



Koncepce sítě veřejné dopravy a jejich modelování

Část C3, C4 dle zadávací dokumentace veřejné zakázky
RAILHUC – přestupní terminály a páteřní síť veřejné dopravy
Kraje Vysočina

Objednatel: Kraj Vysočina, Žižkova 57, 587 33 Jihlava
Zhotovitel: UDIMO spol. s r. o., Sokolská tř. 8, 702 00 Ostrava

Ostrava, srpen/září 2013



**CENTRAL
EUROPE**
COOPERATING FOR SUCCESS.



EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL
DEVELOPMENT FUND

Základní údaje

Název	RAILHUC – přestupní terminály a páteřní síť veřejné dopravy Kraje Vysočina
Zhotovitel	UDIMO spol. s r. o., Sokolská tř. 8, 702 00 Ostrava
Objednatel	Kraj Vysočina, Žižkova 57, 587 33 Jihlava
Archivační číslo	II. – 1.2/24/2012
Termín dokončení	leden 2014, dílčí termín části srpen 2013
Zodpovědný projektant	Ing. Petr Macejka
Technická kontrola	Ing. Pavel Roháč



**CENTRAL
EUROPE**
COOPERATING FOR SUCCESS.



EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL
DEVELOPMENT FUND

**Projekt 3sCE413P2 RAILHUC – Railway Hub Cities and TEN-T network
je realizován v rámci Operačního programu CENTRAL EUROPE
a spolufinancován Evropským fondem pro regionální rozvoj**

Obsah

Základní údaje.....	2
Obsah	3
1 Úvod, motivace	4
1.1 Zaměření kapitoly.....	4
1.2 Výchozí podklady, použité zdroje	4
2 Varianty koncepce řešení	5
2.1 Východiska a předpoklady koncepce	5
2.2 Konzervativní varianta	6
2.3 Aktivní varianta.....	16
2.4 Výhledová varianta VRT.....	25
3 Přehled opatření a námětů	31
3.1 Konzervativní varianta	31
3.2 Aktivní varianta.....	32
3.3 Výhledová varianta VRT	33
4 Modelování navržených variant.....	33
4.1 Aktivní varianta.....	33
4.2 Výhledová varianta VRT.....	33
Seznam obrázků	34

1 Úvod, motivace

Návrhy koncepce sítě veřejné dopravy Kraje Vysočina, resp. koncepce přepravy osob, vychází z filosofie, že rozvojová opatření na vybraných tratích jsou nezbytná a současně každé z nich musí vést ke zvýšení kvality veřejné nabídky. Pouze za tohoto předpokladu je možné očekávat alespoň stabilizaci veřejné služby, resp. udržení si zákazníků/cestujících.

Návrhy a opatření se přednostně zaměřují na využití stávajících kvalitativních rezerv v provozně organizační oblasti, následně, po jejich realizaci, jsou doporučována náročnější infrastrukturní opatření.

1.1 Zaměření kapitoly

Koncept návrhu se zabývá principy řešení páteřní kostry tras a linek veřejné dopravy podle významu v dopravní obsluze území a zásadami tvorby nabídky s rozdělením podle dopravních módů a důrazem na návaznosti. Stěžejním prvkem je centrální dopravní uzel Havlíčkův Brod/Jihlava.

Páteřní kostra, rozvojové záměry a opatření vycházejí z hlavních přepravních vztahů a přepravních proudů, předpokládá se podrobnost vazeb na úrovni OPÚ, ORP, bývalých okresních měst a krajského města Jihlava.

V souladu se zadáním a podle rozvojových záměrů koncept obsahuje 3 varianty přístupu k řešení:

- konzervativní pojetí
- aktivní pojetí
- výhledová verze VRT (vysokorychlostní tratě rychlého spojení)

Jedná se o možný koncept dopravního řešení, který je sestaven za účelem modelování poptávky a identifikace infrastrukturních opatření. Především u aktivní varianty a varianty VRT náměty, záměry a opatření dokumentují pouze směr možného rozvoje v osobní dopravě, který bude upravován a revidován podle reálného vývoje.

1.2 Výchozí podklady, použité zdroje

Rozhodující výchozí podklady a použité zdroje byly převzaty z veřejně dostupných informací:

- Správa železniční dopravní cesty s. o., adresa www.szdc.cz, resp. <http://provoz.szdc.cz/PORTAL/ViewArticle.aspx?oid=594598>
- Jízdní řády SŽDC 2011/2012
- Socioekonomická studie potenciálu využití rychlého železničního spojení mezi Brnem a Prahou, předběžné výsledky; KORDIS JMK, a. s., 2013

2 Varianty koncepce řešení

Vývojové stavy koncepce sítě a linek, resp. dopravní obsluhy a dostupnosti území Kraje Vysočina, jsou řešeny ve třech variantách:

- konzervativní varianta; koncepce je založena výhradně na opatřeních týkající se organizace provozu a provozní technologie se zaměřením na zlepšení přepravní nabídky,
- aktivní varianta; předpokládá výraznější podporu rozvoji dopravní infrastruktury a s ním spojené opatření v organizaci provozu přepravní nabídky,
- varianta VRT (vysokorychlostní tratě); zásadním způsobem mění rozdělení přepravního trhu a představuje výrazné zvýšení kvality přepravy zejména pro národní a mezinárodní vazby.

V případě prvních dvou variant se zachovává přibližně současné rozdělení přepravního trhu veřejné osobní dopravy. Přes investiční podporu železniční osobní dopravy, v případě aktivní verze, zůstává obsluha území Kraje Vysočina taková, že jeho oblasti severně dálnice D1 bude stále ovládána nabídkou na železničním koridoru TEN-T, tratí 230 (Praha –) Kolín – Havlíčkův Brod a 250 (Praha –) Havlíčkův Brod – Brno – Kúty, včetně navazujících tratí ze severních partií kraje.

V dopravní obsluze území Kraje Vysočina jižně od dálnice D1 zůstane dominantním systémem autobusová doprava, která bude stále více využívat zvyšující se kvalitu provozu dálnice D1.

Následující srovnání kvality přepravy dokumentuje výše uvedené předpoklady.

Vzdálenost mezi železničním uzlem a bývalým okresním městem Havlíčkův Brod, který je situován na koridoru TEN-T a sídelními městy Praha, Brno (centroidy území), je v železniční osobní dopravě přibližně 134,8 km, resp. 121,9 km, s časovou dostupností kolem 2 hod. a 35 minut, resp. kolem 2 hodin a 11 minut (v časech je zahrnuta také průměrná čekací doba).

Vzájemná dostupnost krajského města Jihlava a sídelních měst Praha a Brno autobusovou dopravou je taková, že při vzdálenosti (mezi centroidy území) přibližně 131,5 km, resp. 94,5 km, činí časová dostupnost kolem 2 hodin a 30 minut, resp. zhruba 2 hodiny (v časech je zahrnuta také průměrná čekací doba).

Pokud vezmeme v úvahu, že vzájemná dostupnost města Jihlava a Havlíčkův Brod vychází na přibližně 30 minut bez dalšího zdržení z titulu přestupu, je zřejmé, že aby došlo ke změně současného rozdělení přepravního trhu, musela by modernizace dopravní infrastruktury na tratích TEN-T 230 a 250 uspořit více než zmiňovaných 30 minut. S velkou pravděpodobností nebude tohoto efektu dosaženo, a tak změnu na trhu přinese až rozvoj systému VRT.

2.1 Východiska a předpoklady koncepce

Výhledová koncepce páteřních tras a linek veřejné dopravy byla tvořena a založena na těchto následujících motivačních východiscích a předpokladech:

- železniční osobní doprava si musí udržet rozhodující postavení pro dálkové přepravní relace a vazby s vysokou poptávkou po přemístění,
- významným prvkem je dopravní kooperace nabídky mezi železniční osobní dopravou s veřejnou linkovou dopravou, včetně nabídky mimo závazek veřejné služby s možností jejího ovlivňování,

- nelze výhledově akceptovat souběžnou nabídku vykonávanou v rámci závazku veřejné služby a mimo tento závazek, především pak u veřejné linkové dopravy,
- pro rozdělování přepravního trhu (poptávky) rozhoduje společenská kvalita, a ta je poměřována přednostně spotřebou času a cenou přemístění při zajištění vysokého standardu kvality vozového parku.

Vlastní nabídka je pak sestavena za těchto kvalitativních předpokladů pro přemísťování osob v rámci řešeného území a sledovaných vazeb:

- a) krajské město Jihlava bude bez přestupu spojeno s národními a mezinárodními sídly Praha a Brno, ostatní bývalá okresní města Havlíčkův Brod, Pelhřimov, Třebíč a Žďár nad Sázavou budou spojena s národními a mezinárodními sídly Praha a Brno nejvíce s 1 přestupem,
- b) krajské město Jihlava a ostatní bývalá okresní města Havlíčkův Brod, Pelhřimov, Třebíč a Žďár nad Sázavou budou spojena s ostatními sídly sousedících krajů České Budějovice a Pardubice nejvíce s 1 přestupem,
- c) časová dostupnost národních a mezinárodních sídel Praha a Brno z krajského města Jihlava a ostatních bývalých okresních měst Havlíčkův Brod, Pelhřimov, Třebíč a Žďár nad Sázavou se výhledově předpokládá kolem 90 minut.

2.2 Konzervativní varianta

Je zachováno současné rozdělení přepravního trhu veřejné osobní dopravy. Obsluha území Kraje Vysočina severně od dálnice D1 je ovládána nabídkou na železničním koridoru TEN-T, tratí 230 (Praha –) Kolín – Havlíčkův Brod a 250 (Praha –) Havlíčkův Brod – Brno – Kúty, včetně navazujících tratí ze severních partií kraje. Oblasti Kraje Vysočina jižně od dálnice D1 jsou dominantně obsluhovány systémem autobusová doprava, která využívá zvyšující se úroveň kvality provozu dálnice D1.

Rámcově se návrhy a náměty výhradně zaměřují na opatření v provozně organizační oblasti, jako jsou např. provozní nebo bezpečnostní přestávky ve výhybnách na jednokolejných tratích s cílem zkrácení jízdní doby. Některá významná opatření jsou založena na předpokladu možnosti bezpečného spojování a rozpojování vozidel. Další oblasti zájmu jsou úpravy časových poloh vlaků ve snaze zkvalitnění dopravní obsluhy sídel a zlepšení koordinace nabídky.

Páteřní síť (obrázek 1) je tvořena těmito trasami podle dopravního významu:

Trasy mezinárodního a celostátního významu

- železniční koridor TEN-T, tratě 230 (Praha –) Kolín – Havlíčkův Brod a 250 (Praha –) Havlíčkův Brod – Brno – Kúty
- železniční trať 225 Havlíčkův Brod – Veselí nad Lužnicí
- železniční trať 240 Jihlava – Brno
- linková autobusová doprava Brno – Jihlava – Praha
- linková autobusová doprava Jihlava – Pardubice

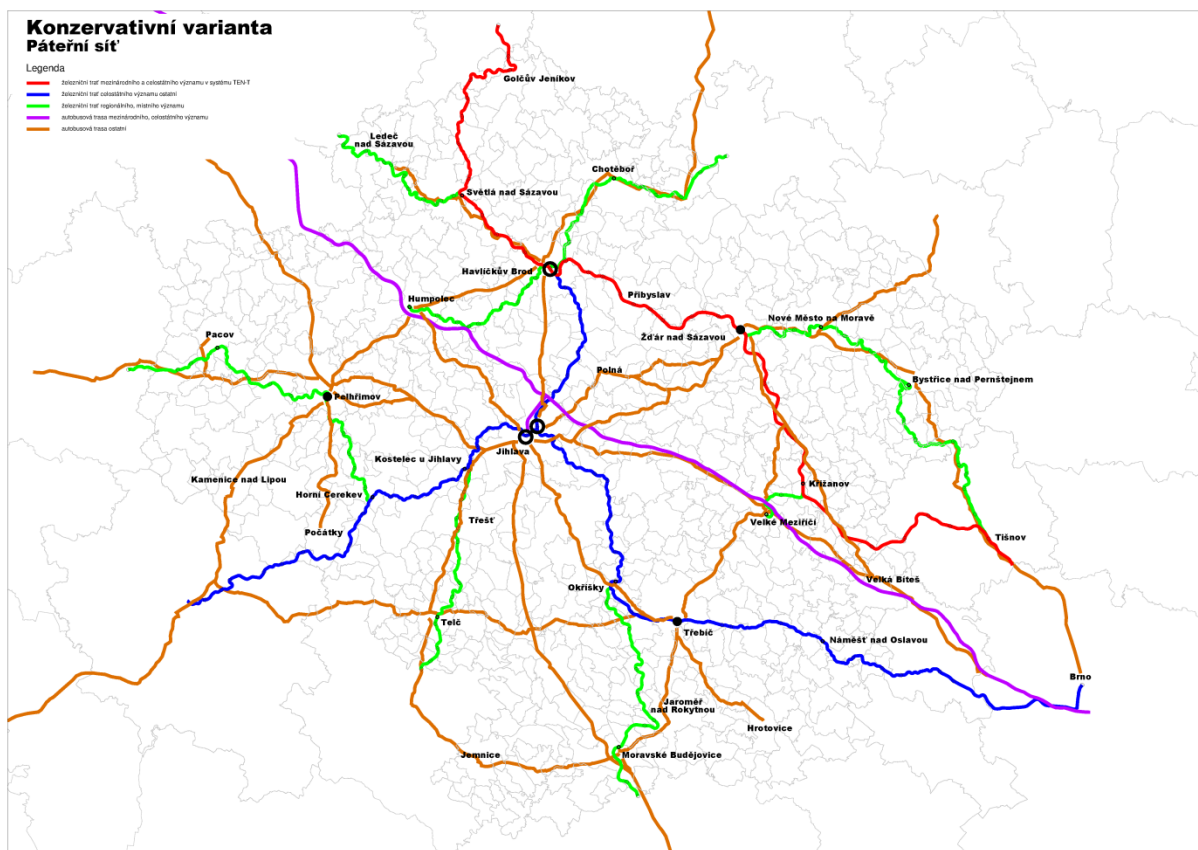
Trasy regionálního a mezikrajského významu

