



Infrastrukturní analýza současného stavu

Část D1 dle zadávací dokumentace veřejné zakázky
RAILHUC – přestupní terminály a pátevní 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, 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 září 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

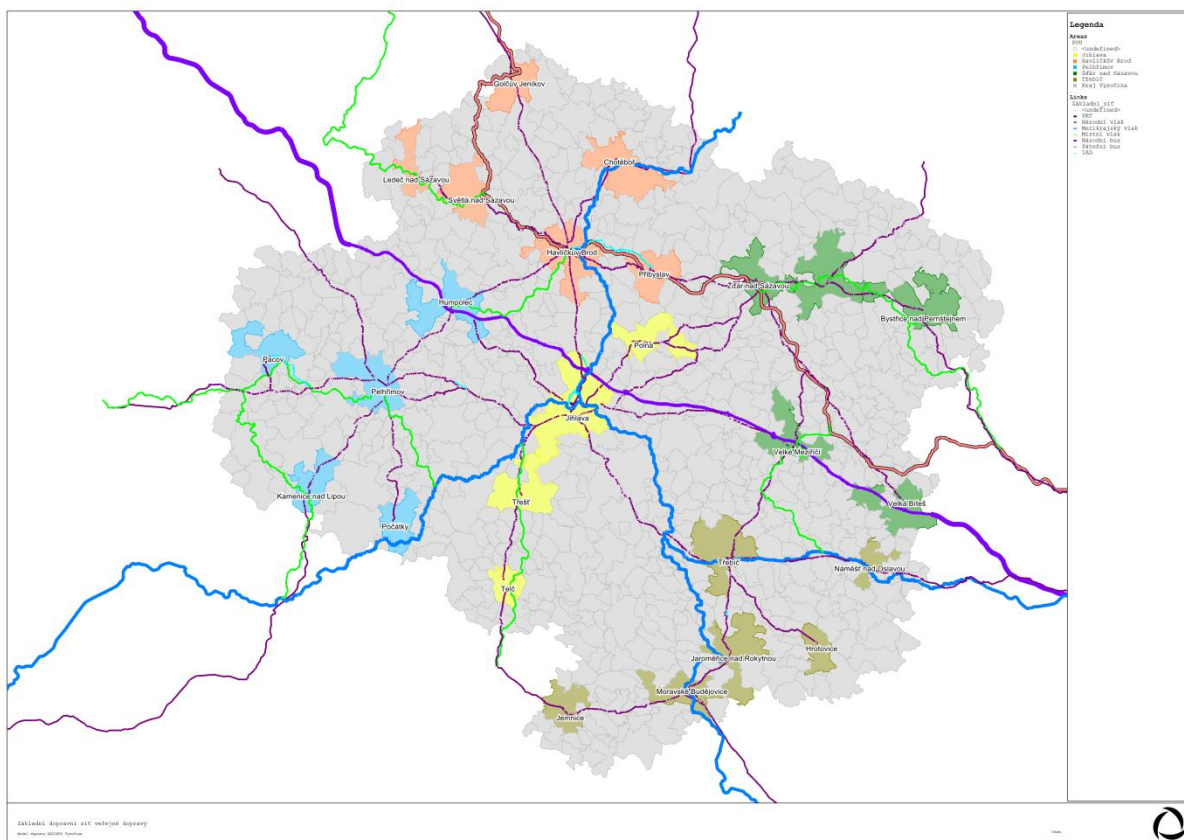
Základní údaje.....	2
Obsah	3
1 Úvod	4
2 Páteční síť veřejné dopravy Kraje Vysočina.....	4
3 Infrastruktura zajišťující mezinárodní a celostátní dopravní obslužnost	6
4 Infrastruktura zajišťující regionální dopravní obslužnost	9
4.1 Vnitrokrajská regionální dopravní obslužnost	9
4.2 Mezikrajská regionální dopravní obslužnost	10
5 Infrastruktura zajišťující místní dopravní obslužnost.....	11
5.1 Vnitrokrajská místní dopravní obslužnost	11
5.2 Mezikrajská místní dopravní obslužnost	13
6 Přestupní uzly	13
6.1 Dopravní terminály	13
6.2 Přestupní místa	14
6.2.1 Přestupní významná	14
6.2.2 Přestupní místa ostatní	15
7 Železniční infrastruktura	15
7.1 Železniční infrastruktura celostátní a mezinárodní.....	15
7.2 Železniční infrastruktura regionální a místní	18
8 Silniční infrastruktura.....	20
8.1 Dálnice a silniční tahy I. třídy	20
8.2 Vybrané silnice a úseky silnic II. a III. třídy	21
9 Identifikace úzkých hrdel na dopravní infrastruktuře	23
9.1 Železniční infrastruktura	23
9.2 Infrastruktura veřejné linkové dopravy	24
9.3 Přestupní terminály	24
10 Závěr.....	24
Seznam obrázků a tabulek	25

1 Úvod

Analýza současného stavu infrastruktury veřejné dopravy v návaznosti na kategorizaci železničních tratí a navržená dopravní řešení v kapitole C3 identifikuje úzká hrdla na infrastruktuře a zobrazuje potřebné časové úspory pro dosažení systémových jízdních dob.

2 Páteří síť veřejné dopravy Kraje Vysočina

Páteří síť veřejné dopravy byla identifikována v kapitole C1.



Obrázek 1 Základní síť veřejné dopravy pro potřeby analýzy

Základní síť je členěna do kategorií národní/celostátní železnice, regionální železnice, místní železnice, národní/celostátní autobusové spoje a páteří regionální autobusové spoje. Tato síť byla identifikována pro potřeby zadání do podrobnosti obsluhy obcí s pověřeným úřadem (POU). Analýza obsluhy všech obcí není předmětem této práce a bude případně zpracována v samostatném díle. Z analýzy dopravních vztahů vyplývá, že silné přepravní vztahy jsou v Kraji Vysočina identifikovány právě mezi obcemi s rozšířenou působností, okresními městy a krajským městem, jak bylo popsáno v kapitole B4 Přepravní vztahy Kraje Vysočina. Dále je významná dojíždka právě do těchto center z jejich spádových území. Obce POU nejsou samy o sobě významnými cíli dopravy a je třeba se na jejich funkci dívat jako na zdrojovou. Výjimkou mohou být cíle s vysokým podílem pracovních míst k obyvatelstvu, jako např. Dukovany. Tyto obce nejsou zahrnuty do analýzy a je třeba je řešit individuálně.

Kritéria pro identifikaci základní sítě jsou:

- Připojení nadnárodní a národní sítě z uzlových měst Praha, Brno, Pardubice, České Budějovice
- Připojení významných sousedních sídelních měst
- Obsluha krajského města
- Obsluha všech bývalých okresních měst
- Obsluha všech obcí s rozšířenou působností ORP
- Obsluha všech POU

Vybrané vazby, které základní síť přenáší, jsou:

Mezinárodní (přestupní terminál Jihlava nebo Havlíčkův Brod)

- Jihlava (Havlíčkův Brod) – Praha
- Jihlava (Havlíčkův Brod) – Brno

Celostátní

- Jihlava (Havlíčkův Brod) – Praha
- Jihlava (Havlíčkův Brod) – Brno
- Jihlava (Havlíčkův Brod) – Pardubice
- Jihlava (Havlíčkův Brod) – České Budějovice

Regionální

- Jihlava – Havlíčkův Brod
- Jihlava – Třebíč
- Jihlava – Pelhřimov
- Jihlava – Žďár nad Sázavou
- Žďár nad Sázavou – Havlíčkův Brod
- Regionální vnější vazby
- ORP (nejbližší) – ORP vnější
- Místní
- POU – Okres
- ORP – Okres
- Humpolec – Jihlava
- Velké Meziříčí – Jihlava
- Místní vnější

3 Infrastruktura zajišťující mezinárodní a celostátní dopravní obslužnost

Infrastruktura zajišťující mezinárodní a celostátní obslužnost je dána pro Kraj Vysočina výchozími dopravními uzly Jihlava a Havlíčkův Brod a přestupními dopravními uzly mezinárodního významu Praha a Brno a celostátními uzly Praha, Brno, České Budějovice a Pardubice.

Níže jsou uvedeny možné trasy vedení veřejné dopravy po dopravní infrastruktuře. Tyto varianty jsou doloženy jako analýza možných dojezdových časů a vzdáleností, které budou v návrhu použity pro volbu vhodného spojení mezi zdrojovými a cílovými oblastmi. Infrastruktuře je tedy přiřazován možný účel. Ve variantách trasování jsou zahrnuty relevantní spojení i některá nerelevantní spojení pro porovnání. Výpis variant trasování není vyčerpávající a nemá ambice pokrýt všechna nerelevantní spojení.

