



# Plán dopravní obslužnosti města Kutná Hora pro léta 2021–2026

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

[k612.fd.cvut.cz](http://k612.fd.cvut.cz)

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



**ČVUT**  
**FD**

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

**leden 2021**



## Smluvní strany

Zadavatel:	Město Kutná Hora Havlíčkovo náměstí 552/1, 284 01 Kutná Hora
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>6</b>
<b>2</b>	<b>Geografické a demografické podmínky</b> .....	<b>7</b>
<b>2.1</b>	<b>Polohopis a struktura města</b> .....	<b>7</b>
<b>2.1.1</b>	<b>Územní plán</b> .....	<b>10</b>
<b>2.1.2</b>	<b>Strategické plány města</b> .....	<b>10</b>
<b>2.2</b>	<b>Počet obyvatel</b> .....	<b>11</b>
<b>3</b>	<b>Komunikační sítě – současnost a výhled</b> .....	<b>12</b>
<b>3.1</b>	<b>Silniční síť</b> .....	<b>12</b>
<b>3.2</b>	<b>Železniční síť</b> .....	<b>14</b>
<b>4</b>	<b>Dopravní obslužnost – současnost a výhled</b> .....	<b>15</b>
<b>4.1</b>	<b>Veřejná linková doprava</b> .....	<b>15</b>
<b>4.1.1</b>	<b>Současnost</b> .....	<b>15</b>
<b>4.1.2</b>	<b>Výhled</b> .....	<b>18</b>
<b>4.2</b>	<b>Městská hromadná doprava</b> .....	<b>18</b>
<b>4.2.1</b>	<b>Současnost</b> .....	<b>18</b>
<b>4.2.2</b>	<b>Výhled</b> .....	<b>20</b>
<b>4.3</b>	<b>Veřejná drážní doprava</b> .....	<b>22</b>
<b>4.3.1</b>	<b>Železniční stanice a zastávky – současnost</b> .....	<b>22</b>
<b>4.3.2</b>	<b>Železniční stanice a zastávky – výhled</b> .....	<b>23</b>
<b>4.3.3</b>	<b>Železniční linky – současnost</b> .....	<b>24</b>
<b>4.3.4</b>	<b>Železniční linky – výhled</b> .....	<b>25</b>
<b>4.4</b>	<b>Integrovaný dopravní systém</b> .....	<b>25</b>
<b>4.4.1</b>	<b>Současnost</b> .....	<b>25</b>
<b>4.4.2</b>	<b>Výhled</b> .....	<b>25</b>
<b>5</b>	<b>Časový harmonogram a postup při uzavírání smluv o veřejných službách</b> .....	<b>27</b>
<b>5.1</b>	<b>Veřejná linková doprava</b> .....	<b>27</b>
<b>5.2</b>	<b>Městská hromadná doprava</b> .....	<b>27</b>
<b>5.3</b>	<b>Veřejná drážní doprava</b> .....	<b>28</b>
<b>6</b>	<b>Předpokládaný rozsah poskytované kompenzace</b> .....	<b>29</b>
<b>6.1</b>	<b>Veřejná linková doprava</b> .....	<b>29</b>
<b>6.2</b>	<b>Městská hromadná doprava</b> .....	<b>29</b>
<b>6.3</b>	<b>Veřejná drážní doprava</b> .....	<b>30</b>
<b>7</b>	<b>Maximální tarify ve veřejné dopravě</b> .....	<b>31</b>
<b>7.1</b>	<b>Tarif MHD</b> .....	<b>31</b>
<b>7.2</b>	<b>Tarif Středočeské integrované dopravy (SID)</b> .....	<b>32</b>
<b>7.3</b>	<b>Tarif Pražské integrované dopravy (PID)</b> .....	<b>32</b>

<b>8</b>	<b>Závěr .....</b>	<b>34</b>
<b>9</b>	<b>Použité zdroje .....</b>	<b>35</b>
<b>10</b>	<b>Seznam obrázků.....</b>	<b>36</b>
<b>11</b>	<b>Seznam tabulek .....</b>	<b>37</b>

## Seznam použitých zkratek

- aut. st. – autobusové stanoviště
- ČR – Česká republika
- ČSAD – Československá státní automobilová doprava
- ČSÚ – Český statistický úřad
- DPH – daň z přidané hodnoty
- EHS – Evropské hospodářské společenství
- ES – Evropské společenství
- GDKH – Generel dopravy města Kutná Hora
- hl. n. – hlavní nádraží
- hl. nádr. – hlavní nádraží
- IDS – integrovaný dopravní systém
- IDSK – Integrovaná doprava Středočeského kraje
- k. ú. – katastrální území
- KJŘ – knižní jízdní řád
- kříž. – křižovatka
- LAU – Local Administrative Units /  
Místní samosprávné jednotky
- LCD – liquid crystal display /  
displej s kapalnými krystaly
- MAD – městská autobusová doprava
- MHD – městská hromadná doprava
- nem. – nemocnice
- NUTS – Nomenclature des Unites Territoriales Statistiques /  
Nomenklatura územních statistických jednotek
- odp. – odpoledne
- OP – občanský průkaz
- Os – osobní vlak
- OSP – Okresní stavební podnik
- P+R – parkoviště typu Park&Ride
- PD – pracovní den
- PID – Pražská integrovaná doprava
- PTP-VTNP – pomocné technické prapory-vojenské tábory nucených prací
- rest. – restaurace
- rozc. – rozcestí
- SID – Středočeská integrovaná doprava
- SKP – sportovní klub policie
- SO ORP – správní obvod obce s rozšířenou působností
- SONE – sobota, neděle a státem uznaný svátek
- sp. – spoj
- TEN-T – Trans-European Transport Networks /  
Transevropská dopravní síť
- TK – temeno kolejnice
- TTP – tabulky traťových poměrů
- UNESCO – United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization /  
Organizace OSN pro vzdělání, vědu a kulturu

ÚNS – Ústav nerostných surovin  
VOP – Vojenský opravárenský podnik  
zast. – zastávka  
ZŠ – základní škola  
ZTP – zvlášť tělesně postižený  
ZTP/P – zvlášť tělesně postižený s průvodcem  
ZÚJ – základní územní jednotka  
ZZN – Zemědělské zásobování a nákup  
žel. st. – železniční stanice  
žel. zast. – železniční zastávka  
žst. – železniční stanice

### 1 Preambule

Plán dopravní obslužnosti města Kutná Hora 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 Kutnou Horou:

- plánované veřejné služby v přepravě cestujících zajišťované městem,
- předpokládaný 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	Kutná Hora
ZÚJ (kód obce)	533955
NUTS5	CZ0205533955
LAU 1 (NUTS 4)	CZ0205 – okres Kutná Hora
NUTS3	CZ020 – Středočeský kraj
NUTS2	CZ02 – Střední Čechy
obec s rozšířenou působností:	Kutná Hora
katastrální plocha [ha]	3307
počet bydlících obyvatel k 31.12.2018	20580
průměrná nadmořská výška [m n.m.]	254

Kutná Hora je město ve Středočeském kraji, obec s rozšířenou působností, která se nachází přibližně 70 km východně od Prahy v blízkém sousedství měst Kolín (10 km severozápadně) a Čáslav (10 km jihovýchodně). Okres Kutná Hora se rozkládá na severním okraji Českomoravské vrchoviny mezi středními toky Sázavy a Labe. Je okrajovým okresem Středočeského kraje, přičemž leží v jeho jihovýchodním cípu. Na severu hraničí s okresem Kolín a Praha-východ, na jihozápadě s okresem Benešov, na jihovýchodě s okresem Havlíčkův Brod z kraje Vysočina a na východě s okresy Pardubice a Chrudim z Pardubického kraje. Město Kutná Hora leží při severním okraji Hornosázavské pahorkatiny, na rozhraní se Středolabskou tabulí. Majoritní část zástavby města je vymezena údolím říčky Vrchlice a masivy vrcholů Malý a Velký Kuklík, Sukov a Kaňk. Historické jádro města Kutné Hory je prohlášeno za státní památkovou rezervaci a město je zapsáno i do Seznamu světového přírodního a kulturního dědictví UNESCO. Jádro této památkové rezervace tvoří stavební celek vyšlý z gotického středověku, který přesvědčivě dokumentuje prosperitu báňského podnikání. Díky těžbě stříbra šlo ve středověku o jedno z nejvýznamnějších českých královských měst. Jednou z nejstarších památek je kostelík sv. Jana Pavla v Malíně u Kutné Hory, pocházející z 10. století. Důležitou událostí architektonického rázu bylo založení cisterciánského kláštera v Sedlci v roce 1142, kde původně existoval románský kostel. Národními kulturními památkami jsou stavby ze 14. století katedrála sv. Barbory, Vlašský dvůr a kostel sv. Jakuba v Kutné Hoře. Významnou památkou je i kostnice v Sedlci a klášter Voršilek. Kromě toho má město Kutná Hora celou řadu hodnotných měšťanských domů. K přírodním památkám v okolí Kutné Hory patří vrchol kopce nazvaný Kaňk.

Kutná hora se skládá z 12 místních částí na 7 katastrálních územích.

- Hlouška – k. ú. Kutná Hora a Sedlec u Kutné Hory,
- Kaňk – k. ú. Kaňk,
- Karlov – k. ú. Kutná Hora a Sedlec u Kutné Hory,
- Kutná Hora-Vnitřní Město – k. ú. Kutná Hora,
- Malín – k. ú. Malín,
- Neškaredice – k. ú. Neškaredice,
- Perštejnec – k. ú. Perštejnec,
- Poličany – k. ú. Poličany,
- Sedlec – k. ú. Sedlec u Kutné Hory a Malín,
- Šipší – k. ú. Kutná Hora a Sedlec u Kutné Hory,
- Vrchlice – k. ú. Kutná Hora,
- Žižkov – k. ú. Kutná Hora.

Město Kutná Hora má výrazné funkční členění, avšak jeho rozloha, excentrická poloha centra a vzdálenost některých částí města vytvářejí určitou prostorovou nerovnováhu. Po překročení bariéry městských hradeb se město Kutná Hora vyvíjelo bez zřetelnějších urbanistických koncepcí. Proto se obytné území často prolíná s územím výroby a výrobních služeb, což je příčinou řady stávajících disproporcí ve struktuře města. Kromě historické centrální části (památkové rezervace) s převážně historickými stavbami, je městská zástavba smíšená z bytových a rodinných domů, přičemž moderní bytové domy převažují v západní části města. Na území města se nacházejí dvě sídliště: panelové sídliště Šipší a sídliště v Puškinské ulici. Sídlištěm lze nazvat i celý tzv. horní Žižkov a soubory suburbální zástavby. Jednou z priorit města je udržitelný rozvoj městské části Neškaredice, která je ohrožena sociálním vyloučením a dalšími sociopatologickými vlivy.

Zastavěné území města Kutná Hora je charakterizováno typickou návazností husté centrální zástavby na příměstské plochy, směrem od města se postupně rozvolňující, tvořící přechod sídla do krajiny. V okolních sídlech a od města vzdálených zastavěných lokalitách převažuje zástavba venkovského typu.

Střed města Kutná Hora mezi silnicí I/2 a železnicí tvoří centrální historické náměstí a okolní menší náměstí, kolem kterých jsou soustředěny polyfunkční obytné plochy s občanským vybavením převážně v parteru. Typické je polyfunkční využití objektů o různém počtu podlaží.

Městská jedno až čtyřpodlažní zástavba je na sídlištích zintenzivněna na domy až o devíti podlažích. Po obvodu města se plochy bydlení prolínají s plochami výroby a okrsky občanského vybavení.

