městem Ústí nad Orlicí:

- plánované veřejné služby v přepravě cestujících zajišťované městem,
- předpoklad rozsah poskytované kompenzace,
- časový harmonogram uzavírání smluv o veřejných službách a postup při uzavírání těchto smluv,
- maximální tarify pro cestující.

## 2 Geografické a demografické podmínky

### 2.1 Polohopis a struktura města

Tab. 2.1 – Identifikace lokality města.

typ sídla	město
název	Ústí nad Orlicí
ZÚJ (kód obce)	579891
NUTS 5	CZ0534579891
LAU 1 (NUTS 4)	CZ0534 – okres Ústí nad Orlicí
NUTS 3	CZ053 – Pardubický kraj
NUTS 2	CZ05 – Severovýchod
obec s rozšířenou působností:	Ústí nad Orlicí
katastrální plocha [ha]	3637
počet bydlících obyvatel k 31.12.2018	14196
průměrná nadmořská výška [m n.m.]	340

Město Ústí nad Orlicí se nachází v podhůří Orlických hor v geomorfologickém okrsku Ústecká brázda, který spadá do Českotřebovské vrchoviny. Bylo založeno na soutoku Tiché Orlice a Třebovky. Geologické podloží města Ústí nad Orlicí tvoří horniny českého křídového útvaru, vlastní město leží v tektonicky podmíněné sníženině Ústecké brázdy. Pro utváření krajinného zázemí města a formování jeho zástavby je významné morfologicky ostré západní ohraničení Ústecké brázdy linií Kozlovského hřbetu. Od silně urbanizovaného území města se směrem na východ zvedá postupně reliéf k Hřebečovskému hřbetu. Jeho severovýchodním svahem terén spadá do sníženiny u Lanškrouna. Tato významná hrana ve střední části hřbetu nazývaná Třebovské stěny, tvoří východní hranici správního území města Ústí nad Orlicí. Město samotné se nachází v území krajinně pestrém a má charakter tzv. města v zeleni. Je to dáno zastoupením soukromých zahrad a sadů a ploch sídlištní zeleně. Ve městě existuje městský park na jihovýchodním okraji souvislé zástavby města mezi sídlišti Štěpnice a Dukla a nazývá se Wolkerovo údolí. Wolkerovo údolí představuje komplex vlhkých a sušších svahových luk a několika mokřadů nacházejících se v údolí s protékajícím potokem. Ve směru z centra vybíhá podél toků řek zástavba k jeho okrajovým částem. Nadmořská výška území se pohybuje mezi 320 až 380 m n. m.

Město je rozděleno na osm částí v devíti katastrálních územích. Uspořádání města charakterizuje výrazné centrum a historické jádro na terénní vyvýšenině, prstencovitě obklopené místními částmi. Jednotlivé části města jsou následující:

- Ústí nad Orlicí (k. ú. Ústí nad Orlicí),
- Černovír (k. ú. Černovír u Ústí nad Orlicí),
- Dolní Houžovec (k. ú. Dolní Houžovec),
- Horní Houžovec (k. ú. Horní Houžovec),
- Hylváty (k. ú. Hylváty),
- Kerhartice (k. ú. Kerhartice nad Orlicí a Gerhartice),
- Knapovec (k. ú. Knapovec),
- Oldřichovice (k. ú. Oldřichovice u Ústí nad Orlicí).

Ve městě je zastoupena veškerá občanská vybavenost a široká paleta úřadů a služeb, poskytující zázemí i širšímu spádovému regionu. Většina institucí a služeb se pak soustředí do centrální části města v oblasti okolo náměstí. Školská zařízení jsou zastoupena školkami, základními školami (vč. umělecké), středními školami (uměleckoprůmyslová, gymnázium, zdravotnická a automobilní) a učilištěm (automobilní). Ve městě je rovněž zřízen dům dětí a mládeže. Na severozápadě širšího centra se nachází sportovní areál s atletickým a fotbalovým stadionem, volejbalovými a tenisovými kurty a aquapark a na severu vodácké tábořiště. Na jihovýchodě je pak situována Orlickoústecká nemocnice. Sociální zařízení jsou zastoupena především domovem důchodců, centrem sociálních služeb a stacionářem.

Průmyslová zástavba, a tedy i zaměstnanecké příležitosti sekundéru se soustředí podél břehů řek protékajících městem, zejména v souvislosti s páteřními pozemními komunikacemi a železničními tratěmi, které městem procházejí. Výjimku tvoří areál bývalého výrobce bavlněných tkanin a bytového textilu Perla, který se nachází v centrální oblasti města a tvoří dnes výrazný brownfield. Tento areál je jedním z nejvýznamnějších rozvojových prostorů města.

Výrazně městský charakter má zástavba jádrového území města Ústí nad Orlicí a jeho navazujících předměstí, zejména čtvrti Hylváty. Je charakteristická vysokým podílem bydlení v bytových domech, často panelových, s nižším obytným standardem. Zástavba je často obtěžována hlukem z dopravy a nemá dostatečné plochy pro dopravu v klidu. Problémem zástavby, situované v nivách řek, je ohrožení záplavami.

Jak vyplývá z platného územního plánu města a dalších strategických dokumentů – Strategický plán a Inovační strategie, navrhuje se do budoucna plošný rozvoj úměrný růstovému potenciálu města a reálným potřebám území s ohledem na kapacity dopravní a technické infrastruktury a možnosti jejího rozšíření. Zastavitelné plochy jsou přednostně navrhovány uvnitř zastavěného území a v návaznosti na zastavěné území. V jádru města se předpokládá zachování struktury a charakteru stávající zástavby s cílem ochrany kulturních hodnot a atmosféry místa a využití potenciálu pro vznik plnohodnotných veřejných prostranství včetně nových (zejména areál Perla) s podporou umístování celoměstské i nadmístní občanské vybavenosti. Z hlediska MHD jsou podstatné nové autobusové zastávky na Královéhradecké a Moravské ulici a upřednostnění pohybu pěších a cyklistů ve městě včetně vymístění tranzitní dopravy a zásadního zklidnění komunikací.

V části Hylváty se předpokládá využití území výrazně smíšené, tradiční prolínání bydlení a podnikatelských aktivit včetně výrobních (nejvýraznější zastoupení ve městě) se stabilizací stávajících výrobních ploch, případně využitím volných ploch opět převážně pro výrobu.



V lokalitě Dukla se navrhuje vytvoření lokálního centra v okolí autobusové zastávky a před vstupem do Automobilní školy a rozvoj bydlení na východním okraji (lokalita Nová Dukla) a jižním okraji zástavby.

V části Kerhartice se předpokládá převážně stabilní využití stávajících ploch území s koncentrací služeb podél ulice Sokolská a nové plochy pro bydlení na severním okraji sídla. Ve vazbě na žst. Ústí nad Orlicí se navrhuje doplnění vybavenosti a umístění nového autobusového nádraží.