Pro dostupnost dopravního mezinárodního uzlu Praha z uzlu Jihlava slouží tato infrastruktura:

Přímý bus (1 h 35 min, 120 km) – Silnice I/38, D1

Bus přes Humpolec (1 h 45 min, 131 km) – Silnice I/38, D1

Vlak s přestupem v uzlu Havlíčkův Brod (2 h 34 min, 163 km) – Trať 225, 230 a 011

Přímý vlak přes Havlíčkův Brod (2 h 27 min, 163 km) – Trať 225, 230 a 011

Pro dostupnost dopravního mezinárodního uzlu Brno z uzlu Jihlava slouží tato infrastruktura:

Přímý bus (1 h - 1 h 10 min, 89 km) – Silnice I/38, D1

Přímý bus přes Měřín (1 h 35 min, 90 km) – Silnice II/602, D1

Přímý vlak přes Třebíč (1 h 57 min - 2 h 42 min, 104 km) – Trať 240

Vlak s přestupem v uzlu Havlíčkův Brod (2 h 17 min, 148 km) – Trať 225, 250

Pro dostupnost dopravního uzlu České Budějovice z uzlu Jihlava slouží tato infrastruktura:

Bus přes Pelhřimov, Tábor (2 h 25 min, 140 km) – Silnice II/602, I/19, II/603, I/3

Přímý vlak (2 h 26 min, 132 km) – Trať 225, 220

Bus s přestupem v obci Mrákotín (3 h, 127 km) – Silnice II/602, II/406, III/11262, III/11260, I/23, II/164, I/34

Bus s přestupem v uzlu Telč (2 h 30 min - 2 h 55 min, 131 km) – Silnice II/602, II/406, I/23, II/164, I/34

Pro dostupnost dopravního uzlu Pardubice z uzlu Jihlava slouží tato infrastruktura:

Bus přes Havlíčkův Brod (2 h 1 min, 98 km) – Silnice I/38, I/34, I/37

Vlak s přestupem na bus v Havlíčkově Brodě (2 h 7 min, 101 km) – Trať 225, silnice I/38, II/344, II/345, I/37

Bus s přestupem ve Ždírci nad Doubravou (2 h 10 min, 101 km) – Silnice I/38, II/344, II/345, I/37

Vlak s přestupem v Havlíčkově Brodě a Kolíně (2 h 25 min - 2 h 41 min, 143 km) – Trať 225, 230 a 010

Bus přes Havlíčkův Brod (2 h 25 min, 95 km) – Silnice I/38, II/344, II/345, III/34526, III/34428, II/340, I/37

Vlak s přestupem v Kolíně (2 h 28 min, 143 km) – Trať 225, 230 a 010

Bus s přestupem v Havlíčkově Brodě (2 h 30 min, 108 km) – Silnice I/38, II/344, II/345, I/37

Bus s přestupem na vlak v Havlíčkově Brodě (2 h 47 min, 121 km) – Silnice I/38, trať 238 a 031

Vlak s přestupem v Havlíčkově Brodě (2 h 50 min - 3 hod 20 min, 121 km) – Trať 225, 238 a 031

Pro dostupnost dopravního mezinárodního uzlu Praha z uzlu Havlíčkův Brod slouží tato infrastruktura:

Bus s přestupem v Humpolci (1 h 45 min - 2 h 40 min, 126 km) – Silnice I/34, D1

Přímý vlak (1 h 59 min, 136 km) – Trať 230 a 011

Bus s přestupem v Jihlavě (2 h 20 min, 154 km) – Silnice I/38, D1

Pro dostupnost dopravního mezinárodního uzlu Brno z uzlu Havlíčkův Brod slouží tato infrastruktura:

Přímý vlak (1 h 38 min, 121 km) – Trať 250

Vlak s přestupem na bus v Jihlavě (2 h 10 min, 119 km) – Trať 225, silnice I/38, D1

Bus s přestupem v Jihlavě (2 h 5 min, 114 km) – Silnice I/38, D1

Bus s přestupem v Jihlavě přes Měřín (2 h 20 min, 117 km) – Silnice I/38, II/602, D1

Vlak s přestupem v Jihlavě (2 h 31 min, 179 km) – Trať 225, 240

Pro dostupnost dopravního uzlu České Budějovice z uzlu Havlíčkův Brod slouží tato infrastruktura:

Vlak přímý přes Jihlavu (2 h 49 min, 159 km) – Trať 225, 220

Bus přes Pelhřimov (3 h 13 min, 150 km) – Silnice I/34

Bus s přestupem na vlak v Jihlavě (3 h 24 min, 156 km) – Silnice I/38, trať 225, 220

Bus s přestupem v Humpolci, Jarošově nad Nežárkou, Jindřichově Hradci (3 h 25 min, 138 km) – Silnice I/34

Vlak s přestupem v Kostelci u Jihlavy a Telči (3 h 30 min, 163 km) – Trať 225, 227, silnice I/23, I/34

Bus s přestupem v Humpolci (3 h 30 min, 138 km) – Silnice I/34

Vlak s přestupem v Jihlavě (3 h 44 min, 159 km) – Trať 225, 220

Pro dostupnost dopravního uzlu Pardubice z uzlu Havlíčkův Brod slouží tato infrastruktura:

Bus s přestupem na vlak v obci Bílek (1 h 27 min, 72 km) – Trať 238 a silnice II/345, I/37

Bus přímý přes Chotěboř (1 h 29 min - 1 h 45 min, 75 km) – Silnice II/344, II/345, I/37

Bus přímý (1 h 30 min - 1 h 45 min, 71 km) – Silnice I/34, I/37

Bus s přestupem ve Ždírci nad Doubravou (1 h 38 min, 76 km) – Silnice I/34, I/37

Vlak s přestupem v Kolíně (1 h 41 min - 2 h 11 min, 116 km) – Trať 230, 010

Vlak přímý (1 h 59 min - 2 h 18 min, 94 km) – Trať 238 a 031

Dostupnost mezinárodních a celostátních uzlů z bývalých okresních měst:

Bývalá okresní města jsou identifikována jako přestupní uzly mezi místní a regionální dopravou. Pokud není doprava mezi mezinárodními a celostátními cíli a bývalými okresními městy zajištěna přímou linkou, je zajištěno spojení s přestupem v uzlových bodech Jihlava nebo Havlíčkův Brod. Tímto je zajištěna dostupnost uzlových bodů bývalých okresních měst na národní úrovni s limitem maximálně 1 přestupu.

Dostupnost mezi regionálními a celostátními uzly je popsána v následující tabulce, která identifikuje přímá spojení, či nutnost přestupu v nadřazeném uzlovém bodě Jihlavě či Havlíčkově Brodě.

Jednotlivá spojení přes nadřazená uzlová města nejsou popsána, jelikož se skládají z dostupnosti regionální k uzlovým městům Jihlava či Havlíčkův Brod popsané níže a celostátní popsané výše.

Z (Okres) / Do (Kraj)	Praha	Brno	Pardubice	České Budějovice
Jihlava	x	x	x	x
Havlíčkův Brod	x	x	x	x
Třebíč	Jihlava	x	Jihlava	Jihlava
Pelhřimov	x	Jihlava	Jihlava/ Havlíčkův Brod	x
Žďár nad Sázavou	x	x	Havlíčkův Brod	Jihlava

Tabulka 1 Přestupní terminály pro celostátní spojení (x – přímé spojení bez přestupu)

Pro dostupnost dopravního uzlu Brno z uzlu Třebíč slouží tato infrastruktura:

Bus přímý (1 h 8 min, 61 km) – Silnice I/23

Bus přes Velké Meziříčí (1 h 10 min, 76 km) – Silnice II/360, D1

Přímý vlak přes Třebíč (1 h 13 min - 1 h 34 min, 91 km) – Trať 240

Bus s přestupem ve Velkém Meziříčí (1 h 45 min, 76 km) – Silnice II/360, D1

Pro dostupnost dopravního uzlu Praha z uzlu Pelhřimov slouží tato infrastruktura:

Bus přímý přes Humpolec (1 h 33 min, 121 km) – Silnice I/34, D1

Bus s přestupem v Humpolci (2 h 10 min, 119 km) – Silnice I/34, D1

Bus přímý přes Vlašim (2 h 15 min, 104 km) – Silnice II/112, I/3

Bus s přestupem v Jihlavě (2 h 35 min, 122 km) – Silnice II/602, I/38, D1

Vlak s přestupem v Táboře (2 h 50 min - 3 h 17 min, 154 km) – Trať 224, 220, 221

Bus s přestupem na vlak v Havlíčkově Brodě (2 h 57 min - 3 h 19 min, 178 km) – Silnice I/34, Trať 230 a 011

Pro dostupnost dopravního uzlu České Budějovice z uzlu Pelhřimov slouží tato infrastruktura:

Bus přímý (1 h 50 min - 2 h, 102 km) – Silnice I/34

Bus s přestupem v Táboře (1 h 56 min, 104 km) – I/19, II/603, I/3

Bus s přestupem na vlak v Jindřichově Hradci (2 h 4 min, 108 km) – Silnice I/34, trať 225, 220

Vlak s přestupem v Táboře (2 h 11 min – 2 h 33 min, 117 km) – Trať 224, 220

Vlak s přestupem v Horní Cerekvi (2 h 24 min, 120 km) – Trať 224, 225, 220

Pro dostupnost dopravního uzlu Brno z uzlu Žďár nad Sázavou slouží tato infrastruktura:

Přímý vlak (1 h 3 min - 1 h 30 min, 121 km) – Trať 250

Bus přes Velkou Bíteš (1 h 10 min, 74 km) – Silnice I/37, D1

Bus s přestupem ve Velkém Meziříčí (1 h 19 min - 1 h 45 min, 86 km) – Silnice I/34, II/354, III/35425, III/36049, D1

Bus přes Velkou Bíteš (1 h 45 min, 81 km) – Silnice I/37, II/388, II/360, II/602, D1

4 Infrastruktura zajišťující regionální dopravní obslužnost

4.1 Vnitrokrajská regionální dopravní obslužnost

Infrastruktura zajišťující regionální dopravní obslužnost je navázána na celostátní dopravní uzly Jihlava a Havlíčkův Brod. Na regionální úrovni jsou to v Kraji Vysočina dopravní uzly bývalých okresních měst Havlíčkova Brodů, Pelhřimova, Třebíče a Žďáru nad Sázavou a krajského města Jihlavy. Všechny regionální vazby jsou navrhovány bez přestupu, čemuž musí odpovídat i dopravní infrastruktura.

