



PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI ÚZEMÍ KRAJE VYSOČINA

pro období 2017 – 2021

**PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI
ÚZEMÍ KRAJE VYSOČINA
pro období 2017 – 2021**

Tento plán dopravní obslužnosti je pořízen na základě § 5 zákona č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně některých zákonů.

Prostřednictvím plánu dopravní obslužnosti území se zajišťuje dopravní plánování veřejných služeb v přepravě cestujících.

Cílem dopravního plánování je vytvářet podmínky pro hospodárné, efektivní a účelné zajišťování dopravní obslužnosti a vzájemnou spolupráci státu, krajů a obcí při této činnosti. Dopravní plánování vychází z páteřních spojů veřejné drážní osobní dopravy při zajišťování dopravní obslužnosti.

Plán obslužnosti území jsou povinni pořizovat Ministerstvo dopravy a kraje.

Plán dopravní obslužnosti území se pořizuje na dobu nejméně 5 let a obsahuje zejména popis zajišťovaných veřejných služeb v přepravě cestujících, předpokládaný rozsah poskytované kompenzace, časový harmonogram uzavírání smluv o veřejných službách a postup při uzavírání těchto smluv, harmonogram a způsob integrace, pokud se stát a kraje podílejí na organizaci integrovaných veřejných služeb v přepravě cestujících.

Plán dopravní obslužnosti území pořizovatel zveřejní způsobem umožňujícím dálkový přístup.

Tento plán dopravní obslužnosti byl sestaven na základě usnesení Rady Kraje Vysočina č. 2244/40/2013/RK, 2246/40/2013/RK, 0660/16/2014/RK, 0661/16/2014/RK, 1161/20/2015/RK, 1162/20/2015/RK, 1880/31/2015/RK, 1262/23/2016/RK, 1328/24/2016/RK.

Plán dopravní obslužnosti zpracovalo Oddělení dopravní obslužnosti Odboru dopravy a silničního hospodářství Krajského úřadu Kraje Vysočina.

Tento Plán dopravní obslužnosti území Kraje Vysočina pro období 2017 – 2021 byl schválen dne 20. prosince 2016 usnesením Zastupitelstva Kraje Vysočina č. 0641/08/2016/ZK.

Obsah

Obsah	3
Popis zajišťovaných veřejných služeb v přepravě cestujících	4
Veřejná drážní osobní doprava	5
Trať 230 (Kolín –) Golčův Jeníkov – Světlá nad Sázavou – Havlíčkův Brod	6
Trať 212 (Zruč n. S. zast. –) Ledeč n. S. – Světlá n. S. (– Havlíčkův Brod).....	8
Trať 225 Havlíčkův Brod – Jihlava – Horní Cerekev – Počátky-Žirovnice	9
Trať 227 (Jihlava –) Kostelec u Jihlavy – Slavonice	11
Trať 224 (Tábor –) Obrataň – Pelhřimov – Horní Cerekev (– Jihlava).....	13
Trať 228 (Jindřichův Hradec –) Kamenice n. L. – Černovice u T. – Obrataň	14
Trať 240 (Brno –) Rapotice – Náměšť n. O. – Třebíč – Okříšky – Jihlava	14
Trať 241 (Znojmo –) M. Budějovice – Okříšky (– Jihlava – H. Brod)	16
Trať 250 H. Brod – Žďár n. S. – Křižanov – Vlkov u Tišnova – Tišnov (– Brno).....	17
Trať 251 Žďár nad Sázavou – Nové Město na Moravě – Nedvědice (– Tišnov)	19
Trať 252 Křižanov – Velké Meziříčí – Studenec	20
Trať 238 (Pardubice –) Hlinsko v Čechách – Chotěboř – Havlíčkův Brod	21
Trať 237 Havlíčkův Brod – Humpolec	21
Veřejná linková doprava.....	22
Stávající stav organizace veřejné linkové dopravy	22
Střednědobý výhled 2019 – 2021	23
Okres Havlíčkův Brod.....	25
Okres Pelhřimov	27
Okres Jihlava	30
Okres Třebíč	31
Okres Žďár nad Sázavou	35
Předpokládaný rozsah poskytované kompenzace	37
Veřejná linková doprava.....	37
Veřejná drážní osobní doprava	40
Střednědobý výhled 2019 – 2021	42
Časový harmonogram uzavírání smluv o veřejných službách a postup při uzavírání těchto smluv.....	44
Stávající smlouvy o závazku veřejné služby	44
Výběrové řízení na dopravce	44
Střednědobý výhled 2019 – 2021	45
Harmonogram a způsob integrace.....	46
Stávající stav organizace integrovaných veřejných služeb v přepravě cestujících	46
Střednědobý výhled 2019 – 2021	47
Seznam použitých zkratk.....	49
Přílohy	50

