



Rámcový návrh opatření

Část D2, D3 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, prosinec 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 Přestupní terminál Havlíčkův Brod	4
3 Železniční uzel Jihlava a přestupní terminál Jihlava město.....	5
4 Ostatní přestupní terminály	7
4.1 Přestupní terminály ostatních okresních měst	7
4.1.1 Třebíč.....	7
4.1.2 Žďár nad Sázavou.....	8
4.1.3 Pelhřimov	10
4.2 Významná přestupní místa.....	11
4.2.1 Kostelec u Jihlavy	11
4.2.2 Světlá nad Sázavou	11
4.2.3 Křižanov	11
4.3 Ostatní přestupní místa	11
4.3.1 Horní Cerekev.....	11
4.3.2 Okříšky.....	11
4.3.3 Obrataň.....	12
5 Železniční infrastruktura	12
6 Další opatření.....	13
6.1 Jednotný tarif a řízení systému.....	13
6.2 Udržení podílu veřejné dopravy.....	15
7 Vysokorychlostní trať a její přínosy pro Kraj Vysočina	16
Seznam obrázků, grafů a tabulek	18

1 Úvod

Rámcový návrh opatření se zabývá rozpracováním infrastrukturních opatření, které byly nastíněny v předchozích částech, kdy navazuje zejména na části C3 a D1. Cílem je zajistit dobrou dostupnost center spádových měst, jejich významných cílů, a také zohlednit jejich funkci tranzitní a přestupní dopravy.

Dále jsou navržena infrastrukturní opatření na železniční infrastrukturu a rámcově jsou zmíněna další opatření v otázce jednotného tarifu a otázce udržení podílu veřejné dopravy na dělbě přepravní práce.

Na tuto kapitolu navazuje kapitola D4 Investiční priority a investiční plán.

2 Přestupní terminál 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.

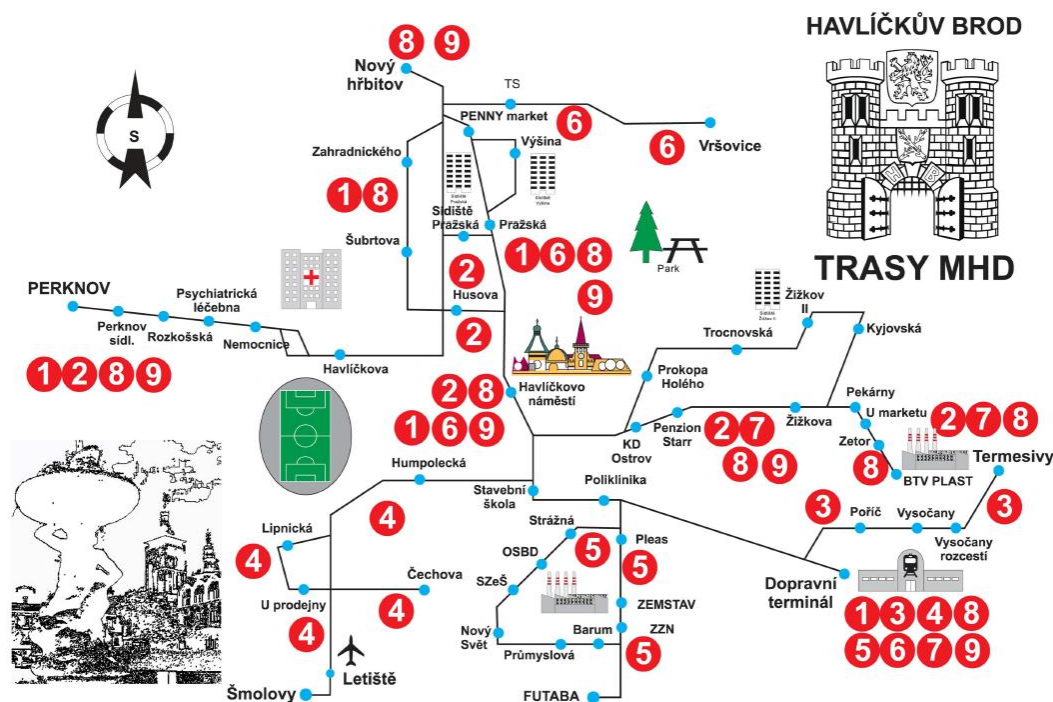
V současné době je centrum města vzdáleno od terminálu daleko pro docházku do centra města. Nánavnost spojů MHD na spoje příměstské dopravy je tedy jedním z rozhodujících faktorů při volbě železniční dopravy. Spoje veřejné linkové dopravy zajišťují až na výjimky na zastávky Bezručova, Masarykova a Humpolecká, které jsou položeny blíže centru města. Z hlediska vyjíždky obyvatel je terminál položen prakticky na opačném konci významných bytových souborů, které se nacházejí na severní části města. Oproti tomu je v blízkosti lokality průmyslová zóna. Poloha terminálu je tedy více přizpůsobena dojíždce než vyjíždce.

Doporučujeme prioritně sledovat koordinaci jízdních řádů železniční dopravy a veřejné linkové dopravy s MHD vzhledem k cílům: centrum města, nemocnice, psychiatrická léčebna, významní zaměstnavatelé a sídliště Pražská a sídliště Žižkov.

Doporučujeme prověřit vedení veřejné linky veřejné dopravy se záměrem minimalizovat nevhodnou polohu terminálu vzhledem k jednotlivým zdrojovým a cílovým lokalitám dojíždky a vyjíždky města, které je významným lokálním (mikroregionálním) centrem.

Doporučujeme prověřit, zda linkám 600030, 600080, 600280 a 600990 není vhodnější upravit trasu nově přes centrum místo vedení přes průmyslovou zónu.

Doporučujeme upravit autobusové nádraží dle vyhl. 398/2009 Sb. a zároveň prověřit i přístupy mezi jednotlivými nástupními hranami obou dopravních módů veřejné dopravy.



Obrázek 1 Mapa sítě MHD Havlíčkův Brod¹

3 Železniční uzel Jihlava a přestupní terminál Jihlava město

Jihlava je významným centrem dojíždky a vyjíždky. Jedná se o největší sídlo Kraje Vysočina a zároveň je správním centrem celého kraje. Město zároveň plní roli přestupního uzlu veřejné dopravy ve vztahu mezi regionální a celostátní dopravou, případně mezinárodní dopravou.