Pro dostupnost dopravního uzlu Jihlava z uzlu Havlíčkův Brod slouží tato infrastruktura:

Vlak přímý (29 min, 27 km) – Trať 225

Bus přímý přes Štoky (30 min - 1 h, 27 km) – Silnice I/38

Bus přímý přes Úsobí (1 h 5 min, 35 km) – Silnice III/3489, III/3486, III/1311

Pro dostupnost dopravního uzlu Jihlava z uzlu Pelhřimov slouží tato infrastruktura:

Bus přímý (35 min - 50 min, 34 km) – Silnice II/602

Bus s přestupem v Humpolci (1 h 5 min, 49 km) – Silnice I/34, D1, I/38

Vlak s přestupem v Horní Cerekvi (1 h 6 min, 48 km) – Trať 224, 225

Vlak přímý přes Horní Cerekev (1 h 11 min, 48 km) – Trať 224, 225

Pro dostupnost dopravního uzlu Jihlava z uzlu Třebíč slouží tato infrastruktura:

Vlak přímý (48 min, 41 km) – Trať 240

Bus přímý (1 h 4 min, 41 km) – Silnice II/405

Pro dostupnost dopravního uzlu Jihlava z uzlu Žďár nad Sázavou slouží tato infrastruktura:

Bus přímý přes Zhoř (50 min, 38 km) – Silnice II/353, II/602

Bus přímý přes Budeč, Polná (53 min, 41 km) – Silnice II/353, III/34822, II/348, II/352

Vlak s přestupem v Havlíčkově Brodě (1 h 3 min, 60 km) – Trať 250, 225

Bus přímý přes Nížkov (1 h 17 min, 44 km) – Silnice II/352, III/3539, II/348, II/352

Bus přímý přes Sirákov (1 h, 39 km) – Silnice II/353, III/3539, II/348, II/352

Pro dostupnost dopravního uzlu Havlíčkův Brod z uzlu Žďár nad Sázavou slouží tato infrastruktura:

Vlak přímý (24 min - 36 min, 33 km) – Trať 250

4.2 Mezikrajská regionální dopravní obslužnost

Vnější regionální vazby Kraje Vysočina jsou do bývalých okresních měst Znojmo, Tábor, Jindřichův Hradec a Kutná Hora.

Jsou hodnoceny tyto vazby: Znojmo – Třebíč, Jindřichův Hradec – Pelhřimov, Tábor – Pelhřimov, Kutná Hora – Havlíčkův Brod. Vybrané vazby byly zvoleny na základě hodnocení dopravní poptávky.

Pro dostupnost dopravního uzlu Znojmo z uzlu Třebíč slouží tato infrastruktura:

Autobus přímý přes Moravské Budějovice (1 h, 55 km) – Silnice II/360, II/152, I/38

Autobus s přestupem v Moravských Budějovicích (1 h 25 min, 55 km) – Silnice II/360, II/152, I/38

Autobus s přestupem v Želetavě (1 h 30 min, 66 km) – Silnice II/410, I/38

Vlak s přestupem na autobus v Moravských Budějovicích (1 h 31 min, 63 km) – Silnice II/360, II/152, trať 241

Autobus s přestupem v Biskupicích (1 h 47 min, 62 km) – Silnice II/360, II/361

Vlak s přestupem v Okříškách (1 h 50 min, 82 km) – Trať 240, 241

Pro dostupnost dopravního uzlu Jindřichův Hradec z uzlu Pelhřimov slouží tato infrastruktura:

Bus přímý (50 min, 44 km) – Silnice I/34

Bus s přestupem v Kamenici nad Lipou (1 h 10 min - 1 h 40 min, 44 km) – Silnice I/34

Bus s přestupem na vlak v Kamenici nad Lipou (1 h 28 min, 42 km) – Silnice I/34, trať 228

Vlak s přestupem v Horní Cerekvi (1 h 16 min, 55 km) – Trať 224, 225

Vlak s přestupem v Počátky-Žirovnice (1 h 46 min, 55 km) – Trať 224, 225

Pro dostupnost dopravního uzlu Tábor z uzlu Pelhřimov slouží tato infrastruktura:

Bus přímý (53 min, 45 km) – I/19

Vlak přímý (1 h 3 min, 51 km) – Trať 224

Pro dostupnost dopravního uzlu Kutná Hora z uzlu Havlíčkův Brod slouží tato infrastruktura:

Vlak přímý (1 h, 63 km) – Trať 230

5 Infrastruktura zajišťující místní dopravní obslužnost

5.1 Vnitrokrasá místní dopravní obslužnost

Jedná se o dopravní obslužnost mezi obcemi s rozšířenou působností (ORP) a bývalými okresními městy a obcemi s pověřeným obecním úřadem (POU) a bývalými okresními městy.

Popis	Jízdní doba	Vzdálenost	Infrastruktura
ORP Telč – Jihlava			
Bus přes Třešť	45 min	32 km	II/406, II/602
Bus přes Stonařov	1 h 3 min	37 km	II/403, I/38
Vlak s přestupem v Kostelci u Jihlavy	1 h 4 min	38 km	Trat' 227, 225
ORP Humpolec – Jihlava			
Bus po D1	30 min	32 km	D1, I/38
Bus přes Větrný Jeníkov	34 min	22 km	II/523
ORP Velké Meziříčí – Jihlava			
Bus přes Měřín	36 - 59 min	36 km	II/602
POU Třešť – Jihlava			
Bus přes Kostelec u Jihlavy	21 min	17 km	II/406
Vlak s přestupem v Kostelci u Jihlavy	40 min	22 km	Trat' 227, 225
POU Polná – Jihlava			
Bus přes Měšín	25 min - 38 min	17 km	II/352

Tabulka 2 Dostupnost uzlu Jihlava z okolních obcí ORP a POU

Popis	Jízdní doba	Vzdálenost	Infrastruktura
ORP Světlá nad Sázavou – Havlíčkův Brod			
Vlak přímý	18 min	16 km	Trat' 230
Bus přes Okrouhlice	25 min - 30 min	18 km	II/150
ORP Chotěboř – Havlíčkův Brod			
Vlak přímý	19 min	17 km	Trat' 238
Bus přes Dolní Krupou	26 min - 40 min	18 km	II/344
Bus přes Krátkou ves	30 min	21 km	II/351, I/34
ORP Humpolec – Havlíčkův Brod			
Bus přímý	27 min	22 km	I/34
Vlak přímý	40 min	25 km	Trat' 237
POU Golčův Jeníkov – Havlíčkův Brod			
Bus přes Kámen	38 min	26 km	I/38
Vlak přímý	40 min - 58 min	43 km	Trat' 230
POU Ledec nad Sázavou – Havlíčkův Brod			
Vlak s přestupem ve Světlé nad Sázavou	44 min	32 km	Trat' 212, 230
Bus přes Světlou nad Sázavou	49 min	32 km	II/150
Vlak přes Světlou nad Sázavou	50 min	32 km	Trat' 212, 230
POU Přibyslav – Havlíčkův Brod			
Vlak přímý	12 min	16 km	Trat' 250
Bus přímý	30 min	15 km	I/19

Tabulka 3 Dostupnost uzlu Havlíčkův Brod z okolních obcí ORP a POU

Popis	Jízdní doba	Vzdálenost	Infrastruktura
ORP Humpolec - Pelhřimov			
Bus přímý	19 min	17 km	I/34
Bus přes Kojčice	33 min	21 km	I/34, III/03416
Bus přes Zachotín	53 min	30 km	I/34, II/347, II/602
ORP Pacov - Pelhřimov			
Vlak přes Novou Cerekev	24 min	21 km	Trat' 224
Bus přes Kámen	43 min	26 km	II/128, I/19
POU Kamenice nad Lipou - Pelhřimov			
Bus přes Božejov	26 min - 41 min	27 km	I/34
POU Počátky - Pelhřimov			
Bus přes Veselou	30 min	23 km	III/13215, II/639, III/11255, I/112
Bus přes Čelistnou	37 min	25 km	III/13213, II/693, III/11252, III/11250
Bus přes Meznou	39 min	26 km	III/13213, II/693, III/11252, III/11251, III/11250
Vlak přes Horní Cerekev	45 min - 1 h	34 km	Trat' 225, 224

Tabulka 4 Dostupnost uzlu Pelhřimov z okolních obcí ORP a POU

Popis	Jízdní doba	Vzdálenost	Infrastruktura
ORP Moravské Budějovice – Třebíč			
Bus přes Jaroměřice n. Rokytou	30 min - 45 min	25 km	II/152, II/360
Vlak s přestupem v Okříškách	55 min	44 km	Trat' 241, 240
ORP Náměšť nad Oslavou – Třebíč			
Vlak přímý	22 min - 25 min	20 km	Trat' 240
Bus přímý	24 min - 29 min	20 km	I/23
ORP Velké Meziříčí – Třebíč			
Bus přes Rudíkov	26 min - 49 min	25 km	II/360
Vlak s přestupem ve Studenci	59 min	27 km	Trat' 252, 240
POU Hrotovice – Třebíč			
Bus přes Třebenice	35 min	24 km	II/351
POU Jaroměřice nad Rokytou – Třebíč			
Bus přímý	18 min - 26 min	16 km	II/360
Vlak s přestupem v Okříškách	43 min	36 km	Trat' 241, 240
POU Jemnice – Třebíč			
Bus přes Jaroměřice n. Rokytou	1 hod	46 km	II/152, II/360
Bus s přestupem v Moravských Budějovicích	1 h 5 min - 2 h 10 min	46 km	II/152, II/360