Popis zajišťovaných veřejných služeb v přepravě cestujících

V současnosti existuje řada rozdílů mezi jednotlivými oblastmi ORP Kraje Vysočina. Některé jsou dané velikostí oblasti, jiné mají geografický či demografický základ. Vliv má rovněž vzdálenost od brněnské aglomerace, neboť východní část Kraje Vysočina spadá převážně do Brna, střední část do Jihlavy, Žďáru nad Sázavou či Třebíče, zatímco západní část kraje spadá do Havlíčkova Brodu, Pelhřimova, Humpolce, ale také do Prahy (pro některé obce je Praha největším cílem vyjížďky). Mezikrajská vyjížďka do Brna a Prahy je zcela rovnocenná.

V případě mezikrajské dopravy platí, že západní část Kraje Vysočina má silné vazby do Prahy (podstatně slabší pak z části Pelhřimovska do Jihočeského kraje), východní část Kraje Vysočina potom do Jihomoravského kraje. V okolí Jihlavy nelze převažující směr jednoznačně stanovit. Převážující vztahy ve směru do Pardubického a Středočeského kraje (mimo Prahu) jsou mimo severní část Havlíčkobrodsko a příhraniční oblast Žďárska velmi slabé. Vyjížďka studentů a žáků z obcí Kraje Vysočina do vzdálenějších měst (např. Praha a Brno – s výjimkou východní části kraje) je tvořena relativně malým podílem denně vyjíždějících. Týdně vyjíždějící studenti pak vytváří nárazové špičkové zatížení spojů například ve čtvrtek a pátek večer či v neděli večer.

Páteří regionální dopravy na území Kraje Vysočina je dálková železniční doprava a vybrané nejvýznamnější linky autobusové dopravy, mnohdy s nadregionálním přesahem.

Taktové uzly (přípojové skupiny) v železniční dopravě existují, a to i v případech, kdy kvůli mnoha nepravidelnostem v taktovém jízdním řádu fungují pouze několikrát denně. Obecně lze konstatovat, že taktové uzly můžeme najít na tratích, kde je provozována dálková železniční doprava (která je v taktu) a dále ve východní části kraje, a to z důvodu návaznosti na taktovou dopravu IDS JMK.

V autobusové dopravě nejsou takovéto uzly vytvořeny. Důsledkem tohoto stavu je, že nedochází k systémovým návaznostem, ale přípoje vznikají pouze v jednotlivých případech.

V současných jízdních řádech na většině míst Kraje Vysočina lze najít velkou podobnost s jízdními řády z 80. let minulého století. Jízdní řády většinou nebyly upravovány s ohledem na měnící se potřeby obyvatelstva, obvykle docházelo pouze k redukcím.

Je zřejmé, že pouhou redukcí spojů (obzvláště v okrajových obdobích dne či o víkendu) docházelo ke zvyšování provozní náročnosti (nižší výkony při stejném počtu vozidel). Stávající systém lze tedy charakterizovat jako provozně náročný a ne zcela odpovídající současným potřebám obyvatel.

Od 1. 1. 2015 Kraj Vysočina objednává u dopravců nové víkendové spoje na cca 10 páteřních linkách. Kromě těchto spojů kraj neprovozuje v závazku veřejné služby žádný víkendový spoj v rámci veřejné linkové dopravy. Další spoje víkendové dopravy jsou zajišťovány v rámci ostatní dopravní obslužnosti¹, komerčními autobusy a železniční dopravou.

V polycentrickém osídlení, jehož je Kraj Vysočina se svými srovnatelně významnými regionálními centry ukázkou, je nutné nabízet spojení mezi různými místy, resp. z většiny významnějších sídel různými směry ve srovnatelné kvalitě. Aby toto bylo možné bez dramatického nárůstu finanční úhrady ze strany Kraje Vysočina, nelze to realizovat

¹ dopravní obslužnost obce podle zákona č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů

systémem velkého množství přímých linek (spojů) mezi mnoha v úvahu přicházejícími kombinacemi jednotlivých zdrojů a cílů cest, a je tak nutné založit dopravní systém na využívání přestupů mezi spoji.

V souvislosti s nabídkovým řízením na smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících, které Kraj Vysočina připravuje v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici, Kraj Vysočina zpracovává také novou koncepci jízdních řádů.