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.²

Ve městě je provozována síť MHD v podobě 8 autobusových a 5 trolejbusových linek.

Síť MHD spojuje významné zastávky regionální a dálkové dopravy. Jejich dostupnost je zajištěna zastávkami Hl. nádraží ČD, Fritzova a Autobusové nádraží, příp. 17. listopadu.

¹ Zdroj: www.tshb.cz (Technické služby Havlíčkův Brod)

² Zdroj o bezbariérovosti: www.cd.cz

Vzhledem k plánovaným akcím doporučujeme nepřipravovat rekonstrukci stávajícího autobusového nádraží, ale zvýšit úsilí při tvorbě nového přestupního uzlu Jihlava město v koordinaci se statutárním městem Jihlavou a SŽDC.

V dopravním uzlu Jihlava město by mělo dojít výhledově také k zastavování vlaků VRT na trase Brno – Jihlava město – Praha. Doporučujeme proto koordinovat opravu nevyhovující nádražní budovy a nástupišť ve stanici Jihlava město s tímto budoucím záměrem Ministerstva dopravy.

4 Ostatní přestupní terminály

Přestupní terminály okresních měst jsou důležitým přestupním bodem mezi jednotlivými druhy dopravy. Tyto by měly poskytovat přestup mezi dopravními módy veřejné dopravy, tj. mezi železniční a veřejnou linkovou dopravou. Tato centra dojížděky musí také umožňovat přestup mezi osobní automobilovou dopravou a veřejnou dopravou (Park and Ride). Významné dostředné vazby do těchto center nesmí být opomenuty při plánování veřejné dopravy. Při plánování přestupů ve veřejné dopravě nesmí být zhoršena dostupnost jednotlivých cílů města. Není vhodné linky odtahovat od těchto cílů se záminkou vybudování přestupního uzlu. Není vhodné snižovat potenciál veřejné dopravy přestupy, které nejsou nutné. V praxi se setkáváme se záměry zkrátit linky příměstské dopravy, a donutit cestujícího k přestupu na systém MHD i 1 zastávku před cílem jeho cesty. Těmto špatným příkladům je nutné se vyhnout.

4.1 Přestupní terminály ostatních okresních měst

4.1.1 Třebíč

Třebíč je významným lokálním centrem dojížděky a vyjížděky. Zároveň město plní roli přestupního terminálu mezi lokální a regionální úrovní. Multimodálnost přestupního uzlu je dále posilována snahou přepravy významného podílu dopravy ve směru Jihlava – Brno železniční dopravou a ve směru Velké Meziříčí – Moravské Budějovice veřejnou linkovou dopravou.

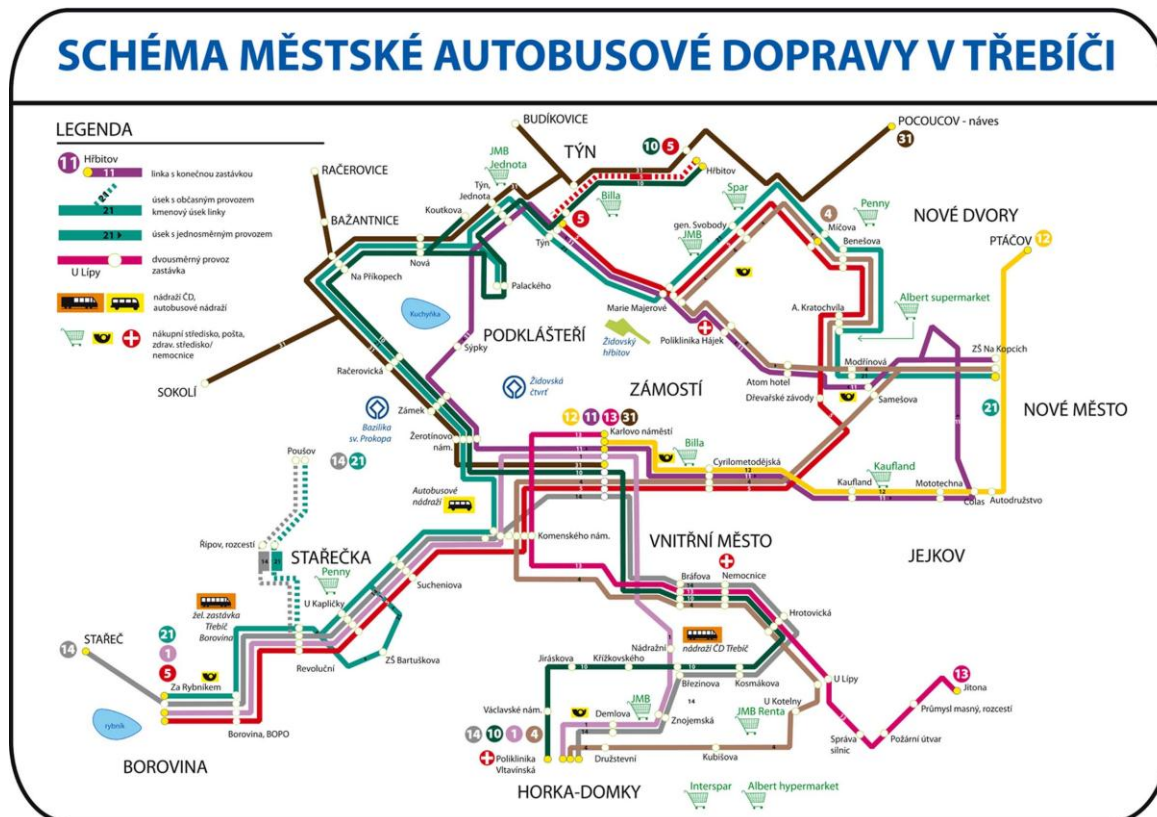
Přestupní uzel Třebíč sestává z vlakové stanice Třebíč, která je situována na železniční trati 240 Brno – Jihlava, a autobusového nádraží Třebíč, které je od vlakové stanice vzdáleno přibližně 800 m, resp. cca 12 minut běžné chůze. Vzdálenost centra města a vlakové stanice Třebíč činí zhruba 700 m, resp. 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. Doporučujeme stanici upravit pro bezbariérový přístup.