Tabulka 5 Dostupnost uzlu Třebíč z okolních obcí ORP a POU

Popis	Jízdní doba	Vzdálenost	Infrastruktura
ORP Nové město na Moravě – Žďár nad Sázavou			
Vlak přímý	22 min	14 km	Trať 251
Bus přímý	23 min	11 km	I/19
ORP Bystřice nad Pernštejnem – Žďár nad Sázavou			
Bus přes Nové Město na Moravě	45 min	29 km	I/19
Vlak přímý	47 min	30 km	Trať 251
ORP Velké Meziříčí – Žďár nad Sázavou			
Bus přes Rousměrov	38 min - 50 min	29 km	III/36049, I/37
Vlak s přestupem v Křižanově	47 min	35 km	Trať 252,250
POU Velká Bíteš – Žďár nad Sázavou			
Bus přímý	1 hod	47 km	I/37

Tabulka 6 Dostupnost uzlu Žďár nad Sázavou z okolních obcí ORP a POU

Dopravní vazby mezi POU a ORP budou zpracovány v navazujících podrobnějších dokumentech.

5.2 Mezikrajská místní dopravní obslužnost

Mezikrajská místní dopravní obslužnost se zabývá významnými vazbami mezi POU či ORP v Kraji Vysočina a bývalými okresními městy mimo Kraj Vysočina. Takovou vazbou je pouze Moravské Budějovice – Znojmo.

Mezikrajská místní dopravní obslužnost bude dále řešena v navazujících dokumentech. Důležité přepravní vazby jsou mezi ORP Dačice a Telč a mezi ORP Bystřice nad Pernštejnem a Boskovice.

Popis	Jízdní doba	Vzdálenost	Infrastruktura
ORP Moravské Budějovice – Znojmo			
Bus přímý	35 min	30 km	I/38
Vlak přímý	40 min - 49 min	38 km	Trať 241

Tabulka 7 Dostupnost uzlu Znojmo z ORP Moravské Budějovice

6 Přestupní uzly

6.1 Dopravní terminály

Jihlava

Dopravní obsluhu a dostupnost území statutárního města Jihlava železniční dopravou zajišťují zejména dvě vlakové stanice, Jihlava a Jihlava město. Rozhodující význam v obsluze území vykazuje veřejná linková doprava, resp. autobusové nádraží Jihlava. Autobusové nádraží je situováno ve vzdálenosti přibližně 600 m od vlakové stanice Jihlava město, vzdálenost od centra města, stejně jako v případě vlakové stanice Jihlava město, činí přibližně 1,0 km, resp. cca 15 minut běžné chůze.

Vlaková stanice Jihlava a Jihlava město nenabízí ve stávajícím stavu bezbariérový přístup do budovy ani na nástupiště. Stanice Jihlava je vybavena pro sluchově postižené elektronickým informačním systémem.¹

¹ Zdroj o bezbariérovosti www.cd.cz

Havlíčkův Brod

V těsném sousedství vlakové stanice je umístěno autobusové nádraží Havlíčkův Brod, včetně ploch pro parkování a odstavení vozidel individuální automobilové dopravy. Jedná se tedy o multimodální přestupní uzel, který je od centra města vzdálen přibližně 1,2 km, resp. cca 18 minut běžné chůze.

Vlaková stanice Havlíčkův Brod nabízí ve stávajícím stavu bezbariérový přístup do budovy a na jedno nástupiště. Stanice je vybavena pro sluchově postižené elektronickým informačním systémem.

Třebíč

Přestupní uzel Třebíč sestává z vlakové stanice Třebíč, která je situována na železniční trati 240 Brno – Jihlava, a autobusového nádraží Třebíč, které je od vlakové stanice vzdáleno přibližně 800 m, resp. cca 12 minut běžné chůze. Vzdálenost centra města a vlakové stanice Třebíč činí zhruba 700 m, resp. 10 minut běžné chůze, v případě autobusového nádraží se jedná o vzdálenost přibližně 300 m, resp. 5 minut běžné chůze.

Vlaková stanice Třebíč nenabízí ve stávajícím stavu bezbariérový přístup do budovy ani na nástupiště. Stanice je vybavena pro sluchově postižené elektronickým informačním systémem.

Žďár nad Sázavou

V těsném sousedství vlakové stanice je umístěno autobusové nádraží Žďár nad Sázavou, včetně ploch pro parkování a odstavení vozidel individuální automobilové dopravy. Jedná se tedy o multimodální přestupní uzel, který je od centra města vzdálen přibližně 1,1 km, resp. cca 17 minut běžné chůze.

Vlaková stanice Žďár nad Sázavou nabízí ve stávajícím stavu bezbariérový přístup do budovy a na všechna nástupiště. Stanice je vybavena pro sluchově postižené elektronickým informačním systémem a upravena pro pohyb osob se sníženou schopností orientace.

Pelhřimov

Přestupní uzel Pelhřimov je tvořen autobusovým nádražím a vlakovou stanicí Pelhřimov vzdálenou 680 metrů, tj. 10 min chůze. Vlaková stanice disponuje parkovištěm o kapacitě 7 míst. Autobusové nádraží má v docházkové vzdálenosti dostupné parkoviště o kapacitě cca 65 míst. Autobusové nádraží je vzdáleno od centra města 700 metrů, vlaková stanice pak 1,4 km.

Vlaková stanice Pelhřimov nenabízí ve stávajícím stavu bezbariérový přístup do budovy ani na nástupiště.

6.2 Přestupní místa

6.2.1 Přestupní významná

Kostelec u Jihlavy

Vlaková stanice Kostelec u Jihlavy nenabízí ve stávajícím stavu bezbariérový přístup do budovy ani na nástupiště.

Světlá nad Sázavou

Vlaková stanice Světlá nad Sázavou nenabízí ve stávajícím stavu bezbariérový přístup do budovy ani na nástupiště.

Křižanov

Vlaková stanice Křižanov nenabízí ve stávajícím stavu bezbariérový přístup do budovy ani na nástupiště. Stanice je vybavena pro sluchově postižené elektronickým informačním systémem.

6.2.2 Přestupní místa ostatní

Horní Cerekev

Vlaková stanice Horní Cerekev nenabízí ve stávajícím stavu bezbariérový přístup do budovy ani na nástupiště.

Okříšky

Vlaková stanice Okříšky nenabízí ve stávajícím stavu bezbariérový přístup do budovy ani na nástupiště.

Obrataň

Vlaková stanice Obrataň nenabízí ve stávajícím stavu bezbariérový přístup do budovy ani na nástupiště.

7 Železniční infrastruktura

7.1 Železniční infrastruktura celostátní a mezinárodní

Celostátní tratě jsou definovány jako dráhy celostátního a mezinárodního významu sloužící veřejné osobní dopravě. Na území Kraje Vysočina se jedná o tyto tratě:

- 225 Havlíčkův Brod – Veselí nad Lužnicí
- 230 (Praha –) Kolín – Havlíčkův Brod; trať systému TEN-T
- 238 Havlíčkův Brod – Pardubice
- 240 Jihlava – Brno
- 241 Okříšky – Znojmo
- 250 (Praha –) Havlíčkův Brod – Brno – Kúty; trať systému TEN-T

Trať 225 Havlíčkův Brod – Veselí nad Lužnicí

Celostátní jednokolejná dráha s celostátním a regionálním významem, elektrifikovaná na střídavou trakční soustavu 25 kV, 50 Hz. Dovolená traťová třída zatížení D4 (22,5 t/8 t), nejvyšší dovolená traťová rychlost pro úsek Havlíčkův Brod – Jihlava je 75 km/hod. - 80 km/hod., pro úsek Jihlava – Veselí nad Lužnicí je 65 km/hod. - 70 km/hod². Křížení vlaků na jednokolejných dráze na území Kraje Vysočina, kromě stanic, kde zastavují rychlíkové vlaky, lze realizovat ve stanicích Šlapanov, Dobronín, Rantířov, Spělov (výhybna), Batelov a Jihlávka.

Trať zabezpečuje přímou dopravní obsluhu a spojení krajského města Jihlava a okresního města Havlíčkův Brod, k dalším významným stanicím patří Kostelec u Jihlavy (přestup na regionální dráhu 227) a Horní Cerekev (přestup na regionální dráhu 224). Na území Kraje Vysočina má trať délku cca 73 km, území kraje obsluhuje 21 vlakových stanic se vzdáleností zhruba 3,7 km.

² zdroj www.szdc.cz

Pro osobní přepravu jsou na trati provozovány osobní vlaky a rychlíkové vlaky. Např. v úseku Horní Cerekev – Jihlava je souhrnná nabídka tvořena 23 regionálními osobními vlaky se zhruba 3,3 tis. místy k sezení a 14 rychlíkovými vlaky pro spojení mezi Jihlavou a Veselím nad Lužnicí (základní interval 120 minut) se zhruba 4,3 tis. místy k sezení v obou směrech dohromady v běžném pracovním dni. V úseku Havlíčkův Brod – Jihlava dominuje regionální nabídka se 14 páry osobních vlaků a kapacitou kolem 4,3 tis. míst k sezení. Dálkové spojení zde nabízí 1 pár rychlíkových vlaků pro směr Veselí nad Lužnicí a 1 pár rychlíkových vlaků pro směr Praha s celkovou kapacitou přibližně 1,5 tis. míst k sezení v obou směrech za období běžného pracovního dne.