- železniční trať 224 Horní Cerekev – Tábor
- železniční trať 238 Havlíčkův Brod – Pardubice

- linková autobusová doprava Pelhřimov – Praha, Pelhřimov – České Budějovice, Třebíč – České Budějovice, Jihlava – Znojmo
- linková autobusová doprava spojující krajské město Jihlava s ostatními bývalými okresními městy mimo železnici, tzn. vazby Žďár nad Sázavou – Jihlava, Pelhřimov – Jihlava

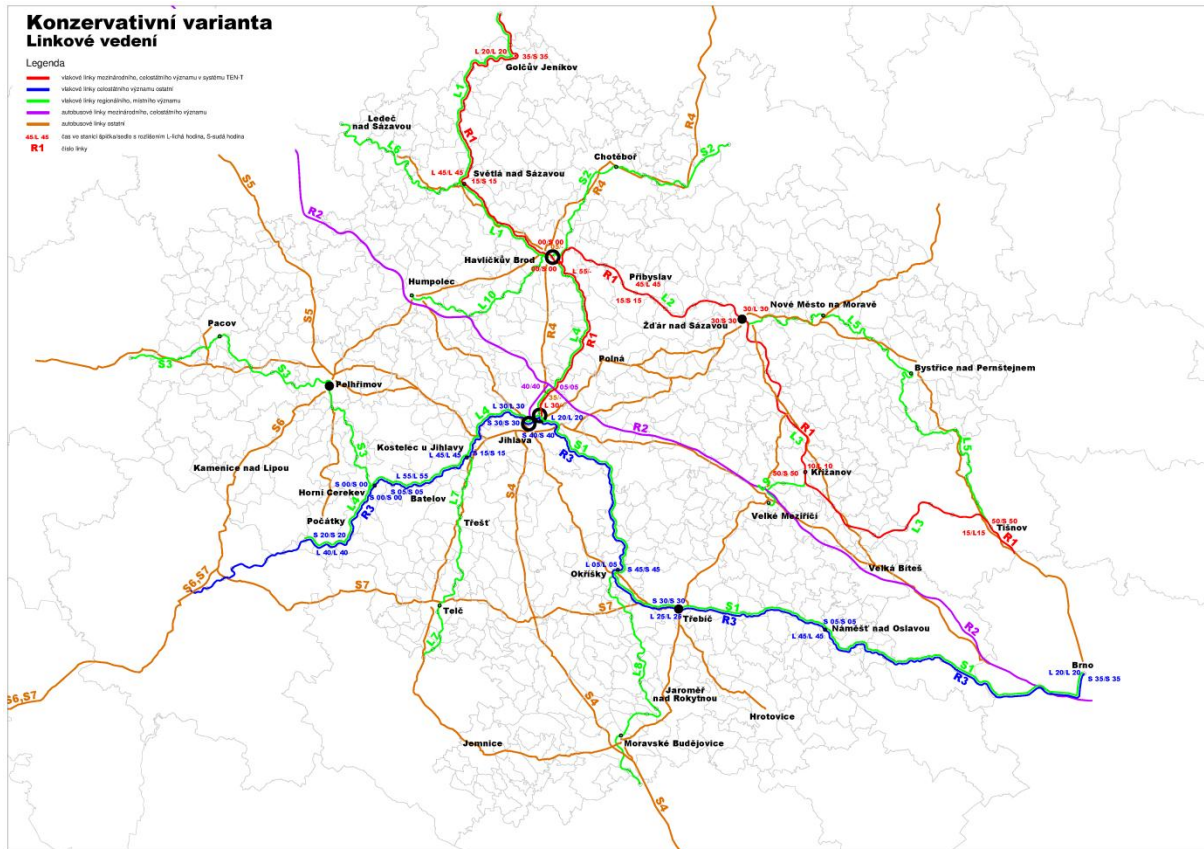
Trasy místního významu

- železniční tratě 212 Světla nad Sázavou – Čerčany, 227 Kostelec u Jihlavy – Slavonice, 237 Humpolec – Havlíčkův Brod, 241 Okříšky – Znojmo, 251 Žďár nad Sázavou – Nové Město na Moravě – Tišnov, 252 Velké Meziříčí – Křižanov
- linková autobusová doprava spojující mimo železnici POÚ a ORP s krajským městem Jihlava a s ostatními bývalými okresními městy v rámci okresu



Obrázek 1 Páteří síť veřejné dopravy – konzervativní varianta

Linkové vedení



Obrázek 2 Linkové vedení veřejné dopravy – konzervativní varianta

Přehled linek

Linky mezinárodního a celostátního významu (linky R)

- R1/vlak: Praha – Havlíčkův Brod – Brno

R1 - Vlak	Nabídka	Běžný interval v minutách nebo spoje pro období				
		Přepravní relace	ve spojích	ráno 4-8h	8-13h	13-17h
Praha - Havlíčkův Brod - Brno	8	1 spoj	120/3 sp.	60/2 sp.	120/2 sp.	
Brno - Havlíčkův Brod - Praha	8	0	120/3 sp.	60/3 sp.	120/2 sp.	
Praha - Havlíčkův Brod	3	0	0	0	3 spoje	
Havlíčkův Brod - Praha	3	60/3 sp.	0	0	0	
Brno - Havlíčkův Brod	2	0	0	0	2 spoje	
Havlíčkův Brod - Brno	2	60/2 sp.	0	0	0	

Poznámka: Z vlaků Praha-Havlíčkův Brod jsou 2 vlaky ukončeny v Havlíčkově Brodě a 1 vlak v Jihlavě. Z vlaků Havlíčkův Brod-Praha jsou vypravěny po 1 vlaku z Jihlavy, Havlíčkova Brodu a Žďáru nad Sázavou.

Základní časové polohy (raní špičková hodina nebo období/navazující sedlo):

- směr Brno: Světlá nad Sázavou :L45/:L45
- Havlíčkův Brod :00/:S00
- Žďár nad Sázavou :30/:S30
- Tišnov :15/:L15

- směr Praha: Tišnov :50/:S50
 Žďár nad Sázavou :30/:L30
 Havlíčkův Brod :00/:S00
 Světlá nad Sázavou :15/:S15

▪ **R2/autobus: Praha – Jihlava – Brno**

R2 - Autobus Přepravní relace	Nabídka ve spojích	Běžný interval v minutách nebo spoje pro období			
		ráno 4-8h	8-13h	13-17h	po 17h
Praha - Jihlava - Brno	9	1 spoj	3 spoje	120/2 sp.	3 spoje
Brno - Jihlava - Praha	9	1 spoj	4 spoje	120/2 sp.	2 spoje
Praha - Jihlava	18	0	4 spoje	8 spojů	6 spojů
Jihlava - Praha	18	7 spojů	4 spoje	4 spoje	3 spoje
Brno - Jihlava	19	2 spoje	4 spoje	8 spojů	5 spojů
Jihlava - Brno	20	7 spojů	5 spojů	5 spojů	3 spoje

Poznámka 1: Jedná se o stávající stav, nabídka linkové autobusové dopravy má výhradně komerční charakter mimo závazek veřejné služby

Poznámka 2: Přepravní relace Praha – Jihlava a Jihlava – Praha je z více než 90 % tvořena tranzitujícími linkami, především s vazbami na Třebíč a Znojmo

Poznámka 3: Přepravní relace Brno – Jihlava a Jihlava – Brno je zhruba z 25 % tvořena tranzitujícími linkami z území Jihočeského kraje

Základní časové polohy (ranní špičková hodina nebo období/navazující sedlo):

- směr Brno: Jihlava, AN :05/:05
- směr Praha: Jihlava, AN :40/:40

Uvedená základní časová poloha pro uzel Jihlava, AN představuje stávající odjezdy tranzitních linek Praha – Jihlava – Brno a zpět a lze je považovat za vyhovující.

▪ **R3/vlak: Brno – Jihlava – České Budějovice**

R3 - Vlak Přepravní relace	Nabídka ve spojích	Běžný interval v minutách nebo spoje pro období			
		ráno 4-8h	8-13h	13-17h	po 17h
České Budějovice - Jihlava - Brno	6	120/2 sp.	1 spoj	120/2sp.	1 spoj
Brno - Jihlava - České Budějovice	5	0	1 spoj	120/2 sp.	120/2 sp.
České Budějovice - Jihlava	1	0	0	0	1 spoj
Jihlava - České Budějovice	2	120/2sp.	0	0	0

Základní časové polohy (ranní špičková hodina nebo období/navazující sedlo):

- směr Brno:
 - Horní Cerekev :S00/:S00
 - Kostelec u Jihlavy :S15/:S15
 - Jihlava město :S30/:S30
 - Třebíč :L25/:L25
 - Náměšť nad Oslavou :L45/:L45
- směr České Budějovice:
 - Náměšť nad Oslavou :S05/:S05
 - Třebíč :S30/:S30
 - Jihlava :L20/:L20
 - Kostelec u Jihlavy :L45/:L45
 - Horní Cerekev :S00/:S00

▪ **S2/vlak: Havlíčkův Brod – Pardubice**

S2 - Vlak Přepravní relace	Nabídka ve spojích	Běžný interval v minutách nebo spoje pro období			
		ráno 4-8h	8-13h	13-17h	po 17h
Havlíčkův Brod - Pardubice	8	1 spoj	120/3 sp.	120/2 sp.	2 spoje
Pardubice - Havlíčkův Brod	9	1 spoj	120/2 sp.	60/3 sp.	3 spoje
Havlíčkův Brod - Hlinsko	3	2 spoje	0	1 spoj	0
Hlinsko - Havlíčkův Brod	3	3 spoje	0	0	0
Havlíčkův Brod - Chotěboř	3	0	0	1 spoj	2 spoje
Chotěboř - Havlíčkův Brod	1	0	0	0	1 spoj

Poznámka 1: U relace Havlíčkův Brod – Hlinsko je 1 vlak ukončen ve stanici Žďárec u Skutče

Poznámka 2: U relace Hlinsko – Havlíčkův Brod jsou celkem 3 vlaky za den vypraveny po jednom ze stanic Hlinsko v Čechách, Žďárec u Skutče a Chrudim

Poznámka 3: U relace Havlíčkův Brod – Chotěboř je 1 vlak ukončen ve stanici Ždírec nad Doubravou

▪ **S3/vlak: Horní Cerekev – Pelhřimov – Tábor**

S3 - Vlak Přepravní relace	Nabídka ve spojích	Běžný interval v minutách nebo spoje pro období			
		ráno 4-8h	8-13h	13-17h	po 17h
Horní Cerekev - Tábor	7	1 spoj	1 spoj	2 spoje	3 spoje
Tábor - Horní Cerekev	8	1 spoj	2 spoje	60/2 sp.	120/3 sp.
Horní Cerekev - Pelhřimov	2	1 spoj	0	0	1 spoj
Pelhřimov - Horní Cerekev	2	1 spoj	0	1 spoj	0
Pelhřimov - Tábor	2	1 spoj	1 spoj	0	0
Tábor - Pelhřimov	1	1 spoj	0	0	0

▪ **S4/autobus: Jihlava – Znojmo**

S4 - Autobus Přepravní relace	Nabídka ve spojích	Běžný interval v minutách nebo spoje pro období			
		ráno 4-8h	8-13h	13-17h	po 17h
Jihlava - Znojmo	12	1 spoj	3 spoje	7 spojů	1 spoj
Znojmo - Jihlava	12	3 spoje	3 spoje	3 spoje	3 spoje

Poznámka: Nabídka linkové autobusové dopravy má ze 2/3 komerční charakter mimo závazek veřejné služby a tvoří ji tranzitní spojení s Prahou

▪ **S5/autobus: Pelhřimov – Praha**

S5 - Autobus Přepravní relace	Nabídka ve spojích	Běžný interval v minutách nebo spoje pro období			
		ráno 4-8h	8-13h	13-17h	po 17h
Pelhřimov - Praha	11	6 spojů	1 spoj	4 spoje	0
Praha - Pelhřimov	9	0	3 spoje	1 spoj	5 spojů

Poznámka: Jedná se o stávající komerční nabídku mimo závazek veřejné služby, celkem 5 spojů jsou tranzitní ze sousedních krajů, zejména Jihočeského

▪ **S6/autobus: Pelhřimov – České Budějovice**

S6 - Autobus Přepravní relace	Nabídka ve spojích	Běžný interval v minutách nebo spoje pro období			
		ráno 4-8h	8-13h	13-17h	po 17h
Pelhřimov - České Budějovice	6	2 spoje	3 spoje	1 spoj	0
České Budějovice - Pelhřimov	6	0	1 spoj	3 spoje	2 spoje