V části Knapovec se uvažuje stabilní využití ploch území s náhradou zemědělských areálů v severní části obytnou zástavbou, případně využití vnitřních ploch a svahů údolí pro její další rozvoj. Obdobně lze takto za stabilizované považovat i části Černovír a Horní a Dolní Houžovec.

Souhrnně lze tedy konstatovat, že bydlení bude hlavní rozvíjející se funkcí ve městě. Plochy hromadného bydlení jsou v Ústí a v Hylvátech, nově se budou rozvíjet už jen v omezené míře (např. v části lokality obytné zástavby U Letiště a Nová Dukla) a dále pak jako součást některých smíšených obytných ploch, např. plocha přestavby Perla 01, Cihelna nebo zastavitelné plochy v Hylvátech. Stávající zařízení občanského vybavení, jak v oblasti veřejné infrastruktury, tak vybavenosti komerčního charakteru, jsou stabilizována. Územní plán stabilizuje existující výrobní a průmyslové areály, zejména Hylvátech a v Ústí ve vazbě na stávající silnici I/14 a dále v Kerharticích. Nové zastavitelné plochy pro výrobu jsou navrženy v Hylvátech ve vazbě na stávající výrobní plochy. Přednostně by však měly být využity dnes nevyužívané výrobní areály, pokud nejsou územním plánem navrženy k jinému využití (plochy přestavby).

Hlavním uzlem VHD bude nový terminál u žst. Ústí nad Orlicí. Navržena je plocha pro nové autobusové nádraží, kam se přesune část kapacity stávajícího autobusového nádraží, které je dále ponecháno ve své stávající poloze, ale předpokládá se zmenšení jeho kapacity. Navrženy jsou některé nové autobusové zastávky.

Z pohledu Strategického plánu města pak lze mimo již výše nastíněných opatření považovat za důležitou myšlenku rozvoje funkčního a bezpečného dopravního systému s podporou environmentálně přívětivých způsobů dopravy včetně využití alternativních pohonů vozidel VHD.

## 2.2 Demografie obyvatelstva

K 31. 12. 2019 měl okres Ústí nad Orlicí 138 275 obyvatel (26 % z celkového počtu obyvatel kraje), téměř 60 % obyvatel okresu žije ve městech. Po několika letech, kdy se počet obyvatel v okrese snižoval, byl během let 2018 a 2019 zaznamenán populační přírůstek, a to především díky stěhování.

Zemědělství se vzhledem k vyššímu zastoupení méně příznivých podmínek zaměřuje na chov skotu a s tím v rostlinné výrobě související produkcí krmiv (pícniny na orné půdě, louky a pastviny). Okres Ústí nad Orlicí má po okrese Pardubice nejrozsáhlejší průmyslovou základnu. Průmysl není v okrese orientován jednostranně, struktura oborů je poměrně pestrá. Největší objem produkce připadal v předchozích letech na elektrotechniku, textilní průmysl, výrobu strojů a zařízení. V poslední době však význam textilu poklesl, naproti tomu stále roste podíl výroby dopravních prostředků (autobusů).

Koncem roku 2019 hledalo v okrese práci 1,8 % obyvatelstva ve věku 15 až 64 let, což představuje nejnižší podíl mezi okresy v kraji. Uvnitř okresu jsou však v podílu nezaměstnaných osob rozdíly (od 1,3 % na Žambersku a Orlickoústecku po 2,6 % ve správním obvodu Králíky). Správní obvody Česká Třebová a Králíky patří v období 2014–2020 mezi regiony se soustředěnou podporou státu (kategorie hospodářsky slabých regionů). K největším investicím patří v okrese výstavba průmyslových závodů v České Třebové, v Lanškrouně, v Ústí nad Orlicí, v Zámrsku a rekonstrukce závodu ve Vysokém Mýtě. K významným stavebním akcím v okrese lze též zařadit stavbu dopravního terminálu v České Třebové, popř. rekonstrukci čistíren odpadních vod. V roce 2019 započala výstavba pavilonu Centrálního urgentního příjmu Orlickoústecké nemocnice. K poklesu nezaměstnanosti na Králicku přispívají investice v oblasti cestovního ruchu.

### 3 Komunikační síť – stávající stav a výhled

#### 3.1 Silniční síť

Územím města Ústí nad Orlicí je vedeno celkem pět silnic – jedna první třídy, dvě druhé třídy a dvě silnice třetí třídy. Výčet silnic, jejich kategorií a tras je uveden v Tab. 3.1.

Tab. 3.1 – Silnice na území města.

silnice	třída	trasa
14	I.	Liberec (křižovatka s I/35) – Trutnov – Náchod – Rychnov nad Kněžnou – Ústí nad Orlicí – křižovatka s I/43
315	II.	Týništko – Choceň – Ústí nad Orlicí – Lanškroun – Zábřeh – Úsov
360	II.	Letohrad – Ústí nad Orlicí – Litomyšl – Polička – Nové Město na Moravě – Velké Meziříčí – Třebíč – Jaroměřice nad Rokytnou
31510	III.	Knapovec – Horní Dobrouč
31511	III.	Knapovec – Horní Houžovec

Silnice I/14 tvoří páteř sítě pozemních komunikací území města. Jedná se o komunikaci národního významu. V intravilánu města přechází v místní komunikaci funkční skupin A – rychlostní komunikace (téměř výhradně dopravní funkce). Šířkové uspořádání komunikace je dvoupruhové s výjimkou úseku křižovatka s ulicí V Lukách – křižovatka s ulicí T. G. Masaryka, kde je řešena jako čtyřpruhová. Silnice má velký význam pro vedení tranzitní dopravy územím města.

Silnice II/315 Týništko – Úsov prochází územím Pardubického a Olomouckého kraje. Na území města Ústí nad Orlicí je nejprve vedena místní částí Gerhartice, následně extravilánem až ke křižovatce s ulicí Sokolská, kde opět vstupuje do intravilánu. V úseku M. R. Štefánika x Moravská – I/14 x II/315 je vedena peážně se silnicí I/14. Následně je silnice vedena převážně v extravilánu, s výjimkou krátkého průtahu městskou částí Knapovec. Silnice je v řešeném území dvoupruhová v celé své délce (s výjimkou peážního úseku s I/14). Úseky vedené v intravilánu mají dopravně-obslužnou funkci, komunikaci tak lze zařadit do funkční skupiny B – sběrná komunikace. Silnice má velký význam pro dopravní napojení městských částí Gerhartice, Kerhartice a Knapovec na centrum města. Významnou úlohu plní i jako spojnice měst Choceň a Lanškroun s městem Ústí nad Orlicí.