Tratě 230 Havlíčkův Brod – Kolín (– Praha) a 250 (Praha –) Havlíčkův Brod – Brno

Páteří železniční tratě, které jsou součástí dopravní sítě TEN-T, představují v kontextu aktuálních přepravních vazeb především spojení území Kraje Vysočina a sídelních měst sousedících krajů, zejména měst Brna a Prahy. Vedle celostátního významu je trať důležitá pro řešení regionálních vazeb. Jedná o celostátní dvoukolejnou dráhu, elektrifikovanou na střídavou trakční soustavu 25 kV, 50 Hz. Dovolená traťová třída zatížení D4 (22,5 t/8 t), převažující nejvyšší dovolená traťová rychlost je 85 km/hod. - 100 km/hod., u ostatních dílčích úseků pak 65 km/hod. - 70 km/hod.

Železniční tah zabezpečuje přímou dopravní obsluhu a spojení okresních měst Havlíčkův Brod a Žďár nad Sázavou, dále vazbu na ORP Světlá nad Sázavou. Mezi další významné stanice patří Golčův Jeníkov, Přibyslav a Křižanov (přestup na regionální dráhu 252). Na území Kraje Vysočina má železniční tah délku cca 108 km, území kraje obsluhuje 28 vlakových stanic s průměrnou vzdáleností zhruba 4,0 km.

Nabídka pro zabezpečení národních vazeb je tvořena celkem 24 rychlíkovými vlaky v úseku Praha – Havlíčkův Brod s přepravní kapacitou zhruba 11,8 tis. míst k sezení pro oba směry v běžném pracovním dni a 21 rychlíkovými vlaky v úseku Havlíčkův Brod – Brno s přepravní kapacitou zhruba 9,9 tis. míst k sezení pro oba směry v běžném pracovním dni. V běžném pracovním dni je na tratích u rychlíkových vlaků založen následný interval 60 minut nebo 120 minut, nejdelší interval mezi následnými rychlíkovými vlaky je 120 minut.

Regionální nabídka je na železničním tahu proměnná, v úseku Světlá nad Sázavou se jedná o 14 párů osobních vlaků, v úseku Havlíčkův Brod – Žďár nad Sázavou o 12 párů osobních vlaků a v úseku Žďár nad Sázavou – Křižanov o 11 párů osobních vlaků v obou směrech dohromady v běžném pracovním dni.

Trat' 238 Havlíčkův Brod - Pardubice

Celostátní jednokolejná dráha neelektrifikovaná s převažujícím regionálním dopravním významem. Dovolená traťová třída zatížení D4 (22,5 t/8 t) pro úsek Havlíčkův Brod – Žďárec u Skutče, dále C3 (20 t/7,2 t). Převažující nejvyšší dovolená traťová rychlost je 65 km/hod. - 70 km/hod³. Křížení vlaků na jednokolejně dráze na území Kraje Vysočina lze realizovat ve stanicích (Rozsochatec), Chotěboř a Ždírec nad Doubravou.

Trat' zabezpečuje přímou dopravní obsluhu a spojení okresního města Havlíčkův Brod s ORP Chotěboř s dalším pokračováním na Chrudim a sídelní město Pardubice. Na území Kraje Vysočina má trať délku cca 32 km, území kraje obsluhuje 8 vlakových stanic s průměrnou vzdáleností zhruba 4,6 km.

Pro osobní přepravu jsou na trati provozovány osobní vlaky a spěšné vlaky. V úseku Havlíčkův Brod – Chotěboř je souhrnná nabídka tvořena 16 osobními vlaky a 11 spěšnými vlaky (základní interval 120 minut) se zhruba 2,6 tis. místy k sezení v obou směrech

³ Zdroj SŽDC

dohromady v běžném pracovním dni. (Poznámka: nejvyšší zatížení na trati dosahuje kolem 1,0 tis. osob, využití kapacity cca 38 %)

Trať 240 Jihlava – Brno

Celostátní jednokolejná dráha (Jihlava – Střelice) neelektrifikovaná s převažujícím regionálním dopravním významem. Dovolená traťová třída zatížení v úseku Jihlava – Okříšky je D4 (22,5 t/8 t) a v úseku Okříšky – Třebíč – Brno pak C3 (20 t/7,2 t). Nejvyšší dovolená traťová rychlost je v úseku Jihlava – Okříšky 75 km/hod. - 80 km/hod., v navazujícím úseku směrem na Třebíč a Zastávku u Brna pak 55 km/hod. - 60 km/hod. Křížení vlaků na jednokolejném úseku mezi městy Jihlava a Třebíč lze realizovat ve stanicích Luka nad Jihlavou, Bransouze, Okříšky a Krahulov, v úseku Třebíč – Náměšť nad Oslavou ve stanici Studenec, Vladislav a dále ve stanicích Kralice nad Oslavou a Rapotice.

Trať zabezpečuje přímou dopravní obsluhu a spojení krajského města Jihlava a okresního města Třebíč s pokračováním na sídelní město Brno. Dále je zajištěna dopravní obsluha a spojení okresního města Třebíč a ORP Náměšť nad Oslavou. Mezi další významné vlakové stanice patří Okříšky (přestup na celostátní dráhu 241) a Kralice nad Oslavou. Na území Kraje Vysočina má trať délku cca 72 km, území kraje obsluhuje 17 vlakových stanic s průměrnou vzdáleností zhruba 4,5 km.

Nabídka v běžném pracovním dni pro zabezpečení národních a regionálních vazeb tvoří 12 rychlíkových vlaků pro oba směry dohromady (běžný interval 120 minut) s kapacitou zhruba 3,6 tis. míst k sezení.

Regionální nabídka běžného pracovního dne je na železniční trati proměnná, v úseku Jihlava – Třebíč ji tvoří 10 párů osobních vlaků, včetně 1 spěšného vlaku se standardní kapacitou zhruba 3,4 tis. míst k sezení. V úseku Třebíč – Náměšť nad Oslavou nabídka představuje 27 osobních vlaků, v úseku Náměšť nad Oslavou – Zastávka u Brna pak 37 osobních vlaků v obou směrech dohromady za období běžného pracovního dne.

Trať 241 Znojmo – Okříšky

Celostátní železniční dráha, z hlediska osobní dopravy spíše místního významu, jednokolejná, neelektrifikovaná, s dovolenou traťovou třídou zatížení D4 (22,5 t/8 t). Nejvyšší dovolená traťová rychlost je zde 75 km/hod. - 80 km/hod. Křížení vlaků na jednokolejném úseku mezi městy Okříšky a Moravské Budějovice lze realizovat ve stanicích Stařeč, Kojetice na Moravě a Jaroměřice nad Rokytnou.

Trať zabezpečuje dopravní obsluhu ORP Moravské Budějovice a jeho napojení na celostátní železniční trať 240 Jihlava – Brno s omezeným přestupem na osobní nebo rychlíkové vlaky ve stanici Okříšky spíše ve směru na Třebíč. Současně trať umožňuje spojení ORP Moravské Budějovice s okresním městem Znojmo v Jihomoravském kraji. Na území Kraje Vysočina má trať délku cca 38 km, území kraje obsluhuje 9 vlakových stanic s průměrnou vzdáleností zhruba 4,8 km.

Nabídka v běžném pracovním dni na trati 241 v úseku Okříšky – Moravské Budějovice je složena z 9 párů osobních vlaků v obou směrech dohromady s kapacitou zhruba 1,1 tis. míst k sezení. Největší dopravní zatížení na území kraje kolem 0,3 tis. osob v obou směrech představuje využití kolem 27 %.

7.2 Železniční infrastruktura regionální a místní

Jedná se o dráhy regionálního nebo místního významu, které slouží veřejné osobní dopravě a jsou zaústěny do tratí celostátních nebo jiných tratí regionálních. Na území Kraje Vysočina se jedná o tyto tratě:

- 212 Světlá nad Sázavou – Čerčany
- 224 Tábor – Horní Cerekev
- 227 Kostelec u Jihlavy – Slavonice
- 228 Jindřichův Hradec - Obrataň
- 237 Havlíčkův Brod – Humpolec
- 251 Žďár nad Sázavou – Tišnov
- 252 Křižanov – Studenec.

Trať 212 Světlá nad Sázavou – Čerčany

Regionální železniční dráha místního významu, jednokolejná, neelektrifikovaná, s dovolenou traťovou třídou zatížení C3 (20 t/7,2 t). Nejvyšší dovolená traťová rychlost je zde 55 km/hod. - 60 km/hod. Křížení vlaků na jednokolejném úseku na území Kraje Vysočina se realizovat ve stanici Ledeč nad Sázavou.

Trať zabezpečuje dopravní obsluhu a dopravní spojení ORP Světlá nad Sázavou a OPÚ Ledeč nad Sázavou, včetně napojení na celostátní železniční trať 230 (Praha –) Kolín – Havlíčkův Brod s částečně zajištěným přestupem na osobní nebo rychlíkové vlaky ve stanici Světlá nad Sázavou. Na území Kraje Vysočina má trať délku cca 23 km, území kraje obsluhuje 11 vlakových stanic s průměrnou vzdáleností zhruba 2,3 km.