Nejdůležitějším rysem připravované koncepce jízdních řádů v území bude využití principů taktového jízdního řádu, jakými jsou např. pravidelně se opakující přestupní návaznosti mezi linkami, minimalizace souběhů různých linek po stejné trase nebo stejným směrem, provázanost subsystémů autobusové a železniční resp. regionální a dálkové dopravy, pravidelné intervaly spojů.

Pro kvalitu dopravní obslužnosti občanů Kraje Vysočina je dobrá nabídka spojení s Prahou a Brnem zásadní. Ve většině případů k tomu slouží státem objednávaná dálková železniční doprava, ve směru Praha – Humpolec – Jihlava lze považovat nabídku komerčních autobusových spojení za akceptovatelnou, jakkoli trpí nedostatky plynoucími z absence jejich vzájemné koordinace, a zejména absence jednotného tarifu. V některých jiných případech bude však nutné v návrzích linek hranice Kraje Vysočina překračovat. Předpokládá se však, že vliv na celkovou výši financování bude minimální, popř. nulový, neboť vícenáklady na takový provoz budou přibližně pokryty dodatečnými tržbami od nově získaných cestujících, a dojde tak k podstatnému zlepšení ekonomické bilance částí linek uvnitř území Kraje Vysočina díky vyšší obsazenosti a v konečném důsledku i k vyšší četnosti spojů.

Pro cestující bude důležité zavádění nových principů kvalitní veřejné dopravy, a to konkurenceschopné cestovní doby v porovnání s individuální dopravou, pravidelným, a ne dlouhým intervalem, s návaznostmi na další spoje na území kraje, tarifního sjednocení jednotlivých druhů doprav, garancí přepravy bez nutnosti rezervace míst předem, víkendová doprava apod.

Veřejná drážní osobní doprava

Základním konstrukčním bodem železničních jízdních řádů na Vysočině je uzel v Havlíčkově Brodě, který vytváří rychlíková linka R9 Praha – Havlíčkův Brod – Brno. Rychlíky z obou směrů této linky se zde každou sudou hodinu míjejí. Před příjezdem rychlíků postupně do Havlíčkova Brodu přijedou osobní vlaky z přípojných tratí. Po odjezdu rychlíků přípojně vlaky regionální dopravy odjíždějí. Tato konstrukce jízdního řádu umožňuje přestupovat mezi všemi vlaky ve všech směrech. A protože se tato situace v pravidelných intervalech opakuje po celý den, nazývá se takový jízdní řád taktový.

Taktový jízdní řád je velmi efektivní v území s polycentrickým uspořádáním, jelikož umožňuje kumulovat přepravní potřeby jednotlivých cestujících do svazků. V regionu, který má jedno velké centrum, přepravní potřeby cestujících směřují do jednoho středu, a lze je tak zajistit linkami hvězdicovitě vedenými do centra. Z každého směru je zavedena jedna linka. V území, které má jako Kraj Vysočina více center, jsou však přepravní potřeby cestujících rozdrobené. Do každého směru je třeba vést zvláštní linku, která je pak málo vytížená. A takový provoz je pak zákonitě ekonomicky velmi náročný. To však lze řešit právě vhodnou aplikací taktového jízdního řádu, který v území vytváří uzly. Cestující z místních sídel jsou svezeni do příslušného uzlu (regionálního centra), odkud již jsou přepravováni do svých cílových destinací prostřednictvím sítě páteřních linek spojujících regionální střediska (uzly) v kraji. Linka Havlíčkův Brod – Jihlava, tak nezajišťuje jen přepravní vztahy mezi Jihlavou a

Havlíčkovým Brodem, ale také mnoho dalších spojení a přepravních potřeb obyvatel, jako např. v relacích Chotěboř – Jihlava, Přibyslav – Jihlava, Třebíč – Havlíčkův Brod atd., které sice jednotlivě nejsou tak významné, ale v součtu se může jednat o velký počet cestujících.

Aby jízdní řád vytvářel síťové uzly, musí být symetrický. Jízdní řád vlaků dálkové dopravy má osu symetrie v celou hodinu (00. minutu). Spoj, který přijíždí ve 40. minutě, se zpátky vrací ve 20. minutě. To mj. koresponduje se směnovým provozem. Spoj přijíždějící v 13:40 přiváží cestující na odpolední směnu a jeho protějšek odjíždějící v 14:20 odváží zaměstnance ranní směny. V celou hodinu se protisměrné spoje míjejí. Vytvářejí tak vhodné podmínky pro vznik uzlu. Je-li linka provozována ve dvouhodinovém intervalu, vytváří uzly v celou hodinu. Pokud je na lince nabízen hodinový interval, vznikají navíc uzly ve 30. minutě. Ne vždy však míjení spojů veřejné dopravy vzhledem k jízdním dobám vychází do přirozených uzlů. Pak je třeba vybrat směr, ve kterém bude nabízena kvalitní přípojová vazba alespoň jedním směrem. Každopádně však lze říci, že rozmístění regionálních center v Kraji Vysočina je pro rozvoj taktové dopravy, nejen na železnici, vyhovující.