Silnice II/360 prochází územím Pardubického kraje a kraje Vysočina. Silnice nejprve prochází místní částí Na Tiché Orlicí, a ještě před vstupem do zástavby města je krátce vedena v extravilánu. V úseku Královéhradecká x Cihlářská x Quido Kociana – Moravská x Lázeňská je vedena peážně se silnicí I/14. Od křižovatky ulic Moravská a Lázeňská je silnice vedena samostatně až na hranice území města. Silnice je v řešeném území dvoupruhová v celé své délce (s výjimkou peážního úseku s I/14). Úseky vedené v intravilánu mají dopravně-obslužnou funkci, komunikaci tak lze zařadit do funkční skupiny B – sběrná komunikace. Silnice má velký význam pro dopravní napojení obchodní zóny mezi ulicemi Cihlářská a Letohradská a dále pak pro napojení turisticky atraktivní lokality Andrlův chlum. V úseku Královéhradecká x Cihlářská x Quido Kociana – Letohradská x Popradská x Cihlářská slouží silnice pro vedení části tranzitní dopravy mimo užší centrum města. Významnou úlohu plní i jako spojnice měst Letohrad a Litomyšl s městem Ústí nad Orlicí.

Silnice III/31510 Knapovec – Horní Dobrouč začíná křižovatkou se silnicí II/315 u městské části Knapovec, dále pokračuje extravilánem až k městské části Dolní Houžovec. Úseky vedené v intravilánu mají převážně obslužnou funkci, komunikaci lze proto zařadit do funkční skupiny C – obslužná komunikace. Silnice je velmi významná pro napojení městské části Dolní Houžovec.

Silnice III/31511 Knapovec – Horní Houžovec začíná křižovatkou se silnicí III/31510 u městské části Knapovec, dále pokračuje extravilánem až k městské části Horní Houžovec. Úseky vedené v intravilánu mají převážně obslužnou funkci, komunikaci lze proto zařadit do funkční skupiny C – obslužná komunikace. Silnice je velmi významná pro napojení městské části Horní Houžovec.

Z hlediska dalšího rozvoje silniční sítě na území města je hlavním záměrem výhledový obchvat města, který by měl zcela odvést tranzitní dopravu z intravilánu města. Územní rezerva pro vybudování obchvatu je součástí platného územního plánu města Ústí nad Orlicí. V rámci přípravy toho záměru byla již zpracována vyhledávací studie, která předložila celkem tři varianty vedení trasy obchvatu, ze kterých byla zastupitelstvem města vybrána a schválena varianta 3, která vede trasu obchvatu nejdále od stávající zástavby. Součástí výstavby obchvatu by měla být i přeložka silnice II/315 v úseku mezi kříženími trasy silnice II/315 se stávající a výhledovou trasou (obchvat) silnice I/14. V územním plánu je dále navržena přeložka silnice II/315 mimo místní část Gerhartice.

### 3.2 Železniční síť

Územím města Ústí nad Orlicí prochází dvě železniční tratě s veřejným drážním provozem, jejichž společným bodem je odbočná stanice Ústí nad Orlicí. Jde o železniční tratě Česká Třebová – Ústí nad Orlicí – Pardubice hlavní nádraží – Kolín – Praha-Libeň (č. tratě dle TTP: 501A) a Lichkov – Letohrad – Ústí nad Orlicí (č. tratě dle TTP: 512B). Obě tratě jsou normálněrozchodné, elektrizované stejnosměrnou trakční soustavou o napětí 3 kV, spadají do kategorie celostátní dráhy a jsou navíc zařazeny do mezinárodní sítě TEN-T.

Obě železniční tratě jsou ve vlastnictví České republiky, tudíž právo s nimi hospodařit náleží Správě železnic, státní organizaci, která rovněž zajišťuje jejich provozování. Železniční trať Česká Třebová – Praha-Libeň je z vnitrostátního hlediska součástí prvního a třetího tranzitního železničního koridoru a je na území města Ústí nad Orlicí dvoukolejná. Železniční trať Lichkov – Ústí nad Orlicí je v celém svém úseku jednokolejná a neleží na žádném vnitrostátním železničním koridoru.

## 4 Dopravní obslužnost – stávající stav a výhled

### 4.1 Veřejná linková doprava

#### 4.1.1 Současnost

Dopravní spojení Ústí nad Orlicí s nejbližšími okolními sídly zajišťuje v současné době 17 autobusových linek regionální dopravy. Regionální linky suplují funkci vnitroměstské dopravy, a to v případě částí Černovír, Dolní Houžovec, Horní Houžovec, Knapovec a částečně Kerhartice. S výjimkou linek dálkového charakteru 640384 (Rychnov nad Kněžnou – Brno), 700938 (Ústí nad Orlicí – Jihlava) a 700991 (Lanškroun – Hradec Králové) lze ostatní linky charakterizovat jako regionální s místně obslužnou funkcí. Všechny linky provozuje dopravce ČSAD Ústí nad Orlicí, a. s., patřící do koncernu ICOM transport, a. s.

Tab. 4.1 – Regionální linky obsluhující Ústí nad Orlicí (údaje ke dni 1. 10. 2020).

číslo linky	trasa
640384	Rychnov nad Kněžnou – Ústí nad Orlicí – Litomyšl – Svitavy – Brno
680901	Litomyšl – Sloupnice – Ústí nad Orlicí
700900	Česká Třebová – Dlouhá Třebová – Ústí nad Orlicí
700901	Lanškroun – Ústí nad Orlicí
700902	Ústí nad Orlicí – Libchavy – Žamberk – Kunvald – Rokytnice v Orlických horách
700903	Ústí nad Orlicí – Seč – Brandýs nad Orlicí – Choceň
700904	Ústí nad Orlicí – Dolní Dobrouč – Dolní Čermná
700905	Ústí nad Orlicí – Svatý Jiří – Voděrady – Sloupnice
700906	Ústí nad Orlicí – Knapovec – Dolní Dobrouč – Ostrov – Lanškroun
700916	Ústí nad Orlicí – Přívrat – Dlouhá Třebová – Ústí nad Orlicí
700920	Vysoké Mýto – Choceň – Svatý Jiří – Ústí nad Orlicí
700931	Česká Třebová – Ústí nad Orlicí – Vamberk-Rychnov nad Kněžnou – Kvasiny
700938	Ústí nad Orlicí – Litomyšl – Havlíčkův Brod – Jihlava
700942	Ústí nad Orlicí – Svatý Jiří – Brandýs nad Orlicí
700972	Letohrad – Písečná – Žampach – Hnátnice – Ústí nad Orlicí
700973	Letohrad – Lanšperk – Ústí nad Orlicí
700991	Lanškroun – Ústí nad Orlicí – Vamberk – Kostelec nad Orlicí – Hradec Králové

Mezi hlavní směry, ze kterých se cestující dostávají do centra Ústí nad Orlicí, patří následující relace s příslušnými svazky linek:

- a) Brandýs nad Orlicí / Choceň / Sloupnice – Jehnědí – Ústí nad Orlicí, Kerhartice – Ústí nad Orlicí  
(linky 700905, 700920 a 700942),
- b) Brandýs nad O. / Vamberk / Žamberk – Libchavy – Ústí nad Orlicí  
(linky 700902, 700903, 700931),
- c) Dolní Dobrouč / Letohrad – Ústí nad Orlicí, Černovír – Ústí nad Orlicí  
(linky 700904, 700972 a 700973),
- d) Lanškroun – Ústí nad Orlicí, Knapovec – Ústí nad Orlicí  
(linky 700901, 700906 a 700991),
- e) Česká Třebová – Dlouhá Třebová – Ústí nad Orlicí, Hylváty – Ústí nad Orlicí  
(linky 700900, 700906 a 700916).