Poznámka: Jedná se o stávající komerční nabídku mimo závazek veřejné služby, celkem 2/3 spojů jsou tranzitní ze sousedních krajů – Jihomoravského a Pardubického

▪ **S7/autobus: Třebíč – České Budějovice**

S7 - Autobus Přepravní relace	Nabídka ve spojích	Běžný interval v minutách nebo spoje pro období			
		ráno 4-8h	8-13h	13-17h	po 17h
Třebíč - České Budějovice	5	1 spoj	1 spoj	1 spoj	2 spoje
České Budějovice - Třebíč	5	0	3 spoje	1 spoj	1 spoj

Linky místního významu (linky L)

▪ **L1/vlak: Havlíčkův Brod – Kolín**

L1 - Vlak Přepravní relace	Nabídka ve spojích	Běžný interval v minutách nebo spoje pro období			
		ráno 4-8h	8-13h	13-17h	po 17h
Havlíčkův Brod - Čáslav/Kolín	11	3 spoje	2 spoje	3 spoje	3 spoje
Kolín/Čáslav - Havlíčkův Brod	11	4 spoje	3 spoje	2 spoje	2 spoje
Havlíčkův Brod - Světlá nad Sázavou	3	0	1 spoj	1 spoj	1 spoj
Světlá nad Sázavou - Havlíčkův Brod	3	0	1 spoj	1 spoj	1 spoj
Světlá nad Sázavou - Čáslav/Kolín	1	1 spoj	0	0	0
Kolín/Čáslav - Světlá nad Sázavou	1	0	0	0	1 spoj

Poznámka: U relace Havlíčkův Brod-Světlá nad Sázavou a Světlá nad Sázavou – Havlíčkův Brod vlaky navazují na trať 212 ve směru Zruč nad Sázavou/Čerčany

▪ **L2/vlak: Havlíčkův Brod – Žďár nad Sázavou**

L2 - Vlak Přepravní relace	Nabídka ve spojích	Běžný interval v minutách nebo spoje pro období			
		ráno 4-8h	8-13h	13-17h	po 17h
Havlíčkův Brod - Žďár nad Sázavou	12	3 spoje	3 spoje	3 spoje	3 spoje
Žďár nad Sázavou - Havlíčkův Brod	12	5 spojů	2 spoje	2 spoje	3 spoje

Poznámka: U relace Havlíčkův Brod – Žďár nad Sázavou je 1 vlak ukončen ve stanici Velké Meziříčí, v opačném směru 1 vlak je vypraven ze stanice Velké Meziříčí na trati 252

▪ **L3/vlak: Žďár nad Sázavou – Brno**

L3 - Vlak Přepravní relace	Nabídka ve spojích	Běžný interval v minutách nebo spoje pro období			
		ráno 4-8h	8-13h	13-17h	po 17h
Žďár nad Sázavou - Brno	11	60/4 sp.	120/3 sp.	60/3 sp.	1 spoj
Brno - Žďár nad Sázavou	11	60/2 sp.	120/3 sp.	60/3 sp.	3 spoje

Poznámka: U relace Žďár nad Sázavou – Brno je 1 vlak vypraven ráno ze stanice Křižanov, v opačném směru je 1 vlak po 17 h ukončen ve stanici Křižanov

▪ **L4/vlak: Horní Cerekev – Havlíčkův Brod**

L4 - Vlak Přepravní relace	Nabídka ve spojích	Běžný interval v minutách nebo spoje pro období			
		ráno 4-8h	8-13h	13-17h	po 17h
Horní Cerekev - Havlíčkův Brod	7	1 spoj	3 spoje	1 spoj	2 spoje
Havlíčkův Brod - Horní Cerekev	8	3 spoje	1 spoj	2 spoje	2 spoje
Jihlava - Havlíčkův Brod	6	3 spoje	1 spoj	2 spoje	0
Havlíčkův Brod - Jihlava	6	0	2 spoje	2 spoje	2 spoje
Horní Cerekev - Jihlava	4	2 spoje	0	1 spoj	1 spoj
Jihlava - Horní Cerekev	4	0	2 spoje	1 spoj	1 spoj

Poznámka 1: Přímá relace Horní Cerekev – Jihlava – Havlíčkův Brod a zpět představuje vlaky, které nemají ve stanici Jihlava přerušenu jízdu na více než 15 minut. U 2 vlaků ráno a 2 vlaků odpoledne se předpokládá spojení nebo rozdělení ve stanici Kostelec u Jihlavy směrem na trať 227

Poznámka 2: Vybrané vlaky u relací Horní Cerekev – Havlíčkův Brod a zpět nebo Horní Cerekev – Jihlava a zpět jsou vypravované nebo ukončené ve stanici Počátky-Žirovnice

▪ **L5/vlak: Žďár nad Sázavou – Nové Město na Moravě – Tišnov**

L5 - Vlak Přepravní relace	Nabídka ve spojích	Běžný interval v minutách nebo spoje pro období			
		ráno 4-8h	8-13h	13-17h	po 17h
Žďár nad Sázavou - Nedvědice/Tišnov	9	60/2 sp.	120/3 sp.	60/3 sp.	1 spoj
Tišnov/Nedvědice - Žďár nad Sázavou	11	60/3 sp.	120/3 sp.	60/3 sp.	60/2 sp.
Žďár nad Sázavou - Nové Město na Moravě	5	1 spoj	1 spoj	0	3 spoje
Nové Město na Moravě - Žďár nad Sázavou	4	0	2 spoje	1 spoj	1 spoj
Nové Město na Moravě - Nedvědice/Tišnov	3	1 spoj	0	120/2 sp.	0
Tišnov/Nedvědice - Nové Město na Moravě	2	0	0	1 spoj	1 spoj

Poznámka 1: Přímá relace Žďár nad Sázavou – Nedvědice/Tišnov a zpět představuje vlaky, které nemají ve stanici Nové Město na Moravě přerušenu jízdu na více než 15 minut. Ve směru Žďár nad Sázavou jsou 2 vlaky vypravované ze stanice Bystřice nad Pernštejnem

Poznámka 2: U relace Tišnov/Nedvědice – Nové Město na Moravě je 1 vlak ukončen ve stanici Bystřice nad Pernštejnem

▪ **L6/vlak: Čerčany/Zruč nad Sázavou – Světlá nad Sázavou**

L6 - Vlak Přepravní relace	Nabídka ve spojích	Běžný interval v minutách nebo spoje pro období			
		ráno 4-8h	8-13h	13-17h	po 17h
Zruč nad Sázavou - Světlá nad Sázavou	10	3 spoje	2 spoje	2 spoje	3 spoje
Světlá nad Sázavou - Zruč nad Sázavou	11	2 spoje	3 spoje	2 spoje	4 spoje
Ledeč nad Sázavou - Světlá nad Sázavou	1	0	0	0	1 spoj
Světlá nad Sázavou - Ledec nad Sázavou	1	0	0	0	1 spoj
Zruč nad Sázavou - Ledec nad Sázavou	2	0	1 spoj	0	1 spoj
Ledeč nad Sázavou - Zruč nad Sázavou	2	1 spoj	0	1 spoj	0

Poznámka 1: Přímá relace Zruč nad Sázavou – Světlá nad Sázavou a zpět představuje vlaky, které nemají ve stanici Ledec na Sázavou přerušenu jízdu na více než 15 minut

Poznámka 2: Z celkového počtu 27 vlaků je 15 z nich ukončeno nebo vypravováno ze stanice Čerčany, příp. Kácov

▪ **L7/vlak: Kostelec u Jihlavy – Slavonice**

L7 - Vlak Přepravní relace	Nabídka ve spojích	Běžný interval v minutách nebo spoje pro období			
		ráno 4-8h	8-13h	13-17h	po 17h
Kostelec u Jihlavy - Dačice/Slavonice	8	2 spoje	1 spoj	3 spoje	2 spoje
Slavonice/Dačice - Kostelec u Jihlavy	9	3 spoje	2 spoje	3 spoje	1 spoj
Kostelec u Jihlavy - Telč	3	0	2 spoje	0	1 spoj
Telč - Kostelec u Jihlavy	3	2 spoje	0	0	1 spoj
Telč - Dačice/Slavonice	4	1 spoj	2 spoje	0	1 spoj
Slavonice/Dačice - Telč	3	0	0	0	3 spoje

Poznámka 1: Přímá relace Kostelec u Jihlavy – Dačice/Slavonice a zpět představuje vlaky, které nemají ve stanici Telč přerušenu jízdu na více než 15 minut

Poznámka 2: U relace Telč – Kostelec u Jihlavy je oproti současné nabídce modelován vložený 1 nový vlak, přičemž u 2 vlaků ráno a 2 vlaků odpoledne se předpokládá spojení nebo rozdělení ve stanici Kostelec u Jihlavy směrem na trať 225

▪ **L8/vlak: Okříšky – Znojmo**

L8 - Vlak Přepravní relace	Nabídka ve spojích	Běžný interval v minutách nebo spoje pro období			
		ráno 4-8h	8-13h	13-17h	po 17h
Okříšky - Znojmo	6	1 spoj	2 spoje	2 spoje	1 spoj
Znojmo - Okříšky	7	2 spoje	2 spoje	1 spoj	2 spoje
Okříšky - Moravské Budějovice	3	2 spoje	0	0	1 spoj
Moravské Budějovice - Okříšky	2	0	1 spoj	1 spoj	0
Moravské Budějovice - Znojmo	5	2 spoje	1 spoj	1 spoj	1 spoj
Znojmo - Moravské Budějovice	4	1 spoj	1 spoj	2 spoje	0

▪ **L9/vlak: Velké Meziříčí – Křižanov**

L9 - Vlak Přepravní relace	Nabídka ve spojích	Běžný interval v minutách nebo spoje pro období			
		ráno 4-8h	8-13h	13-17h	po 17h
Velké Meziříčí - Křižanov	12	60/3 sp.	120/3 sp.	60/3 sp.	3 spoje
Křižanov - Velké Meziříčí	12	3 spoje	120/2 sp.	3 spoje	4 spoje

Poznámka 1: Vlaky jsou ukončeny nebo vypraveny ze stanice Velké Meziříčí zastávka

Poznámka 2: Úsek tratě 252 Velké Meziříčí – Studenec je nahrazen linkovou autobusovou dopravou

▪ **L10/vlak: Humpolec – Havlíčkův Brod**

L10 - Vlak Přepravní relace	Nabídka ve spojích	Běžný interval v minutách nebo spoje pro období			
		ráno 4-8h	8-13h	13-17h	po 17h
Havlíčkův Brod - Humpolec	9	3 spoje	2 spoje	2 spoje	2 spoje
Humpolec - Havlíčkův Brod	10	3 spoje	2 spoje	2 spoje	3 spoje

Poznámka 1: U relace Humpolec-Havlíčkův Brod je 1 vlak vypraven ze stanice Herálec

▪ **Lxx: autobusová doprava spojující mimo železnici krajské město Jihlava nebo ostatní bývalá okresní města s ORP nebo POÚ v rámci okresu.**

Hlavním zaměřením veřejné linkové dopravy je orientace na zaměstnaneckou a školní přepravní poptávku. Tento přístup je dále doprovázen značným omezením nabídky v sedlovém a večerním období. V případě konzervativní verze nelze předpokládat výraznější změny.

Navrhovaná opatření

Trasy mezinárodního a celostátního významu

- **železniční koridor TEN-T, tratě 230 (Praha –) Kolín – Havlíčkův Brod a 250 (Praha –) Havlíčkův Brod – Brno – Kúty**

- koordinace nabídky (proložení) rychlíkových a osobních vlaků v dopoledním sedlovém období a večerních hodinách v úseku Brno – Žďár nad Sázavou a zpět
- celkem se předpokládá úprava časových poloh 3 párů osobních vlaků, což umožní následný interval vlaků 60 minut

Riziky opatření jsou výkonnost stanice Brno, koordinace s Jihomoravským krajem, resp. koordinace nabídky pro úsek hranice kraje – Tišnov – Brno – Břeclav

- **železniční trať 240 Jihlava – Brno**

- prodloužení osobních vlaků ze stanice Jihlava do stanice Jihlava město z důvodu zlepšení dostupnosti krajského města
- úprava časových poloh ranních osobních vlaků u relace Třebíč – Jihlava pro dosažení vhodnějších dojezdových časů zaměstnanecké dopravy; případně doplnění nabídky 1 párem osobních vlaků dopoledne v úseku Jihlava – Třebíč pro dosažení následného intervalu 60 minut

Riziky opatření jsou výkonnost jednokolejné trati, včetně návazností a upřednostnění rychlíkových vlaků, dále kvalita návazné nabídky MHD ve stanici Jihlava město

- **železniční trať 225 Havlíčkův Brod – Veselí nad Lužnicí**

- zastavování rychlíkových vlaků ve stanici Batelov
- úprava časových poloh vybraných osobních vlaků ke zkrácení časové dostupnosti pro vazbu Horní Cerekev – Jihlava a zpět a zlepšení proložení rychlíkových a osobních vlaků v dopoledním sedlovém období
- doplnění osobních vlaků v dopoledním sedlovém období v úseku Jihlava – Havlíčkův Brod, jejich prodloužení do stanice Jihlava město; předpokládá se 2 páry osobních vlaků

Riziky opatření jsou výkonnost jednokolejné trati, včetně návazností a upřednostnění rychlíkových vlaků, dále kvalita návazné nabídky MHD ve stanici Jihlava město

Trasy místního (lokálního) významu

- **železniční trať 212 Světlá nad Sázavou – Zruč nad Sázavou/Čerčany**

- úprava časových poloh vybraných vlaků pro vytvoření garantované návaznosti ve stanici Světlá nad Sázavou pro společné relace Havlíčkův Brod/Kolín s doplněním přímého vlakového spojení Zruč nad Sázavou – Havlíčkův Brod

Riziky opatření jsou výkonnost jednokolejné trati, kdy musejí být garantovány dojezdové časy zaměstnanecké dopravy, včetně návazností, dále koordinace s nabídkou pro úsek Zruč nad Sázavou – Čerčany, kde lze předpokládat omezený zásah do stávajícího uspořádání

- **železniční trať 227 Kostelec u Jihlavy – Slavonice**

- úprava časových poloh vybraných vlaků pro vytvoření garantované návaznosti ve stanici Kostelec u Jihlavy pro relaci Jihlava/Havlíčkův Brod a zpět až s možností přímého vlakového spojení; jedná se o postupnou harmonizaci nabídky s nabídkou osobních vlaků Horní Cerekev – Jihlava/Havlíčkův Brod a zpět

- doplnění modelu o osobní zrychlený vlak v ranní špičce Telč – Jihlava/Havlíčkův Brod; návaznost nebo spojení s osobním vlakem Horní Cerekev – Jihlava/Havlíčkův Brod (Kostelec u Jihlavy 6:58 hod.)