Dobrá poloha železniční stanice i autobusového nádraží vůči centru města je vyvážena nevhodnou polohou pro přestup mezi dopravními módy. Nejvhodnější stávající zastávkou pro přestup na veřejnou linkovou dopravu a železnici jsou zastávky Třebíč nemocnice, Bráfova a Březinova. Významnou výzvou při zlepšení multimodálnosti dopravního terminálu při železniční stanici Třebíč je řešení parkování osobních vozidel, které v současné době zabírají významné plochy na ulici Nádražní a v její blízkosti. Po vyřešení tohoto problému je možné výhledově teoreticky uvažovat o zřízení nástupních hran veřejné linkové dopravy přímo před budovou železniční stanice Třebíč či v prostoru nádraží na ulici Nádražní. Toto řešení by plně nenahradilo stávající autobusové nádraží, ale mohlo by poskytnout dostatečné zázemí pro přestup mezi dopravními módy železniční, veřejné linkové dopravy a

MHD. Ambiciózní návrh počítá s významnou ochotou SŽDC při řešení podmínek pro multimodální přestup cestujících ve městě Třebíč na ulici Nádražní.

Ve městě Třebíč operuje veřejná hromadná doprava (MHD), která má 10 linek.



Obrázek 3 Mapa sítě MHD Třebíč (zdroj: <http://schemmapy-mhd.ic.cz>)

4.1.2 Žďár nad Sázavou

Žďár nad Sázavou má významné vazby dopravní poptávky směrem k Novému městu na Moravě a Bystřici nad Pernštejnem. Tato města tvoří polycentrický systém. Dále lze identifikovat vazby směrem k Havlíčkovu Brodu, který je obslužen kvalitní železniční dopravou.

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.

Železniční 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.

Autobusové nádraží není upraveno pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Doporučujeme rekonstruovat nástupní hrany autobusového nádraží a přístup k nim dle vyhl. 398/2009 Sb.

Doporučujeme prioritně sledovat koordinaci jízdních řádů železniční dopravy a veřejné linkové dopravy s MHD vzhledem k cílům: centrum města, poliklinika, významní zaměstnavatelé a sídliště bytové hromadné zástavby.

Lokality jako Brodská či Vysočany mohou být obsluženy veřejnou linkovou dopravou i pro cestující železniční dopravou při koordinaci jízdních řádů ve stanici Žďár nad Sázavou.

SÍŤ LINEK MHD ve Žďáru nad Sázavou

(v plánu nejsou zahrnuty zrychlené spoje linek MHD)

Legenda:

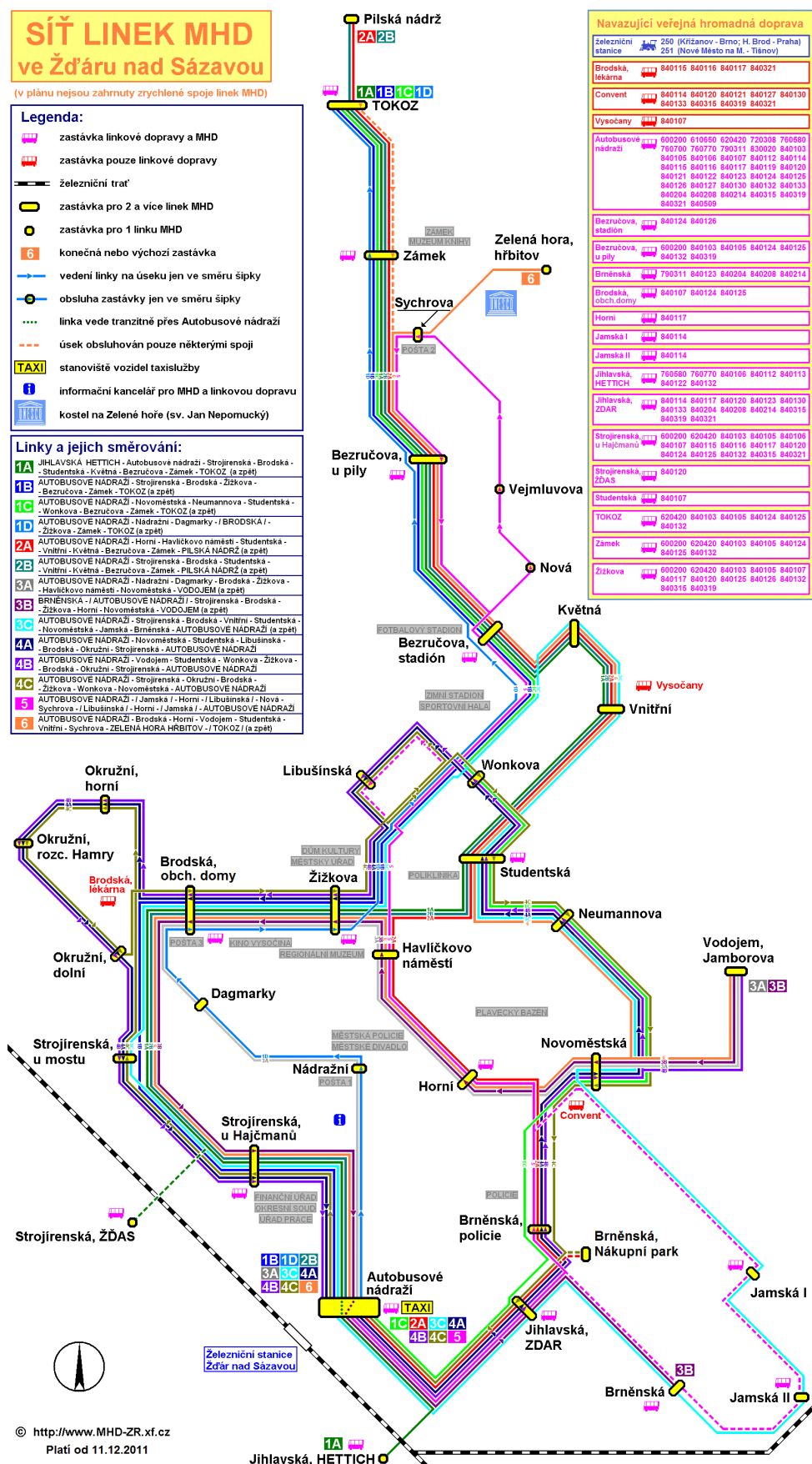
- zastávka linkové dopravy a MHD
- zastávka pouze linkové dopravy
- železniční trať
- zastávka pro 2 a více linek MHD
- zastávka pro 1 linku MHD
- konečná nebo výchozí zastávka
- vedení linky na úseku jen ve směru šípky
- obsluha zastávky jen ve směru šípky
- linka vede tranzitně přes Autobusové nádraží
- úsek obsluhovaný pouze některými spoji
- stanoviště vozidel taxislužby
- informační kancelář pro MHD a linkovou dopravu
- kostel na Zelené hoře (sv. Jan Nepomucký)