Na území města se nachází následující zastávky veřejné dopravy:

- Ústí nad Orlicí, „Andrlův Chlum rozc.,
- Ústí nad Orlicí, „aut.nádr.,
- Ústí nad Orlicí, „Dukla,
- Ústí nad Orlicí, „hřbitov,
- Ústí nad Orlicí, „Letohradská,
- Ústí nad Orlicí, „Na Štěpnici,
- Ústí nad Orlicí, „Na Tiché Orlici,
- Ústí nad Orlicí, „nákupní zóna,
- Ústí nad Orlicí, „nemocnice,
- Ústí nad Orlicí, „Popradská,
- Ústí nad Orlicí, „Rieter,
- Ústí nad Orlicí, „STK,
- Ústí nad Orlicí, „Tvardkova,
- Ústí nad Orlicí, „U Tří mostů,
- Ústí nad Orlicí, „U Václava,
- Ústí nad Orlicí, „u žel.podjezdu,
- Ústí nad Orlicí, „žel.st.,
- Ústí nad Orlicí, „žel.zast.město,
- Ústí nad Orlicí, Černovír, otočka,
- Ústí nad Orlicí, Černovír, rozc.,
- Ústí nad Orlicí, Černovír, Václavov,
- Ústí nad Orlicí, Dolní Houžovec,
- Ústí nad Orlicí, Horní Houžovec,
- Ústí nad Orlicí, Horní Houžovec, rozc.,
- Ústí nad Orlicí, Hylváty, křiž.,
- Ústí nad Orlicí, Hylváty, Perla,
- Ústí nad Orlicí, Hylváty, sídliště,
- Ústí nad Orlicí, Kerhartice, Perla,
- Ústí nad Orlicí, Kerhartice, Pod Iesem,
- Ústí nad Orlicí, Kerhartice, pošta,
- Ústí nad Orlicí, Kerhartice, Pražská,

- Ústí nad Orlicí, Kerhartice, střed,,
- Ústí nad Orlicí, Kerhartice, U splavu
- Ústí nad Orlicí, Knapovec,
- Ústí nad Orlicí, Knapovec, Avena.

Z hlediska možnosti přestupu mezi linkami autobusové a železniční dopravy lze jako klíčové přestupní uzly označit zastávky:

- Ústí nad Orlicí, „aut.nádr.: Nachází se v Lochmanově ulici, v docházkové vzdálenosti cca 300 m od Mírového náměstí, využívá se kombinace pilovitého a rovnoběžného uspořádání stanovišť, stávající autobusové nádraží čítá 18 stanovišť. Jelikož zde zastavují veškeré linky projíždějící územím města, jedná se o centrální přestupní uzel mezi linkami veřejné linkové dopravy (regionálními i dálkovými),
- Ústí nad Orlicí, „žel.st.: Zastávka se nachází před výpravní budovou žst. Ústí nad Orlicí. Pravidelnou obsluhu zajišťuje linka městské dopravy, regionální linky do této zastávky zajíždí pouze v nepatrném a nepravidelném rozsahu. Výčet železničních linek zastavujících v této stanici je obsahem kap. 4.3.2,
- Ústí nad Orlicí, „žel.zast.město: Zastávka leží v Moravské ulici před výpravní budovou železniční zastávky Ústí nad Orlicí město, odkud v současné době odjíždí vlaky ve směru Choceň – Pardubice – Praha a Česká Třebová – Olomouc – Ostrava – Slovensko/Polsko. Autobusové linky míří nejčastěji do směrů Česká Třebová, Lanškroun, Sloupnice, Libchavy.

V blízkosti důležitých zdrojů a cílů cest (sídliště, školy, úřady, zdravotnická zařízení, obchodní zóny apod.) se nachází následující zastávky:

- Ústí nad Orlicí, „aut.nádr.: přestupní bod mezi regionální linkami, občanská vybavenost,
- Ústí nad Orlicí, „Dukla: obytná zastávka, občanská vybavenost,
- Ústí nad Orlicí, „nem.: zdravotnické zařízení,
- Ústí nad Orlicí, „Popradská (pouze MHD): obytná zastávka, občanská vybavenost,
- Ústí nad Orlicí, „STK: občanská vybavenost,
- Ústí nad Orlicí, Tvardkova: občanská vybavenost,
- Ústí nad Orlicí, Hylváty, Sídliště: obytná zastávka, občanská vybavenost,
- Ústí nad Orlicí, Kerhartice, pošta: obytná zastávka, občanská vybavenost.

### 4.1.2 Výhled

Praxe ukazuje, že jednotná trasa spojů a zapamatovatelný interval vede ke zpřehlednění nabídky regionálních spojů. Ta se následně promítá do vyšší atraktivity veřejné dopravy.

Regionální linky náleží pod správu a objednávku Pardubického kraje, když zajišťují dopravní obsluhu sídel na území regionu. Město Ústí nad Orlicí má proto pouze částečnou možnost ovlivnit provoz těchto linek, přesto by bylo vhodné ve spolupráci s organizátorem dopravy v Pardubickém kraji (OREDO s. r. o.) prověřit sjednocení tras spojů v rámci svazků linek. Variantně jsou vedeny linky od Kerhartic, Černovíru a Knapovce v centrální části města:

- časově rychlejší trasou přímo na aut. nádr.,
- s obsluhou nemocnice a nákupní zóny.

Linky v oblasti Kerhartic mají tyto 3 varianty vedení:

- v úseku Kerhartice, Pražská – Kerhartice, Perla vedeno zastavěnou oblastí Kerhartic přes všechny zastávky na trase (U splavu, střed, pošta),
- v úseku Kerhartice, Pražská – Kerhartice, Perla vedeno zastavěnou oblastí Kerhartic, přičemž projíždí zastávky Kerhartice, U splavu a Kerhartice, střed,
- v úseku Kerhartice, Pražská – Kerhartice, Pod lesem vedeno po silnici II/315 mimo zastávku.