V dalším textu je po jednotlivých tratích popsána nabídka regionální drážní osobní dopravy a také popis jejího střednědobého vývoje, který vychází z doporučení Dopravní komise Rady Kraje Vysočina a usnesení Rady Kraje Vysočina č. 1328/24/2016/RK. Střednědobý vývoj vychází jak z vnějších podnětů (rozvoj dopravní infrastruktury a koncepční změny v dálkové dopravě²), tak z podnětů vnitřních (snaha o zlepšení nabídky v rozhodujících přepravních směrech). Jednotlivé tratě nejsou seřazeny dle svého číslování v knižním jízdním řádu, ale geograficky v logických, na sebe navazujících celcích v pořadí 230, 212, 225, 227, 224, 228, 240, 241, 250, 251, 252, 238, 237.

Trat' 230 (Kolín –) Golčův Jeníkov – Světlá nad Sázavou – Havlíčkův Brod

Základní popis poptávky a nabídky

Na trati 230 je provozována rychlíková linka R9 Brno – Havlíčkův Brod – Praha, jejímž objednatelem je Ministerstvo dopravy ČR. Kromě základních cílů spočívajících v zajištění dopravní obslužnosti státu vlaky dálkové dopravy tato linka plní také roli rychlé regionální dopravy v ose Kolín – Kutná Hora – Čáslav – Golčův Jeníkov – Světlá nad Sázavou – Havlíčkův Brod. Výchozím konstrukčním bodem této linky je uzel Havlíčkův Brod v celou sudou hodinu (S:00). Linka je provozována v základním dvouhodinovém taktu s doplněním na hodinový interval ve směru dálkové přepravní špičky, tedy ráno ve směru Praha a zpět v odpoledních a večerních hodinách.

Regionální doprava na trati 230 je zajišťována osobními vlaky Kolín – Čáslav – Světlá nad Sázavou – Havlíčkův Brod. V úseku Čáslav – Světlá nad Sázavou se jedná o 12 párů osobních vlaků v pracovní dny/7 párů vlaků o sobotách a nedělích. Do úseku Světlá nad Sázavou – Havlíčkův Brod vstupuje 11 párů vlaků této linky v pracovní dny/6 párů vlaků o sobotách a nedělích. Nabídka v úseku Světlá nad Sázavou – Havlíčkův Brod je dále doplněna osobními vlaky přecházejícími z tratě č. 212, tzv. Posázavského Pacifiku, a to v rozsahu 3 párů vlaků v pracovní dny, 2 párů v sobotu a 2,5 páru v neděli.

Vlaky regionální dopravy dosahují v úseku Golčův Jeníkov – Světlá nad Sázavou přepravních intenzit v pracovní dny 600 cestujících na profilu. V úseku Světlá nad Sázavou – Havlíčkův Brod je pak profilové zatížení 900 cestujících v pracovní den.

Jízdní řád osobních vlaků na trati 230 není konstruován dle zásad taktového grafikonu,

² Plán dopravní obslužnosti území státu

protože při technologických omezeních sleduje několik mnohdy navzájem se vylučujících cílů:

- dosažení vhodných dojezdových časů do Světlé nad Sázavou a Havlíčkova Brodu při současném dosažení požadovaných dojezdových časů do sídel ve Středočeském kraji,
- dosažení přípojových vazeb, zejména v Havlíčkově Brodě a v Kolíně,
- proložení nabídky dálkové linky R9 na hodinový interval v době přepravního sedla, kdy je linka R9 provozována jen ve dvouhodinovém intervalu.

Typický osobní vlak na trati 230 se skládá ze soupravy lok. ř. 362 a vozů BDsee a patrového Bdmteeo. Jedná se o soupravy s kapacitou 166 míst k sezení. Os 5909 je v pátek třeba posilovat o další vůz Bdmteeo, a to z přepravních důvodů na středočeské straně. Ačkoli se jedná o multifunkční a nízkopodlažní soupravy, jde o vozbu značně morálně zastaralou, a to i přes provedenou renovaci patrových vozů. Do provozu dále zasahují motorové vozy ř. 810 a jednotky ř. 814 Regionova.