Linky a jejich směrování:

- 1A** JIHLAVSKÁ - HETTICH - Autobusové nádraží - Strojirenská - Brodská - Studentská - Květná - Bezručova - Zámek - TOKOZ (a zpět)
- 1B** AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ - Strojirenská - Brodská - Žižkova - Bezručova - Zámek - TOKOZ (a zpět)
- 1C** AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ - Novoměstská - Neumannova - Studentská - Wonkova - Bezručova - Zámek - TOKOZ (a zpět)
- 1D** AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ - Nádražní - Dagmarovy - BRODSKÁ - Žižkova - Zámek - TOKOZ (a zpět)
- 2A** AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ - Havlíčkovo náměstí - Studentská - Vnitřní - Květná - Bezručova - Zámek - PILSKÁ NÁDŘ (a zpět)
- 2B** AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ - Strojirenská - Brodská - Studentská - Vnitřní - Květná - Bezručova - Zámek - PILSKÁ NÁDŘ (a zpět)
- 3A** AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ - Horní - Havlíčkovo náměstí - Studentská - Vnitřní - Květná - Bezručova - Zámek - PILSKÁ NÁDŘ (a zpět)
- 3B** BRNĚNSKÁ - AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ - Strojirenská - Brodská - Žižkova - Horní - Novoměstská - VODOJEM (a zpět)
- 3C** AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ - Strojirenská - Brodská - Vnitřní - Studentská - Novoměstská - Jamská - Brněnská - AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ (a zpět)
- 4A** AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ - Novoměstská - Studentská - Libušinská - Brodská - Okružní - Strojirenská - AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ
- 4B** AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ - Vodojem - Studentská - Wonkova - Žižkova - Brodská - Okružní - Strojirenská - AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ
- 4C** AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ - Strojirenská - Okružní - Brodská - Žižkova - Wonkova - Novoměstská - AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ
- 5** AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ - Jamská I / Horní - / Libušinská I - / Nová - Sychrova - / Libušinská II - Horní - Jamská II - AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ
- 6** AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ - Brodská - Horní - Vodojem - Studentská - Vnitřní - Sychrova - ZELENÁ HORA - HRBITOV - / TOKOZ (a zpět)

Navazující veřejná hromadná doprava

Železniční stanice	250 (Křižanov - Brno; H. Brod - Praha)
	251 (Nové Město na M. - Těnov)
Brodská, lékárna	840115 840116 840117 840321
Convent	840114 840120 840121 840127 840130 840133 840316 840319 840321
Vysočany	840107
Autobusové nádraží	600200 610650 620420 720308 760580 760700 760770 790311 830020 840103 840105 840106 840107 840112 840114 840115 840116 840117 840119 840120 840121 840122 840123 840124 840125 840126 840127 840130 840132 840133 840204 840206 840214 840315 840319 840321 840509
Bezručova, stadión	840124 840126
Bezručova, u pily	600200 840103 840105 840124 840125 840132 840319
Brněnská	790311 840123 840204 840206 840214
Brodská, obch. domy	840107 840124 840125
Horní	840117
Jamská I	840114
Jamská II	840114
Jihlavská, HETTICH	760580 760770 840106 840112 840113 840122 840132
Jihlavská, ZDAR	840114 840117 840120 840123 840130 840133 840204 840206 840208 840214 840315 840319 840321
Strojirenská, u Hajčmanů	600200 620420 840103 840105 840106 840107 840115 840116 840117 840120 840124 840125 840132 840315 840321
Strojirenská, ZDAS	840120
Studentská	840107
TOKOZ	620420 840103 840105 840124 840125 840132
Zámek	600200 620420 840103 840105 840124 840125 840132
Žižkova	600200 620420 840103 840105 840107 840117 840120 840125 840126 840132 840315 840319



© <http://www.MHD-ZR.xf.cz>
Platí od 11.12.2011

Obrázek 4 Plán sítě MHD Žďár nad Sázavou (zdroj: <http://www.mhd-zr.xf.cz/>)

4.1.3 Pelhřimov

Pelhřimov je významným lokálním centrem dojíždky a vyjíždky. Zároveň město plní roli přestupního terminálu mezi lokální a regionální úrovní. Multimodálnost přestupního uzlu je dále posilována snahou přepravy významného podílu dopravy ve směru Jihlava, Humpolec, Jindřichův Hradec a Praha veřejnou linkovou dopravou a ve směru Pacov – Tábor železniční dopravou, která je výhodnější díky infrastrukturnímu vedení železnice.

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.

Autobusové nádraží nemá provedené nástupní hrany v souladu s vyhl. 389/2009 Sb. Tuto závadu doporučujeme odstranit. Doporučujeme vést vybrané autobusové linky ve směru Jihlava v návaznosti na vlaky ze směru Pacov ze zastávky Pelhřimov žel. st. MHD a obráceně.

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

Železniční stanice zajišťuje přestup na autobusové zastávky Nádraží ČD před nádražní budovou, které jsou obsluhovány linkami MHD 1, 2 a 4. Přístup na zastávky ani samotné zastávky nejsou uzpůsobeny pro pohyb osob se sníženou schopností pohybu či orientace.

Doporučujeme zajistit přístup i provedení zastávek veřejné linkové dopravy, MHD i železniční stanice dle vyhl. 398/2009 Sb.