Územní plán definuje nové dopravní stavby (nové zastávky a přesun autobusového nádraží), které pozmění stávající stav dopravní obslužnosti veřejnou dopravou.

Hlavním uzlem hromadné dopravy se stane nový terminál u železniční stanice v Kerharticích. Je navržena plocha pro nové autobusové nádraží, kam bude přesunuta část kapacity stávajícího autobusového nádraží, které zůstane ve stávající poloze se sníženou kapacitou. Přínosem stavby bude zlepšení přestupních vazeb mezi regionálními autobusovými a železničními linkami.

V případě nových zastávek v Královéhradecké ulici a v Moravské ulici dojde ke zkrácení docházkových vzdáleností na zastávku veřejné dopravy, a tím k celkovému zkvalitnění nabídky dopravní obsluhy. Předpokládá se, že nově realizované zastávky budou obsluhovat všechny linky kolem nich projíždějící, a to bez nutnosti změny trasy či výrazného navýšení jízdní doby v navazujícím mezizastávkovém úseku.

## 4.2 Městská hromadná doprava

### 4.2.1 Současnost

Vnitroměstské přepravní vztahy uspokojuje linka 705100, která je na území Ústí nad Orlicí jedinou linkou městského charakteru. Dopravcem je společnost ČSAD Ústí nad Orlicí, a. s. Linka má okružní charakter, provozována je v obou směrech.

Linka MHD zajišťuje spojení centrální části Ústí nad Orlicí s částmi Hylváty a Kerhartice. Propojuje nejvýznamnější body ve městě – autobusové nádraží, železniční stanici a železniční zastávku, nemocnici, nákupní zónu, část Kerhartice a sídliště Hylváty, Štěpnice a Dukla. Zastávky jsou po městě rozmístěny tak, že naprostá většina obyvatel má k dispozici zastávku veřejné dopravy v přijatelné docházkové vzdálenosti (cca 600 metrů a méně). Provozováno je 21+27 spojů během pracovních dní (cca v čase 4:15 – 22:45) a 7+4 spoje během sobot, nedělí a svátků (cca v čase 7:15 – 19:00). Vnitroměstská doprava je s přihlédnutím k rozloze města zajištěna adekvátně.

Tab. 4.2 – Linky městské hromadné dopravy v Ústí nad Orlicí (údaje ke dni 1. 10. 2020).

číslo linky	trasa
705100 (MHD)	Ústí nad Orlicí, Kerhartice – Ústí nad Orlicí, autobusové nádraží – sídliště Štěpnice – Hylváty – sídliště Dukla – Ústí nad Orlicí, Kerhartice

Vyhodnocení dat o přepravních proudech v městské dopravě není součástí tohoto plánu dopravní obslužnosti.



### 4.2.2 Výhled

Současné zkušenosti a ohlasy od cestujících na trasu a provoz městské linky 705100 jsou převážně kladné, město nepočítá se zásadními změnami ve vedení trasy linky i v počtu spojů.

## 4.3 Veřejná drážní doprava

### 4.3.1 Železniční stanice a zastávky – stávající stav

Odbočná žst. Ústí nad Orlicí (ev. č. 538637) je z hlediska povahy přepravní práce stanicí smíšenou (tedy pro osobní i nákladní přepravu). Pro nástup a výstup cestujících obsahuje čtyři nástupiště, která jsou cestujícím přístupná výhradně podchodem a jejichž všechny nástupní hrany se nachází ve výšce 550 mm nad temenem přilehlé kolejnice, tudíž nástup do bezbariérových žel. vozidel je bezbariérový. Přístup do podchodu i výstup z něj na všechna nástupiště je bezbariérový. Mezi kolejemi č. 1 a 3 se nachází nástupiště ostrovní oboustranné o délce nástupních hran 300 m. U koleje č. 2 je umístěno nástupiště vnější s délkou nástupní hrany rovněž 300 m. U kolejí č. 4a a 4, které na sebe navazují a které jsou oddělené dvojitou kolejovou spojkou a cestovými návěstidly, je situováno nástupiště vnější s délkou nástupní hrany rovněž dohromady 450 m. Pro služební potřeby provozovatele dráhy i pro cestující jsou obě vnější nástupiště u kolejí č. 2 a 4a+4 sloučeny pod označení jednoho nástupiště ostrovního oboustranného. U koleje č. 12 je k dispozici nástupiště vnější s délkou nástupní hrany 110 m. V tzv. ostrovní poloze vůči kolejišti stanice se nachází bývalá výpravní budova, která v současnosti neslouží potřebám železniční dopravy; pro potřeby cestujících a jejich odbavení a pro řízení provozu provozovatelem dráhy je určena výpravní budova u koleje č. 3. Z hlediska osobní přepravy je stanice Ústí nad Orlicí vhodná pro přímou obsluhu pouze místní části Kerhartice, významnou roli však hraje pro přestup cestujících mezi vlaky jedoucími po obou výše zmíněných tratích, které jsou do stanice zaústěny, pro přestup mezi vlaky a veřejnou linkovou (autobusovou), individuální automobilovou a cyklistickou dopravou. V přednádraží stanice se totiž nachází obratiště veřejných linkových autobusů se dvěma stánkami zastávky Ústí nad Orlicí,žel.st. a veřejné parkoviště pro osobní automobily.

Na železniční trati Č. Třebová – Praha-Libeň se na území města mezi ulicemi Třebovská a Svatopluka Čecha (blízko významné ulice Moravská, po níž je vedena silnice č. I/14) nachází žel. zastávka Ústí nad Orlicí město. Zastávka je samostatným tarifním bodem, nicméně z hlediska organizace a řízení provozu se nachází ještě v obvodu stanice Ústí nad Orlicí. Zastávka je složena ze dvou vnějších nástupišť s výškou hran 550 mm nad TK a délkou nástupních hran 270 m. Nástupiště jsou propojená mimoúrovňově podchodem. Na nástupiště u staniční koleje č. 1a, resp. traťové koleje č. 1 (směr Č. Třebová), je přístup také možný bezbariérově chodníkem z ulice Třebovská, resp. z přilehlého parkoviště. Na nástupiště u staniční koleje č. 2a, resp. traťové koleje č. 2 (směr Praha) je přístup zajištěn přes památkově chráněnou historickou budovu zastávky, která pochází z doby výstavby tratě (1845). V dosahu pěší dostupnosti žel. zastávky jsou umístěny autobusové zastávky Ústí nad Orlicí,žel.zast. (v ulici Moravská) a Ústí nad Orlicí, Rieter (v ulici T. G. Masaryka), které jsou obě obsluhovány linkou MHD i linkami veřejné linkové dopravy.