Venkovská sídla mají historicky rostlou strukturu s centrální návší a typicky venkovskou zástavbou. Vhodné je využít k zástavbě volné proluky zastavěného území, ale přílišná intenzifikace zástavby zde nese riziko přeměny přirozeného venkovského charakteru sídel v obytné satelity města. Na trase silnice I/2 procházející městem a paralelní železnice již došlo k urbanistickému srůstu města Kutná Hora s okolními místními částmi Sedlec a Malín.

Sídla státní správy a samosprávy včetně okresního soudu, okresního státního zastupitelství a hygienické stanice se nachází převážně v oblasti historického jádra města a v jeho širším okolí v pěší vazbě na průtah silnice I/2.

V Kutné Hoře se nachází deset mateřských škol (z toho dvě soukromé) a čtyři základní školy: ZŠ Žižkov, ZŠ Jana Palacha, ZŠ Kamenná Stezka a ZŠ T. G. Masaryka. Střední stupeň vzdělávání je v Kutné Hoře zastoupen Střední odbornou školou a Středním odborným učilištěm řemesel, dále Střední průmyslovou školou a dvěma gymnázii –

Gymnáziem Jiřího Ortena a Církevním gymnáziem sv. Voršily. Vyšší stupeň vzdělávání je zastoupen Vyšší odbornou školou, která poskytuje vzdělání v oborech Automatizační technika a Management Elektrotechniky. V plánech je i zřízení University Svatého Prokopa, která bude zaměřena na památkovou péči a stavitelství, v budově Jezuitské koleje. Od roku 2015 sídlí v Kutné Hoře ARC–VŠPSV, Academia rerum civilium – Vysoká škola politických a společenských věd. Škola je zaměřena na studium politologie v bakalářském programu. Školská zařízení se koncentrují převážně v oblasti Vnitřního města a severně od něj, z ostatních částí města je proto nutná dojíždka (zejm. Žižkov, Kaňk, Sedlec). Mateřské školky jsou na území města rozmístěny prakticky rovnoměrně s výjimkou západní části města.

Nemocnice Kutná Hora je ve vlastnictví Středočeského kraje a provozuje ji Oblastní nemocnice Kolín, a. s. Nemocnice slouží kromě obyvatel města Kutná Hora i jako přirozené spádové centrum oblasti. Areál nemocnice je umístěn při silnici I/2 na západním okraji Vnitřního města, má významnou polohu nejen umístěním ekologickým, dopravním, ale svůj význam má i klidová zóna, jejíž je součástí.

Hlavní kutnohorský Hřbitov Všech svatých se nachází v části Hloušky v úzké vazbě na severní okraj jádra města.

V Kutné Hoře existují tato kulturní zařízení: Kino Modrý kříž, Letní scéna parku pod Vlašským dvorem, Tylovo divadlo, Galerie Felixe Jeneweina a 7 menších galerií, Divadelní klub, Klub Česká, společenský sál Lorec, Městská knihovna atd. Pro volnočasové aktivity mládeže jsou zde k dispozici klubovny a Dům dětí a mládeže DOMINIK. Největšími sportovními areály, resp. plochami pro sport a rekreaci, jsou SKP Olympia v západní části Žižkova, Sokol (Rokycanova ulice), zimní stadion, krytý plavecký bazén TJ Sparta s venkovní plovárnou a nová sportovní hala Klimeška.

Průmyslové a výrobní objekty se soustředí především na východě města v územní vazbě na železniční infrastrukturu, a to především v prostoru částí Sedlec a Karlov. Další rozsáhlou plochou výrobních aktivit je areál ČKD Kutná Hora v jihovýchodním prostoru města.

Ve městě Kutná Hora působí významná společnost Foxconn Technology CZ s. r. o. zabývající se výrobou LCD monitorů a počítačových komponent. Zaměstnanci jsou do výrobního areálu firmy sváženi zajištěnou soukromou linkovou dopravou. Díky zahraničnímu investorovi má velmi dobré výsledky Philip Morris ČR a. s. s produkcí tabákových výrobků. Nové průmyslové zóny svým umístěním navazují na stávající prosperující podniky (Philip Morris ČR a. s., ČKD a. s., Foxconn Technology CZ s. r. o., Obila, a. s.) a jejich rozvojové plochy.

Území SO ORP Kutná Hora je z hlediska širších vztahů v rámci ČR i kraje spíše periferní oblastí a je součástí tzv. vnitřní periferie, tj. území na pomezí krajů, které je do hlavních středisek osídlení ČR hůře dostupné. Celková hustota obyvatelstva je výrazně nižší než v ČR jako celku (cca 78 obyvatel na km<sup>2</sup>), což také svědčí o intenzitě využití území člověkem. Dominantně největším městem je samotná Kutná Hora s přibližně 20,6 tisíci obyvateli (40 % obyvatel SO ORP), v pořadí měst ČR podle populační velikosti je přibližně na 60. místě v pořadí. V rámci vymezeného území je to město s velice silným postavením, slouží jako správní, pracovní, ale také kulturní centrum, které disponuje širokou vybaveností včetně zdravotnických a sociálních služeb. Pro poměrně významnou část populace SO ORP i mimo ni představuje místo dojíždky za prací i do škol a drží si poměrně velké zázemí právě ve smyslu této dojíždky.

Nejvýznamnějšími zdroji poptávky po veřejné dopravě jsou zejména významné obytné oblasti na území města – sídliště Žižkov, Šipší, Kaňk a Malín. Cíle poptávky po veřejné dopravě jsou typicky historické centrum (občanská vybavenost, turisticky zajímavé cíle), další turisticky zajímavé objekty na území města, budovy škol a veřejných institucí a významní průmysloví zaměstnavatelé. Do Kutné Hory dojíždí za prací téměř tři tisíce lidí, z nichž většina bydlí v okrese Kutná Hora. Nezanedbatelný počet lidí dojíždí ale i z ostatních okresů a krajů. Vyjíždějících je souhrnně o zhruba tisíc méně. Obecně lze konstatovat, že většina vyjíždějících má cíl cesty ve větší vzdálenosti od Kutné Hory. Poměrně vysoký podíl Kolína a Prahy lze dát do souvislosti s kvalitní nabídkou železniční dopravy a celkovému vysokému gravitačnímu efektu obou měst.

### 2.1.1 Územní plán

Návrh územního plánu doplňuje směry rozvoje zástavby tak, aby byl zachován kompaktní půdorys sídel, jejich rostlý charakter, logická návaznost rozvojových ploch na stávající zástavbu a možnost využití stávající dopravní a technické infrastruktury v území. Návrh územního plánu se snaží, pokud možno nerozptylovat výstavbu směrem do krajiny a nenarušovat tím prostor krajiny nevhodnou zástavbou. Zastavitelné plochy jsou převážně vymezeny v návaznosti na zastavěné území.

Významný rozvoj zastavitelných ploch bydlení se odehrává podél severní hranice města, místní části Sedlec a Malín. Rozvoj ploch smíšených obytných a občanského vybavení je navržen především v polyfunkčně využitelných plochách přestavby, v okolních místních částech potom přispívá ke zvýšení turistické atraktivity a snížení rizika úpadku venkovských sídel.

Rozvoj ploch dopravy odpovídá obecnému trendu udržitelného rozvoje vytvářením integrovaných dopravních systémů, preferováním ekologických dopravních prostředků a odkláněním tranzitní dopravy z center měst. Zároveň souvisí s rozvojem průmyslové zóny na východě města, vytvářející předpoklady pro průmyslovou výstavbu, zvýšení ekonomických aktivit a hospodářského rozvoje v území. Eliminace rizika možných negativních důsledků hospodářského potenciálu rozvoje výrobních ploch na okolní plochy včetně ploch krajiny je zajištěna umožněním realizace případných opatření proti negativním vlivům emisí a hluku z výroby. Soustředění výroby do jednotných průmyslových zón, u nichž je zajištěna eliminace negativních vlivů, vytváří v území podmínky pro snížení hygienických problémů, jako jsou hluk, prašnost a zápach z výroby.

### 2.1.2 Strategické plány města

Plány města v oblasti dopravní infrastruktury i dopravy samotné vycházejí ze Strategického plánu rozvoje města a jeho aktualizací. Podstatným koncepčním dokumentem je Generel dopravy města Kutná Hora (GDKH), jenž obsahuje základní dopravně-inženýrskou koncepci města a stanovuje dlouhodobou strategii v oblasti dopravy pro zajištění trvale udržitelné mobility se zohledněním významu historického města zapsaného mezi památky UNESCO.

Úprava linkového vedení MHD

GDKH předpokládá a v základních obrysech předestírá reorganizaci linek MHD Kutná Hora s následujícími cíli: zpřehlednění systému, zkvalitnění dopravní obsluhy, zkrácení linkových i traťových intervalů a odstranění souběhů s linkami vnější regionální autobusové dopravy.

Úprava sítě místních komunikací a dopravního režimu ve městě

GDKH navrhuje změnu charakteru ulic Masarykova a Benešova, dále pak předkládá návrh zřízení nového kruhového objezdu na křižovatce výše zmíněných komunikací. V několika variantách doporučuje úpravu dopravního režimu v historickém centru města s cílem dopravního zklidnění, vytvoření nových veřejných prostorů, upřednostnění pěších, avšak se zachováním optimálního počtu parkovacích míst (zřízení parkovacích zón) a provozu MHD.

*Pozn.: Okružní křižovatka ulic Masarykova a Benešova je již zrealizována a v provozu, ovšem bez propojení do sídliště (oproti předpokladům GDKH). Prověřují se možnosti, jak opatření navrhovaná GDKH pro tuto křižovatku realizovat.*

Doprava v klidu

Problematické je v současnosti zajištění dostatečného množství parkovacích míst, a to zejména na sídlištích Hlouška a Šipší. GDKH předkládá návrhy k odstranění současné nevyhovující situace především za pomoci úpravy dopravního režimu (nejčastěji zjednosměrnění) a uvádí konkrétní lokality pro zřízení nových parkovacích míst.

Dopravní terminál

Původně plánovaný přestupní terminál veřejné hromadné dopravy u žst. Kutná Hora město nepatří t. č. k prioritám města, při projednávání GDKH bylo rozhodnuto ponechat autobusové nádraží ve stávající poloze a vazbu mezi autobusovým nádražím a žst. Kutná Hora hl. n. zajistit pomocí linek MHD a PID.

Prodloužení podchodu žst. Kutná Hora hl. n. a vznik P+R

Mezi strategické záměry města se řadí i prodloužení stávajícího podchodu žst. Kutná Hora hl. n. do oblasti za kolejištěm, tj. směrem k Malínu. V prostoru za kolejištěm by na podchod navazovalo nově zřízené odstavné parkoviště P+R.

Vznik nových záchytných parkovišť

Město prověřuje vhodné lokality, vytipované v GDKH, pro zřízení odstavných parkovišť návštěvníků města, a to jak pro osobní automobily, tak pro zájezdové autobusy (včetně míst pro krátkodobé zastavení autobusů pro výstup / nástup cestujících před jejich odjezdem do prostoru odstavu vozu). Společným znakem je snaha o napojení parkovišť buď na významné pěší turistické trasy, nebo na linky veřejné hromadné dopravy.

## 2.2 Počet obyvatel

Ve městě Kutná Hora žilo podle demografické bilance ČSÚ koncem roku 2016 celkem 20 405 obyvatel. Od roku 1869 vzrostl počet obyvatel 1,2krát. Kutná Hora byla 5. nejlidnatější obcí ve Středočeském kraji a 61. v České republice. Největší přírůstky počtu obyvatel za období 1971 až 2016 byly zaznamenány v letech 1976, 1974 a 1978, největší úbytek v roce 2009. Počet domů vzrostl mezi sčítáními 1869 a 2011 na 3,1násobek. Průměrný věk obyvatel města Kutná Hora byl do roku 2005 nižší než průměr za ČR i Středočeský kraj, od roku 2009 dosahuje naopak vyšších hodnot.