Riziky opatření mohou být potřebnost 1 vlaku navíc a technické prvky spojování a rozpojování vlaků při zajištění bezpečnosti provozu, dále u garantovaných přestupů zajištění kvality přestupu ve formě „hrana/hrana“.

- **železniční trať 252 Křižanov – Velké Meziříčí**

- alternativou k současnému uspořádání přestupu ve stanici Křižanov, kdy je preferována návaznost na rychlíkové vlaky do Brna, a tím naopak znevýhodněna vazba na Žďár nad Sázavou, může být úprava časových poloh osobních vlaků s návazností na osobní vlaky na trati 250, které ve stanici Křižanov zastavují ve stejném čase pro oba směry

Tento námět je nezbytné projednat s dotčenými obcemi, přičemž rizikem může být zrušení stanice Křižanov jako rychlíkové, komplikací může být rovněž časová dostupnost Brna, která se z 55 minut zvyšuje na 65 minut (spojení Křižanov – Brno R/Os), což ještě více upřednostní linkovou autobusovou dopravu, která je časově srovnatelná a nevyžaduje přestup

2.3 Aktivní varianta

Přes výraznější investiční a organizační podporu železniční osobní dopravy je na území Kraje Vysočina zachováno přibližně současné rozdělení přepravního trhu veřejné osobní dopravy. Znamená to, že oblast severně od dálnice D1 bude stále ovládána železničním koridorem TEN-T, tratí 230 (Praha –) Kolín – Havlíčkův Brod a tratí 250 (Praha –) Havlíčkův Brod – Brno – Kúty, včetně přípojných tratí ze severních partií kraje.

V dopravní obsluze území Kraje Vysočina jižně od dálnice D1 zůstane dominantním systémem autobusová doprava, která bude více využívat zvyšující se kvalitu provozu dálnice D1.

Rámcově tato varianta obsahuje větší počet infrastrukturních rozvojových záměrů, které mají výrazněji přispět ke zvýšení kvality, především ve snižování délky jízdní doby. Zejména se to týká železničních tratí ve vazbách, kde se realizují největší přepravní objemy. Předpokládá se, že návrhy a opatření, které obsahovala konzervativní varianta, byly realizovány, došlo tak již ke zvýšení kvality v provozně organizační oblasti.

Páteří sítě (obrázek 3) je tvořena těmito trasami podle dopravního významu:

Trasy mezinárodního a celostátního významu

- železniční koridor TEN-T, tratě 230 (Praha –) Kolín – Havlíčkův Brod a 250 (Praha –) Havlíčkův Brod – Brno – Kúty
- železniční trať 225 Havlíčkův Brod – Veselí nad Lužnicí
- linková autobusová doprava Brno – Jihlava – Praha
- linková autobusová doprava Jihlava – Pardubice

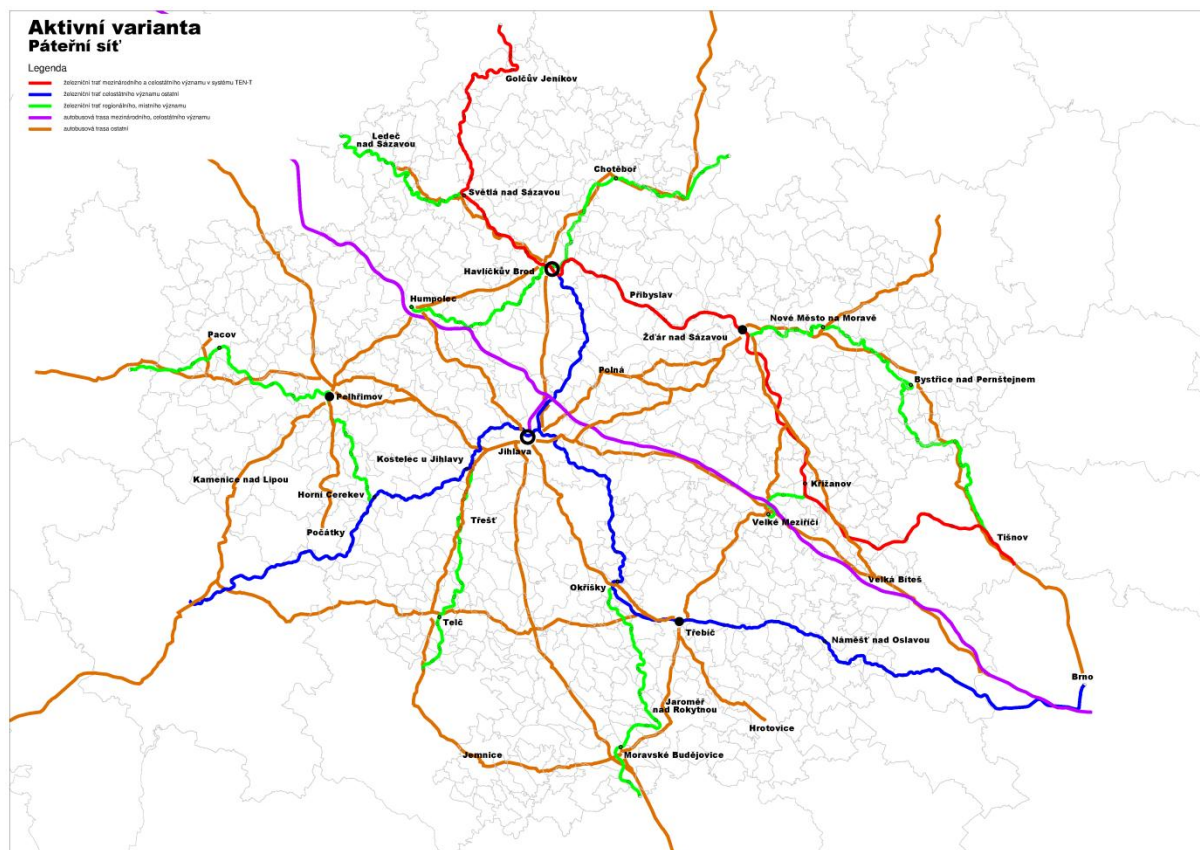
Trasy regionálního a mezikrajského významu

- železniční trať 224 Horní Cerekev – Tábor
- železniční trať 238 Havlíčkův Brod – Pardubice
- železniční trať 240 Jihlava – Brno

- linková autobusová doprava Pelhřimov – Praha, Pelhřimov – České Budějovice, Třebíč – České Budějovice, Jihlava – Znojmo
- linková autobusová doprava spojující krajské město Jihlava s ostatními bývalými okresními městy mimo železnici, tzn. vazby Žďár nad Sázavou – Jihlava, Pelhřimov – Jihlava

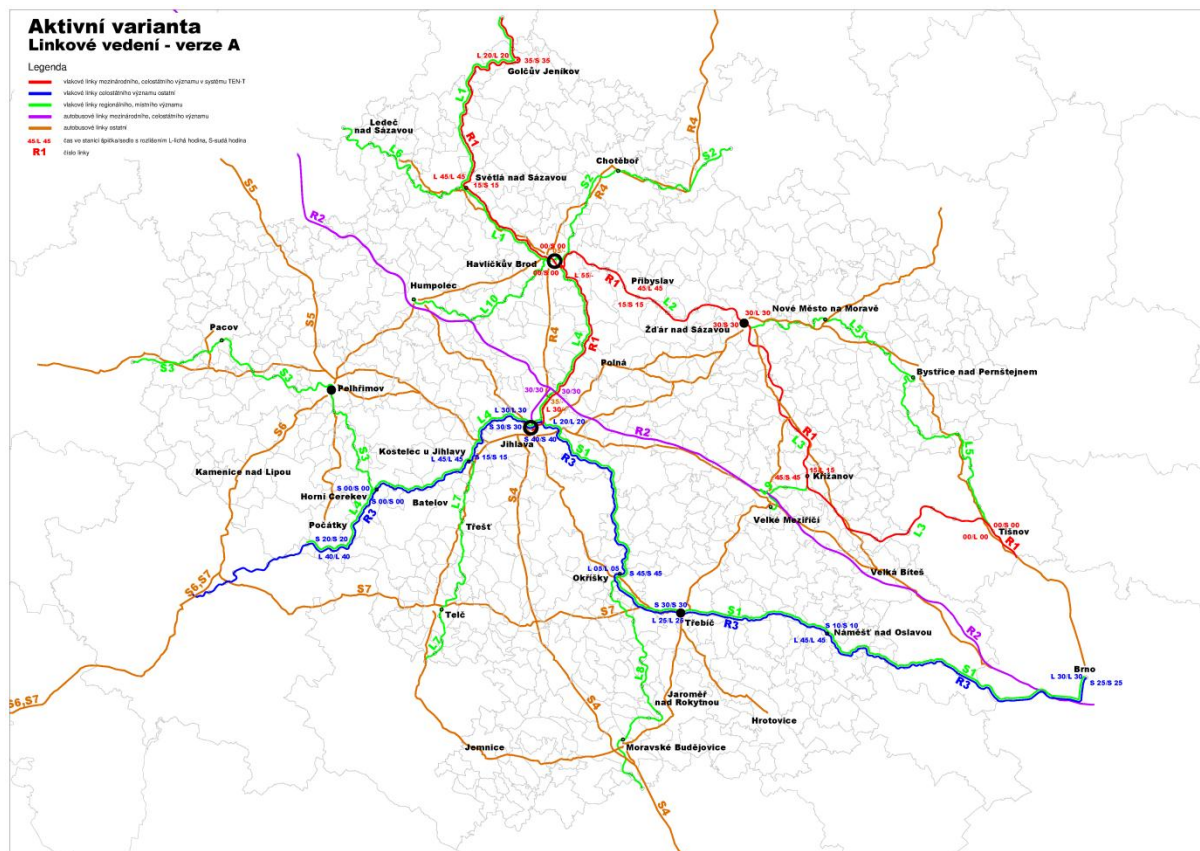
Trasy místního významu

- železniční tratě 212 Světla nad Sázavou – Čerčany, 227 Kostelec u Jihlavy – Slavonice, 237 Humpolec – Havlíčkův Brod, 241 Okříšky – Znojmo, 251 Žďár nad Sázavou – Nové Město na Moravě – Tišnov, 252 Velké Meziříčí – Křižanov
- linková autobusová doprava spojující mimo železnici POÚ a ORP s krajským městem Jihlava a s ostatními bývalými okresními městy v rámci okresu



Obrázek 3 Páteří síť veřejné dopravy – aktivní varianta

Linkové vedení



Obrázek 4 Linkové vedení veřejné dopravy – aktivní varianta, verze A

Přehled linek

V seznamu jsou detailněji uvedeny pouze linky, u kterých dochází ke změnám a může se jednat o změny provozně organizační, změny v nabídce nebo infrastrukturní změny, které upravují pouze původní časové polohy. Návrh podle verze A vychází ze současného uspořádání linek, verze B předkládá změnu trasy linky R3, kdy rychlíkové vlaky jsou směřovány do stanice Havlíčkův Brod a vazba Jihlava – Brno je provozována kombinací spěšných a osobních vlaků.

Linky mezinárodního a celostátního významu (linky R)

- **R1/vlak: Praha – Havlíčkův Brod – Brno**

Nabídka spojů je shodná s konzervativní variantou, odlišné jsou pouze základní časové polohy ve stanicích.