Regionální nabídka v běžném pracovním dni na trati 212 v úseku Světlá nad Sázavou – Ledeč nad Sázavou je tvořena 23 osobními vlaky v obou směrech dohromady se střední kapacitou zhruba 1,6 tis. míst k sezení. Největší dopravní zatížení na území kraje kolem 0,4 tis. osob v obou směrech představuje využití kolem 25 %.

Trať 224 Horní Cerekev – Tábor

Regionální železniční dráha místního významu, jednokolejná, neelektrifikovaná, s dovolenou traťovou třídou zatížení C3 (20 t/7,2 t). Nejvyšší dovolená traťová rychlost je zde 65 km/hod. - 70 km/hod. Křížení vlaků na jednokolejném úseku mezi městy Pelhřimov a Horní Cerekev lze realizovat ve stanici Dobrá Voda u Pelhřimova, v úseku Pelhřimov – Obrataň ve stanicích Nová Cerekev a Pacov.

Trať zabezpečuje dopravní obsluhu okresního města Pelhřimov a jeho napojení na celostátní železniční trať 225 Havlíčkův Brod – Veselí nad Lužnicí se zajištěným přestupem na osobní nebo rychlíkové vlaky ve stanici Horní Cerekev. Současně umožňuje spojení okresního města Pelhřimov s ORP Pacov. Na území Kraje Vysočina má trať délku cca 45 km, území kraje obsluhuje 13 vlakových stanic s průměrnou vzdáleností zhruba 3,8 km.

Regionální nabídka v běžném pracovním dni na trati 224 v úseku Pelhřimov – Horní Cerekev je tvořena 19 osobními vlaky, v úseku Pelhřimov – Obrataň 18 osobními vlaky v obou směrech dohromady s kapacitou zhruba 1,3 tis. míst k sezení.

Trať 227 Kostelec u Jihlavy - Slavonice

Regionální železniční dráha místního významu, jednokolejná, neelektrifikovaná, s dovolenou traťovou třídou zatížení C2 (20 t/6,4 t). Nejvyšší dovolená traťová rychlost je zde 45 km/hod. - 50 km/hod. Křížení vlaků na jednokolejném úseku na území Kraje Vysočina je umožněno ve stanicích Třešť, Sedlejev a Telč.

Trat' zabezpečuje dopravní obsluhu ORP Telč a obce s pověřeným úřadem (dále OPÚ) Třešť, včetně možnosti dopravního napojení na celostátní železniční trat' 225 Havlíčkův Brod – Veselí nad Lužnicí se zajištěným přestupem na osobní nebo rychlíkové vlaky ve stanici Kostelec u Jihlavy, což umožňuje spojení s krajským městem Jihlava. Města Telč a Třešť mají rovněž dopravní spojení s městem Dačice v Jihočeském kraji. Na území Kraje Vysočina má trat' délku cca 29 km, území kraje obsluhuje 13 vlakových stanic s průměrnou vzdáleností zhruba 2,4 km.

Nabídka na trati v běžném pracovním dni v úseku Kostelec u Jihlavy – Telč je tvořena 11 páry osobních vlaků v obou směrech dohromady s kapacitou zhruba 1,8 tis. míst k sezení. (Poznámka: nejvyšší zatížení na trati dosahuje kolem 0,3 tis. osob, využití kapacity cca 17 %)

Trat' 237 Havlíčkův Brod - Humpolec

Regionální železniční dráha místního významu, jednokolejná, neelektrifikovaná, s dovolenou traťovou třídou zatížení C3 (20 t/7,2 t). Nejvyšší dovolená traťová rychlost je zde 45 km/hod. - 50 km/hod. Křížení vlaků na jednokolejně trati je umožněno ve stanicích Lípa a Herálec.

Trat' zabezpečuje dopravní obsluhu a dostupnost okresního města Havlíčkův Brod a spojení s ORP Humpolec, včetně možnosti dopravního napojení na celostátní železniční tah tratí 230 (Praha –) Kolín – Havlíčkův Brod a 250 (Praha –) Havlíčkův Brod – Brno – Kúty se zajištěným přestupem na osobní nebo rychlíkové vlaky ve stanici Havlíčkův Brod. Železniční trat' má délku cca 25 km, území obsluhuje 10 vlakových stanic s průměrnou vzdáleností zhruba 2,8 km.

Nabídka na trati v běžném pracovním dni sestává z 19 osobních vlaků v obou směrech dohromady s kapacitou zhruba 1,1 tis. míst k sezení. (Poznámka: nejvyšší zatížení na trati dosahuje kolem 0,3 tis. osob, využití kapacity cca 27 %)

Trat' 251 Žďár nad Sázavou - Tišnov

Významná regionální železniční dráha širšího dopravního významu, jednokolejná, neelektrifikovaná, s dovolenou traťovou třídou zatížení C3 (20 t/7,2 t). Nejvyšší dovolená traťová rychlost je zde 45 km/hod. - 50 km/hod. Křížení vlaků na jednokolejně trati je na území Kraje Vysočina možné realizovat ve vlakových stanicích Veselíčko, Nové Město na Moravě, Bystřice nad Pernštejnem a Rožná.

Výstavba výhybny Veselíčko, umožňuje dosažení špičkového intervalu 30 min a vložení 5 párů osobních vlaků v úseku Žďár nad Sázavou – Nové město na Moravě.

Trat' zabezpečuje dopravní obsluhu a dostupnost okresního města Žďár nad Sázavou a spojení s ORP Nové Město na Moravě a ORP Bystřice nad Pernštejnem, včetně dopravního napojení na celostátní železniční 250 (Praha –) Havlíčkův Brod – Brno – Kúty se zajištěným přestupem na osobní nebo rychlíkové vlaky ve stanici Žďár nad Sázavou, případně Tišnov. Železniční trat' má délku cca 40 km, území obsluhuje 11 vlakových stanic s průměrnou vzdáleností zhruba 4,0 km.

Nabídka na trati v běžném pracovním dni v úseku Žďár nad Sázavou – Nové Město na Moravě sestává z 15 párů osobních vlaků v obou směrech dohromady s běžným intervalem 60 - 120 minut a kapacitou zhruba 4,0 tis. míst k sezení. V úseku Nové Město na Moravě – Bystřice nad Pernštejnem je nabídka tvořena 23 osobními vlaky v obou dohromady s běžným intervalem rovněž 60 - 120 minut a kapacitou 2,6 tis. míst k sezení.

Nejvyšší zatížení na trati v úseku Žďár nad Sázavou – Nové Město na Moravě dosahuje kolem 1,0 tis. osob s využitím kapacity cca 25 %, v úseku Nové Město na Moravě – Bystřice nad Pernštejnem je nejvyšší zatížení kolem 0,5 tis. osob, což představuje využití kapacity kolem 19 %.

8 Silniční infrastruktura

8.1 Dálnice a silniční tahy I. třídy

Dálnice D1 (E50 a E65)

Dálnice D1 představuje pro území Kraje Vysočina zcela zásadní dopravní, resp. silniční infrastrukturu, zabezpečující národní vazby směrem na Brno a Prahu, včetně dalších mezinárodních návazností. Její trasa s celkem 11 napojeními (exity 81, 90, 104, 112, 119, 134, 141, 146, 153, 162, 168) na území Kraje Vysočina, společně s navazující silniční sítí, rozhodujícím způsobem přispívá k vysoké kvalitě dopravní obsluhy a dostupnosti velké části území Kraje Vysočina. Dálnice D1 je nositelkou mezinárodního tahu E50 (– Mannheim – Plzeň – Praha – Brno – Trenčín –) a mezinárodního tahu E65 (– Jelenia Gora – Praha – Brno – Bratislava –).

Z hlediska šířkového uspořádání (parametrů) představuje dálnice D1 homogenizovanou kapacitní komunikaci, směrově rozdělenou, se dvěma jízdními pruhy v každém směru. Modelové dopravní zatížení vykazuje na hranicích území Kraje Vysočina přibližně 24,6 tis. až 27,1 tis. osobních vozidel/24 hod. Na této intenzitě dopravy se dominantním způsobem podílí tranzitní doprava přes Kraj Vysočina.

Silnice I/19

Silniční tah Tábor (D3) – Pelhřimov, dále v souběhu se silnicí I/34 (– Humpolec – Havlíčkův Brod –) – Žďár nad Sázavou – Nové Město na Moravě – Bystřice nad Pernštejnem – silnice I/43 prochází severní částí území Kraje Vysočina západovýchodním směrem. Dopravně obsluhuje bývalá okresní města Pelhřimov a Žďár nad Sázavou a ORP Nové Město na Moravě a Bystřice nad Pernštejnem. Průměrná pasportizační šířka silnice je 8,8 m.

Největší intenzita na silnici v rámci území Kraje Vysočina (sčítání ŘSD 2010):

- cca 5,3 tis. osobních voz./24 h na úseku Tábor – Pelhřimov
- cca 6,3 tis. osobních voz./24 h na úseku Nové Město na Moravě – Žďár nad Sázavou.

Silnice I/23

Silniční tah dálnice D3 – Jindřichův Hradec (I/34) – Telč – Třebíč – Náměšť nad Oslavou – dálnice D1 (exit 182) prochází jižní částí území Kraje Vysočina rovněž západovýchodním směrem. Dopravně obsluhuje bývalé okresní město Třebíč a ORP Telč a Náměšť nad Oslavou. Průměrná pasportizační šířka silnice je 8,1 m.