Předpokládaný demografický nárůst 4 820 obyvatel (tj. +23,7 %) v návrhovém a 732 obyvatel (tj. +3,6 %) ve výhledovém období využití ploch bydlení a ploch smíšených obytných tak v předpokládaných odhadech zajišťuje podmínky pro vystoupení z dosavadního demografického poklesu a přispívá kudržitelnému rozvoji území nabídkou různých možností pro nové bydlení a podnikání.

### 3 Komunikační síť – současnost a výhled

#### 3.1 Silniční síť

Katastrálním územím města Kutná Hora je vedeno celkem třináct silnic – jedna první třídy, jedna druhé třídy a jedenáct silnic třetí třídy. Výčet silnic, jejich kategorií a tras je uveden v tabulce Tab. 3.1.

Tab. 3.1 – Silnice na území Kutné Hory.

silnice	třída	trasa
2	I.	Praha – Říčany – Kutná Hora – Pardubice
126	II.	Trhový Štěpánov – Kutná Hora
3272	III.	Malín – Hlízov
3321	III.	Kutná Hora – Církvice
3322	III.	Šipší – Kaňk
3377	III.	Malešov – Kutná Hora
33354	III.	Kutná Hora – Dolany
33355	III.	Libenice – Kutná Hora
33713	III.	Křesetice – křižovatka s II/126
33714	III.	Poličany – křižovatka II/126
33716	III.	Kutná Hora – Kluky
33719	III.	Močovice – Kutná Hora
33721a	III.	Neškaredice – Církvice

Silnice I/2 tvoří páteř sítě pozemních komunikací území města. Jedná se o komunikaci celostátního významu. Úseky vedené v intravilánu mají dopravně-obslužnou funkci, komunikaci tak lze zařadit do funkční skupiny B – sběrná komunikace. Šířkové uspořádání komunikace je dvoupruhové. Silnice má velký význam pro vedení tranzitní dopravy územím města.

Silnice II/126 Trhový Štěpánov – Kutná Hora prochází územím Středočeského kraje. Silnice je až k městské části Karlov vedena v extravilánu. Následně prochází již zmíněnou městskou částí a opět opouští zástavbu města. Silnice je následně ukončena křižovatkou se silnicí I/2 (Hrnčířská x Masarykova x Vítězná). Silnice je v řešeném území dvoupruhová v celé své délce (s výjimkou krátkého třípruhového úseku před křižovatkou Hrnčířská x Čáslavská). Úseky vedené v intravilánu mají dopravně-obslužnou funkci, komunikaci tak lze zařadit do funkční skupiny B – sběrná komunikace. V úseku Hrnčířská x Masarykova x Vítězná – Hrnčířská x Čáslavská slouží silnice pro vedení části tranzitní dopravy mimo užší centrum města. Silnice má velký význam pro dopravní napojení průmyslové zóny na jihovýchodě města. Významnou úlohu plní i jako spojnice měst Zruč nad Sázavou, Trhový Štěpánov a Vlašim s městem Kutná Hora.

Silnice III/3272 Malín – Hlízov je z hlediska katastru města Kutná Hora významná pro napojení městské části Malín na silnici I/2. Silnice je řešena jako dvoupruhová. Úseky vedené v intravilánu mají dopravně-obslužnou funkci, komunikaci tak lze zařadit do funkční skupiny B – sběrná komunikace.

Silnice III/3321 Kutná Hora – Církvice vede jižním směrem přes městské části Kaňk a Šipší, dále pokračuje peáží se silnicí I/2. Od křižovatky Štefánikova x Masarykova pokračuje samostatně městskou částí Karlov a dále jihovýchodním směrem mimo území města.

Silnice je řešena jako dvoupruhová. Za křižovatkou Jeneweinova x Lorecká je silnice krátce vedena dvojicí jednosměrných paralelních ulic. Úseky vedené v intravilánu mají dopravně-obslužnou funkci, komunikaci tak lze zařadit do funkční skupiny B – sběrná komunikace. Silnice je velmi významná pro napojení městské části Kaňk.

Silnice III/3322 Šipší – Kaňk je krátkou spojnici těchto městských částí, která je vedena paralelně se silnicí III/03321, a která slouží pro vedení části tranzitní dopravy mimo centrum města. Silnice je řešena jako dvoupruhová. Úseky vedené v intravilánu mají dopravně-obslužnou funkci, komunikaci tak lze zařadit do funkční skupiny B – sběrná komunikace. Silnice je další důležitou spojnici městské části Kaňk se zbytkem města.

Silnice III/3377 Malešov – Kutná Hora prochází městskými částmi Poličany, Vrchlice a Žižkov, kde se dále napojuje na silnici I/2. Silnice je řešena jako dvoupruhová. Úseky vedené v intravilánu mají dopravně-obslužnou funkci, komunikaci tak lze zařadit do funkční skupiny B – sběrná komunikace. Silnice je velmi významná pro napojení výše zmíněných městských částí. Významnou roli komunikace plní také pro dopravní obsluhu turisticky atraktivní lokality při chrámu sv. Barbory.

Silnice III/33354 Kutná Hora – Dolany je z hlediska města významná pro napojení městského hřbitova, dále se jedná o spojnici města s obcemi Hořany a Dolany. Silnice je řešena jako dvoupruhová. Úseky vedené v intravilánu mají dopravně-obslužnou funkci, komunikaci tak lze zařadit do funkční skupiny B – sběrná komunikace.

Silnice III/33355 Libenice – Kutná Hora tvoří spojnici města s obcemi Grunta a Libenice. Silnice je řešena jako dvoupruhová. Úseky vedené v intravilánu mají dopravně-obslužnou funkci, komunikaci tak lze zařadit do funkční skupiny B – sběrná komunikace.

Silnice III/33713 Křesetice – křižovatka s II/126 zasahuje do katastru města Kutná Hora pouze ve velmi omezené míře a není z hlediska silniční sítě města významná.

Silnice III/33714 Poličany – křižovatka II/126 tvoří krátkou spojnici městské části Poličany se silnicí II/126. Silnice je řešena jako dvoupruhová. Úseky vedené v intravilánu mají dopravně-obslužnou funkci, komunikaci tak lze zařadit do funkční skupiny B – sběrná komunikace.

Silnice III/33716 Kutná Hora – Kluky tvoří spojnici městské části Perštejnec se silnicí II/126 a zbytkem města. Silnice je řešena jako dvoupruhová. Úseky vedené v intravilánu mají dopravně-obslužnou funkci, komunikaci tak lze zařadit do funkční skupiny B – sběrná komunikace.

Silnice III/33719 Močovice – Kutná Hora tvoří spojnici městské části Neškaredice se silnicí II/126 a zbytkem města. Silnice je řešena jako dvoupruhová. Úseky vedené v intravilánu mají dopravně-obslužnou funkci, komunikaci tak lze zařadit do funkční skupiny B – sběrná komunikace.

Silnice III/33721a Neškaredice – Církvice je krátkou spojnici městské části Neškaredice se sousední obcí Církvice. Silnice je řešena jako dvoupruhová. Úseky vedené v intravilánu mají dopravně-obslužnou funkci, komunikaci tak lze zařadit do funkční skupiny B – sběrná komunikace.

Z hlediska dalšího rozvoje silniční sítě je v územním plánu zanesena prostorová rezerva pro přeložku silnice I/2 mimo území města. Bližší časový harmonogram přípravy tohoto záměru však není aktuálně znám. Územní plán dále předpokládá výstavbu nového propojení silnic III/33716 a III/33719.

### 3.2 Železniční síť

Územím města Kutná Hora prochází dvě železniční tratě s veřejným drážním provozem, jejichž společným bodem je stanice Kutná Hora hlavní nádraží. Jde o železniční trať Havlíčkův Brod – Kutná Hora hlavní nádraží – Nymburk hlavní nádraží (č. trať dle TTP: 502A, dle KJŘ: 230) a Kutná Hora hlavní nádraží – Zruč nad Sázavou (č. trať dle TTP: 515B, dle KJŘ: 235). Obě tratě jsou normálněrozchodné a jsou ve vlastnictví České republiky, tudíž právo s nimi hospodařit náleží Správě železnic, státní organizaci, která rovněž zajišťuje jejich provozování. Trať Havlíčkův Brod – Nymburk hl. n. je dvoukolejná, elektrizovaná trakčními soustavami stejnosměrnou o napětí 3 kV i střídavou o napětí 25 kV a frekvenci 50 Hz (žst. Kutná Hora hl. n. je tedy stykovou stanicí trakčních soustav), spadá do kategorie celostátní dráha a je navíc zařazena do mezinárodní sítě TEN-T. Železniční trať Kutná Hora hl. n. – Zruč nad Sázavou není vybavena pevnými trakčními zařízeními, náleží mezi dráhy regionální podle kategorizace zákona o dráhách a je jednokolejná.



## 4 Dopravní obslužnost – současnost a výhled

### 4.1 Veřejná linková doprava

#### 4.1.1 Současnost

Přes území Kutné Hory jsou v současné době vedeny téměř tři desítky autobusových linek, z nichž většina je místně-obslužného charakteru, jelikož spojují obce bývalého kutnohorského okresu s městem Kutnou Horou. Linky jsou nadto vedeny i do Sázavy, Kolína a také do Prahy. Většina linek má vzhledem ke Kutné Hoře radiální charakter a je ukončena na autobusovém stanovišti (název zastávky autobusového nádraží).

Veškeré místní části jsou napojeny na systém veřejné dopravy. Mezi hlavní relace, kam a odkud z Kutné Hory směřují regionální autobusové linky, patří:

- a) aut. st. – Na Valech – Kouřimská – Poliklinika (– Přítoky),
- b) aut. st. – Na Kolíňáčku (– Hořany),
- c) aut. st. – Seifertovy sady (– Grunta),
- d) aut. st. (– Tylovo divadlo – Na Špici – Čechova) – Kaňk, Na Pašince – Kaňk, u kostela – Kaňk, Skalka (– Libenice/Kolín),
- e) aut. st. – Tylovo divadlo – Na Špici – kostnice – U Nadjezdu – Malín (– Nové Dvory/Hlízov),
- f) aut. st. – městské nádraží – Čáslavská – Na Rovinách – průmyslová zóna – celní úřad – Poličany/Poličany, rozc. (– Malešov/Křesetice),
- g) aut. st. – městské nádraží – Čáslavská – Perštejnec, rozc. – Neškaredice (– Třebešice),
- h) aut. st. – Kremnická – Táborská – Poličany (– Malešov).

Většinu linek provozuje ARRIVA VÝCHODNÍ ČECHY a. s., pouze linku do Prahy zajišťuje ČSAD POLKOST, spol. s r. o., a linku do Kolína přes Červené Pečky dopravce Okresní autobusová doprava Kolín, s. r. o.

Tab. 4.1 – Regionální linky obsluhující Kutnou Horu (údaje ke dni 19. 10. 2020).