R1 - Vlak	Nabídka	Běžný interval v minutách nebo spoje pro období			
		ve spojích	ráno 4-8h	8-13h	13-17h
Převážní relace					
Praha - Havlíčkův Brod - Brno	8	1 spoj	120/3 sp.	60/2 sp.	120/2 sp.
Brno - Havlíčkův Brod - Praha	8	0	120/3 sp.	60/3 sp.	120/2 sp.
Praha - Havlíčkův Brod	3	0	0	0	3 spoje
Havlíčkův Brod - Praha	3	60/3 sp.	0	0	0
Brno - Havlíčkův Brod	2	0	0	0	2 spoje
Havlíčkův Brod - Brno	2	60/2 sp.	0	0	0

Poznámka: Z vlaků Praha – Havlíčkův Brod jsou 2 vlaky ukončeny ve Žďáru nad Sázavou a 1 vlak v Jihlavě. Z vlaků Havlíčkův Brod – Praha jsou vypraveny 2 vlaky ze Žďáru nad Sázavou a 1 vlak z Jihlavy

Základní časové polohy (ranní špičková hodina nebo období/navazující sedlo):

- směr Brno: Světlá nad Sázavou :L45/:L45
Havlíčkův Brod :00/:S00
Žďár nad Sázavou :30/:S30
Tišnov :05/:L05
- směr Praha: Tišnov :55/:S55
Žďár nad Sázavou :30/:L30
Havlíčkův Brod :00/:S00
Světlá nad Sázavou :15/:S15

▪ **R2/autobus: Praha – Jihlava – Brno**

Nabídka spojů je shodná s konzervativní variantou, odlišná jsou pouze základní časová poloha.

R2 - Autobus Přepravní relace	Nabídka ve spojích	Běžný interval v minutách nebo spoje pro období			
		ráno 4-8h	8-13h	13-17h	po 17h
Praha - Jihlava - Brno	9	1 spoj	3 spoje	120/2 sp.	3 spoje
Brno - Jihlava - Praha	9	1 spoj	4 spoje	120/2 sp.	2 spoje
Praha - Jihlava	18	0	4 spoje	8 spojů	6 spojů
Jihlava - Praha	18	7 spojů	4 spoje	4 spoje	3 spoje
Brno - Jihlava	19	2 spoje	4 spoje	8 spojů	5 spojů
Jihlava - Brno	20	7 spojů	5 spojů	5 spojů	3 spoje

Poznámka 1: Jedná se o stávající stav, nabídka linkové autobusové dopravy má výhradně komerční charakter mimo závazek veřejné služby

Poznámka 2: Přepravní relace Praha – Jihlava a Jihlava – Praha je z více než 90 % tvořena tranzitujícími linkami, především s vazbami na Třebíč a Znojmo

Poznámka 3: Přepravní relace Brno – Jihlava a Jihlava – Brno je zhruba z 25 % tvořena tranzitujícími linkami z území Jihočeského kraje

Základní časové polohy (ranní špičková hodina nebo období/navazující sedlo):

- směr Brno: Jihlava, AN :30/:30
- směr Praha: Jihlava, AN :30/:30

Uvedená základní časová poloha pro uzel Jihlava, AN, resp. multimodální dopravní terminál Jihlava město, představuje doporučení na vytvoření společného odjezdového času rychlíkových vlaků a dálkových autobusových linek do významných národních center.

▪ **R3/vlak: Brno – Jihlava – České Budějovice; verze A**

Nabídka spojů je shodná s konzervativní variantou, odlišné jsou pouze základní časové polohy ve stanicích.

R3 - Vlak Přepravní relace	Nabídka ve spojích	Běžný interval v minutách nebo spoje pro období			
		ráno 4-8h	8-13h	13-17h	po 17h
České Budějovice - Jihlava - Brno	6	120/2 sp.	1 spoj	120/2sp.	1 spoj
Brno - Jihlava - České Budějovice	5	0	1 spoj	120/2 sp.	120/2 sp.
České Budějovice - Jihlava	1	0	0	0	1 spoj
Jihlava - České Budějovice	2	120/2sp.	0	0	0

Základní časové polohy (ranní špičková hodina nebo období/navazující sedlo):

- směr Brno:

Horní Cerekev	:S00/:S00
Kostelec u Jihlavy	:S15/:S15
Jihlava město	:S30/:S30
Třebíč	:L25/:L25
Náměšť nad Oslavou	:L45/:L45
- směr České Budějovice:

Náměšť nad Oslavou	:S10/:S10
Třebíč	:S30/:S30
Jihlava město	:L30/:L30
Kostelec u Jihlavy	:L45/:L45
Horní Cerekev	:S00/:S00

▪ **R3/vlak: Havlíčkův Brod – Jihlava – České Budějovice; verze B**

Nabídka spojů je shodná s jako u verze A. Rozdílnost je v základních časových polohách ve stanicích a v konečné vlakové stanici Havlíčkův Brod.

R3 - Vlak	Nabídka	Běžný interval v minutách nebo spoje pro období				
		ve spojích	ráno 4-8h	8-13h	13-17h	po 17h
Přepravní relace						
České Budějovice - Havlíčkův Brod	7	120/2 sp.	1 spoj	120/2sp.	120/2 sp.	120/2 sp.
Havlíčkův Brod - České Budějovice	7	120/2 sp.	1 spoj	120/2 sp.	120/2 sp.	120/2 sp.

Základní časové polohy (ranní špičková hodina nebo období/navazující sedlo):

- směr Havlíčkův Brod:

Horní Cerekev	:L00/:L00
Kostelec u Jihlavy	:L15/:L15
Jihlava město	:L30/:L30
Havlíčkův Brod	:L55/:L55 (příjezd)
- směr České Budějovice:

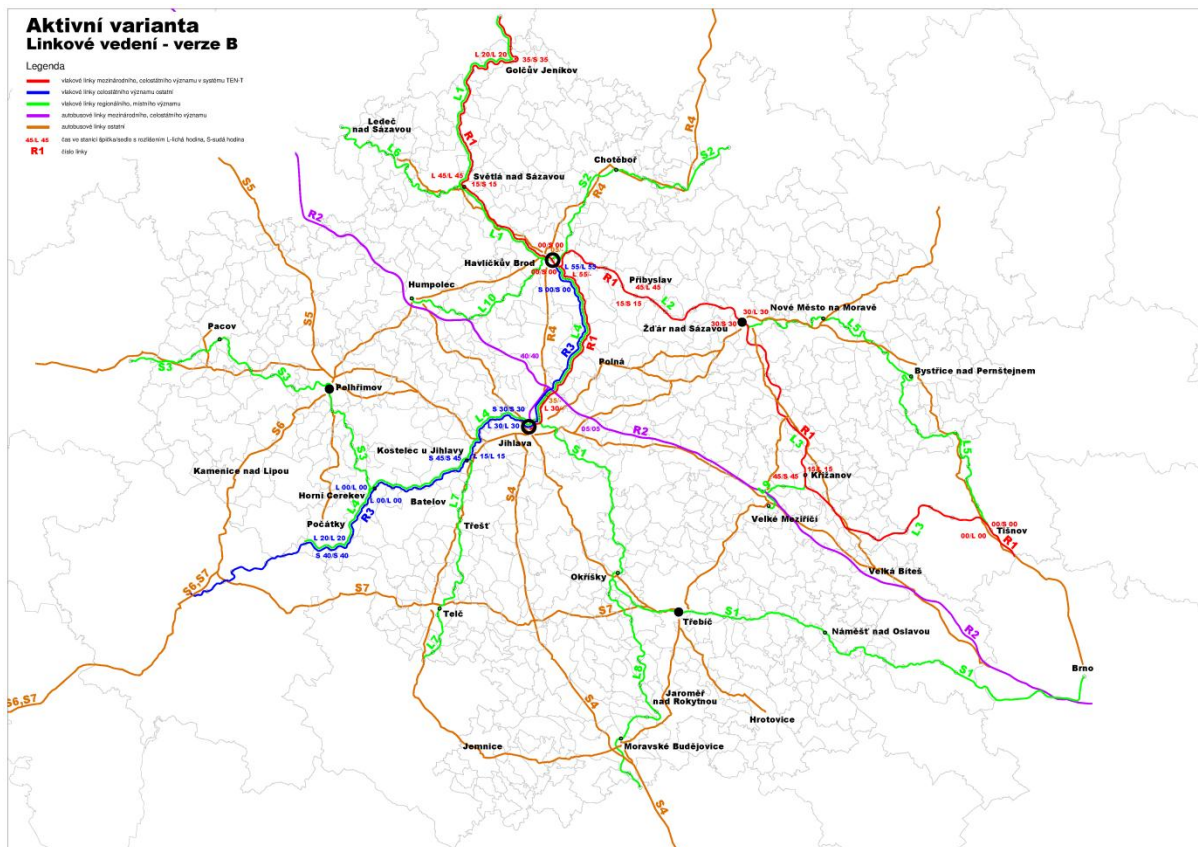
Havlíčkův Brod	:S00/:S00
Jihlava město	:S30/:S30
Kostelec u Jihlavy	:S45/:S45
Horní Cerekev	:L00/:L00

▪ **R4/autobus: Jihlava – Pardubice**

Nabídka je shodná s konzervativní variantou.

Časové údaje uvádějící základní časové polohy linek jsou přibližné a platné pro ranní špičkové období běžného pracovního dne a navazující sedlové období. Přehled je zpracován pro přestupní uzly a vybrané vlakové stanice na železničních trasách a vlakových linkách mezinárodního a celostátního významu. Časové polohy regionálních a místních linek nejsou znázorněny, ve špičkovém období reprezentují spíše potřeby zaměstnanecké a školní poptávky.

U veřejné linkové autobusové dopravy, která je provozována na komerční bázi mimo závazek veřejné služby, lze uvedené časové údaje považovat za náměty, o kterých mohou být dopravci informováni.



Obrázek 5 Linkové vedení veřejné dopravy – aktivní varianta, verze B

Linky regionálního a mezikrajského významu (linky S)

- **S1/vlak: Brno – Třebíč – Jihlava město; verze A**

Nabídka je shodná s konzervativní variantou.

- **S1/vlak: Brno – Třebíč – Jihlava město; verze B**

Tento návrh je doprovodným opatřením ke změně linky R3/verze B, kdy rychlíkové vlaky jsou ukončeny a vypravovány ze stanice Havlíčkův Brod.

S1 - Vlak	Nabídka ve spojích	Běžný interval v minutách nebo spoje pro období			
		ráno 4-8h	8-13h	13-17h	po 17h
Přepravní relace					
Jihlava město - Třebíč - Brno	16	60/4 sp.	60/5 sp.	60/4 sp.	60/3 sp.
Brno - Třebíč - Jihlava město	15	60/2 sp.	60/5 sp.	60/4 sp.	60/4 sp.
Jihlava město - Třebíč	2	0	0	0	2 spoje
Třebíč - Jihlava město	3	60/3 sp.	0	0	0
Třebíč - Brno	6	6 spojů	0	0	0
Brno - Třebíč	6	0	0	60/3 sp.	60/3 sp.

Poznámka 1: Celkovou nabídku tvoří kombinace spěšných a osobních vlaků s celodenním následným intervalem 60 minut, doplněnou vlaky v relaci Třebíč – Brno a zpět pro dosažení následného intervalu 30 minut v období přepravní špičky
 Poznámka 2: U relace Třebíč – Brno a zpět se předpokládá, že částečně bude výchozí nebo konečnou stanicí Okříšky nebo Náměšť nad Oslavou, u relace Jihlava město – Třebíč zase Náměšť nad Oslavou nebo Zastávka u Brna

Předložená alternativa ke stávající nabídce (kombinace rychlíkových a osobních vlaků) nabízí shodný počet vlaků ve zvýšené kvalitě obsluhy území. Tato alternativa však vyžaduje nutnost řešení financování společného produktu na této trati.

- **S2/vlak: Havlíčkův Brod – Pardubice**
- **S3/vlak: Horní Cerekev – Pelhřimov – Tábor**
- **S4/autobus: Jihlava – Znojmo**
- **S5/autobus: Pelhřimov – Praha**
- **S6/autobus: Pelhřimov – České Budějovice**
- **S7/autobus: Třebíč – České Budějovice**

Nabídky všech výše uvedených linek jsou shodné s konzervativní variantou.

Linky místního významu (linky L)

- **L1/vlak: Havlíčkův Brod – Kolín**
- **L2/vlak: Havlíčkův Brod – Žďár nad Sázavou**
- **L3/vlak: Žďár nad Sázavou – Brno**

Nabídka všech výše uvedených linek je shodná s konzervativní variantou.

- **L4/vlak: Horní Cerekev – Havlíčkův Brod**

Nabídka spojů je shodná s konzervativní variantou, zvyšuje se počet vlaků, které se rozdělují nebo spojují ve stanici Kostelec u Jihlavy.

L4 - Vlak Přepravní relace	Nabídka ve spojích	Běžný interval v minutách nebo spoje pro období			
		ráno 4-8h	8-13h	13-17h	po 17h
Horní Cerekev - Havlíčkův Brod	7	1 spoj	3 spoje	1 spoj	2 spoje
Havlíčkův Brod - Horní Cerekev	8	3 spoje	1 spoj	2 spoje	2 spoje
Jihlava - Havlíčkův Brod	6	3 spoje	1 spoj	2 spoje	0
Havlíčkův Brod - Jihlava	6	0	2 spoje	2 spoje	2 spoje
Horní Cerekev - Jihlava	4	2 spoje	0	1 spoj	1 spoj
Jihlava - Horní Cerekev	4	0	2 spoje	1 spoj	1 spoj

Poznámka: Nejméně u 3 vlaků ráno a 3 vlaků odpoledne se modelově předpokládá spojení nebo rozdělení ve stanici Kostelec u Jihlavy směrem na trať 227. Další možnosti tohoto způsobu organizování ve smyslu zvýšení počtu „společných vlaků“ musí být podrobeny analýze provozních a technických podmínek

- **L5/vlak: Žďár nad Sázavou – Nové Město na Moravě – Tišnov**

Nabídka vlaků se zvyšuje pro období přepravní špičky v úseku Žďár nad Sázavou – Nové Město na Moravě, ke křížení vlaků dochází ve stanici Veselíčko.