MHD Pelhřimov tvoří 4 autobusové linky.

6:49	Datum	Odkud/Přestup/Kam	Přij.	Odj.	Pozn.	Spoje
<input type="checkbox"/>	18.12.	Pacov	6:46	6:49		Os 18405
		Pelhřimov	7:13	7:26		Přesun asi 1 min
		Pelhřimov,,žel.st. MHD	>	7:17	2	350010 24
		Pelhřimov,,aut.nádr. MHD	7:19	7:25	13	360101 1 R
		Jihlava,,aut.nádr.	8:00	8:10	9	
Celkový čas 1 hod 11 min , vzdálenost 54 km , cena 86 Kč / IN50 68 Kč / IN25 77 Kč České dráhy, a.s. ; nábreží L.Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1; +420 840 112 113 (Os 18405) ICOM transport a.s. ; Pelhřimov; 565 322 937 (Bus 350010) ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s. ; Písek; 386 100 167 (Bus 360101) jede do 27.VI. v ,nejede od 21.XII. do 5.I.,31.I.,od 8. do 16.III.,17.,18.IV.,jede od 1.IX. v ,nejede 27.,29.X.						
Detail spojení Vytisknout Poslat e-mailem Odstranit spojení Přidat do Mých spojení Mapa						
6:49	Datum	Odkud/Přestup/Kam	Přij.	Odj.	Pozn.	Spoje
<input type="checkbox"/>	18.12.	Pacov	6:46	6:49		Os 18405
		Horní Cerekev	7:50	8:00		R 623 Jihlava R D
		Jihlava	8:33	8:39		
Celkový čas 1 hod 44 min , vzdálenost 69 km , cena 100 Kč / IN50 50 Kč / IN25 75 Kč České dráhy, a.s. ; nábreží L.Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1; +420 840 112 113 jede v						

Obrázek 5 Ukázka účelnosti multimodálního přestupu v Pelhřimově (zdroj: www.idos.cz)

4.2 Významná přestupní místa

Významná přestupní místa jsou místa přestupu v rámci jednoho dopravního módu. Blíže jsou řešena místa přestupu železniční dopravy. Tato místa musí poskytnout takové zázemí, aby bylo možno přestup odbourat či minimalizovat čas přestupu a náročnost přestupu.

Odbourání přestupu lze provést organizačními změnami, např. spojováním vlaků. Přestupní bod poté musí infrastrukturně takovéto spojování umožnit. Pokud nelze přestup z organizačních důvodů nebo finančních důvodů odbourat, je nutné zajistit návaznosti vlaků, a tím snížit dobu přestupu. Mimo toto organizační opatření je nutné minimalizovat náročnost přestupu, a to zajištěním přestupu na jedné výškové úrovni. Přecházení mezi nástupišti není vhodné. Nástupiště, kde se má přestup realizovat, je pak nutné zastřešit a zajistit ochranu přestupujících před nepříznivými povětrnostními vlivy.

4.2.1 Kostelec u Jihlavy

Vlaková stanice Kostelec u Jihlavy nenabízí ve stávajícím stavu bezbariérový přístup do budovy ani na nástupiště. Rámcově navrhujeme přestup z tratě 227 na trať 225 odbourat spojováním vlaků ve směru do Jihlavy. Pro směr do Českých Budějovic je nutné rekonstruovat nástupní hrany, které budou umožňovat bezbariérový přístup, a omezit přecházení mezi nástupišti na minimální míru.

4.2.2 Světlá nad Sázavou

Vlaková stanice Světlá nad Sázavou nenabízí ve stávajícím stavu bezbariérový přístup do budovy ani na nástupiště. Rámcově navrhujeme přestup z tratě 212 na trať 230 odbourat spojováním vlaků ve směru do Havlíčkova Brodu. Pro směr do Kolína je nutné rekonstruovat nástupní hrany, které budou umožňovat bezbariérový přístup, a omezit přecházení mezi nástupišti na minimální míru.

4.2.3 Křižanov

Vlaková stanice Křižanov nenabízí ve stávajícím stavu bezbariérový přístup do budovy ani na nástupiště. Stanice je vybavena pro sluchově postižené elektronickým informačním systémem. Rámcově navrhujeme přestup z tratě 252 na trať 250 realizovat přestupem. Pro přestup je nutné rekonstruovat nástupní hrany, které budou umožňovat bezbariérový přístup, a omezit přecházení mezi nástupišti na minimální míru. Mezi nástupišti je nutné vybudovat bezbariérový přístup pro cestující s omezenou schopností pohybu, např. děti do 3 let, seniory, osoby používající k pohybu berle či vozík.

4.3 Ostatní přestupní místa

4.3.1 Horní Cerekev

Vlaková stanice Horní Cerekev nenabízí ve stávajícím stavu bezbariérový přístup do budovy ani na nástupiště. Pro přestup je nutné rekonstruovat nástupní hrany, které budou umožňovat bezbariérový přístup, a omezit přecházení mezi nástupišti na minimální míru. Mezi nástupišti je nutné vybudovat bezbariérový přístup pro cestující s omezenou schopností pohybu např. děti do 3 let, seniory, osoby používající k pohybu berle či vozík.

4.3.2 Okříšky

Vlaková stanice Okříšky nenabízí ve stávajícím stavu bezbariérový přístup do budovy ani na nástupiště. Pro přestup je nutné rekonstruovat nástupní hrany, které budou umožňovat bezbariérový přístup, a omezit přecházení mezi nástupišti na minimální míru. Mezi nástupišti

je nutné vybudovat bezbariérový přístup pro cestující s omezenou schopností pohybu např. děti do 3 let, seniory, osoby používající k pohybu berle či vozík.

4.3.3 Obrataň

Vlaková stanice Obrataň nenabízí ve stávajícím stavu bezbariérový přístup do budovy ani na nástupiště. Pro přestup je nutné rekonstruovat nástupní hrany, které budou umožňovat bezbariérový přístup, a omezit přecházení mezi nástupišti na minimální míru. Mezi nástupišti je nutné vybudovat bezbariérový přístup pro cestující s omezenou schopností pohybu např. děti do 3 let, seniory, osoby používající k pohybu berle či vozík.