Střednědobý výhled 2019 – 2021

Hlavní trať č. 230 vede z Havlíčkova Brodu do Světlé nad Sázavou, odkud se stáčí na sever ke Kolínu, což vyhovuje potřebám dálkové dopravy. Hlavní přepravní vztahy v regionální dopravě se však v předmětném území nacházejí v relacích Ledec nad Sázavou – Světlá nad Sázavou – Havlíčkův Brod.

Kraj Vysočina proto bude usilovat o zavedení linky Os Havlíčkův Brod – Světlá nad Sázavou (S:00) – Ledec nad Sázavou. Střední úsek tratě 230 bude obsluhován ve spolupráci se Středočeským krajem linkou osobních vlaků Světlá nad Sázavou (v poloze odj. cca S:15 s přestupem od R9 ze směru Havlíčkův Brod) – Čáslav (X:00) – Kutná Hora – Kolín (X:30) – Poděbrady – Nymburk – Praha. Podmínkou zavedení této linky je možnost její vozby moderními elektrickými dvojsystémovými jednotkami. V případě, že se v předmětném období tento společný záměr obou krajů nepodaří zrealizovat, Kraj Vysočina trvá na zajištění této linky alespoň ve vozebním rameni Světlá nad Sázavou – Kolín. Tato nabídka bude doplněna osobními vlaky Středočeský kraj – Golčův Jeníkov – Světlá nad Sázavou – Havlíčkův Brod v časových polohách, ve kterých chybí nabídka R9, tedy na 5., 6., 7. hodinu do Havlíčkova Brodu a v 15. a 22. hodinu zpět, a to s částečným využitím náležitostí z dálkové dopravy.

Požadavky na rozvoj železniční infrastruktury

Pro Kraj Vysočina je zásadní vytvoření ostrého uzlu v Havlíčkově Brodě rychlíkovou linkou R9 v poloze příj. 59./odj. 01. minutu, případně v 58./02. minutu. Důvodem je možnost vytvoření těsných přípojových vazeb s tratí 225, o nichž bude blíže pojednáno v následujících kapitolách.

Kraj Vysočina dále podporuje investice do trati 230 mající za cíl zvýšení traťové rychlosti a možnost využití rychlostního profilu $V_{130/150}$ regionální dopravou, a zejména dálkovou linkou R9, a to z přepravních důvodů, zejména v podobě zkrácení cestovní doby Havlíčkův Brod – Praha.

Kraj Vysočina dále podporuje provedení plné peronizace železničních stanic Světlá nad Sázavou, Leština u Světlé a Okrouhlice.

Přestupní terminály

K významnému zlepšení kvality regionální veřejné dopravy v území přispěje zřízení přestupních terminálů v následujících dopravních bodech:

- Světlá nad Sázavou (bus Světlá nad Sázavou – Humpolec);
- Leština u Světlé (bus Leština u Světlé – Ledec nad Sázavou);
- Golčův Jeníkov město (bus Golčův Jeníkov – Chotěboř).

Trat' 212 (Zruč n. S. zast. –) Ledec n. S. – Světlá n. S. (– Havlíčkův Brod)

Základní popis poptávky a nabídky

Trat' 212, součást tzv. Posázavského Pacifiku, lze na území Kraje Vysočina rozdělit do dvou úseků s rozdílnými přepravními charakteristikami.

Úsek z Ledce nad Sázavou do Světlé nad Sázavou má vysoký potenciál v zajištění přepravních potřeb v denní dojíždce mezi oběma sídly a do Havlíčkova Brodu. V týdenní dojíždce je pak velmi silný přepravní vztah Ledec nad Sázavou – Praha, který lze vzhledem k trasování železnice přes Světlou nad Sázavou a Kolín zajistit drážní dopravou jen omezeně, přesto dle názoru Kraje Vysočina je vhodné ve Světlé nad Sázavou sledovat návaznosti na rychlíky do Prahy. V letním období je tento úsek ovlivněn také velmi silnou sezónní poptávkou cestujících s vysokými nároky na kapacitu vlaků a dopravu jízdních kol a spoluzavazadel. Profilové zatížení se pohybuje do 400 cestujících v pracovní dny.

Úsek z Ledce nad Sázavou do Zruče nad Sázavou pak nabývá spíše místního charakteru, ovšem s velkým výkyvem v poptávce cestujících v letní sezóně, obdobně jako v předchozím popisovaném úseku tratě 212. Profilové zatížení je v Kraji Vysočina 300 cestujících v pracovní dny.