L5 - Vlak Přepravní relace	Nabídka ve spojích	Běžný interval v minutách nebo spoje pro období			
		ráno 4-8h	8-13h	13-17h	po 17h
Žďár nad Sázavou - Nedvědice/Tišnov	9	60/2 sp.	120/3 sp.	60/3 sp.	1 spoj
Tišnov/Nedvědice - Žďár nad Sázavou	11	60/3 sp.	120/3 sp.	60/3 sp.	60/2 sp.
Žďár nad Sázavou - Nové Město na Moravě	10	60/3 sp.	120/2 sp.	60/2 sp.	3 spoje
Nové Město na Moravě - Žďár nad Sázavou	9	60/2 sp.	120/3 sp.	60/3 sp.	1 spoj
Nové Město na Moravě - Nedvědice/Tišnov	3	1 spoj	0	120/2 sp.	0
Tišnov/Nedvědice - Nové Město na Moravě	2	0	0	1 spoj	1 spoj

Poznámka: U relace Žďár nad Sázavou-Nové Město na Moravě a zpět je oproti současné nabídce, resp. konzervativní variantě, modelováno rozšíření provozu o celkem 5 nových párů vlaků, což představuje např. v předmětném úseku ve špičkovém období následný interval 30 minut

- **L6/vlak: Čerčany/Zruč nad Sázavou – Světlá nad Sázavou**

Nabídka všech výše uvedených linek je shodná s konzervativní variantou.

- **L7/vlak: Kostelec u Jihlavy – Slavonice**

Nabídka spojů je shodná s konzervativní variantou, zvyšuje se počet vlaků, které se rozdělují nebo spojují ve stanici Kostelec u Jihlavy.

L7 - Vlak Přepravní relace	Nabídka ve spojích	Běžný interval v minutách nebo spoje pro období			
		ráno 4-8h	8-13h	13-17h	po 17h
Kostelec u Jihlavy - Dačice/Slavonice	8	2 spoje	1 spoj	3 spoje	2 spoje
Slavonice/Dačice - Kostelec u Jihlavy	9	3 spoje	2 spoje	3 spoje	1 spoj
Kostelec u Jihlavy - Telč	3	0	2 spoje	0	1 spoj
Telč - Kostelec u Jihlavy	3	2 spoje	0	0	1 spoj
Telč - Dačice/Slavonice	4	1 spoj	2 spoje	0	1 spoj
Slavonice/Dačice - Telč	3	0	0	0	3 spoje

Poznámka: Nejméně u 3 vlaků ráno a 3 vlaků odpoledne se modelově předpokládá spojení nebo rozdělení ve stanici Kostelec u Jihlavy směrem na trať 227. Další možnosti tohoto způsobu organizování ve smyslu zvýšení počtu „společných vlaků“ musí být podrobeny analýze provozních a technických podmínek.

- **L8/vlak: Okříšky – Znojmo**

- **L9/vlak: Velké Meziříčí – Křižanov**

- **L10/vlak: Humpolec – Havlíčkův Brod**

Nabídka všech výše uvedených linek je shodná s konzervativní variantou.

- **Lxx: autobusová doprava spojující mimo železnici krajské město Jihlava nebo ostatní bývalá okresní města s ORP nebo POÚ v rámci okresu.**

Hlavní poslání veřejné linkové dopravy zůstává zachované, posilování významu železniční osobní dopravy bude vhodné doprovázet rozšiřováním nabídky v těchto hlavních osách. Současně bude docházet k dílčím časovým posunům podle změn časových poloh vlaků v přestupních uzlech a terminálech.

Navrhované rozvojové záměry a opatření

Výhledová aktivní varianta obsahuje beze zbytku veškeré rozvojové záměry a opatření popsané v koncepci konzervativní varianty řešení, tedy návrhy vztahené k trasám mezinárodního a celostátního významu, trasám regionálního a mezikrajského významu a trasám místního významu.

Trasy mezinárodního a celostátního významu

- **železniční koridor TEN-T, tratě 230 (Praha –) Kolín – Havlíčkův Brod a 250 (Praha –) Havlíčkův Brod – Brno – Kúty**

- modernizace koridoru; předpoklad traťové rychlosti 120 km/hod., resp. 80 až 100 km/hod. v úseku Havlíčkův Brod – Golčův Jeníkov
- technické zázemí pro možnost odstavení rychlíkových vlaků ve stanici Žďár nad Sázavou

Záměry nabízejí kvalitativně uspokojivé alternativní (záložní) spojení Brno – Praha k trase přes Českou Třebovou. Rovněž zlepšují dopravní dostupnost území ve vztahu k rozhodujícím národním sídlům Praze a Brnu

▪ **železniční trať 225 Havlíčkův Brod – Veselí nad Lužnicí**

- modernizace tratě v úseku Veselí nad Lužnicí – Jihlava; předpoklad traťové rychlosti až 80 km/hod.
- modernizace tratě v úseku Havlíčkův Brod – Jihlava; předpoklad traťové rychlosti 80 až 100 km/hod.
- zdvojkolejnění úseku Jihlava – Jihlava-Bosch Diesel
- u verze B převedení rychlíkových vlaků do stanice Havlíčkův Brod
- multimodální dopravní terminál Jihlava město, včetně kvalitní návaznosti MHD

Záměry zlepšují dopravní dostupnost území, včetně vazeb k Jihočeskému kraji, významně přispívají ke zvýšení propustnosti úseku Havlíčkův Brod – Jihlava, což umožňuje dosažení časových návazností a doplnění nabídky na interval méně než 60 minut. Multimodální terminál zvyšuje kvalitu přestupů a návazností, pro obsluhu krajského města bude rozhodující úroveň zapojení linek MHD

Trasy regionálního a mezikrajského významu

▪ **železniční trať 240 Jihlava – Brno**

- modernizace celé tratě; předpoklad traťové rychlosti 80 km/hod. s upřednostněním úseku Okříšky – Zastávka u Brna
- u verze B společná nabídka spěšných a osobních vlaků s celodenním intervalem 60 minut, v úseku Třebíč – Brno pak 30 minut v období přepravní špičky

Záměry zlepšují dopravní dostupnost území, zejména pak vazbu Třebíčska na Brno, u které již v současné době jsou vykazovány jedny z nejvyšších dopravních intenzit

Trasy místního významu

▪ **železniční trať 251 Žďár nad Sázavou – Nové Město na Moravě – Tišnov**

- doplnění druhého nástupiště ve stanici Veselíčko z důvodu zvýšení bezpečnosti cestujících ve spojitosti s křížením vlaků ve stanici
- modelové rozšíření provozu o 5 párů nových osobních vlaků Nové Město na Moravě – Žďár nad Sázavou se záměrem vytvoření výsledné nabídky v tomto úseku s následným intervalem 30 minut v období přepravní špičky

Rizikem opatření může být potřeba 1 vlaku navíc, včetně časové napjatosti oběhů vlaků

▪ **železniční trať 227 Kostelec u Jihlavy – Slavonice**

- modernizace úseku Telč – Kostelec u Jihlavy; předpokládaná traťová rychlost 70 km/hod. (záměr je potřebné spojit se synergií se snížením počtu stanic u vybraných vlaků)
- další harmonizace nabídky s nabídkou osobních vlaků na trati 225 ve smyslu garantovaných přestupů nebo spojování a rozpojování vlaků ve stanici Kostelec u Jihlavy; cílem je zajištění přímého vlakového spojení Telč – Jihlava/Havlíčkův Brod

Záměry zlepšují dopravní dostupnost území, zejména pak vazbu Telčska a Třeštska k Jihlavě, synergií opatření lze dosáhnout vyšší kvality, než nabízí stávající autobusová doprava

2.4 Výhledová varianta VRT

Výhledová varianta VRT (vysokorychlostní tratě = železniční tratě rychlého spojení) je založena na realizaci VRT mezi sídly Praha a Brno. Pro stanovení výhledové dopravní koncepce není ani tak důležitá varianta trasování jako situování stanic. A právě na základě analýzy přepravních vztahů a přepravních proudů, společně s hodnocením dostupnosti dopravních uzlů, vychází příznivěji situování multimodálního dopravního terminálu VRT na území statutárního města Jihlava. Podmínkou umístění stanice je pak kvalitní návaznost na síť městské hromadné dopravy a kvalitní dostupnost individuální automobilovou dopravou. Mezi dalšími převzatými daty byl předpokládán následný interval vlaků s délkou 60 minut v relaci Praha – Brno se zastavením ve stanici Jihlava VRT a předpokládaná doba jízdy mezi těmito sídly 60 minut.

Provozováním VRT dochází zásadním způsobem ke změně rozdělení přepravního trhu osobní přepravy. Prakticky veškerou část dálkových vazeb směrem na sídlo Praha, včetně linkové autobusové dopravy na dálnici D1 přebírá VRT. Rovněž se dá předpokládat, že bude omezeně konkurenční k individuální automobilové dopravě využívající modernizovanou dálnici D1. Ve vazbě na sídlo Brno budou zákazníci z východních partií kraje, území od Žďáru nad Sázavou, resp. Třebíče, využívat více konvenční železniční dopravu nebo linkovou autobusovou dopravu.

Tato výhledová koncepce představuje výrazné zvýšení kvality přepravy pro mezinárodní i národní vazby, své přínosy prokazuje i v regionálním a mezikrajském prostoru. Rovněž navazuje na záměry a opatření obsažené v konzervativní a aktivní variantě.

K dalšímu výraznému zvýšení kvality obsluhy území, dostupnosti a přepravy může přispět varianta zapojení vedlejších stanic VRT (zastávek VRT) v oblastech Pelhřimova/Humpolce, Velkého Meziříčí a Velké Bíteše. Z tohoto důvodu je nutné zaměřit zvýšenou pozornost na jejich umístění, které musí umožnit kvalitní dopravní návaznosti nejen na veřejnou osobní dopravu, ale rovněž na individuální automobilovou dopravu. V případě stanice Pelhřimov/Humpolec se nabízí návaznost na silnici I/34, u stanice Velké Meziříčí zase např. návaznost na exit 146 Velké Meziříčí-východ a u stanice Velká Bíteš provázanost s exit 162, resp. silnicí I/37 v dostupnost města.

Páteřní síť (obrázek 6) je tvořena těmito trasami podle dopravního významu:

Trasy mezinárodního a celostátního významu v systému TEN-T

- železniční koridor VRT, Praha – Jihlava – Brno se stanicemi
 - stanice Jihlava VRT
 - vedlejší stanice Pelhřimov/Humpolec VRT
 - vedlejší stanice Velké Meziříčí VRT
 - vedlejší stanice Velká Bíteš VRT
- tratě 230 (Praha –) Kolín – Havlíčkův Brod a 250 (Praha –) Havlíčkův Brod – Brno

Trasy celostátního významu mimo TEN-T

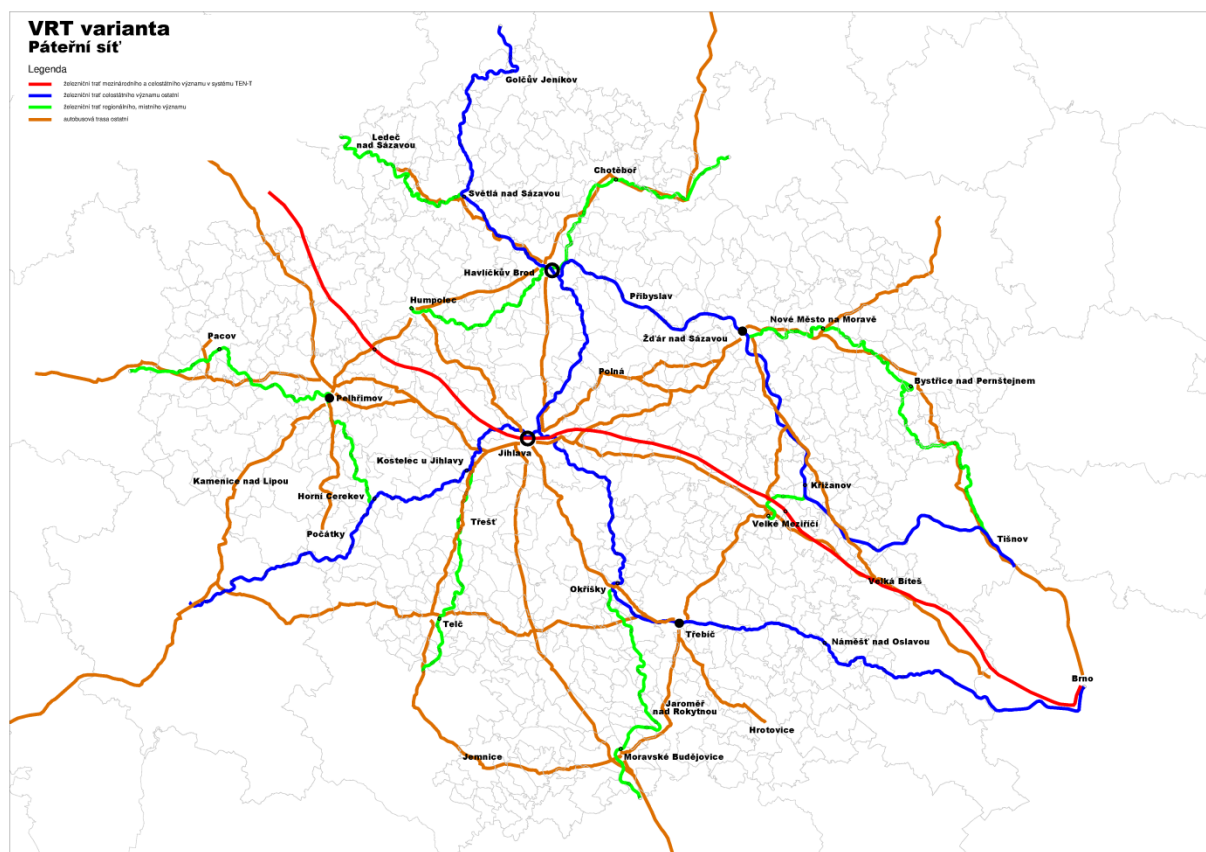
- železniční trať 225 Havlíčkův Brod – Veselí nad Lužnicí
- železniční trať 240 Jihlava – Brno
- linková autobusová doprava Jihlava – Pardubice