Největší intenzita na komunikaci v rámci území Kraje Vysočina (sčítání ŘSD 2010):

- cca 6,6 tis. osobních voz./24 h na úseku Třebíč – Náměšť nad Oslavou.

Silnice I/34 (E551)

Silniční tah České Budějovice (I/3) – Jindřichův Hradec – Pelhřimov – Humpolec (D1 exit 90) – Havlíčkův Brod – Ždírec nad Doubravou – Svitavy (I/43) prochází územím Kraje Vysočina od západu severovýchodním směrem. Dopravně obsluhuje bývalá okresní města Pelhřimov a Havlíčkův Brod a ORP Humpolec.

Průměrná pasportizační šířka silnice je 10,4 m.

Největší intenzita na komunikaci v rámci území Kraje Vysočina (sčítání ŘSD 2010):

- cca 8,6 tis. osobních voz./24 h na úseku Pelhřimov – Humpolec.

Silnice I/37

Silniční tah Pardubice (I/36) – Chrudim – Ždírec nad Doubravou – Žďár nad Sázavou – Velká Bíteš (D1 exit 162) prochází územím Kraje Vysočina od severu jihovýchodním směrem. Dopravně obsluhuje bývalé okresní město Žďár nad Sázavou. Průměrná pasportizační šířka silnice je 8,9 m.

Největší intenzita na komunikaci v rámci území Kraje Vysočina (sčítání ŘSD 2010):

- cca 4,9 tis. osobních voz./24 h na úseku Ždírec nad Doubravou – Žďár nad Sázavou.

Silnice I/38 (E59)

Silniční tah Kolín (I/12) – Havlíčkův Brod – Jihlava (D1 exit 112) – Moravské Budějovice – Znojmo – hraniční přechod s Rakouskem Hatě/Kleinhaugsdorf prochází územím Kraje Vysočina od severu jižním a jihovýchodním směrem. Dopravně obsluhuje krajské město Jihlava a bývalé okresní město Havlíčkův Brod a ORP Moravské Budějovice. Průměrná pasportizační šířka silnice je 10,5 m.

Největší intenzita na komunikaci v rámci území Kraje Vysočina (sčítání ŘSD 2010):

- cca 17,6 tis. osobních voz./24 h na úseku Havlíčkův Brod – Jihlava.

8.2 Vybrané silnice a úseky silnic II. a III. třídy

Silnice II/112

Silniční úsek (Vlašim –) Košetice – Křelovice – Červená Řečice – Pelhřimov s nejvyšším dopravním zatížením mezi obcemi cca 2,9 tis. osobních vozidel/24 hod. Průměrná pasportizační šířka silnice činí 7,7 m.

Silnice II/150

Silniční úsek Ledec nad Sázavou – Světlá nad Sázavou – Havlíčkův Brod s nejvyšším dopravním zatížením mezi obcemi v úseku Světlá nad Sázavou – Havlíčkův Brod 4,4 tis. osobních vozidel/24 hod. Průměrná pasportizační šířka silnice činí 7,2 m.

Silnice II/152

Silniční tah Jemnice – Moravské Budějovice – Jaroměřice nad Rokytnou – Hrotovice – Dukovany (– Ivančice), s možností vazby Dačice – Jemnice. Nejvyšší dopravní zatížení mezi obcemi je v úseku Moravské Budějovice – Jaroměřice nad Rokytnou a dosahuje cca 4,0 tis. osobních vozidel/24 hod. Průměrná pasportizační šířka silnice činí 7,9 m.

Silnice II/344

Silniční úsek Chotěboř – Rozsochatec – Havlíčkův Brod s nejvyšším dopravním zatížením mezi obcemi cca 2,8 tis. osobních vozidel/24 hod. Průměrná pasportizační šířka silnice činí 6,6 m.

Silnice II/345

Silniční úsek Golčův Jeníkov – Chotěboř – Ždírec nad Doubravou s nejvyšším dopravním zatížením mezi obcemi u Chotěboře cca 2,8 tis. osobních vozidel/24 hod. Průměrná pasportizační šířka silnice činí 8,5 m.

Silnice II/351

Silniční úsek Hrotovice – Třebíč využíván autobusy. Dopravní zatížení je 3,9 tis. Osobních vozidel/34 hodin. Pasportizační šířka je 7,7 - 9,6 m.

Silnice II/352

Silniční úsek Polná – Jihlava je využíván autobusy. Dopravní zatížení je 1,3 tis osobních vozidel/24 hodin. Pasportizační šířka je 5,0 - 6,2 m. Šířka komunikace je nevhodná pro autobusovou dopravu. Jízdní pruh pro autobusy má mít šířku min. 3,0 m.

Silnice II/353

Silnice II/353 a II/602 zajišťují dopravní spojení Jihlava – Žďár nad Sázavou. Silnice II/353 vykazuje nejvyšší dopravní zatížení mezi obcemi 3,6 tis. osobních vozidel/24 hod., na příjezdu do města Žďár nad Sázavou se intenzita dopravy mezi obcemi zvyšuje na cca 5,0 tis. osobních vozidel/24 hod. Průměrná pasportizační šířka silnice činí 7,3 m.

Silnice II/360

Silnice společně se silnicí II/150 zajišťují dopravní vazbu Moravské Budějovice – Jaroměřice nad Rokytnou – Třebíč. Samotná silnice II/360 dále spojuje Třebíč, Velké Meziříčí a Křižanov. Silnice II/360 vykazuje nejvyšší dopravní zatížení mezi obcemi v úseku Jaroměřice nad Rokytnou – Třebíč 6,4 tis. osobních vozidel/24 hod., mezi Třebíčí a Velkým Meziříčím intenzita dopravy mezi obcemi dosahuje cca 3,9 tis. osobních vozidel/24 hod. Průměrná pasportizační šířka silnice činí 7,9 m.

Silnice II/403

Silniční úsek Telč – Stonařov využíván veřejnou linkovou dopravou pro vazbu Telč – Jihlava, jako alternativní trasa k trase přes Třešť. Dopravní zátěž je zde cca 700 osobních vozidel/24 hod. Pasportizační šířka je 6,3 - 6,8 m.

Silnice II/405

Silniční tah Třebíč – Okříšky – Brtnice – Jihlava, nejvyšší dopravní zatížení mezi obcemi dosahuje cca 3,1 tis. osobních vozidel/24 hod., v úseku Brtnice – Jihlava se intenzita dopravy mezi obcemi pohybuje kolem cca 2,8 - 3,1 tis. osobních vozidel/24 hod. Průměrná pasportizační šířka silnice činí 8,0 m.

Silnice II/406

Silnice společně se silnicí II/602 zajišťují dopravní vazbu (Dačice –) Telč – Třešť – Kostelec u Jihlavy – Jihlava. Silnice II/406 vykazuje nejvyšší dopravní zatížení mezi obcemi u Kostelce u Jihlavy a činí cca 7,4 tis. osobních vozidel/24 hod. Průměrná pasportizační šířka silnice činí 8,0 m.

Silnice II/523

Silnice je využívána v úseku Humpolec – Jihlava veřejnou linkovou dopravou.. Dopravní zátěž je zde 1,0 - 2,7 tis. osobních vozidel/24 hod. Pasportizační šířka je 6,4 - 7,4 m.

Silnice II/602

Silniční tah představuje na území Kraje Vysočina dopravní spojení Pelhřimov – Jihlava – Velké Meziříčí – Velká Bíteš s pokračováním do Brna. Nejvyšší dopravní zatížení je kolem krajského města Jihlava a dosahuje mezi obcemi cca 8,8 - 10,3 tis. osobních vozidel/24 hod., v okrajových úsecích trasy činí nejvyšší dopravní zatížení mezi obcemi cca 2,8 tis. osobních vozidel/24 hod. Průměrná pasportizační šířka silnice činí 9,3 m.

Silnice II/693

Silnice vedená z Horní Cerekve do Kamenice nad Lipou je využívána v části úseku pro spojení veřejnou linkovou dopravou v úseku Počátky – Pelhřimov. Dopravní zátěž je zde 300 - 400 osobních vozidel/24 hod. Pasportizační šířka komunikace je 5,6 - 6,5 m.

Silnice III/13215

Silnice mezi obcemi Počátky a Bělá, která slouží k vedení veřejné linkové dopravy z Počátků do Pelhřimova. Intenzita dopravy je cca 800 osobních vozidel/24 hodin. Pasportizační šířka je 5,6 - 5,9 m. Tato šířka není dostatečná pro vedení veřejné linkové dopravy. Jízdní pruh pro autobusy má mít šířku min. 3,0 m.

Silnice III/11255

Silnice mezi obcemi Veselá a Rynárec, která slouží k vedení veřejné linkové dopravy z Počátků do Pelhřimova. Intenzita dopravy je cca 800 osobních vozidel/24 hodin. Pasportizační šířka je 5,3 - 5,9 m. Tato šířka není dostatečná pro vedení veřejné linkové dopravy. Jízdní pruh pro autobusy má mít šířku min. 3,0 m.