číslo linky	trasa
100381	Praha, Háje – Kutná Hora, aut. st.
230046	(G46) Kolín – Červené Pečky – Kutná Hora
240011	(F11) Kutná Hora – Čestín – Uhlířské Janovice – Petrovice II, Losiny
240012	(F12) Kutná Hora – Chlístovice – Uhlířské Janovice – Sázava
240013	(F13) Kutná Hora – Horka I, Svobodná Ves – Semtěš
240014	(F14) Kutná Hora – Uhlířské Janovice – Kácov
240015	(F15) Kutná Hora – Chlístovice – Zbraslavice
240016	(F16) Kutná Hora – Kolín
240017	(F17) Kutná Hora – Týnec nad Labem – Labské Chrčice
240018	(F18) Kutná Hora – Kluky – Čáslav
240019	(F19) Kutná Hora – Třebešice – Zbýšov

číslo linky	trasa
240020	(F20) Kutná Hora – Červené Janovice – Třebětín
240021	(F21) Kutná Hora – Uhlířské Janovice – Sázava
240022	(F22) Kutná Hora – Žehušice – Vrdy
240023	(F23) Kutná Hora – Zbraslavice – Zruč nad Sázavou
240024	(F24) Kutná Hora – Červené Janovice – Zbýšov
240025	(F25) Čáslav – Církvice – Kutná Hora,ZZN
240041	(F41) Čáslav – Církvice – Kolín – Ovčáry
240052	(F52) Čáslav – Církvice – Kutná Hora
240056	(F56) Čáslav – Kutná Hora – Kolín

Na lince 100381 od Prahy platí tarif Pražské integrované dopravy (PID). Na ostatních linkách platí tarif Středočeské integrované dopravy (SID).

Pro celé území města Kutné Hory platí, že nejbližší zastávka veřejné dopravy se nachází blíže než 600 metrů vzdušenou čarou. V centrální části města a uvnitř hustě obydlených oblastí se tato vzdálenost zkracuje ke 300 metrům. V době zpracování tohoto plánu dopravní obslužnosti (podzim 2020) dochází k procesu přejmenování zastávek, níže jsou vypsány aktuální nebo nově navrhované názvy. Původní názvy zastávek jsou uvedeny v závorce:

- Kutná Hora,,aut. st.,
- Kutná Hora,,Česká,
- Kutná Hora,,hl. nádr.,
- Kutná Hora,,Kamenná kašna (dříve Kutná Hora,,U Kamenné kašny),
- Kutná Hora,,Kamenný dům (dříve Kutná Hora,,U Kamenného domu),
- Kutná Hora,,Palackého náměstí,
- Kutná Hora,,Sokolská,
- Kutná Hora,,Hlouška,Masarykova (dříve Kutná Hora,,u potravin),
- Kutná Hora,,Hlouška,městské nádraží (dříve Kutná Hora,,žel. st.),
- Kutná Hora,,Hlouška,Na Špici (dříve Kutná Hora,,Avia),
- Kutná Hora,,Hlouška,Seifertovy sady (dříve Kutná Hora,,u mlékárny),
- Kutná Hora,,Hlouška,Tylovo divadlo (dříve Kutná Hora,,u divadla),
- Kutná Hora,,Kaňk,Na Pašince,
- Kutná Hora,,Kaňk,Skalka,
- Kutná Hora,,Kaňk,u kostela,
- Kutná Hora,,Karlovo,Bělídlo (dříve Kutná Hora,,Karlovo,VOP),
- Kutná Hora,,Karlovo,celní úřad (dříve Kutná Hora,,ZZN),
- Kutná Hora,,Karlovo,Čáslavská (dříve Kutná Hora,,Karlovo),
- Kutná Hora,,Karlovo,Hrnčířská (dříve Kutná Hora,,Karlovo,ČSAD),
- Kutná Hora,,Karlovo,Klimeška,
- Kutná Hora,,Karlovo,Na Rovínách (dříve Kutná Hora,,ČKD I),
- Kutná Hora,,Karlovo,průmyslová zóna (dříve Kutná Hora,,ČKD II zast.),
- Kutná Hora,,Karlovo,V Zákoutí (dříve Kutná Hora,,Karlovo,OSP),
- Kutná Hora,,Malín,Mincovní (dříve Kutná Hora,,Malín),
- Kutná Hora,,Malín,Novodvorská (dříve Kutná Hora,,Malín),

- Kutná Hora, Malín, Starokolínská (dříve Kutná Hora, Malín, u rest.),
- Kutná Hora, Neškaredice,
- Kutná Hora, Perštejnec (dříve Kutná Hora, Perštejnec, obec),
- Kutná Hora, Perštejnec, rozc. (dříve Kutná Hora, Perštejnec, rozc. 1.0),
- Kutná Hora, Poličany,
- Kutná Hora, Poličany, rozc.,
- Kutná Hora, Sedlec, Čechova (dříve Kutná Hora, „Čechova),
- Kutná Hora, Sedlec, kostnice (dříve Kutná Hora, Sedlec, Tabák),
- Kutná Hora, Sedlec, Nad Sady (dříve Kutná Hora, Čechova kříž.),
- Kutná Hora, Sedlec, U Nadjezdu (dříve Kutná Hora, Sedlec, ÚNS),
- Kutná Hora, Šipší, Jana Zajíce (dříve Kutná Hora, „sídliště Šipší),
- Kutná Hora, Šipší, Opletalova (dříve Kutná Hora, „Opletalova),
- Kutná Hora, Šipší, Sběrná (dříve Kutná Hora, „Sběrná),
- Kutná Hora, Vrchlice, Táborská (dříve Kutná Hora, „Na Vrchlici),
- Kutná Hora, Vrchlice, V Cihelně,
- Kutná Hora, Žižkov, Fučíkova (dříve Kutná Hora, „nem.),
- Kutná Hora, Žižkov, Kouřimská (dříve Kutná Hora, „k nem.),
- Kutná Hora, Žižkov, Kremnická (dříve Kutná Hora, „Dům dětí a mládeže),
- Kutná Hora, Žižkov, Na Kolíňáčku (dříve Kutná Hora, „Česká ulice),
- Kutná Hora, Žižkov, Na Valech (dříve Kutná Hora, „Na Valech),
- Kutná Hora, Žižkov, poliklinika (dříve Kutná Hora, „poliklinika),
- Kutná Hora, Žižkov, u hřbitova (dříve Kutná Hora, „U Hřbitova).

Zastávka Kutná Hora, celnice byla sloučena se zastávkou Kutná Hora, Karlov, celní úřad (dříve Kutná Hora, „ZZN).

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

Hl. nádr.: Autobusová zastávka nese název „Kutná Hora, hl. nádr.“ a slouží linkám městské hromadné dopravy. Nachází se před nádražní budovou žst. Kutná Hora hl. n. Funguje jako přestupní bod mezi linkami MHD a mezi dálkovými i regionálními železničními linkami. Přímá vazba je vyhovující, krátká a přímá. Přístup k I. nástupišti je typu „hrana – hrana“, přístup k II. nástupišti je řešen pomocí podchodu ústíciho v přímé návaznosti na autobusovou zastávku. Plochy v přednádražním prostoru jsou využívány jako parkoviště (typu P+R), a to i přes absenci oficiálního vodorovného nebo svislého dopravního značení. Ačkoliv se jedná o významný přestupní bod, není vyhovující pro pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace. Cyklistům je ve výpravní budově k dispozici asi 10 nehlídaných krytých stání.

Městské nádraží: Stanoviště městských a regionálních autobusových linek „Kutná Hora, Hlouška, městské nádraží“ je v ulici Štefánikova, ve vzdálenosti do 250 m od železniční stanice Kutná Hora město. Přestupní vazba je přímá a relativně intuitivní. V přednádražním prostoru je umístěno parkoviště s 25 místy a také stojany na jízdní kola.

Aut. st.: Autobusové stanoviště je ohraničeno ulicemi Lorecká, Waldhauserova a kpt. Vosky. Má funkci významného přestupního bodu, a to mezi linkami MHD a linkami regionálními, které jsou zde často výchozí / koncové. Disponuje 11 odjezdovými stanovišti na 4 nástupištích a 3 příjezdovými stánkami, což je z pohledu současných potřeb naddimenzované.

U železničních zastávek Kutná Hora-Sedlec, Kutná Hora předměstí a Poličany nejsou významné přestupní vazby, neboť nemají dopravní význam a ani využití. Společným znakem je délka přestupní vazby k příslušné autobusové zastávce (Kutná Hora, Sedlec, Kostnice / Kutná Hora, Vrchlice, Tábořská / Kutná Hora, Poličany) cca 400 metrů a absence cyklistické infrastruktury.

### 4.1.2 Výhled

Územní plán Kutné Hory z prosince 2019 definuje mj. následující prvky dopravní infrastruktury:

- doplnění koncepčně vymezených koridorů pro rozšíření silnice I/38 na čtyřpruhovou silnici včetně souvisejících staveb a mimoúrovňových křížení silnic (Z1) a pro dopravní propojení silnic III/33716 a III/33719 (Z111),
- koncepční doplnění komunikačního systému města o komunikace, parkoviště a parkovací a manipulační plochy (Z10, Z16, Z24, Z25, Z57, Z62, Z71, Z77a, Z89, Z91, Z94, Z94a, Z128),
- koncepční doplnění systému hromadné dopravy o autobusové nádraží (Z55) a železniční trať 235 (Z97).

Z výše uvedených bodů se systému regionální dopravy týká pouze přesun autobusového nádraží. V případě přesunu autobusového nádraží se předpokládá změna trasování regionálních linek do místa nově přesunutého autobusového nádraží. Město Kutná Hora po dobu platnosti tohoto plánu dopravní obslužnosti neuvažuje o změně polohy autobusového nádraží.

GDKH doporučuje zřízení nových zastávek:

- Šance – v ulici Novodvorská mezi žst. Kutná Hora hl. n. a místní částí Malín, ve vazbě na připravované parkoviště P+R,
- Třešňovka – v ulici Kaňkovská, ve vazbě na plánovanou bytovou výstavbu v lokalitě Třešňovka.

Zřízení zastávek v lokalitách Šance a Třešňovka přinese zkvalitnění dopravní obsluhy, a to z pohledu zkrácení docházkových vzdáleností. Díky tomu bude veřejná doprava dostupnější většímu počtu obyvatel. Výhledové zřízení a obsluha zastávek si nevyžádá změny v linkovém vedení, neboť přes dotčené lokality vedou trasy stávajících autobusových linek.

Významné změny linkového vedení nastanou v souvislosti s pokračující integrací veřejné dopravy ve Středočeském kraji. Stávající linky budou zrušeny a nahrazeny novými. Bližší informace k nejbližší fázi integrace jsou obsaženy v kap. 4.4.2.