Trasy regionálního a mezikrajského významu

- železniční trať 224 Horní Cerekev - Tábor
- železniční trať 238 Havlíčkův Brod – Pardubice
- linková autobusová doprava Pelhřimov – České Budějovice, Třebíč – České Budějovice, Jihlava – Znojmo
- linková autobusová doprava spojující krajské město Jihlava s ostatními bývalými okresními městy mimo železnici, tzn. vazby Žďár nad Sázavou – Jihlava, Pelhřimov – Jihlava

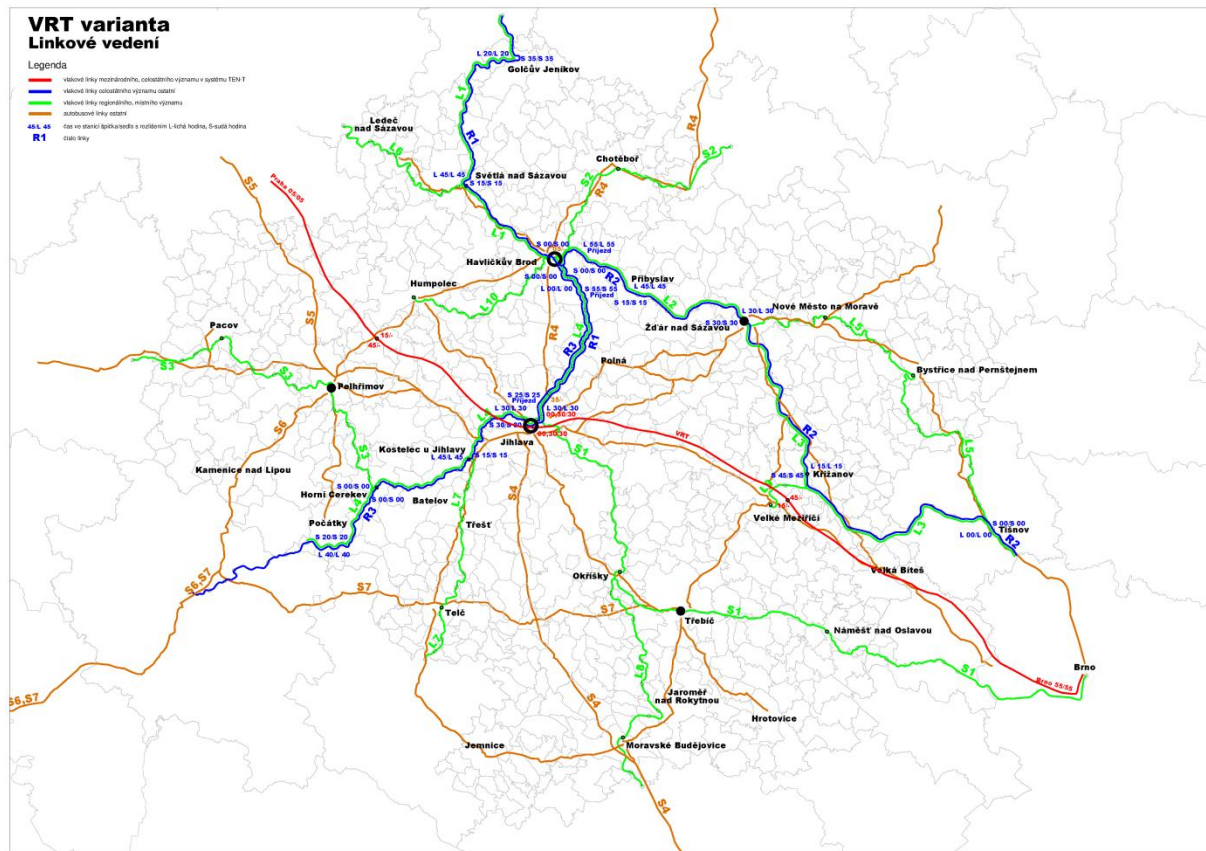
Trasy místního významu

- železniční tratě 212 Světlá nad Sázavou – Čerčany, 227 Kostelec u Jihlavy – Slavonice, 237 Humpolec – Havlíčkův Brod, 241 Okříšky – Znojmo, 251 Žďár nad Sázavou – Nové Město na Moravě – Tišnov, 252 Velké Meziříčí – Křižanov
- linková autobusová doprava spojující mimo železnici POÚ a ORP s krajským městem Jihlava a s ostatními bývalými okresními městy v rámci okresu; mezi významnější mohou patřit vazby Pelhřimov – Humpolec – Havlíčkův Brod a Třebíč – Velké Meziříčí – Žďár nad Sázavou v souvislosti s obsluhou vedlejších stanic VRT Pelhřimov a Velké Meziříčí



Obrázek 6 Páteří síť veřejné dopravy – výhledová varianta VRT

Linkové vedení



Obrázek 7 Linkové vedení veřejné dopravy – výhledová varianta VRT

Přehled linek

Linky mezinárodního a celostátního významu

- VRT/ICE/vlak: Praha – Jihlava – Brno

VRT/ICE - Vlak	Nabídka ve spojích	Běžný interval v minutách nebo spoje pro období			
		ráno 4-8h	8-13h	13-17h	po 17h
Praha - Jihlava - Brno	18	60/4 sp.	60/4 sp.	60/5 sp.	60/5 sp.
Brno - Jihlava - Praha	18	60/4 sp.	60/4 sp.	60/5 sp.	60/5 sp.

Poznámka: Na území Kraje Vysočina zastavují vlaky pouze ve stanici Jihlava VRT. Provoz se předpokládá v období 5-22 hod., časová dostupnost Jihlava – Praha je odhadována na zhruba 35 minut, časová dostupnost Jihlava – Brno na zhruba 25 minut

- VRT/IC/vlak: Praha – Jihlava – Brno

VRT/IC - Vlak	Nabídka ve spojích	Běžný interval v minutách nebo spoje pro období			
		ráno 4-8h	8-13h	13-17h	po 17h
Praha - Jihlava - Brno	8	60/3 sp.	1 spoj	60/3 sp.	60/2 sp.
Brno - Jihlava - Praha	8	60/3 sp.	1 spoj	60/3 sp.	60/2 sp.

Poznámka: Na území Kraje Vysočina zastavují vlaky ve stanici Jihlava VRT a dále v zastávkách Pelhřimov/Humpolec VRT, Velké Meziříčí VRT a Velká Bíteš VRT. Provoz se předpokládá v období 6-9 hod. a 14-18 hod., max. provozní rychlost je odhadována na 200-250 km/hod.

Základní časové polohy (ranní špičková hodina nebo období/navazující sedlo):

- směr Brno: Pelhřimov/Humpolec VRT :45/---
 Jihlava VRT :00,:30/:30
 Velké Meziříčí VRT :15/---
 Velká Bíteš VRT :25/---
- směr Praha: Velká Bíteš VRT :35/---
 Velké Meziříčí VRT :45/---
 Jihlava VRT :00,:30/:30
 Pelhřimov/Humpolec VRT :15/---

Linky celostátního významu (linky R)

▪ R1/vlak: Praha – Havlíčkův Brod – Jihlava město

R1 - Vlak Přepravní relace	Nabídka ve spojích	Běžný interval v minutách nebo spoje pro období			
		ráno 4-8h	8-13h	13-17h	po 17h
Praha - Havlíčkův Brod - Jihlava město	9	120/2 sp.	120/2 sp.	120/3 sp.	120/2 sp.
Jihlava město - Havlíčkův Brod - Praha	9	120/2 sp.	120/2 sp.	120/3 sp.	120/2 sp.

Základní časové polohy (ranní špičková hodina nebo období/navazující sedlo):

- směr Jihlava město: Světlá nad Sázavou :L45/:L45
 Havlíčkův Brod :S00/:S00
 Jihlava město :S30/:S30
- směr Praha: Jihlava město :L30/:L30
 Havlíčkův Brod :S00/:S00
 Světlá nad Sázavou :S15/:S15

▪ R2/vlak: Havlíčkův Brod – Brno

R2 - Vlak Přepravní relace	Nabídka ve spojích	Běžný interval v minutách nebo spoje pro období			
		ráno 4-8h	8-13h	13-17h	po 17h
Havlíčkův Brod - Brno	9	120/2 sp.	120/2 sp.	120/3 sp.	120/2 sp.
Brno - Havlíčkův Brod	9	120/2 sp.	120/2 sp.	120/3 sp.	120/2 sp.

Poznámka: Základní časové polohy zajišťují celodenní návaznosti mezi linkami R1 a R2 ve stanici Havlíčkův Brod.

Základní časové polohy (ranní špičková hodina nebo období/navazující sedlo):

- směr Brno: Havlíčkův Brod :S00/:S00
 Žďár nad Sázavou :S30/:S30
 Tišnov :L05/:L05
- směr Praha: Tišnov :S55/:S55
 Žďár nad Sázavou :L30/:L30
 Havlíčkův Brod :L55/:L55 (příjezd)

▪ R3/vlak: Havlíčkův Brod – Jihlava – České Budějovice

R3 - Vlak Přepravní relace	Nabídka ve spojích	Běžný interval v minutách nebo spoje pro období			
		ráno 4-8h	8-13h	13-17h	po 17h
České Budějovice - Havlíčkův Brod	9	120/2 sp.	120/2 sp.	120/3 sp.	120/2 sp.
Havlíčkův Brod - České Budějovice	9	120/2 sp.	120/2 sp.	120/3 sp.	120/2 sp.

Poznámka: Nabídka linek R1 a R3, včetně časových poloh umožňují vzájemné proložení s celodenním následným intervalem 60 minut v úseku Jihlava město – Havlíčkův Brod

Základní časové polohy (ranní špičková hodina nebo období/navazující sedlo):

- směr Havlíčkův Brod:

Horní Cerekev	:S00/:S00
Kostelec u Jihlavy	:S15/:S15
Jihlava město	:S30/:S30
Havlíčkův Brod	:S55/:S55 (příjezd)

- směr České Budějovice:

Havlíčkův Brod	:L00/:L00
Jihlava město	:L30/:L30
Kostelec u Jihlavy	:L45/:L45
Horní Cerekev	:S00/:S00

▪ **R4/autobus: Jihlava – Pardubice**

Nabídka je shodná s konzervativní variantou, resp. aktivní variantou.

Časové údaje uvádějící základní časové polohy linek jsou přibližné a platné pro ranní špičkové období běžného pracovního dne a navazující sedlové období. Přehled je zpracován pro přestupní uzly a vybrané vlakové stanice na železničních trasách a vlakových linkách mezinárodního a celostátního významu. Časové polohy regionálních a místních linek nejsou znázorněny, ve špičkovém období reprezentují spíše potřeby zaměstnanecké a školní poptávky.

U veřejné linkové autobusové dopravy, která je provozována na komerční bázi mimo závazek veřejné služby, lze uvedené časové údaje považovat za náměty, o kterých mohou být dopravci informováni.

Linky regionálního a mezikrajského významu (linky S)

▪ **S1/vlak: Brno – Třebíč – Jihlava město; verze B**

Tento návrh je doprovodným opatřením k lince R3, jedná se o shodné řešení linky R3/verze B v rámci aktivní varianty.

S1 - Vlak	Nabídka	Běžný interval v minutách nebo spoje pro období			
		ve spojích	ráno 4-8h	8-13h	13-17h
Přepravní relace					
Jihlava město - Třebíč - Brno	16	60/4 sp.	60/5 sp.	60/4 sp.	60/3 sp.
Brno - Třebíč - Jihlava město	15	60/2 sp.	60/5 sp.	60/4 sp.	60/4 sp.
Jihlava město - Třebíč	2	0	0	0	2 spoje
Třebíč - Jihlava město	3	60/3 sp.	0	0	0
Třebíč - Brno	6	6 spojů	0	0	0
Brno - Třebíč	6	0	0	60/3 sp.	60/3 sp.