Na žel. trati Lichkov – Ústí nad Orlicí se na území města nachází zastávka Černovír při severním okraji souvislé zástavby stejnojmenné městské části a v souběhu se silnicí č. II/360. Žel. zastávka byla otevřena v roce 2002 a obsahuje jedno vnější nástupiště s výškou hrany 550 mm nad TK. Přístup na nástupiště je bezbariérový šikmým chodníkem z běžného chodníku, který zajišťuje propojení se sousední autobusovou zastávkou Ústí nad Orlicí, Černovír, rozc. a s blízkým žel. přejezdem č. P5202. Mezi zastávkou Černovír a stanicí Ústí nad Orlicí je ještě umístěna zastávka Dolní Libchavy, která se však nachází na území obce Libchavy.

### 4.3.2 Železniční linky – stávající stav

Vzhledem k tomu, že trať Č. Třebová – Praha patří mezi nejzatíženější v České republice, jsou po ní provozovány téměř všechny kategorie vlaků osobní dopavy. Tři osobní dopravci (České dráhy, a. s., RegioJet, a. s., Leo Express s. r. o.) vedou své dálkové osobní vlaky spojující Prahu a Ostravu, resp. Moravskoslezský kraj, na vlastní podnikatelské riziko. Z uvedených komerčních linek obsluhují území města Ústí nad Orlicí pouze vlaky dopravce Leo Express s. r. o., které zastavují ve stanici Ústí nad Orlicí.

Z vlakových linek dálkové dopavy, které jsou vedeny v závazku veřejné služby, a tedy objednávány Ministerstvem dopavy, projíždějí přes Ústí nad Orlicí linky Ex1, Ex2, Ex3, R18 a R19 (všechny expresní linky náleží do tzv. prvního přepravního segmentu, obě linky rychlíkové do tzv. druhého přepravního segmentu). Ze zmíněných linek zastavují vlaky linky Ex1 na zast. Ústí nad Orlicí město (jen okrajově místo toho ve stanici Ústí nad Orlicí), linky Ex2 a Ex3 městem jen projíždějí bez zastavení a linky R18 a R19 zastavují ve stanici Ústí nad Orlicí.

Tab. 4.3 – Linky dálkové vlakové dopavy v závazku veřejné služby.

linka	trasa	interval	zastavuje
Ex1	(Praha –) Ostrava – <i>Polsko/Slovensko</i> <i>V ZVS linka vedena pouze v úseku z Ostravy dále.</i>	120 min	zast. město
Ex2	Praha – Pardubice – Olomouc – <i>Slovensko</i>	120 min	---
Ex3	Praha – Pardubice – Brno – <i>Rakousko/Slovensko</i>	60 min	---
R18	Praha – Pardubice – Česká Třebová – Olomouc – Luhačovice	60 min	žst.
R19	Praha – Pardubice – Česká Třebová – Brno	60 min	žst.

Po trati Česká Třebová – Praha jsou v nejnižší kategorii (segmentu) vlaků osobní dopavy trasovány vlaky kategorie osobní vlak nejčastěji v relaci Česká Třebová – Pardubice hl. n. – Kolín, a to během celého dne ve dvouhodinovém intervalu, ve špičkách v hodinovém. Tyto vlaky zastavují ve stanici Ústí nad Orlicí i na zast. Ústí nad Orlicí město a jejich dopravcem jsou České dráhy, a. s.

Na trati Letohrad – Ústí nad Orlicí jsou provozovány vlaky osobní dopravy v zásadě pouze v kategorii osobní vlak v hodinovém intervalu během tzv. občanského dne, přičemž o víkendu jsou některé spoje vynechané, a naopak některé jsou o víkendu nahrazené spoji s jiným režimem zastavování (některé zastávky jsou projížděny bez zastavení). Dále jsou na trati provozovány tři páry vlaků Leo Express Orlice s různým režimem zastavování a rozsahem provozu během týdne – společně mají propojení regionu v okolí Tiché Orlice s hlavním městem Prahou. Dopravcem všech spojů na trati Ústí nad Orlicí – Letohrad – Lichkov – Mlýnický Dvůr je společnost Leo Express Tenders s. r. o. Pokud vlakové spoje v zast. Černovír mají podle jízdního řádu zastavovat, je to vždy na znamení.

Pro cestování v rámci města je použití pouze železniční osobní dopravy ojedinelé, protože zastávky/stanice jsou umístěny při okraji osídlení města a pro dosažení většiny cílů v centru je výhodnější použití autobusové dopravy (MHD nebo VLD) nebo individuální automobilové, či cyklistické dopravy.

### 4.3.3 Železniční stanice a zastávky – výhled

S vybudováním nových železničních stanic nebo zastávek na území města ani s jejich významnou úpravou se v době platnosti tohoto plánu dopravní obslužnosti neuvažuje.

Nicméně západního okraje města se dotkne stavba nového železničního propojení mezi Ústím nad Orlicí a Chocní, na němž mají mj. vzniknout dva nové tunely (Hemže a Oucmanice). Ze stávající tratě, která by měla zůstat zachována, se počítá s mimoúrovňovým odbočením za stanicí Ústí nad Orlicí směrem na Choceň.

V minulosti byla také prověřována výstavba vnější traťové spojky stanice Ústí nad Orlicí pro zajištění bezúvratové jízdy především vlaků nákladní dopravy v relaci Č. Třebová – Letohrad, ovšem její přínos se neprokázal, tudíž se s její výstavbou zatím neuvažuje.

### 4.3.4 Železniční linky – výhled

Se změnou zastavování linek dálkové dopravy, které přes Ústí nad Orlicí projíždějí, se prozatím neuvažuje. Ke změně expresních linek (spíše ale jen v jejich časových polohách a počtech spojů, tedy rozsahu provozu během dne a týdne) může dojít při změnách v režimu vedení vlaků na vlastní podnikatelské riziko dopravce vs. koncesní model.

Ve vlacích kategorie osobní vlak se s žádnými výraznými změnami neuvažuje.

## 4.4 Integrovaný dopravní systém

Městská hromadná doprava v Ústí nad Orlicí není zapojena do integrovaného dopravního systému IREDO. Oproti tomu všechny regionální autobusové linky projíždějící Ústím nad Orlicí jsou zahrnuty do tohoto IDS. Jednotlivé městské části náležejí do tarifních zón:

Tab. 4.4 – Příslušnost městských částí k tarifním zónám IREDO (údaje ke dni 1. 10. 2020).

městská část	tarifní zóna
Černovír	908
Dolní Houžovec	907
Horní Houžovec	907
Hylváty	900
Kerhartice	900
Knapovec	907
Oldřichovice	900
Ústí nad Orlicí	900

Se zapojením městské linky do systému IREDO není v době, na niž se pořizuje Plán dopravní obslužnosti, počítáno, a to zejména s ohledem na možnost nastavení vlastní cenové politiky a jednoznačné přiřazení tržeb ke konkrétnímu spoji této linky.