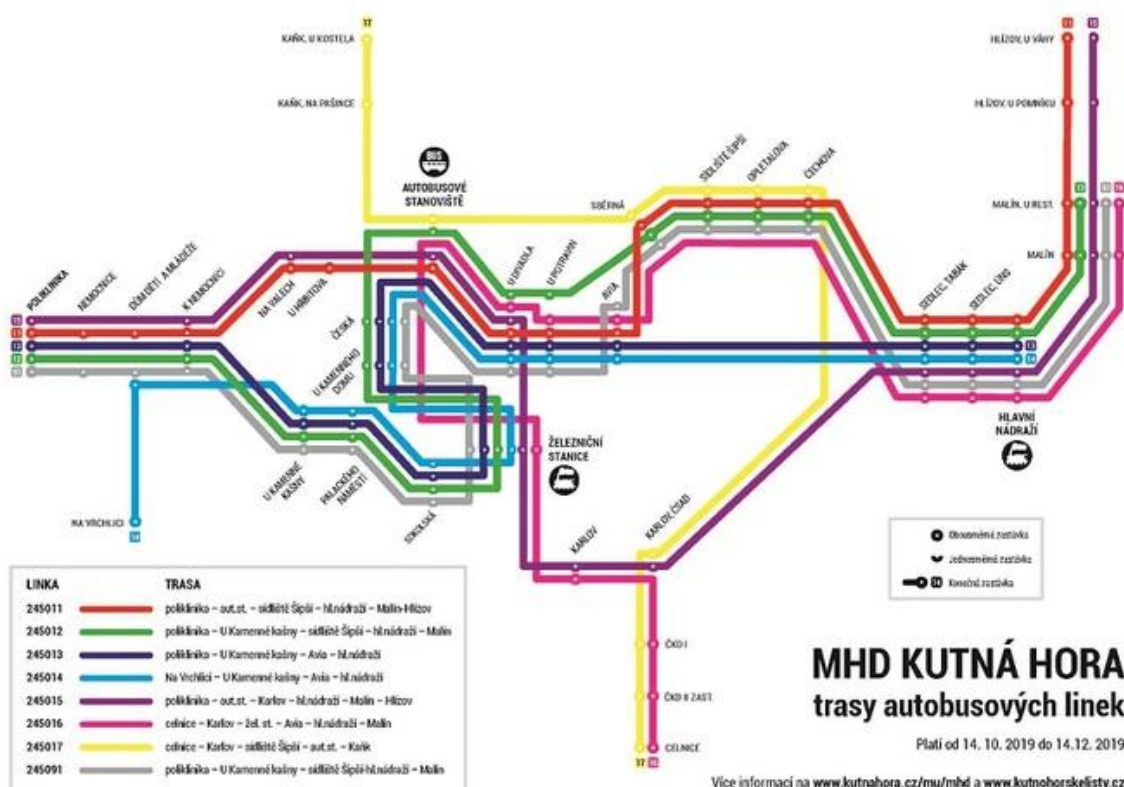
## 4.2 Městská hromadná doprava

### 4.2.1 Současnost

Městskou hromadnou dopravu v Kutné Hoře zajišťuje v současném stavu 8 linek, z toho 7 linek funguje během pracovních dní a 1 linka operuje pouze během víkendů a státních svátků. Z pohledu četnosti spojů je páteř systému tvořena linkami 11 a 12, které jsou o víkendů nahrazeny linkou 91. Ostatní linky mají doplňkový nebo posilový charakter. Provoz začíná okolo 4:30 hodin ráno, utlumován začíná být po 18. hodině a končí kolem 22. hodiny. V pátek a sobotu večer je provoz prodloužen do 23 hodin.

Tab. 4.2 – Linky MHD Kutná Hora (údaje ke dni 10. 11. 2020).

linka MHD	licenční číslo	trasa linky
11	245011	poliklinika – aut. st. – sídliště Šipší – hl. nádr. – Malín – Hlízov
12	245012	poliklinika – U Kamenné kašny – sídliště Šipší – hl. nádr. – Malín
13	245013	poliklinika – U Kamenné kašny – Avia – hl. nádr.
14	245014	Na Vrchlici – U Kamenné kašny – Avia – hl. nádr.
15	245015	poliklinika – aut. st. – Karlov – hl. nádr. – Malín – Hlízov
16	245016	celnice – Karlov – žel. st. – Avia – hl. nádr. – Malín
17	245017	celnice – Karlov – sídliště Šipší – aut.st. – Kaňk
91	245091	poliklinika – U Kamenné kašny – sídliště Šipší – hl. nádr. – Malín



Obr. 4.1 – Schéma linkového vedení (Zdroj: <https://mu.kutnahora.cz/mu/mhd>).

Provozní intervaly linek jsou obsahem Tab. 4.3, která rozlišuje interval během ranní špičky (od zahájení provozu do cca 8:00), dopoledního sedla (cca 8:00–13:00), odpolední špičky (cca 13:00–18:00), a ve večerních hodinách (cca od 18:00 do ukončení provozu) pracovních dní, poslední sloupec pak interval během sobot, nedělí a státních svátků. V několika případech není uveden interval, nýbrž počet spojů (v tabulce označeno jako sp.). V případě linek 11, 12 a 15 je zohledněn pouze úsek z polikliniky k hl. nádr.; do Malína a Hlízova jsou provozovány pouze vybrané spoje.

*Tab. 4.3 – Orientační současné provozní intervaly linek MHD Kutná Hora (v min).*

linka MHD	směr	PD ráno	PD sedlo	PD odp.	PD večer	SONE
11	poliklinika – Hlízov	30–60	60	60	1 sp.	-
	Hlízov – poliklinika	15–30	30	30	60	-
12	poliklinika – Malín	60	60–90	60	60–90	-
	Malín – poliklinika	60	60–90	60	60–90	-
13	poliklinika – hl. nádr.	1 sp.	-	-	-	-
	hl. nádr. – poliklinika	1 sp.	-	-	-	1 sp.
14	Na Vrchlici – hl. nádr.	60	1 sp.	120	-	-
	hl. nádr. – Na Vrchlici	60	1 sp.	120	-	-
15	poliklinika – Hlízov	60	60	60	-	-
16	celnice – Malín	1 sp.	-	1 sp.	-	-
	Malín – celnice	4 sp.	-	1 sp.	-	-
17	celnice – Kaňk	-	1 sp.	5 sp.	-	-
	Kaňk – celnice	3 sp.	1 sp.	2 sp.	-	-
91	poliklinika – Malín	-	-	-	-	60
	Malín – poliklinika	-	-	-	-	60

#### **4.2.2 Výhled**

V případech, kdy jsou systémy městských a regionálních linek odděleny, dochází k neefektivitám z hlediska ekonomického i energetického. Je proto cílem tyto systémy propojit, přičemž synergie obou systémů přináší:

- jednotnou službu pro cestující:
  - jednotný tarifní systém a přepravní podmínky,
  - jednotné informace pro cestující, sdílený marketing,
  - jednotné standardy kvality,
- možnost vzájemného prokladu regionálních a městských linek:
  - při vedení regionálních a městských linek v téže trase a podobném čase lze jejich provoz proložit, tedy spojí městské linky „zahustit“ interval regionální linky na území města, a tím vytvořit kratší a atraktivnější interval pro cestující,
  - pro cesty po městě pak cestující nemusí řešit, zda využije spoj městské či regionální linky,

- možnost zajištění některých (typicky okrajových) vnitroměstských vztahů čistě regionálními linkami:
  - městské linky následně nemusí obsluhovat okrajové části, jejichž funkci zcela přebírají regionální linky využitelné také pro vnitroměstské vazby,
- propojenost regionálního (autobusového i vlakového) a městského cestování:
  - výhody integrace regionální i městské dopravy pocítí jak každodenně dojíždějící, tak příležitostní cestující, například turisté.

Je navržena úprava systému MHD, jejímž primárním záměrem je navýšení modal-split ve prospěch veřejné dopravy. Tento strategický záměr je možné naplnit konkrétními kroky:

- zjednodušení a zpřehlednění linkového vedení,
- vytvoření atraktivní páteřní nabídky v klíčové západο-východní ose města (tj. mezi Žižkovem, centrem města, sídlištěm Šipší a hlavním nádražím),
- zlepšení dopravní obsluhy v oblasti centra města.

V návaznosti na návrhy v GDKH je doporučeno ideově vycházet z dvojice páteřních linek 1 a 2, které spojují východní a západní část města:

- linka 1: Žižkov – aut. st. – Šipší – hl. nádr. – Malín,
- linka 2: Žižkov – historické centrum – městské nádraží – Šipší – hl. nádr. – Malín.

Základní linky z podstaty spojení nejvýznamnějších bodů ve městě nemohou pokrýt území celého města. Obsluhu okrajových částí je obecně možné řešit:

- úpravou vybraných spojů páteřních linek,
  - při návrhu nutno dbát na zachování atraktivity rychlých a přímých linek,
  - vhodné pro krátký doplňkový úsek, jehož obsluha nenaruší plánovaný provozní koncept příslušné linky,
- zavedením nové linky,
  - zaváděním dalších linek se systém linek stává méně přehledný,
  - s rostoucím počtem linek při zachování obdobného rozsahu provozu klesá počet spojů na lince, tedy narůstá interval mezi spoji,
- prostřednictvím regionálních linek, a to jak autobusových, tak železničních,
  - předpokládá se tarifní provázanost městských a příměstských linek,
  - je zefektivněn provoz příměstských linek a jsou uspořeny dopravní výkony na městských linkách.

S ohledem na místní poměry a s přihlédnutím k možným přínosům jednotlivých variant řešení je navržena obsluha okrajových částí:

- Vrchlice – primárně pomocí regionálních linek; pakliže nejsou regionální linky provozovány dostatečně četně nebo v klíčových časech, lze uvažovat o prodloužení vybraných spojů na lince 2,
- Poličany – vzhledem k příhodnému umístění žel. zast. Poličany blízko obytné zástavby se předpokládá uspokojení přepravních potřeb železniční linkou S28 a regionálními autobusovými linkami ve směru do Malešova (odpovídá současnému stavu),
- Karlov – spojení Karlova s centrální částí města se předpokládá v souladu s GDKH realizovat buď samostatnou městskou linkou, nebo využitím příměstské linky (v obou variantách vhodné jako průjezdná linka přes Kutnou Horu až do oblasti Kaňku),

- Perštejnec a Neškaredice – vzhledem ke vzdálenosti od kompaktně zastavěného území je zcela nejlepší variantou obsluha regionálními linkami (odpovídá současnému stavu),
- Kaňk – spojení Kaňku s centrální částí města se předpokládá v souladu s GDKH realizovat buď samostatnou městskou linkou, nebo využitím příměstské linky (v obou variantách vhodné jako průjezdná linka přes Kutnou Horu až do oblasti Karlova).

Výsledná podoba zajištění obslužnosti okrajových částí závisí na trasách linek a časových poloh spojů regionálních linek, jež spadají do gesce střeďočekského koordinátora systému PID – organizace IDSK.

### 4.3 Veřejná drážní doprava

#### 4.3.1 Železniční stanice a zastávky – současnost

Žst. Kutná Hora hlavní nádraží je z hlediska své polohy v železniční síti stanicí přípojnou (trať Havlíčkův Brod – Nymburk hl. n. plní funkci tratě hlavní a trať Kutná Hora hl. n. – Zruč nad Sázavou plní funkci tratě přípojně), přičemž jízda vlaku ze stanice Kutná Hora hl. n. ve směru Zruč nad Sázavou a zpět je možná pouze úvratí. Z hlediska povahy přepravní práce je stanice Kutná Hora hl. n. stanicí smíšenou (tedy určenou pro osobní i nákladní přepravu – nákladní přeprava je možná pouze s využitím do stanice zaústěných vleček). Pro nástup a výstup cestujících slouží tři nástupiště. Dvě nástupiště jsou úroňová jednostranná s pevnou hranou s povrchem tvořeným konzolovými deskami, jsou přístupná přímo od výpravní budovy, jsou určena primárně pro vlaky směr do / ze Zruče nad Sázavou a nachází se u kolejí č. 11 (dosahuje délky 245 m, výšky 200 mm nad TK a pro cestující je označováno jako I.B) a č. 13 (délky 212 m, výšky 200 mm nad TK a pro cestující označováno jako I.A); na nástupiště u koleje č. 11 je přístup po úroňových přechodech. V případě nástupiště umístěného mezi hlavními staničními kolejemi č. 1 a 2 jde o typ nástupiště ostrovní oboustranné s mimoúroňovým přístupem podchodem, s pevnou hranou z nástupištních tvárníc Tischer, které dosahuje délky 351 m (v délce 150 m je zastřešeno), výšky 300 mm nad TK a je určeno primárně pro vlaky směr Kolín nebo Havlíčkův Brod.

Z hlediska osobní přepravy je stanice Kutná Hora hl. n. vhodná pro přímou obsluhu pouze místní části Sedlec, 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 autobusy MHD a mezi vlaky a individuální automobilovou dopravou. V neuspořádaném přednádraží stanice se totiž nachází obratiště a zastávka autobusů MHD Kutná Hora, hl. nádr. a plochy využívané jako parkoviště.