5 Železniční infrastruktura

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.

Technická úprava stanice Žďár nad Sázavou umožní vypravení rychlíků pro zvýšení kvality služeb dálkové dopravy.

Železniční trať 240 Jihlava – Brno

Modernizace celé trati s předpokládanou traťovou rychlostí 80 km/hod. s upřednostněním úseku Okříšky – Zastávka u Brna zajistí vyšší konkurenceschopnost železniční dopravy. 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 jízdních dob 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 předpokládanou traťovou rychlostí 70 km/hod., kterou je potřebné spojit se synergií vyplývající ze snížení 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.

Trat' 251 Žďár nad Sázavou - Tišnov

Vybudováním druhého nástupiště ve stanici Veselíčko se zvýší bezpečnost provozu při míjení vlaků při špičkovém intervalu 30 min.

6 Další opatření

6.1 Jednotný tarif a řízení systému

Ve vyspělých státech západní Evropy došlo k názorovému posunu ve vnímání dopravy a jejího vlivu na rozvoj a fungování sídel. V celé dlouhé vývojové etapě byl ve vyspělých státech praktikován nabídkový přístup, kdy na rostoucí požadavky automobilové dopravy bylo reagováno rozvojem komunikační sítě a navazujících dopravních ploch. Současně s tím byly sice hledány možnosti rozvoje systému veřejné osobní dopravy, ale výsledkem tohoto přístupu byl v konečném důsledku další nárůst automobilové dopravy a pokles ve využívání dopravy veřejné. Celý vývoj dospěl do stádia, kdy se ukázala nezbytná volba nové strategie, jejíž podstatou je podpora všech opatření na zvýšení atraktivity především veřejné osobní dopravy.

Při zdůraznění, že doprava je klíčovým faktorem moderní ekonomiky, je konstatován trvalý rozpor mezi společnostmi, požadující stále více mobility, a veřejným míněním, které je stále méně tolerantní k nízké kvalitě některých dopravních služeb. Mezi zásadní navrhovaná opatření patří zejména územní plánování a plánování měst s vlivem na potřeby mobility, organizování systémů pracovní doby a doby vyučování, moderní organizace dopravních služeb ve městech a velkých městských aglomeracích, revitalizace železniční dopravy, podpora dopravy po vnitrozemských vodních cestách a další.

Systémová opatření se promítají do rozvoje a změn dopravní infrastruktury i managementu dopravy. Především se jedná o modernizaci organizace veřejné hromadné dopravy osob v městských aglomeracích a regionech formou integrovaných dopravních systémů (IDS). Potřebnost a výhodnost lze dokladovat na realizovaných systémech v zahraničí, např. ve Spolkové republice Německo nebo v Rakousku, i v České republice, např. ODIS a IDS JMK.

Základní myšlenkou integrovaného dopravního systému veřejné hromadné dopravy osob je nalezení formy společné funkce jednotlivých druhů dopravy, která nabídne efektivní a z hlediska uživatele atraktivní alternativu individuální automobilové dopravě.

Pro naplňování stanovených cílů udržení dělby přepravní práce doporučujeme připravovat a následně realizovat integrovaný dopravní systém (dále IDS) pro území Kraje Vysočina. Důvodů pro toto doporučení je několik. Například problematický způsob financování veřejné dopravy, který je založený na mnohostranných smluvních vztazích (kraj – dopravce + obce – dopravce). Produktem tohoto přístupu je pak výrazná rozdílnost v kvalitě dostupnosti veřejné dopravy, zejména ve víkendových dnech.

Dalším důvodem je nezbytnost vytváření společné koordinované nabídky, podmínkou je uznávání jízdních dokladů. Neméně významná je možnost společného rozvoje veřejné dopravy především na úrovni kvalitativních, technických a provozních standardů, což přispívá k mobilitě obyvatel.

Mezi rozhodující prvky patří:

- a) **společná a koordinovaná přepravní nabídka** železniční osobní dopravy, linkové autobusové dopravy, městské hromadné dopravy, systému P+R a dalších druhů dopravy různých dopravců, která pro zákazníka (cestujícího) představuje efektivní přepravní službu;

- b) **dohodnuté jednotné přepravní a tarifní podmínky** s jediným jízdním dokladem; tarifní struktura založená na principu jízdného v městské hromadné dopravě (předplatní doklady, časové jízdné, přestupný tarif apod.) umožňuje zákazníkům (cestujícím) plně využívat nabídnutou přepravní službu;
- c) **přímá účast kraje, obcí a měst daného území na organizování, financování a řízení IDS** na krajské nebo regionální úrovni dle stanovených pravidel – je sledována společná koncepce technického rozvoje systému.

Polycentrické uspořádání území Kraje Vysočina, rozmanitost velikostí sídel s vysokým podílem malých obcí a převážně vesnickým charakterem území, jejich roztržitost v území, následná analýza tras a nabídky a rozborů přepravních proudů v území generuje následující varianty tarifní koncepce⁴:

- a) konzervativní koncept územně relačního systému, kdy se definuje dopravní vztah a je umožněno přemísťování se po všech trasách mezi zvolenou relací (zónově-relační tarif)
- b) aktivní koncept územně plošného systému (tzv. plovoucí zóna), kdy se definuje relační plocha a je umožněno přemísťování se po všech trasách ve zvolené ploše (zónový tarif); tento koncept představuje větší podporu obecné mobility

Pro oba koncepty platí následující předpoklady:

- systém musí být založen jako přestupný
- jízdní doklady dopravců jsou vzájemně uznatelné
- základní jednotkou bude území obce zahrnující všechny stanice a zastávky v obci
- vymezení relace nebo relační plochy bude od jádrové zastávky v sídle
- relační princip by měl být uplatněn pro všechny druhy jízdného
- jízdné je jednotné, existuje lokální tarif pro krátké cesty
- systémy na území měst, kde je provozována MHD, budou zachovány
- železniční tarifní struktura může být zachována.