## 5 Časový harmonogram a postup při uzavírání smluv o veřejných službách

Pro uzavírání smluv o veřejných službách v přepravě cestujících jsou klíčové následující právní dokumenty a předpisy:

- nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007, o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70,
- zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Těmito dokumenty a jimi stanovenými postupy je město povinné se řídit při zadávání smluv o veřejných službách v přepravě cestujících.

### 5.1 Veřejná linková doprava

Na území města je zajišťována veřejná linková doprava v objednavce Pardubického kraje. K. 1. 10. 2020 se jedná o spoje následujících dopravců, se kterými má smlouvy uzavřeny Pardubický kraj:

- ČSAD Ústí nad Orlicí, a. s.

Spoje v závazku veřejné služby veřejné linkové dopravy v objednavce Pardubického kraje zajišťuje tak jediný dopravce.

### 5.2 Městská hromadná doprava

V případě městské autobusové dopravy má město Ústí nad Orlicí uzavřenou smlouvu o závazku veřejné služby s dopravcem ČSAD Ústí nad Orlicí, a to na období od 1. 9. 2020 do 31. 8. 2021. Tato smlouva garantuje nasazení dvou základních vozidel kategorie autobus městský s kapacitou 24 sedících (včetně sklopných sedaček) a 14 stojících. V případě výjimečných situací jako jsou dopravní nehoda, technická závada aj. je dopravce oprávněn použít i vozidlo jiného typu s tím, že kapacita minimálně 24 sedících a 14 stojících osob bude vždy zachována.

Město plánuje ve výhledu i nadále rozsah městské autobusové dopravy do 300 tis. km ročně, tudíž i nadále předpokládá zadávat tyto kontrakty přímého zadání. Do výše tohoto rozsahu tento postup umožňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007. Dle situace na trhu linkové dopravy však nelze vyloučit využití institutu nabídkového řízení. Město předpokládá udržet rozsah MHD zhruba ve výši výkonů roku 2020, příp. s ohledem na pozitivní odezvy obyvatel a jejich potřeby nevyklučuje jeho mírné navyšování.

### 5.3 Veřejná drážní doprava

Město Ústí nad Orlicí neobjednává drážní spoje v závazku veřejné služby. Spoje dálkové dopravy, které město obsluhují, objednává v závazku veřejné služby MD. Vlaky regionální dopravy jsou v gesci Pardubického kraje, na jehož území se toto město nachází. Tyto vlaky jsou provozovány v gesci níže zmíněných dopravců:

- České dráhy, a. s.,
- LEO Express Tenders s. r. o.

Pokud jsou přes město vedeny spoje jiných dopravců, jsou vedeny na jejich komerční riziko.

## 6 Předpokládaný rozsah poskytované kompenzace

### 6.1 Veřejná linková doprava

Město platí Pardubickému kraji příspěvek na zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou. Pro rok 2020 byl tento příspěvek vyčíslen na 317 184 Kč. Pokud nebudou známy nové zásadní změny ve spolufinancování a nedojde k výrazné změně dopravního výkonu, předpokládá se, že v následujících letech bude město Ústí nad Orlicí hradit Pardubickému kraji stejnou kompenzaci jako v předcházejících letech s navýšením o inflaci, případně s úvahou valorizace nákladů dle vývoje skutečných nákladů vybraných parametrů (například růst mezd, cen pohonných hmot apod., pro které se mohou použít přesnější indexy než obecná inflace).

### 6.2 Městská hromadná doprava

V případě městské autobusové dopravy má město Ústí nad Orlicí uzavřenou smlouvu o závazku veřejné služby s dopravcem ČSAD Ústí nad Orlicí, a to na období od 1. 9. 2020 do 31. 8. 2021 (viz kap. 5). Cena dopravního výkonu je stanovena na 31,40 Kč/km. Cena dopravního výkonu je rovna součtu nákladů vzniklých v souvislosti se závazkem veřejné služby a vypočteného přiměřeného zisku (čistého příjmu). Ke zvýšení CDV nad rámec výpočtu plateb dle této smlouvy může dojít při nepředvídatelných mimořádných okolnostech způsobujících nárůst nákladů na pohonné hmoty (jedná se zejména o růst cen pohonných hmot), nebo při nárůstu přepravních výkonů z důvodu objížděk či jiných nepředvídatelných důvodů vedoucích k navýšení nákladů (přepravních výkonů). Za plnění závazku veřejné služby podle této smlouvy se tedy považuje mj. též zajištění dopravní obslužnosti v územním obvodu města dopravcem i nad rámec rozsahu vymezeného touto smlouvou včetně příslušné přílohy smlouvy v případě, že rozsah byl překročen při zajištění dopravní obslužnosti území města v případě objížděk či z jiných nepředvídatelných důvodů.

Očekávané roční náklady města pro rok 2020 jsou odhadovány po odpočtu příjmu z jízdného na 5,4 milionu korun.

V období schváleného plánu dopravní obslužnosti je dle skutečností uvedených v článku 8 předpoklad roční kompenzace městské autobusové dopravy ve výši 5,5 – 7 mil. Kč ročně, přičemž je uvažována kumulovaná inflace do 5 % ročně.

### 6.3 Veřejná drážní doprava

Město Ústí nad Orlicí se přímo nepodílí na kompenzaci služeb zajištěných drážními spoji v závazku veřejné služby. Spoje dálkové dopravy, které město obsluhují, objednává v závazku veřejné služby MD. Vlaky regionální dopravy jsou v gesci Pardubického kraje, na jehož území se toto město nachází.

## 7 Maximální tarify ve veřejné dopravě

### 7.1 Veřejná linková doprava

Na regionálních linkách platí tarif dopravce ČSAD Ústí nad Orlicí, a. s., shodný s tarifem integrovaného systému IREDO. Příslušné dokumenty jsou k dispozici na stránkách organizátora OREDO s. r. o.: Tarif integrovaného dopravního systému IREDO a Ceník jízdného IREDO (od 15. 12. 2019).

Tarif IREDO je vyhlášen v souladu s následujícími dokumenty:

- Výměr Ministerstva financí č.01/2020 ze dne 17. 12. 2019, kterým se vydává seznam zboží s regulovanými cenami (zveřejněn v Cenovém věstníku 16/2019),
- Nařízení Pardubického kraje, kterým se stanovují maximální ceny veřejné linkové osobní vnitrostátní silniční dopravy a železniční osobní vnitrostátní dopravy provozované v rámci integrovaných veřejných služeb na území Královéhradeckého a Pardubického kraje podle jiného právního předpisu.

Tarif IREDO stanovuje Pardubický kraj. Případné změny jízdného nebo kategorií slev nenáleží do gesce města Ústí nad Orlicí.