Na železniční trati Kutná Hora hl. n. – Zruč nad Sázavou se na území města nachází další žst. (Kutná Hora město) a tři zastávky (Kutná Hora-Sedlec, Kutná Hora předměstí a Poličany).

Žel. zast. Kutná Hora-Sedlec je situována souběžně s ulicí U Zastávky a obsluhuje především blízký průmyslový areál, blízkých pamětihodností a stejnojmenné místní části. Zastávka nemá přímou návaznost na žádný druh veřejné hromadné dopravy (nejbližší zastávka autobusů MHD i příměstské dopravy Kutná Hora, Sedlec, Kostnice je dostupná pro pěší po trase dlouhé cca 400 m). Na opačné straně traťové koleje, než na které je umístěno nástupiště žel. zast., existuje zpevněná plocha, která se využívá jako neoficiální parkoviště osobních automobilů. Zastávka disponuje jedním vnějším nástupištěm o délce 50 m s pevnou hranou o výšce 300 mm nad TK, s povrchem tvořeným konzolovými deskami a s nekomfortním bezbariérovým přístupem. Cestující se mohou na nástupišti před nepřízní počasí ukrýt do přístřešku. Zastávka není vybavena osvětlením.



Mezilehlá žst. Kutná Hora město se nachází nedaleko centra města mezi ulicemi Nádražní a Potoční a je vhodná jak pro přímou pěší dostupnost jádra města a přilehlého okolí (pěší trasa např. na Havlíčkovo náměstí dosahuje délky cca 700 m), tak pro přestup mezi vlaky a autobusy MHD a regionálních linek (autobusová zastávka Kutná Hora, Hlouška, městské nádraží se nachází ve vzdálenosti cca 200 m). Z pohledu dispozice kolejiště se jedná o stanici s tzv. odsunem osy, tedy dvě její koleje jsou hlavní (a navazující přímo na přilehlé koleje traťové), ačkoli stanice leží na jednokolejné trati. Z hlediska povahy přepravní práce je stanice Kutná Hora město stanicí smíšenou. Pro nástup a výstup cestujících slouží dvě úrovně jednostranná nástupiště s pevnou hranou a s asfaltobetonovým povrchem mezi betonovými tvárnicemi s výškou 250 mm nad TK. Nástupiště u koleje č. 1 dosahuje délky 122 m, u koleje č. 2 pak 111 m. Obě nástupiště jsou přístupná přímo od výpravní budovy dvěma přechody, které ještě úrovně kříží manipulační kolej č. 4. Cestující se mohou před nepřízní počasí ukrýt pod volně přístupnou verandu výpravní budovy a v provozní době v interiéru výpravní budovy určeném pro veřejnost. V neuspořádaném přednádraží stanice se nachází plochy využívané jako parkoviště. Stanice je osvětlena.

Žel. zast. Kutná Hora předměstí je situována v místní části Vrchlice, k jejíž obsluze slouží, a přístup k ní je možný z ulice K Zastávce po bezejmenné komunikaci a přes železniční přejezd č. P5966. Zastávka nemá přímou návaznost na žádný druh veřejné hromadné dopravy (nejbližší zastávka autobusů MHD Kutná Hora, Vrchlice, V Cihelně je dostupná pro pěší po trase dlouhé cca 300 m), ve své blízkosti neumožňuje parkování osobních automobilů, v její blízkosti nejsou ani k dispozici stojany na jízdní kola. Zastávka disponuje jedním vnějším nástupištěm o délce 91 m s pevnou hranou o výšce 200 mm nad TK, s povrchem tvořeným konzolovými deskami a s nekomfortním bezbariérovým přístupem. Cestující se mohou na nástupišti před nepřízní počasí ukrýt do přístřešku. Zastávka je vybavena osvětlením.

Zastávka Poličany je situována ve stejnojmenné místní části, k jejíž obsluze slouží, a přístup k ní je možný přes železniční přejezd č. P5969. Zastávka nemá přímou návaznost na žádný druh veřejné hromadné dopravy (nejbližší zastávka autobusů regionální dopravy Kutná Hora, Poličany je dostupná pro pěší po trase dlouhé cca 400 m), ve své blízkosti neumožňuje parkování osobních automobilů ani nejsou v její blízkosti k dispozici stojany na jízdní kola. Zastávka disponuje jedním vnějším nástupištěm o délce 60 m s pevnou hranou o výšce 250 mm nad TK, s povrchem tvořeným konzolovými deskami a s nekomfortním bezbariérovým přístupem. Cestující se mohou na nástupišti před nepřízní počasí ukrýt do přístřešku. Zastávka je vybavena osvětlením.

### 4.3.2 Železniční stanice a zastávky – výhled

„Správa železnic vypsala v polovině září 2020 výběrové řízení na dodavatele záměru projektu (vč. doprovodné dokumentace a dokumentace pro územní řízení) Modernizace hlavního nádraží v Kutné Hoře. Předmětem stavby bude celková rekonstrukce stanice a její plná peronizace. Stavební práce by měly probíhat v letech 2024 až 2025. ... Cílem projektu je kompletní modernizace kolejiště vč. zabezpečovacího zařízení a vybudování nových nástupišť s plně bezbariérovým přístupem. V rámci stavby dojde k posunu styku trakčních soustav z obvodu stanice do mezistaničního úseku Kutná Hora hl. n. – Kolín ... Zadávací podmínky uvádějí také ‚stavební připravenost pro realizaci plánované stavby Modernizace a elektrizace traťového úseku Kutná Hora hl. n. – Kutná Hora město (zapojení regionální trati Kutná Hora hl. n. – Zruč nad Sázavou bezúvratově do žst. Kutná Hora hlavní nádraží, s částečnou přeložkou v úseku Kutná Hora hl. n. – zastávka Kutná Hora-Sedlec)‘.

Jde o záměr tzv. Kutnohorského oblouku, jenž byl sledován zejména zhruba v letech 2006–07 a následně v zásadě zapomenut. Připravované úpravy stanice tedy budou počítat s jeho realizací, nicméně dle Správy železnic „příprava tohoto projektu zatím zahájena nebyla.“ [Železniční magazín č. 9/2020, s. 11]

Město Kutná Hora ve spolupráci se správcem železniční trati Kutná Hora – Zruč nad Sázavou, státní organizací Správa železnic, prověří možnost zřízení železniční zastávky v blízkosti Vlašského dvora v historickém centru Kutné Hory. Uvažovaná zastávka se nachází mezi žst. Kutná Hora město a žel. zast. Kutná Hora předměstí. Realizace zastávky zkrátí pěší docházkovou vzdálenost mezi historickým centrem a železnicí.

### 4.3.3 Železniční linky – současnost

Přes stanici Kutná Hora hlavní nádraží je trasována a zastavuje v ní vlaková linka dálkové dopravy R9 Praha – Havlíčkův Brod – Brno / Jihlava, která je vedena v závazku veřejné služby, a tedy objednávaná Ministerstvem dopravy ČR. Linka R9 (se všemi svými spoji pojmenovanými jako Vysočina) náleží do tzv. smíšeného přepravního segmentu a jejím dopravcem jsou České dráhy, a. s. Základní linkový interval dosahuje 120 min a je v době špičky zkrácen na 60 min – tyto doplněné spoje jsou vedeny buď v celé trase linky, nebo jen v její části. Žádné linky pravidelné osobní dopravy na vlastní podnikatelské riziko dopravce přes Kutnou Horu trasovány nejsou.

Kategorii spěšných vlaků reprezentuje v Kutné Hoře linka R41 Praha – Kolín – Kutná Hora se všemi svými spoji pojmenovanými jako Vrchlice, která je objednávaná Středočeským krajem, jež je zařazena do systému PID a jejímž úkolem je v pracovní dny v době zvýšené přepravní poptávky zajistit spojení hlavního města s důležitými sídly východní části Středočeského kraje Kolínem a Kutnou Horou a obsloužit při tom stanice s vysokou frekvencí cestujících na své trase – v ranní špičce směrem do Prahy a v odpolední zpět. Vlaky této linky provozované v relaci Praha – Kutná Hora jsou výchozí ze stanice/ukončené ve stanici Kutná Hora hl. n.

Po trati Kolín – Kutná Hora hl. n. – Havlíčkův Brod je v regionální dopravě vedena v systému PID linka S20 Kolín – Čáslav – Světlá nad Sázavou, přičemž její spoje pokračují do, resp. jsou výchozí ze Žďáru nad Sázavou (resp. Havlíčkův Brodu nebo Křižanova). Vlaky této linky jsou provozovány ve dvouhodinovém taktu, zkráceném v přepravních špičkách na jednu hodinu.

Na železniční trati Kutná Hora hl. n. – Zruč nad Sázavou jsou v osobní dopravě provozovány pouze vlaky kategorie Os, které vždy zastavují ve všech stanicích a zastávkách, kterými projíždějí. Pro všechny zastávky na území města Kutná Hora, kterými jsou Kutná Hora-Sedlec, Kutná Hora předměstí a Poličany, platí, že pro všechny vlaky jsou zastávkami na znamení nebo požádání. Dopravcem všech vlaků kategorie Os jsou České dráhy, a. s. Všechny vlaky osobní dopravy jsou souhrnně zařazeny pod linku PID S28 Kutná Hora hl. n. – Zruč nad Sázavou a všechny tarifní body ležící na trati jsou součástí tarifních zón PID. Na zmíněné trati jsou provozovány vlaky v zásadě ve dvou, přesněji třech relacích („sublinkách“).

Celá trať je zároveň trasou první skupiny spojů, které v relaci Kutná Hora hl. n. – Zruč nad Sázavou jezdí celotýdenně v obou směrech v téměř přesném dvouhodinovém intervalu, který je v ranní a odpolední přepravní špičce pracovních dnů zkrácen na hodinový, ale tyto posilové spoje jsou vedeny pouze v relaci Kutná Hora hl. n. – Zbraslavice (ranní posilový spoj do Kutné Hory hl. n. je výchozí již ze Zruče nad Sázavou). V době brzkého rána je posílen provoz ve směru ze Zruče nad Sázavou do Kutné Hory hl. n.

Provoz výše uvedených spojů je doplněn vlaky obsluhujícími na dané trati pouze tarifní body na území města Kutná Hora – jsou totiž vedeny pouze mezi stanicemi Kutná Hora hl. n. – Kutná Hora město (a zastavujícími v nácestné zastávce Kutná Hora-Sedlec), některé jsou výchozí z Kolína nebo v jednom případě z Čáslavi, resp. ukončené až v Kolíně. Tyto vlaky slouží jako přípoje k vlakům na trati Kolín – Havlíčkův Brod, resp. posilují provoz v úseku Kutná Hora – Kolín. Krátké „kutnohorské městské“ vlaky navazují ve stanici Kutná Hora hl. n. nejčastěji na vlaky kategorie osobní vlak, případně rychlík jedoucími po trati Kolín – Havlíčkův Brod a zajišťují jak návoz cestujících do stanice Kutná Hora hl. n. z centra města, tak odvoz cestujících z této stanice do centra, a to obvykle v intervalu jedné hodiny. Omezení jízdy těchto krátkých spojů se shoduje s provozními dny vlaků trati Kolín – Havlíčkův Brod, kterým tvoří přípoj.

### 4.3.4 Železniční linky – výhled

Ani v relaci Kolín – Havlíčkův Brod, ani Kutná Hora hl. n. – Zruč nad Sázavou se s žádnými výraznými změnami v provozu vlaků osobní dopravy v době platnosti tohoto plánu dopravní obslužnosti neuvažuje. Zavedení přímých vlaků Praha – Kutná Hora město není technologicky proveditelné do výstavby elektrizované tratě tzv. Kutnohorského oblouku.