Koncepty tarifu IDS založené na velkých zónách nejsou pro Kraj Vysočina vhodné. Tato nevhodnost je dána administrativním členěním území i strukturou osídlení. Velký počet malých sídel by se negativně odrazil na ceně jízdného na malé vzdálenosti. Těchto krátkých cest, které jsou v jiných krajích vnitroměstské, je v Kraji Vysočina relativně velký počet.

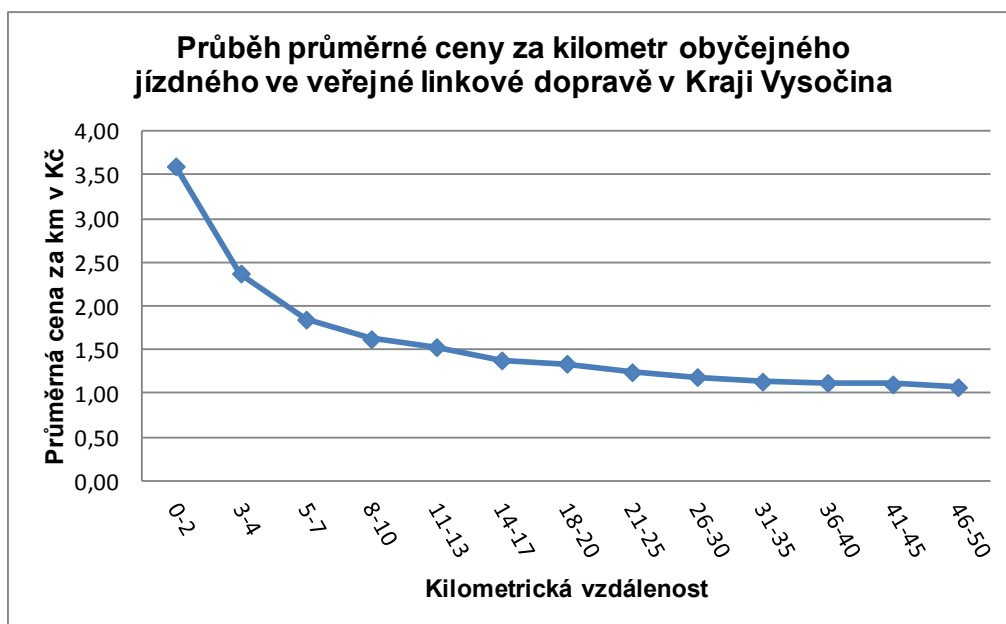
Tarif doporučujeme zavést jako zónově relační pro území kraje mimo města s MHD.

K relačnímu tarifu je možné připojit zóny měst s MHD. Tato města je vhodné rozdělit na více zón dle velikosti města či je započíst jako násobek zón.

Například Jihlavu lze rozdělit na 4 zóny nebo ji započíst do systému s cenou 4 násobku běžné zóny.

Velikosti zón tedy doporučujeme na úrovni obcí, kdy města s MHD budou připojena do zónového tarifu na základě výše zmíněných předpokladů.

⁴ Dosažitelnost spojuje, 2013



Graf 1 Průměrná cena jízdného za km ve veřejné linkové dopravě pro tarifní kilometrická pásma na území Kraje Vysočina

Významnou součástí tarifní koncepce je technické zajištění systému. S ohledem na navrhované koncepty doporučujeme sledovat využívání elektronického odbavovacího systému s technologií bezkontaktních karet používaných ve veřejné dopravě obecně se zajištěním kompatibility s městskými systémy.

Komplexní technické zajištění systému představuje především:

- odbavovací zařízení pro komunikaci s čipovými kartami
- informační systém a obslužný systém pro statistiku a zpracování dat
- systém distribuce a plnění karet
- systém kontroly platnosti a používání karet

Výhody bezkontaktních karet jsou známé, mezi hlavní patří:

- rychlá, bezpečná a pro majitele pohodlná komunikace s vysokým stupněm ochrany
- provádění tarifních změn bez potřeby nových jízdních dokladů
- omezení hotovostního platebního styku, zamezení falšování standardních karet
- statistický přehled, podklady pro ekonomické a dopravně inženýrské hodnocení
- multifunkčnost karet, včetně rozvoje jejich aplikací v dalších platebních systémech

6.2 Udržení podílu veřejné dopravy

Synergií opatření na straně kvality veřejné dopravy by mělo dojít ke stabilizaci dopravních výkonů realizovaných přepravou osob.

Tato opatření zahrnují zkrácení jízdní doby, zvýšení komfortu na zastávkách i ve vozidlech, zvýšení informovanosti zákazníků, zvýšení efektivity omezením souběhů spojů veřejné dopravy, snížení komplikovanosti zavedením jednotného systému a v neposlední řadě vypracování marketingové strategie pro různé segmenty veřejné dopravy.

Plánování veřejné dopravy se musí více než v minulosti zajímat o zákazníka, jeho potřeby a přání. Nelze dále praktikovat tvorbu akcepcí na základě analýzy dopravní nabídky bez analýzy dopravní poptávky, jelikož i sebelepší síťovost nabídky pro vazby, po kterých neexistuje poptávka, je zbytečná.

Naopak je nutné vložit úsilí do míst, kde je možné uchopit potenciálního zákazníka.

Za tímto účelem je nutné dbát na dostatek analytických podkladů pro plánování a nastartovat kontinuální plánovací proces, který bude vyhodnocovat rizika a stanovovat strategie pro dosažení specifických cílů.

Při stanovení strategie je nutné zohlednit opatření organizačního charakteru, provozního charakteru a investičního charakteru. Zejména ve vztahu k investicím do dopravní infrastruktury je nezbytné mít stanoveny dlouhodobé cíle, jelikož časový horizont životního cyklu těchto opatření je mnohdy více než 30 let.

Organizační a provozní opatření lze dále rozpracovávat v operativních či v akčních plánech pro několikaleté plánování, jelikož jejich příprava není tak finančně ani procesně náročná.

Tato opatření by měla být výsledkem taktického procesu, jehož cílem je efektivní alokace omezených veřejných finančních prostředků podniku ke zvýšení prodeje a udržení její konkurenční výhody.

Vzhledem k externím negativním faktorům, kterými jsou zvyšování životní úrovně, zvyšování stupně automobilizace, snižování počtu pravidelných cest a decentralizaci osídlení, je udržení podílu veřejné dopravy na celkové dělbě přepravní práce náročným úkolem.