V prvním úseku ze Světlé do Ledce nad Sázavou je nabízeno 11,5 páru osobních vlaků v pracovní dny, 9 v sobotu a 10,5 páru v neděli. Z toho 3 páry vlaků v pracovní dny, 2 v sobotu a 2,5 páru v neděli jsou trasovány přímo z/do Havlíčkova Brodu, a to zatím spíše z technologických příčin než z důvodu zajištění přímého spojení v přepravních špičkách. Ve druhém úseku z Ledce do Zruče nad Sázavou pak 12,5 páru osobních vlaků v pracovní dny a 9 o víkendech.

Vozba spočívá na bedrech motorových vozů ř. 810 a přívěsných vozů BDtax, do provozu zasahují také motorové jednotky ř. 814 a 814.2 a ojediněle též MV ř. 841 Regiospider.

Střednědobý výhled 2019 – 2021

Kraj Vysočina usiluje o zavedení přímé linky osobních vlaků Ledec nad Sázavou – Světlá nad Sázavou – Havlíčkův Brod, která rychle a komfortně zajistí nejen přepravní vztah Ledec nad Sázavou – Světlá nad Sázavou, ale také významný přepravní vztah Ledec nad Sázavou – Havlíčkův Brod a zejména rozhodující přepravní vztah Světlá nad Sázavou – Havlíčkův Brod. Pro tuto relaci je velmi zajímavá zastávka Světlá nad Sázavou město, která se nachází na trati 212 nedaleko středu města a centra osídlení, na rozdíl od excentricky umístěné železniční stanice ležící na samé východní periferii města.

Linka bude provozována ve 2hodinovém taktovém intervalu, ukotveném v sudou celou hodinu ve Světlé nad Sázavou. V pracovní dny po dobu ranní a odpolední přepravní špičky bude linka provozována v 1hodinovém intervalu. V časech přepravních špiček ve směru z Ledce do Prahy a zpět bude taktová symetrie vychýlena, aby linka vhodně zajistila těsné

vazby s rychlíky v příslušném směru.

Jízdní řád osobních vlaků na trati Ledec nad Sázavou – Zruč nad Sázavou pak může být podřízen požadavkům Středočeského kraje. Kraj Vysočina však upřednostňuje řešení, které umožní vytvoření návazností mezi oběma linkami v Ledci nad Sázavou, přičemž linka směr Zruč nad Sázavou bude trasována nejméně do přepravního bodu Zruč nad Sázavou zastávka.

Požadavky na rozvoj železniční infrastruktury

Kraj Vysočina podporuje zřízení výhybny „Smrčná“, která umožní přesun systémového křižování linky Havlíčkův Brod – Ledec nad Sázavou ze Světlé nad Sázavou do traťového úseku Světlá nad Sázavou – Ledec nad Sázavou. Cílem tohoto opatření je dosažení oboustranných směrových vazeb ve Světlé nad Sázavou s linkou R9 do/z Prahy. Dalším důvodem je vyčerpaná kapacita dráhy v předmětném traťovém úseku při zavedení taktového intervalu 60 min.

Kraj Vysočina požaduje odstranění propadů rychlosti na trati Světlá nad Sázavou – Zruč nad Sázavou včetně zvýšení traťové rychlosti nejméně v úseku Světlá nad Sázavou – Ledec nad Sázavou s možností využití rychlostního profilu V_{130} pro vozidla ř. 841, která budou v tomto úseku nasazována.

Přestupní terminály

K významnému zlepšení kvality regionální veřejné dopravy v území přispěje zřízení přestupních terminálů v následujících dopravních bodech:

- Světlá nad Sázavou;
- Ledec nad Sázavou.

Trať 225 Havlíčkův Brod – Jihlava – Horní Cerekev – Počátky-Žirovnice

Základní popis poptávky a nabídky

Trať 225 lze z hlediska přepravních charakteristik rozdělit do 3 úseků:

- Havlíčkův Brod – Jihlava;
- Jihlava – Horní Cerekev;
- Horní Cerekev – Počátky-Žirovnice.

Zatímco v prvním úseku z Havlíčkova Brodu do Jihlavy se přepravní zatížení na většině profilu pohybuje od 1000 do 1400 cestujících v pracovní dny, v následujícím úseku do Horní Cerekve přepravní intenzity ve vlacích regionální dopravy postupně klesají na hodnotu 200 – 700 cestujících. Nejnižších hodnot pak dosahuje poslední úsek do Počátek-Žirovnice, kde přepravní zatížení na profilu činí 15 – 45 cestujících v pracovní den.