## 4.4 Integrovaný dopravní systém

### 4.4.1 Současnost

Regionální linky náleží z pohledu příslušnosti k integrovanému dopravnímu systému (IDS):

- systému Pražské integrované dopravy (PID) – pouze linka 100381,
- systému Středočeské integrované dopravy (SID) – všechny ostatní příměstské linky.

Linky městské hromadné dopravy jsou tarifně provázány se systémem SID, ovšem platí na nich specifické podmínky definované objednatelem, tedy městem Kutnou Horou.

Pro bližší informace k tarifům jednotlivých IDS a městských linek viz kap. 7.

### 4.4.2 Výhled

Na regionálních linkách je cílovým stavem integrace všech linek do systému PID. S integrací do PID zároveň zanikne na území Kutné Hory provoz linek v systému SID.

V 1. etapě integrace, která je v době tvorby tohoto plánu dopravní obslužnosti dle informací od organizace Integrovaná doprava Středočeského kraje plánována na 1. pololetí roku 2021, jsou navrženy změny linek následovně:

- stávající linka PID 381 bude prodloužena z autobusového stanoviště přes Masarykovu ulici a hlavní nádraží do Čáslavi, což rozšíří možnost jejího využití pro vnitroměstskou dopravu,
- stávající linka 240012 Kutná Hora – Chlístovice – Uhlířské Janovice – Sázava bude zkrácena do trasy Kutná Hora – Uhlířské Janovice,
- stávající linka 240019 Kutná Hora – Třebešice – Zbýšov nedozná změn na trase, dojde pouze ke změně spojů,
- stávající linky SID 240013, 240015, 240018, 240020, 240022–240024, nebudou zařazeny do této etapy integrace,
- na území Kutné Hory zrušení stávajících linek 230046, 240011, 240014, 240016, 240017, 240021, 240025, 240041, 240052, 240056.

V nejbližší etapě se předpokládá zavedení nových linek:

- 533 Kutná Hora – Týnec nad Labem – Chlumeck nad Cidlinou,
- 705 Čáslav – Kutná Hora – Kolín – Veltruby – Velký Osek – Volárna – Jestřabí Lhota – Sádky – Opolany – Odřepsy – Poděbrady,
- 745 Kolín – Grunty – Kutná Hora,
- 781 Čáslav – Kutná Hora – Uhlířské Janovice – Soběšín,
- 801 Kutná Hora – Bernardov,
- 805 Kutná Hora – Libenice – Kolín.

V několikaměsíčním odstupu po realizaci integrace následuje její vyhodnocení, během něhož se vyhodnocují připomínky ze strany cestujících, obcí i dopravců. Dochází k dalším dílčím úpravám, jejichž cílem je nabídnout kvalitnější dopravní obslužnost reflektující potřeby cestujících.

V navazující fázi, která zahrne zbývající linky směřující zejména jižně a východně od Kutné Hory, se předpokládá kompletní dokončení integrace příměstských linek do systému PID na území města Kutné Hory. Do systému PID jsou ve Středočeském kraji zařazeny mj. autobusy, vlaky, přívozy, na území Prahy také metro, tramvaje a lanovka. Díky tomu bude cestující moci (po dodržení časové a pásmové platnosti jízdenky, více informací viz kap. 7.3) na jednu jízdenku cestovat například z Palackého náměstí až na Staroměstské náměstí v Praze, a to s přestupem na hlavních vlakových nádražích v Kutné Hoře a v Praze.

Vzhledem k tomu, že regionální linky bude možné využít i pro cesty po městě (například ze Šipší na hlavní nádraží), město Kutná Hora hodlá prověřit možnost tarifní integrace městské dopravy do systému PID a následné dopravní optimalizace. Tato optimalizace spočívá například v odstranění duplicitně vedených spojů městské a regionální dopravy ve stejné trase a stejném čase, přičemž ušetřený dopravní výkon je možné využít ke zkvalitnění nabídky v okrajových částech města nebo k rozšíření provozu do večerních hodin apod.

## 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 Středočeského kraje. K 1. 11. 2020 se jedná o spoje následujících dopravců, se kterými má smlouvy uzavřen Středočeský kraj:

- ČSAD POLKOST, spol. s r. o.,
- Okresní autobusová doprava Kolín, s. r. o.,
- ARRIVA VÝCHODNÍ ČECHY a. s.

Významně dominující je dopravce ARRIVA VÝCHODNÍ ČECHY a. s., který zajišťuje provoz na drtivé většině spojů veřejné linkové dopravy v oblasti.

Tyto spoje v závazku veřejné služby veřejné linkové dopravy jsou zajišťovány objednávkou územně příslušného Středočeského kraje.

### 5.2 Městská hromadná doprava

Za účelem zajištění městské hromadné dopravy má město Kutná Hora uzavřeno smlouvu s dopravcem ARRIVA VÝCHODNÍ ČECHY a. s. Smluvní vztah má následující základní parametry:

- účelem této smlouvy je zabezpečení provozu služeb městské hromadné dopravy v územním obvodu města Kutná Hora, okrajově s možností vedení vybraných spojů do přilehlých obcí,
- smlouva je uzavřena s dopravcem do 30. 9. 2024,
- smluvní strany sjednávají základní počet tarifních km dle výchozích jízdních řádů na 273 348 km za kalendářní rok,
- dopravce je povinen přijmout změny v rozsahu závazku požadované objednatelem, a to jak v případě navýšení rozsahu, tak i jeho snížení, maximálně však tak, aby průměrný počet km na jeden den činil po změně rozsahu závazku nejméně 75 % a nejvýše 125 % průměrného počtu km na jeden den, který je roven podílu počtu tarifních km a 365 dnů (273 348/365). V důsledku Změny rozsahu závazku nesmí dojít k navýšení počtu turnusových autobusů, ke snížení turnusové potřeby může dojít pouze ve vztahu k autobusům na naftový pohon. Dále v důsledku změny rozsahu závazku nesmí být počet Tarifních km odjetých autobusy na elektrický pohon nižší než 165 000 km za kalendářní rok,

- provoz MHD se předpokládá dle smlouvy zajistit bezemisními vozy:
  - 3 městské, dvounápravové, třídveřové, nízkopodlažní bateriové autobusy, délky maximálně 11,2 metrů, obsaditelnost minimálně 30 míst k sezení,
  - 2 městské, dvounápravové, jednodveřové, nízkopodlažní bateriové autobusy, délky maximálně do 8,1 metrů, obsaditelnost minimálně 18 míst k sezení,
  - všechny bezemisní vozy musí být vybaveny klimatizací v prostoru pro cestující, bezbariérovým přístupem a prostorem pro kočárek, stáří max. 10 let,
  - dopravce bude mít zajištěna záložní vozidla následujících parametrů: alespoň částečně nízkopodlažní vozidla na diesellový pohon, stáří max. 12 let,
- smlouva dále podrobně stanovuje všechny povinnosti a práva smluvních stran.

V období do 30. 9. 2024 město nepředpokládá účinnost další jiné smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících, pokud k tomu nebude donuceno vlivy, které aktuálně nejsou známy a které nelze momentálně předvídat, jelikož předpokládá, že veškeré výkony v městské hromadné dopravě budou zajišťovány v gesci zde uvedené smlouvy uzavřené s dopravcem ARRIVA VÝCHODNÍ ČECHY a. s. Město po 30. 9. 2024 zatím nechává zajištění MHD otevřené a teprve dojde k rozhodnutí, zda dále pokračovat se stávajícím dopravcem, nebo vypsát výběrové řízení.

### 5.3 Veřejná drážní doprava

Město Kutná Hora neobjednává drážní spoje v závazku veřejné služby. Spoje dálkové dopravy, které město obsluhují, objednáva v závazku veřejné služby Ministerstvo dopravy ČR. Vlaky regionální dopravy jsou v gesci Středočeského kraje, na jehož území se toto město nachází. Tyto vlaky jsou k 1. 11. 2020 provozovány v gesci dopravce České dráhy, a. s.

Středočeský kraj i Ministerstvo dopravy ČR objednávají spoje na železnici v územní působnosti Středočeského kraje sice i u jiných dopravců, než jsou pouze České dráhy, a. s., nicméně v oblasti Kutné Hory tyto dopravci zmíněné služby nezajišťují, a tudíž zde nejsou zmíněni.

Pravidelné spoje na železnici vedené na komerční riziko dopravců nejsou přes Kutnou Horu provozovány.

## 6 Předpokládaný rozsah poskytované kompenzace

### 6.1 Veřejná linková doprava

Město platí Středočeskému kraji příspěvek na zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou. Pro rok 2020 byl tento příspěvek vyčíslen na 199 136,40 Kč. Pokud nebudou známy nové zásadní změny ve spolufinancování a nebudou nové výrazné dopravní výkony, předpokládá se, že v následujících letech se bude hradit stejná kompenzace 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

Pro rok 2020 je v rozpočtu města Kutná Hora alokována částka zhruba 9,6 mil. Kč v kapitole „příspěvek na veřejnou linkovou dopravu“.

V účinné smlouvě s dopravcem ARRIVA VÝCHODNÍ ČECHY a. s. je stanovena v roce 2019 výchozí cena kompenzace na 32,30 Kč za ujetý km a její variabilní složka na 24,88 Kč za ujetý km (zohlední se při navyšování či snižování výkonů). Smlouva je uzavřena v netto režimu, tj. riziko výběru výše tržeb je na straně dopravce. Pro výchozí rok 2019 dopravce předpokládal ve finančním modelu výběr tržeb ve výši 10,80 Kč za ujetý km.

Smlouvou se sjednává, že indexovanými položkami výchozího finančního modelu jsou položky následující:

- pohonné hmoty a oleje,
- přímý materiál a energie,
- opravy a údržba vozidel,
- mzdové náklady, sociální a zdravotní pojištění.

V souladu s mírou inflace vyjádřenou přírůstkem průměrného ročního indexu spotřebitelských cen vyjadřujícího procentní změnu průměrné cenové hladiny za 12 posledních měsíců proti průměrné cenové hladině za předchozích 12 měsíců se indexují položky přímý materiál a energie, opravy a údržba vozidel. Při tom se vychází z hodnoty za měsíc září běžného roku, jak ji zveřejní ČSÚ.

V souladu s mírou růstu cen průmyslových výrobců podle Klasifikace produkce (CZ-CPA 2015), oddíl D351 Elektřina, přenos a rozvod, obchod s elektřinou se indexuje položka pohonné hmoty a oleje. Míra růstu se vypočte jako průměr měsíčních meziročních indexů za posledních 12 měsíců zjištěných z hodnot k měsíci září běžného roku, jak je zveřejní ČSÚ.

V souladu s přírůstkem průměrné hrubé měsíční mzdy na přepočtené počty zaměstnanců ve druhém čtvrtletí běžného kalendářního roku oproti druhému čtvrtletí minulého kalendářního roku se indexují položky mzdové náklady a sociální a zdravotní pojištění. Při tom se vychází z hodnoty zveřejněné ČSÚ pro odvětví Doprava a skladování.

Podrobnosti k mechanismu změn jsou uvedeny přímo ve smlouvě s dopravcem.

V období platnosti plánu dopravní obslužnosti je dle skutečností uvedených v tomto dokumentu předpoklad roční kompenzace městské autobusové dopravy ve výši 10–13 mil. Kč ročně, přičemž je uvažována kumulovaná inflace do 5 % ročně. Riziko výběru výše tržeb je na straně dopravce. Pokud se město rozhodne nařídit změny v tarifu, bude o tom s dopravcem vyjednávat včetně dopadů na výši kompenzace. V rámci této částky je možné uvažovat mírný rozvoj sítě MHD.