Poznámka 1: Celkovou nabídku tvoří kombinace spěšných a osobních vlaků s celodenním následným intervalem 60 minut, doplněnou vlaky v relaci Třebíč – Brno a zpět pro dosažení následného intervalu 30 minut v období přepravní špičky

Poznámka 2: U relace Třebíč – Brno a zpět se předpokládá, že částečně bude výchozí nebo konečnou stanicí Okříšky nebo Náměšť nad Oslavou, u relace Jihlava město – Třebíč zase Náměšť nad Oslavou nebo Zastávka u Brna.

Pokud rychlíková doprava s ohledem na sledované záměry VRT opustí trať 240, bude nezbytné hledat odpovídající model financování.

- **S2/vlak: Havlíčkův Brod – Pardubice**
- **S3/vlak: Horní Cerekev – Pelhřimov – Tábor**
- **S4/autobus: Jihlava – Znojmo**
- **S5/autobus: Pelhřimov – Praha**

- **S6/autobus: Pelhřimov – České Budějovice**
- **S7/autobus: Třebíč – České Budějovice**

Nabídky všech výše uvedených linek jsou shodné s konzervativní variantou, resp. aktivní variantou.

Linky místního významu (linky L)

- **L1/vlak: Havlíčkův Brod – Kolín**
- **L2/vlak: Havlíčkův Brod – Žďár nad Sázavou**
- **L3/vlak: Žďár nad Sázavou – Brno**

Nabídka všech výše uvedených linek je shodná s konzervativní variantou, resp. aktivní variantou. Ke změnám v časových polohách bude muset dojít v období mimo přepravní špičku, kdy je důležité zajistit proložení s nabídkou linek R1 a R2, které jsou provozovány celodenně v intervalu 120 minut.

- **L4/vlak: Horní Cerekev – Havlíčkův Brod**

Nabídka spojů, která je doložena u konzervativní, resp. aktivní varianty, se doplňuje v úseku Jihlava – Havlíčkův Brod na následný interval vlaků 30 minut ve špičkovém období.

L4 - Vlak Přepravní relace	Nabídka ve spojích	Běžný interval v minutách nebo spoje pro období			
		ráno 4-8h	8-13h	13-17h	po 17h
Horní Cerekev - Havlíčkův Brod	7	1 spoj	3 spoje	1 spoj	2 spoje
Havlíčkův Brod - Horní Cerekev	8	3 spoje	1 spoj	2 spoje	2 spoje
Jihlava - Havlíčkův Brod	13	6 spojů	1 spoj	5 spojů	1 spoj
Havlíčkův Brod - Jihlava	13	3 spoje	2 spoje	5 spojů	3 spoje
Horní Cerekev - Jihlava	4	2 spoje	0	1 spoj	1 spoj
Jihlava - Horní Cerekev	4	0	2 spoje	1 spoj	1 spoj

- **L5/vlak: Žďár nad Sázavou – Nové Město na Moravě – Tišnov**
- **L6/vlak: Čerčany/Zruč nad Sázavou – Světlá nad Sázavou**
- **L7/vlak: Kostelec u Jihlavy – Slavonice**
- **L8/vlak: Okříšky – Znojmo**
- **L9/vlak: Velké Meziříčí – Křižanov**
- **L10/vlak: Humpolec – Havlíčkův Brod**

Nabídka všech výše uvedených linek je shodná s konzervativní variantou, resp. aktivní variantou.

- **Lxx: autobusová doprava spojující mimo železnici krajské město Jihlava nebo ostatní bývalá okresní města s ORP nebo POÚ v rámci okresu.**

Přestože změny v přepravních proudech z titulu záměru VRT jsou obtížně odhadnutelné, dá se předpokládat, že aktivity a opatření, které proběhly v rámci aktivní varianty, budou mít i nadále své opodstatnění. Výraznější změny se pravděpodobně vyskytnou v souvislosti s dopravní obsluhou vedlejších stanic VRT Pelhřimov/Humpolec, Velké Meziříčí a Velká Bíteš, především ve vazbách na sousedící ORP nebo POÚ.

Navrhované rozvojové záměry a opatření

Trasy mezinárodního a celostátního významu

- **železniční koridor TEN-T, trať VRT Praha – Brno**
 - předpokládaná traťová rychlost 250 až 300 km/hod., časová dostupnost sídel kolem 60 minut
 - vlaková stanice Jihlava VRT, včetně infrastrukturních staveb spojených s návaznou MHD; zastavování vlaků ICE ve stanici Jihlava VRT se předpokládá v intervalu 60 minut
 - vedlejší stanice VRT Pelhřimov, Velké Meziříčí a Velká Bíteš; zastavování vlaků IC ve stanicích se předpokládá v intervalu 60 minut

Ostatní železniční trasy

- Výhledová verze VRT obsahuje beze zbytku veškeré rozvojové záměry a opatření popsané v koncepci konzervativní a aktivní varianty řešení, tedy návrhy vztahené k původním trasám mezinárodního a celostátního významu, trasám regionálního a mezikrajského významu a trasám místního významu

3 Přehled opatření a námětů

Kapitola obsahuje stručný přehled námětů týkajících se provozně organizačních opatření, námětů infrastrukturních opatření a ostatních, např. provozně technologických opatření pro jednotlivé rozvojové varianty.

3.1 Konzervativní varianta

- **železniční koridor TEN-T, trať 250 (Praha –) Havlíčkův Brod – Brno – Kúty**
 - koordinace nabídky (proložení) rychlíkových a osobních vlaků v dopoledním sedlovém období a večerních hodinách v úseku Brno – Žďár nad Sázavou a zpět
- **železniční trať 240 Jihlava – Brno**
 - prodloužení osobních vlaků ze stanice Jihlava do stanice Jihlava město z důvodu zlepšení dostupnosti krajského města
 - úprava časových poloh ranních osobních vlaků u relace Třebíč – Jihlava pro dosažení vhodnějších dojezdových časů zaměstnanecké dopravy
- **železniční trať 225 Havlíčkův Brod – Veselí nad Lužnicí**
 - zastavování rychlíkových vlaků ve stanici Batelov
 - úprava časových poloh vybraných osobních vlaků ke zkrácení časové dostupnosti pro vazbu Horní Cerekev – Jihlava a zpět a zlepšení proložení rychlíkových a osobních vlaků v dopoledním sedlovém období
 - doplnění 2 párů osobních vlaků v dopoledním sedlovém období v úseku Jihlava – Havlíčkův Brod, jejich prodloužení do stanice Jihlava město
- **železniční trať 212 Světlá nad Sázavou – Zruč nad Sázavou/Čerčany**
 - úprava časových poloh vybraných vlaků pro vytvoření garantované návaznosti ve stanici Světlá nad Sázavou pro společné relace Havlíčkův Brod/Kolín s doplněním přímého vlakového spojení Zruč nad Sázavou – Havlíčkův Brod

- **železniční trať 227 Kostelec u Jihlavy – Slavonice**
 - úprava časových poloh vybraných vlaků pro vytvoření garantované návaznosti ve stanici Kostelec u Jihlavy pro relaci Jihlava/Havlíčkův Brod a zpět až s možností přímého vlakového spojení; jedná se o postupnou harmonizaci nabídky s nabídkou osobních vlaků Horní Cerekev – Jihlava/Havlíčkův Brod a zpět
 - modelové doplnění osobního zrychleného vlaku v ranní špičce Telč – Jihlava/Havlíčkův Brod
- **železniční trať 252 Křižanov – Velké Meziříčí**
 - úprava časových poloh osobních vlaků s návazností na osobní vlaky na trati 250, které ve stanici Křižanov zastavují ve stejném čase pro oba směry jako alternativa k současnému uspořádání přestupu ve stanici Křižanov

3.2 Aktivní varianta

Aktivní varianta obsahuje veškerá opatření konzervativní varianty, dále následující aktivity:

- **železniční koridor TEN-T, tratě 230 (Praha –) Kolín – Havlíčkův Brod a 250 (Praha –) Havlíčkův Brod – Brno – Kúty**
 - modernizace koridoru; předpoklad traťové rychlosti 120 km/hod., resp. 80 až 100 km/hod. v úseku Havlíčkův Brod – Golčův Jeníkov
 - technické zázemí pro možnost odstavování rychlíkových vlaků ve stanici Žďár nad Sázavou
- **železniční trať 225 Havlíčkův Brod – Veselí nad Lužnicí**
 - modernizace tratě v úseku Veselí nad Lužnicí – Jihlava; předpoklad traťové rychlosti 80 km/hod.
 - modernizace tratě v úseku Havlíčkův Brod – Jihlava; předpoklad traťové rychlosti 80 až 100 km/hod.
 - zdvojkolejnění úseku Jihlava – Jihlava-Bosch Diesel
 - u verze B převedení rychlíkových vlaků do stanice Havlíčkův Brod
 - multimodální dopravní terminál Jihlava město, včetně kvalitní návaznosti MHD
- **železniční trať 240 Jihlava – Brno**
 - modernizace celé tratě; předpoklad traťové rychlosti 80 km/hod. s upřednostněním úseku Okříšky – Zastávka u Brna
 - u verze B společná nabídka spěšných a osobních vlaků s celodenním intervalem 60 minut, v úseku Třebíč – Brno pak 30 minut v období přepravní špičky
- **železniční trať 227 Kostelec u Jihlavy – Slavonice**
 - modernizace úseku Telč – Kostelec u Jihlavy; předpokládaná traťová rychlost 70 km/hod.
 - další harmonizace nabídky s tratí 225 ve smyslu garantovaných přestupů nebo spojování a rozpojování vlaků ve stanici Kostelec u Jihlavy; cílem je zajištění přímého vlakového spojení Telč – Jihlava/Havlíčkův Brod
- **železniční trať 251 Žďár nad Sázavou – Nové Město na Moravě – Tišnov**
 - doplnění druhého nástupiště ve stanici Veselíčko z důvodu zvýšení bezpečnosti cestujících ve spojitosti s křížením vlaků ve stanici

- modelové vložení 5 párů nových osobních vlaků Nové Město na Moravě – Žďár nad Sázavou se záměrem vytvoření výsledné nabídky v tomto úseku s následným intervalem 30 minut v období přepravní špičky

3.3 Výhledová varianta VRT

Výhledová verze VRT obsahuje beze zbytku veškeré rozvojové záměry a opatření popsané v koncepci konzervativní a aktivní varianty řešení, dále obsahuje následující aktivity:

- **železniční koridor TEN-T Praha – Brno**
 - výstavba vysokorychlostní tratě Praha – Brno, včetně vlakové stanice Jihlava VRT a vedlejších stanic VRT Pelhřimov, Velké Meziříčí a Velká Bíteš
 - infrastrukturní stavby spojené s řešením návazné MHD ve stanici Jihlava VRT

4 Modelování navržených variant

Do modelu dopravy byly zadány návrhové prvky dopravní sítě veřejné dopravy. Modelem byly posouzeny varianty aktivní a varianta VRT. Konzervativní varianta nebyla ze své podstaty modelována, protože obsahuje pouze změny časových poloh a přidání jednoho vlaku na trati 227. Toto je pod rozlišovací schopností modelu.

4.1 Aktivní varianta

Aktivní varianta prokázala zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy na trati 227, kde došlo k nárůstu intenzit o cca 380 osob. Další navýšení počtu osob je zřejmé mezi Novým městem na Moravě a Žďárem nad Sázavou, kde došlo ke zvýšení intenzity o 200 osob za 24 hodin obousměrně. Obdobně došlo ke zvýšení konkurenceschopnosti na tratích 230, 250 a 225. Toto je doloženo ve výkresové příloze.

4.2 Výhledová varianta VRT

Ve výhledové variantě s VRT bylo prokázáno snížení intenzit na D1 ve prospěch VRT. Intenzita mezi Prahou a Jihlavou je na VRT cca 12 tis. osob za 24 hodin obousměrně. Na úseku Brno – Jihlava je to cca 13 tis. osob obousměrně za 24 hodin.

Na D1 zůstává intenzita cca 1,8 tis osob ve veřejné dopravě v případě ponechání autobusových spojení na této trase. VRT dle modelu dopravy převedla cca 60 % intenzit IAD z vazby mezi Brnem a Prahou. Výsledky korelují s výzkumem KORDIS provedeným v roce 2013. Dále se v této variantě snižuje význam trati 240 a zejména pak tratí 230 a 250, které přicházejí o svou dálkovou funkci. Úbytek intenzit na tratích 230 a 250 je cca 1,4 tis osob za 24 hodin v obou směrech. Toto je doloženo ve výkresové příloze.

Seznam obrázků

Obrázek 1 Pátevní síť veřejné dopravy – konzervativní varianta	7
Obrázek 2 Linkové vedení veřejné dopravy – konzervativní varianta.....	8
Obrázek 3 Pátevní síť veřejné dopravy – aktivní varianta	17
Obrázek 4 Linkové vedení veřejné dopravy – aktivní varianta, verze A	18
Obrázek 5 Linkové vedení veřejné dopravy – aktivní varianta, verze B	21
Obrázek 6 Pátevní síť veřejné dopravy – výhledová varianta VRT	26
Obrázek 7 Linkové vedení veřejné dopravy – výhledová varianta VRT	27