7 Vysokorychlostní trať a její přínosy pro Kraj Vysočina

Kraj Vysočina je v současné době dobře napojen dálkovou veřejnou linkovou dopravou ve směru Praha a Brno. Tato dvě centra jsou významnými přestupními uzly při zajištění mezinárodních spojení dále do EU i mimo ni.

Toto spojení je dáno infrastrukturní vybaveností v podobě dálnice D1, která je tepnou nadřazené silniční sítí. Tato infrastruktura je dále zkapacitňována a zlepšována.

Oproti dálnici je železniční napojení na tato dvě významná sídla významně komplikovanější, a méně kvalitní.

Jihlava – Praha	Vzdálenost ⁵	Čas ⁶	Cena ⁷	Počet spojení ⁸	Počet přestupů ⁹
BUS	128 km	1 hod 44 min	141 Kč	29	0,03
Vlak	163 km	2 hod 49 min	225 Kč	13	1,15

Tabulka 1 Porovnání kvality dopravní vazby Jihlava – Praha pro veřejnou linkovou a železniční dopravu dne 18. 12. 2013

Výše zmíněné srovnání ukazuje tristní situaci v dálkové veřejné dopravě mezi Jihlavou a Prahou. Spojení mezi Jihlavou a Brnem je obdobně tristní.

⁵ Průměrná vzdálenost spojů jedoucích dne 18. 12. 2013

⁶ Průměrný čas spojů jedoucích dne 18. 12. 2013

⁷ Cena bez slevových karet, plné jízdné

⁸ Počet spojení v jednom směru jedoucích dne 18. 12. 2013

⁹ Průměrný počet přestupů při využití spojů jedoucích dne 18. 12. 2013

Na první pohled se může jevit tato dopravní obsluha jako zajímavá a bylo by možné železniční dopravu plně opustit, jelikož její konkurenceschopnost na této trase je nízká. To by ovšem odporovalo stanoveným cílům na evropské a národní úrovni, které dálkovou dopravu preferují po železnici.

Z praktického hlediska je možné odhalit i nedostatky autobusové dopravy. Vzhledem k faktu, že se spoje realizují bez dotací, a ani není vůle je do programu dotací zařadit, je omezena večerní nabídka do 20:40, kdy odjíždí poslední spoj autobusové dopravy z Jihlavy směr Praha. V železniční dopravě ovšem odjíždí poslední spoj v 19:25 z Jihlavy, čímž se nabídka nezlepší. Z Prahy je poslední večerní spojení do Jihlavy poskytováno ve 20:20 (komerční autobus), z Brna do Jihlavy pak již v 19:30 (komerční autobus).

Infrastrukturní nedostatky železniční dopravy tedy poškozují nabídku železniční dopravy vůči dopravě autobusové na střední a dlouhé vzdálenosti.

Kraj Vysočina ze své podstaty není schopen v zákonných mezích podporovat dálkovou dopravu, která je v režii Ministerstva dopravy. To zajišťuje pouze železniční dopravu, která je ve spojení Kraje Vysočina s krajskými městy ve velmi nízké kvalitě¹⁰.

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.

Stávající železniční dopravní infrastruktura není v Kraji Vysočina pro dálkovou dopravu konkurenceschopná. Plánovaná dopravní zátěž dle modelu dopravy Kraje Vysočina je 12-13 tis. osob za 24 hodin.

Trasování VRT se jeví jako vhodné mezi Prahou, Jihlavou městem a Brnem se zastávkami Humpolec/Pelhřimov (v blízkosti Obce Mladé Bříště), Velké Meziříčí a Velká Bíteš. Trať by měla současně sloužit pro napojení Kraje Vysočina na mezinárodní dopravní síť v plánovaném terminálu Jihlava město. Při vynechání zastávky v Jihlavě městě by došlo k nerespektování struktury osídlení Kraje Vysočina a administrativního členění, kdy je Jihlava krajským městem se stávajícím nevyhovujícím železničním spojením.

Jízdní doby se předpokládají 60-90 min mezi Prahou a Brnem. Na trati byl v modelovém prostředí použit ceník jízdného ČD TR 10 Základní jízdné pro 2. třídu.¹¹

Modelově byl zkoumán předpoklad spojení Praha – Jihlava město – Brno, Praha – Benešov u Prahy – Humpolec/Pelhřimov VRT – Jihlava město – Velké Meziříčí VRT – Velká Bíteš VRT – Brno. Linky sjíždějící z VRT na konvenční trať nebyly zahrnuty mimo připojení stanice Jihlava město na území Kraje Vysočina. Konkrétní možnosti trasování navrhuje prověřit technickou studií, která by měla při posuzování variant zohlednit preferenci obsluhy stanice Jihlava město.

Detaily modelovaného linkového vedení jsou zpracovány v kapitole C3/C4 této dokumentace.

¹⁰ Velmi nízkou kvalitou se rozumí 1,27 delší ujetá vzdálenost, 1,62 delší jízdní čas, 2,23 krát menší nabídka spojů a 38 krát vyšší nutný počet přestupů oproti dopravě autobusové. Ilustrováno na spojení Jihlava – Praha dne 18. 12. 2013. Zdroj: www.idos.cz.

¹¹ Zdroj: www.cd.cz

Seznam obrázků, grafů a tabulek

Obrázek 1 Mapa sítě MHD Havlíčkův Brod	5
Obrázek 2 Síť linek MHD Jihlava	6
Obrázek 3 Mapa sítě MHD Třebíč (zdroj: http://schemmapy-mhd.ic.cz)	8
Obrázek 4 Plán sítě MHD Žďár nad Sázavou (zdroj: http://www.mhd-zr.xf.cz/)	9
Obrázek 5 Ukázka účelnosti multimodálního přestupu v Pelhřimově (zdroj: www.idos.cz) ...	10
Graf 1 Průměrná cena jízdného za km ve veřejné linkové dopravě pro tarifní kilometrická pásma na území Kraje Vysočina	15
Tabulka 1 Porovnání kvality dopravní vazby Jihlava – Praha pro veřejnou linkovou a železniční dopravu dne 18. 12. 2013	16