Na trati jsou provozovány osobní vlaky Havlíčkův Brod – Počátky-Žirovnice. Základní taktová trasa směřuje z uzlu Havlíčkův Brod v celou sudou hodinu (S:00) do Jihlavy s příjezdem cca v S:35, kde je zajištěna návaznost na rychlíky odjíždějící v S:40 ve směru Okříšky, Třebíč, Náměšť nad Oslavou a Brno. Tyto rychlíky jsou součástí linky dálkové dopravy R11 Brno – Jihlava – České Budějovice – Plzeň. Osobní vlaky mezi Jihlavou a Havlíčkovým Brodem tak zajišťují zapojení celé železniční sítě v jihovýchodní části Vysočiny do centrálního uzlu Havlíčkův Brod.

Z Jihlavy osobní vlaky pokračují již v nepravidelném intervalu ve směru Kostelec u Jihlavy, zpravidla v prokladu s rychlíky na lince R11 do Českých Budějovic, a jsou ukončovány nejčastěji v Horní Cerekvi, případně v Jihlávce či v železniční stanici Počátky-Žirovnice nacházející se na katastru obce Stojčín, cca 3,5 km od tohoto souměstí.

V nejzatíženějším prvním úseku z Havlíčkova Brodu do Jihlavy je nabízeno 15 párů vlaků v pracovní dny a 10 o sobotách, nedělích a svátcích; v následujícím úseku z Jihlavy do Kostelce u Jihlavy 12/7/6 párů, do Horní Cerekve 11,5/7/6,5 páru vlaků v pracovní dny/soboty/neděle a svátky. Osobní vlaky jsou zajišťovány poměrně pestrými směsicí vozidel od klasických souprav s lokomotivou ř. 242 a vozů Bdmteeo a BDs po motorové vozy řad 841, 814 i 810.

Jak již bylo v předchozím textu zmíněno, v úseku hranice kraje – Počátky-Žirovnice – Jihlava jsou v 2hodinovém taktovém intervalu provozovány rychlíky dálkové linky R11 z Plzně a Českých Budějovic do Brna, jejichž objednatel je Ministerstvo dopravy ČR.

Střednědobý výhled 2019 – 2021

Střednědobý výhled vývoje provozního konceptu na této jednokolejné trati, obdobně jako na všech tratích v jižní části Kraje Vysočina, vychází z plánovaného posunu křižování rychlíků dálkové linky R11. V současnosti se rychlíky vzájemně křižují v železničních stanicích Kardašova Řečice, Horní Cerekve (a Bransouze a Kralice nad Oslavou na trati 240). Jak již zmiňoval předchozí Plán dopravní obsluhy území vlaky celostátní dopravy 2012 – 2016 a jak bylo opakovaně potvrzeno Ministerstvem dopravy ČR, bude systémové křižování linky R11 přesunuto do železničních stanic Jindřichův Hradec, Kostelec u Jihlavy (a Krahulov na trati 240). Provedení této změny se předpokládá nejpozději po modernizaci traťového úseku Ševětín – Dynín.³ Jejím uskutečněním se mj. zlepší přestupní vazba mezi linkami R11 a R7 (R17) ve Veselí nad Lužnicí, a to zkrácením přestupní doby pro spojení Jindřichův Hradec – Praha a zpět. V Jihlavě však dojde k rozvázání výše popsané přípojné vazby mezi osobními vlaky z Havlíčkova Brodu a rychlíky ve směru Třebíč, neboť linka R11 bude z Jihlavy odjíždět dřív, už kolem S:27.

Na první pohled se tak pro Kraj Vysočina jedná o nevýhodné řešení. Při bližším zkoumání přepravních vztahů v kraji je však zřejmé, že vazba Havlíčkova Brodu s Jihlavou je jedna z nejvýznamnějších v Kraji Vysočina, a je tak vhodné uvažovat o rychlém spojení obou měst spěšnými vlaky. A právě spěšným vlakem bude možné propojení systémového uzlu v Havlíčkově Brodě, těsně svíraného linkou R9, s rychlíky R11 v Jihlavě zachovat. Zároveň tím dojde ke zrychlení cestovních dob ve spojení jižní části Kraje Vysočina s Havlíčkovým Brodem, včetně relací, jakými jsou např. Třebíč/Znojmo – Jihlava – Praha/Pardubice.

Tyto spěšné vlaky z Havlíčkova Brodu se jeví jako velmi vhodné dále „protrasovat“ do železniční stanice Jihlava město a přes Kostelec u Jihlavy zastávkově do Třeště, Telče a jihočeských Dačic a Slavonic, o čemž bude blíže pojednáno u tratě č. 227. Navrhovaný rozsah provozu je v taktovém intervalu 120/60 minut (přepravní sedlo/přepravní špička). Vozbu bude třeba zajistit motorovými vozy ř. 841 provozovanými ve dvojici, do budoucna motorovými jednotkami o velikosti standardního modulu 120 míst k sezení.