Silnice III/36049

Silnice mezi obcemi Velké Meziříčí a Rousměrov, která slouží k vedení veřejné linkové dopravy z Velkého Meziříčí do Žďáru nad Sázavou. Intenzita dopravy je cca 1,3 tis osobních vozidel/24 hodin. Pasportizační šířka je 5,6 - 6,8 m. Tato šířka není v celém úseku dostatečná pro vedení veřejné linkové dopravy. Jízdní pruh pro autobusy má mít šířku min. 3,0 m.

9 Identifikace úzkých hrdel na dopravní infrastrukturu

9.1 Železniční infrastruktura

Železniční koridor TEN-T Praha – Brno, vysokorychlostní trať

Výstavba vysokorychlostní tratě Praha – Brno včetně vlakové stanice Jihlava VRT umožní konkurenci železniční dopravy individuální a veřejné linkové dopravě ve vazbě Brno – Jihlava – Praha, která dnes využívá prioritně silniční nadřazenou síť dálnice D1.

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

Modernizace koridoru s nejvyšší předpokládanou traťovou rychlostí až 140 km/hod., resp. až 100 km/hod. pro úseky se současnou traťovou rychlostí 80 km/h umožní vyšší konkurenceschopnost. Stávající stav s traťovou rychlostí 65 - 100 km/hod má nízkou konkurenceschopnost pro dosažitelnost cílů v dálkové i regionální dopravě.

Vyloučení přestupu či zřízení ostrovních nástupišť (přestup hrana – hrana) ve stanici Světlá nad Sázavou mezi tratěmi 212 a 230 zajistí zvýšení komfortu pro cestující pro spojení Zruč nad Sázavou – Ledec nad Sázavou – Havlíčkův Brod.

Železniční trať 240 Jihlava – Brno

Modernizace úseku Okříšky – Zastávka u Brna s nejvyšší předpokládanou traťovou rychlostí až 80 km/hod. s upřednostněním úseku Třebíč – Zastávka u Brna zajistí vyšší konkurenceschopnost. Stávající stav s traťovou rychlostí 55 - 80 km/hod. má nízkou konkurenceschopnost pro dosažitelnost cílů v dálkové i regionální dopravě.

Železniční trať 225 Havlíčkův Brod – Veselí nad Lužnicí

Modernizace trati v úseku Jihlava – Havlíčkův Brod ze stávající traťové rychlosti 75 – 80 km/hod. až na 100 km/hod umožní dosažení systémových časů mezi terminály Havlíčkův Brod a Jihlava. Zdvojkolejněním úseku Jihlava – Jihlava-Bosch Diesel je možné dosáhnout špičkového intervalu méně než 60 min.

Modernizace trati v úseku Jihlava – Veselí nad Lužnicí ze stávající traťové rychlosti na 80 km/h v synergii s optimalizací IV. tranzitního železničního koridoru v úseku Veselí nad Lužnicí – České Budějovice přispěje k dosažení systémové jízdní doby mezi uzly Jihlava – České Budějovice 120 min. Stávající stav s traťovou rychlostí 60 - 70 km/hod. má nízkou konkurenceschopnost pro dosažitelnost cílů v dálkové i regionální dopravě.

Železniční trať 227 Kostelec u Jihlavy – Slavonice

Modernizace úseku Telč – Kostelec u Jihlavy s nejvyšší předpokládanou traťovou rychlostí až 70 km/hod, kterou je potřebné spojit se synergií se snížením počtu stanic u vybraných vlaků a vyloučením přestupu ve stanici Kostelec u Jihlavy. Stávající stav s traťovou rychlostí 45 - 50 km/hod má nízkou konkurenceschopnost pro dosažitelnost cílů vůči souběžné autobusové dopravě.

9.2 Infrastruktura veřejné linkové dopravy

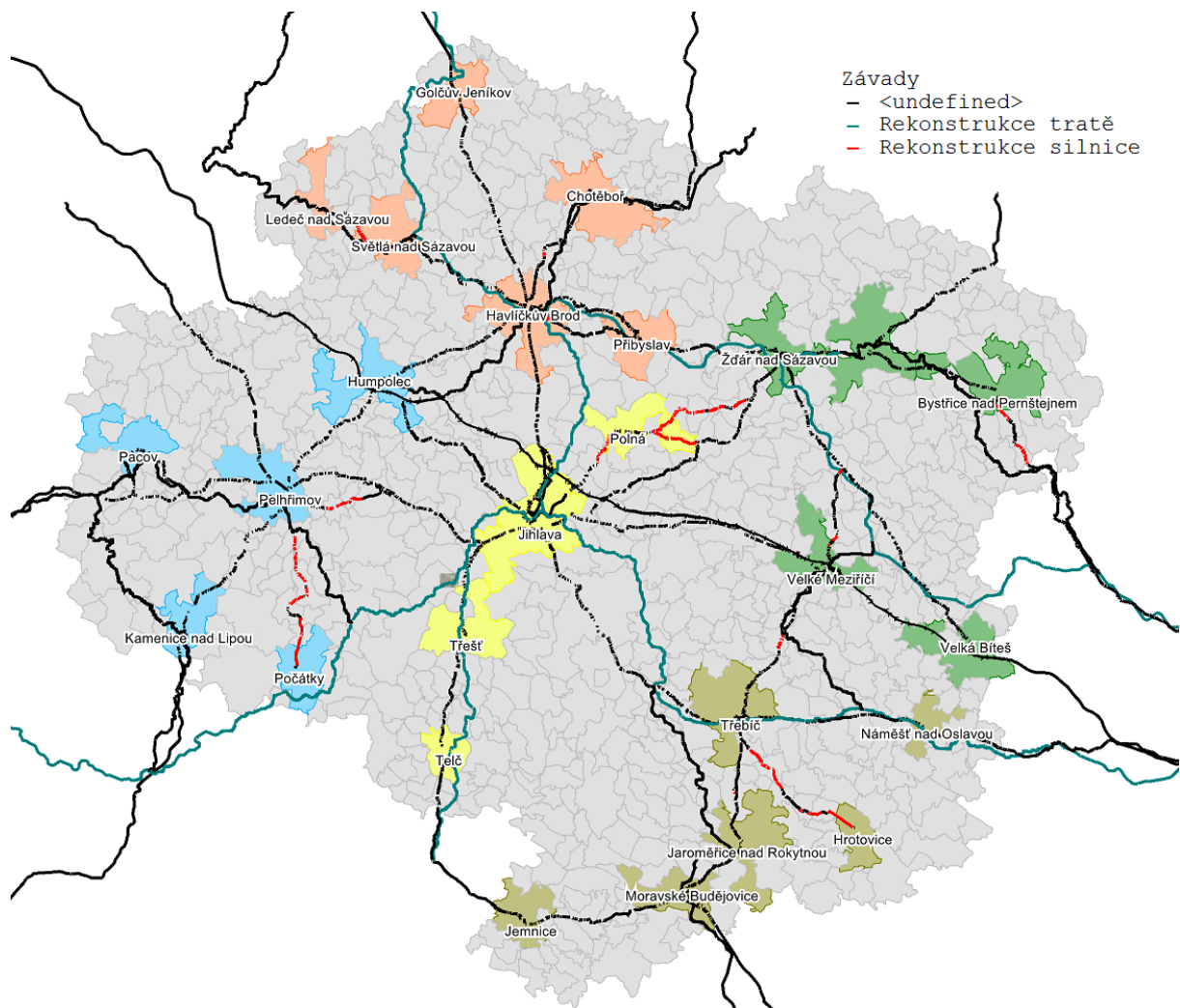
Dopravní infrastruktura s menší šířkou než 6,0 m není dostatečná pro vedení veřejné linkové dopravy.

9.3 Přestupní terminály

Neexistující přestupní terminály Jihlava, Třebíč a Pelhřimov neumožňují kvalitní přestup mezi dopravními módy. Blíže je tento problém popsán v kapitole 6.

10 Závěr

Infrastrukturní analýza současného stavu popisuje a hodnotí dopravní infrastrukturu, která je zařazena do tzv. Základní dopravní sítě veřejné dopravy. Na této infrastruktuře se realizují významné přepravní vazby. Je popsána také funkce dopravní infrastruktury ve vztahu k zatřídění dle významu na mezinárodní, celostátní, regionální a místní úrovni. Analýza navazuje na kapitoly Analýza dopravní obslužnosti, která hodnotí kvalitu služeb pro dopravní vazby analyzované v kapitole Přepravní vztahy Kraje Vysočina a Přepravní analýzu stávajícího stavu. Kapitola je v souladu s navrhovaným systémem dopravní obslužnosti v kapitole Koncepce sítě.



Obrázek 2 Schéma úzkých hrdel na železniční a silniční infrastruktuře

Seznam obrázků a tabulek

Obrázek 1 Základní síť veřejné dopravy pro potřeby analýzy	4
Obrázek 2 Schéma úzkých hrdel na železniční a silniční infrastruktuře	25

Tabulka 1 Přestupní terminály pro celostátní spojení (x – přímé spojení bez přestupu).....	8
Tabulka 2 Dostupnost uzlu Jihlava z okolních obcí ORP a POU	11
Tabulka 3 Dostupnost uzlu Havlíčkův Brod z okolních obcí ORP a POU	11
Tabulka 4 Dostupnost uzlu Pelhřimov z okolních obcí ORP a POU	12
Tabulka 5 Dostupnost uzlu Třebíč z okolních obcí ORP a POU	12
Tabulka 6 Dostupnost uzlu Žďár nad Sázavou z okolních obcí ORP a POU	13
Tabulka 7 Dostupnost uzlu Znojmo z ORP Moravské Budějovice	13