Celková roční výše příjmů dopravce včetně tržeb od cestujících lze po období platnosti tohoto dokumentu odhadovat na 11,5–15 mil. Kč ročně (uvažována kumulovaná inflace do 5 % ročně).

### **6.3 Veřejná drážní doprava**

Město Kutná Hora se přímo nepodílí na kompenzaci služeb zajištěných drážními spoji v závazku veřejné služby. Spoje dálkové dopravy, které město obsluhují, objednává v závazku veřejné služby Ministerstvo dopravy ČR. Vlaky regionální dopravy jsou v gesci Středočeského kraje, na jehož území se toto město nachází (koordinátorem veřejné dopravy v oblasti je organizace IDSK).



## 7 Maximální tarify ve veřejné dopravě

### 7.1 Tarif MHD

V době pořízení tohoto plánu dopravní obslužnosti města Kutné Hory je v platnosti Ceník MAD Kutná Hora, a to od 1. 8. 2018:

Tab. 7.1 – Ceny jízdného na linkách MHD Kutná Hora v Kč včetně snížené sazby DPH.

druh jízdného	jednotlivé jízdné		časové jízdné	
	čipovou kartou	hotově	30denní	90denní
občanské jízdné	10,00	12,00	310,00	790,00
zlevněné seniorské jízdné nad 65 let	-	-	230,00	590,00
zlevněné jízdné 6–15 let a žáci/studenti 15–26 let	5,00	6,00	155,00	395,00
zavazadlo	5,00	6,00	-	-

Bezplatně se přepravují:

- děti do 6 let,
- senioři nad 70 let po předložení OP nebo průkazu senior nad 70 let,
- držitelé průkazu ZTP a ZTP/P včetně průvodce a vodícího psa, PTP-VTNP, Jánského zlaté plakety, Konfederace politických vězňů, Československého svazu bojovníků za svobodu,
- dětský kočárek s dítětem; pro přepravu dětských kočárků bez dítěte platí ustanovení o přepravě zavazadel,
- nákupní tašky na kolečkách,
- vozíky pro invalidy a chodítka držitelů průkazu ZTP nebo ZTP/P.

Dovozné za zavazadla hradí cestující v případě, že rozměry zavazadla přesahují hodnoty:

- 20 x 30 x 50 cm,
- tyčovitý tvar do délky 150 cm a průměru 10 cm,
- tvar desky rozměrů 80 x 100 x 5 cm,
- zvířata ve schráně s nepropustným dnem nad 20 x 30 x 50 cm.

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. Zároveň bude prověřována možnost tarifního zahrnutí městské hromadné dopravy v Kutné Hoře do systému PID.

## 7.2 Tarif Středočeské integrované dopravy (SID)

Pro jízdu mezi zastávkami označenými číslem zóny jsou tarif a smluvní přepravní podmínky vyhlášené dopravci shodné s tarifem a přepravními podmínkami SID dopravy. Příslušné dokumenty a další informace jsou k dispozici na stránkách Krajského úřadu Středočeského kraje. Případné změny jízdného nebo kategorií slev stanovuje Středočeský kraj.

Tarif SID je vyhlášen v souladu s následujícími dokumenty:

- Výměr Ministerstva financí, kterým se vydává seznam zboží s regulovanými cenami,
- Nařízení Středočeského kraje ze dne 20. 8. 2018, kterým se stanovují maximální ceny jízdného v rámci integrovaných veřejných služeb v přepravě cestujících na území Středočeského kraje.

Použití tarifu SID je zapsáno v licenčních podmínkách příslušných linek zařazených do systému SID. Informace o platnosti tarifu SID je uvedena rovněž na jízdních řádech. Ceník obsahuje tarifní sazby jízdného pro jednotlivé jízdy, slevy na bezhotovostní platby a předplatné pro všechny tarifní kategorie.

Tarif SID je koncipován jako zónový. Město Kutná Hora náleží k tarifní zóně SID 24. Tab. 7.2 shrnuje výši jízdného při využití linek zapojených do systému SID pro cestu po Kutné Hoře.

Tab. 7.2 – Ceny jízdného v 1 zóně SID v Kč včetně snížené sazby DPH.

druh jízdného	jednotlivé jízdné		časové jízdné		
	čipovou kartou	hotově	30denní	90denní	365denní
plné (obyčejné) jízdné	10,00	12,00	310,00	790,00	3 128,00
zlevněné jízdné (sleva 75 %)	2,50	3,00	77,00	197,00	782,00
zavazadlo	5,00	6,00	-	-	-

Tarif SID stanovuje Středočeský kraj. Případné změny jízdného nebo kategorií slev nenáleží do gesce města Kutné Hory.

## 7.3 Tarif Pražské integrované dopravy (PID)

Tarif PID je smluvně zajištěn mezi hlavním městem Prahou, Středočeským krajem a obcemi zapojenými do systému PID. K tomuto tarifu přistupují všichni dopravci zapojení do systému PID na základě Tarifní smlouvy a smluv mezi objednateli a dopravcem. Případné změny jízdného nebo kategorií slev nenáleží do gesce Kutné Hory.

Tarif PID je pásmový a časový. V případě jednotlivého jízdného a časových předplatních jízdenek se jedná o přestupní jízdenky. Nejnižší tarifní sazba jednotlivého jízdného je pro dvě pásma s redukovanou časovou platností (15 min.), která umožňuje za nejnižší cenu jízdenky přejetí hranice pásma. Jednopásmová jízdenka by totiž neumožňovala přejetí hranice pásma mezi dvěma sousedními obcemi ležícími v rozdílných tarifních pásmech a standardní dvoupásmová jízdenka by byla pro cestující vzhledem k ujeté vzdálenosti neúměrně drahá.

Přestupní jízdenky umožňují libovolný počet přestupů v systému PID v rámci své časové a pásmové platnosti. Doby čekání mezi spoji a přesuny mezi spoji se započítávají do doby platnosti jízdenky. Předplatní jízdenky umožňují libovolný počet přestupů v systému PID v rámci své časové a pásmové platnosti.

Podrobné informace o tarifu Pražské integrované dopravy jsou dostupné na příslušných webových stránkách ([www.pid.cz](http://www.pid.cz)) v sekci Jízdné a tarif.

Území města Kutné Hory je zařazeno do 7. tarifního pásma PID. Tab. 7.3 shrnuje výši jízdného při využití linek zapojených do systému PID pro cestu po městě Kutné Hoře.

Tab. 7.3 – Ceny jízdného v 1 pásmu PID v Kč včetně snížené sazby DPH.

druh jízdného	jednotlivé jízdné (2 pásma, 15 min)	předplatní časové jízdné		
	15 min	měsíční	čtvrtletní	roční
plnocenné jízdné	12,00*	300,00	760,00	3 010,00
zvýhodněné jízdné (sleva 75 %)	3,00*	75,00	190,00	752,00

Pozn.: \* Jednotlivou jízdenku pro 2 pásma a časovou platnost 15 minut nelze použít ve vlacích.

## 8 Závěr

Plán dopravní obslužnosti města Kutná Hora 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 městskou hromadnou dopravu doplňují regionální linky integrovaného dopravního systému PID a SID. V uvedeném období je zvažována reorganizace systému MHD Kutná Hora, kterou plán dopravní obslužnosti zohledňuje a doporučuje.

*Tab. 8.1 – Schválení a projednání dokumentu.*

odevzdání pracovní verze dokumentu	1. 11. 2020
odevzdání verze se zapracovanými připomínkami	31. 1. 2021
projednání na úrovni Města Kutná Hora	
projednání na úrovni Středočeského kraje	

### 9 Použité zdroje

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

- Ceník MAD Kutná Hora.  
Dostupné z: [https://mu.kutnahora.cz/file/7048\\_1\\_1/download/](https://mu.kutnahora.cz/file/7048_1_1/download/).
- 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
- Generel dopravy města Kutná Hora. 2020.  
Dostupné z: <https://mu.kutnahora.cz/file/7348/>
- 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/>
- Integrovaný plán rozvoje IPRM města Kutné Hory. 2007–2011.  
Dostupné z: <https://mu.kutnahora.cz/mu/integrovaný-plan>
- Mapy.cz. 2020. Dostupné z: <https://mapy.cz/>
- Město Kutná Hora – Smlouva o závazku veřejné služby k provozování městské hromadné dopravy. 2019.  
Dostupné z: <https://smlouvy.gov.cz/smlouva/11236996>
- Městský informační portál města Kutná Hora. 2020.  
Dostupné z: <https://www.kutnahora.cz/>
- Místopisy.cz – místopisný průvodce po České republice. 2020  
Dostupné z: <https://www.mistopisy.cz/>
- MÚ Kutná Hora – Nový systém městské autobusové dopravy.  
Dostupné z: <https://mu.kutnahora.cz/uploads/gallery/popup/4497.jpg>
- Plán dopravní obsluhy území vlaky celostátní dopravy, zásady objednávky dálkové dopravy pro období 2017–2021. Ministerstvo dopravy ČR.
- Plán dopravní obslužnosti Středočeského kraje 2016–2020.  
Dostupné z: <https://www.databaze-strategie.cz/cz/sck/strategie/dopravni-plan-stredoceskeho-kraje-2016-2020?typ=download>.
- Připravujeme: Integrace veřejné dopravy Kolínska a Kutnohorska I.  
Dostupné z: <https://pid.cz/pripavujeme-integrace-verejne-dopravy-kolinska-a-kutnohorska-i/>.
- Regionální informační servis. Ministerstvo pro místní rozvoj ČR. 2020.  
Dostupné z: <https://www.risy.cz/>
- Schválený rozpočet města Kutná Hora 2020. 2019.  
Dostupné z: <https://mu.kutnahora.cz/mu/rozpocet-1>
- Správa železnic – traťové jízdní řády pro JŘ 2020 a 2021, mapy železniční sítě, plánky stanic. 2020. Dostupné z: <https://provoz.spravazeleznic.cz/>
- Strategický plán rozvoje města Kutná Hora. 2004–2015.  
Dostupné z: <https://mu.kutnahora.cz/mu/strategicka-plan-rozvoje-mesta>
- Tarif jízdného SID. 2020.  
Dostupné z: <https://www.kr-stredocesky.cz/web/doprava/tarif-sid>.
- Tarif Pražské integrované dopravy. 2020. Dostupné z: [https://pid.cz/wp-content/uploads/ke-stazeni/tarif/tarif\\_PID\\_2018-08-01\\_komplet.pdf](https://pid.cz/wp-content/uploads/ke-stazeni/tarif/tarif_PID_2018-08-01_komplet.pdf)
- Územní plán Kutná Hora. 2019.  
Dostupné z: <https://mu.kutnahora.cz/mu/uzemni-plan>

## 10 Seznam obrázků

Obr. 4.1 – Schéma linkového vedení.....	19
---	----

## 11 Seznam tabulek

Tab. 2.1 – Identifikace lokality města.....	7
Tab. 3.1 – Silnice na území Kutné Hory. ....	12
Tab. 4.1 – Regionální linky obsluhující Kutnou Horu.....	15
Tab. 4.2 – Linky MHD Kutná Hora (údaje ke dni 10. 11. 2020).....	19
Tab. 4.3 – Orientační současné provozní intervaly linek MHD Kutná Hora. ....	20
Tab. 7.1 – Ceny jízdného na linkách MHD Kutná Hora v Kč včetně snížené sazby DPH.....	31
Tab. 7.2 – Ceny jízdného v 1 zóně SID v Kč včetně snížené sazby DPH. ....	32
Tab. 7.3 – Ceny jízdného v 1 pásmu PID v Kč včetně snížené sazby DPH. ....	33
Tab. 9.1 – Schválení a projednání dokumentu.....	34