Tab. 7.1 – Jednorázové jízdné mezi zónami IREDO pro dospělé v Kč (v závorce cena při platbě elektronickou peněženkou).

ze zóny / do zóny	900	907	908
900 (Hylváty, Kerhartice, Oldřichovice, Ústí nad Orlicí)	12 (10)	14 (12)	14 (12)
907 (Dolní Houžovec, Horní Houžovec, Knapovec)	14 (12)	12 (10)	18 (16)
908 (Černovír)	14 (12)	18 (16)	12 (10)

### 7.2 Městská hromadná doprava

Na lince MHD platí tarif dopravce ČSAD Ústí nad Orlicí, a. s., který je vyhlášen v souladu s dokumenty:

- Výměr Ministerstva financí č.01/2020 ze dne 17. 12. 2019, kterým se vydává seznam zboží s regulovanými cenami (zveřejněn v Cenovém věstníku 16/2019),
- Nařízení města Ústí nad Orlicí č. 1/2017, kterým se stanovují maximální ceny dopravy osob městskou autobusovou dopravou a způsob placení.

Na lince MHD cestující hradí jízdné v hotovosti při nástupu do vozidla u řidiče. Základní občanské jízdné je ve výši 10 Kč, přičemž se nerozlišuje počet ujetých kilometrů nebo mezizastávkových úseků. Zlevněné jízdné pro děti od 6 do 15 let věku, žáky základních a středních škol, studenty vysokých škol, osoby nad 65 let věku a přepravné za zavazadla a zvířata činí 5 Kč.

Během platnosti tohoto Plánu dopravní obslužnosti může dojít ke zvýšení cen jízdného, a to především z důvodu inflace nebo kompenzace ztráty na ujetý kilometr. Mohou nastat i změny ve struktuře a výši slev pro jednotlivé kategorie cestujících.



## 8 Závěr

Plán dopravní obslužnosti města Ústí nad Orlicí na období let 2021–2026 zahrnuje představy a záměry města především na toto uvedené období, ve své základní koncepci však přesahuje i za uvedený časový výhled. Základním cílem je stabilní systém zabezpečování dopravní obslužnosti území města, kdy městská linka doplňuje regionální linky integrovaného dopravního systému IREDO. Požadavkem města je možnost vlastní tarifní politiky na městské lince při dodržení kritérií hospodárného, účelného a efektivního hospodaření s veřejnými prostředky.

*Tab. 8.1 – Schválení a projednání dokumentu.*

odevzdání pracovní verze dokumentu	15. 10. 2020
odevzdání verze se zapracovanými připomínkami	10. 11. 2020
projednání na úrovni Města Ústí nad Orlicí	7. 12. 2020
projednání na úrovni Pardubického kraje	24. 11. 2020

za zhotovitele

za zadavatele

### 9 Použité zdroje

*Použité zdroje jsou uvedeny v abecedním pořadí. Nejedná se o citační záznamy.*

- Budoucí nejdelší tunel detailně. „UCho“ zkrátí cesty z Čech na Moravu o pět minut. Deník Zdopravy.cz. 2019. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/budouci-nejdelsi-tunel-v-cr-detailne-ucho-zkrati-cesty-z-cech-na-moravu-o-5-minut-23099/>
- 1/14 Ústí nad Orlicí, obchvat, vyhledávací studie. Valbek, spol. s r.o., 2017.
- Cenový věstník. Ministerstvo financí ČR. 2020 Dostupné z: <https://www.mfcr.cz/cs/legislativa/cenovy-vestnik/>
- České dráhy – Kapesní jízdní řády linek dálkové dopravy. 2020.
- Český statistický úřad. 2020. Dostupné z: <https://www.czso.cz/>
- Dálková železniční doprava v České republice 2020. KAŠPAŘÍK, Tomáš. Časopis Dráha. 2020
- Geoportál silniční a dálniční sítě ČR. 2020. Dostupné z: <https://geoportal.rsd.cz/web>
- IDOS – Vývěsné jízdní řády. 2020. Dostupné z: <https://idos.idnes.cz/>
- Inovační strategie rozvoje města Ústí nad Orlicí. 2012
- Mapy.cz. 2020. Dostupné z: <https://mapy.cz/>
- Město Ústí nad Orlicí – oficiální stránky města. 2020. Dostupné z: <https://www.ustinadorlici.cz/>
- Místopisy.cz – místopisný průvodce po České republice. 2020 Dostupné z: <https://www.mistopisy.cz/>
- Nařízení města Ústí nad Orlicí č. 1/2017, kterým se stanovují maximální ceny dopravy osob městskou autobusovou dopravou.
- Nařízení Pardubického kraje ze dne 18. 11. 2019, kterým se stanovují maximální ceny veřejné linkové osobní vnitrostátní silniční dopravy a železniční osobní vnitrostátní dopravy provozované v rámci integrovaných veřejných služeb na území Královéhradeckého a Pardubického kraje podle jiného právního předpisu.
- OREDO s. r. o. - Integrátor regionální dopravy. 2020. Dostupné z: <http://www.oredo.cz/>
- Plán dopravní obsluhy území vlaky celostátní dopravy, zásady objednávky dálkové dopravy pro období 2017–2021, Ministerstvo dopravy ČR
- Regionální informační servis. Ministerstvo pro místní rozvoj ČR. 2020. Dostupné z: <https://www.risy.cz/>
- Rozpočet města Ústí nad Orlicí na rok 2020.
- Smlouva o dodávkách služeb – Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících číslo DSS/1/2020 - Město Ústí nad Orlicí. 2020.
- Správa železnic – traťové jízdní řády pro JŘ 2020, mapy železniční sítě, plánky stanic. 2020.
- Strategický plán rozvoje města Ústí nad Orlicí 2015–2020.
- ÚAP – Podklady pro rozbor udržitelného rozvoje. Úplná aktualizace č. 4. ORP Ústí nad Orlicí. 2016
- Územní plán Ústí nad Orlicí. 2017
- Zeměměřický úřad – geoprohlížeč. 2020. Dostupné z: <https://ags.cuzk.cz/geoprohlizec/>

## 10 Seznam tabulek

Tab. 2.1 – Identifikace lokality města.....	5
Tab. 3.1 – Silnice na území města.....	9
Tab. 4.1 – Regionální linky obsluhující Ústí nad Orlicí.....	11
Tab. 4.2 – Linky městské hromadné dopravy v Ústí nad Orlicí.....	14
Tab. 4.3 – Linky dálkové vlakové dopravy v závazku veřejné služby.....	16
Tab. 4.4 – Příslušnost městských částí k tarifním zónám IREDO.....	18
Tab. 7.1 – Jednorázové jízdné mezi zónami IREDO pro dospělé v KČ.....	22
Tab. 8.1 – Schválení a projednání dokumentu.....	23