V úseku Havlíčkův Brod – Jihlava budou spěšné vlaky doplněny segmentem zastávkových osobních vlaků trasovaných až do železniční stanice Jihlava město. Tyto osobní vlaky budou přibližně půlit interval spěšných vlaků, případně budou vhodně zajišťovat obsluhu průmyslové zóny přiléhající k zastávce Jihlava-Bosch Diesel. Osobní vlaky budou převážně

³ stavební akce Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, 1. stavba, úpravy pro ETCS, 2. část

zajišťovány klasickými soupravami s dvěma vozy a lokomotivou ř. 242, přičemž velmi vhodná by byla jejich náhrada moderními dvojdílnými elektrickými jednotkami.

Ve druhém úseku tratě z Jihlavy do Horní Cerekev je projednáváno vytvoření společného produktu s Ministerstvem dopravy ČR. Nová poloha rychlíků linky R11 umožní jejich zastavení v přepravních bodech Dolní Cerekev a Batelov. Kraj Vysočina základní dvouhodinový takt rychlíků doplní ve směru přepravní špičky osobními vlaky na hodinový interval, vzájemně se tedy budou křížovat v L:00 v Kostelci u Jihlavy, kde je v S:00 plánováno křížování rychlíků. Tyto osobní vlaky budou součástí linky Jihlava – Horní Cerekev – Pelhřimov – Tábor, která bude blíže popsána v kapitole týkající se tratě č. 224.

Požadavky na rozvoj železniční infrastruktury

Z důvodu těsných přípojových vazeb v Havlíčkově Brodě a v Jihlavě na lince Sp je pro Kraj Vysočina zásadní udržet stávající technické parametry trati z Havlíčkova Brodu do Jihlavy bez zavádění pomalých jízd. Další možnosti zlepšení se mohou nacházet ve zrychlení průjezdu železničními stanicemi, resp. ve zvýšení rychlosti ve staničních kolejích, obdobně jako v obnově nástupiště u 1. staniční koleje v železniční stanici Jihlava.

Poměrně složitou a finančně náročnou potřebou se ukazuje rekonstrukce železničního uzlu v Jihlavě, kde je třeba se zabývat modernizací jak železniční stanice Jihlava město, tak stanicí Jihlava „hlavní“, jejíž důležitost s rozvojem nádraží Jihlava město nijak nepoklesne. V širším uzlu Jihlava se jeví jako velmi vhodné také zdvojkolejnění tratě z Jihlavy do prostoru zastávky Jihlava-Bosch-Diesel.

Dále doporučujeme sledovat možnosti zvýšení traťové rychlosti a kapacity dráhy v úseku Jihlava – Kostelec u Jihlavy, a to zejména v návaznosti na trať č. 227 pro relace Jihlava – Třešť – Telč – Dačice, včetně výstavby tzv. „Kostecké spojky“.

Přestupní terminály

K významnému zlepšení kvality regionální veřejné dopravy v území přispěje zřízení či rozvoj přestupních terminálů v následujících dopravních bodech:

- Jihlava (MHD, P+R, případně vybrané linky regionální autobusové dopravy);
- Jihlava město (vybrané autobusové linky, případně přesun autobusového nádraží a plnohodnotné zapojení do MHD);
- Batelov (bus Batelov – Horní Dubenky – Jihlávka – Počátky);
- Horní Cerekev (bus H. Cerekev – H. Ves – Počátky – Žirovnice – Kamenice n. L.).

Trať 227 (Jihlava –) Kostelec u Jihlavy – Slavonice

Základní popis poptávky a nabídky

Ačkoli tato regionální trať vede v ose velmi silných přepravních vztahů Jihlava – Třešť, Jihlava – Telč, Třešť – Telč, Telč – Dačice a jednotlivé zastávky jsou na ni umístěny příhodně v centrech obcí, její profilové zatížení se pohybuje pouze kolem 200 – 400 cestujících v pracovní den. To je způsobeno několika faktory:

- nízká traťová rychlost;
- úvrať v železniční stanici Kostelec u Jihlavy;
- nutnost přestupu v Kostelci u Jihlavy, často s velmi dlouhými přestupními dobami.

Stávající koncept jízdního řádu na rozhodující přepravní směr zcela rezignuje (potřebuje-li cestující z Telče na 8. ranní hodinu do Jihlavy, musí nastoupit do vlaku, který odjíždí již v 5:16). Veškerou rozhodující přepravní práci (ve veřejné dopravě) tedy odvádí linková autobusová doprava, jejíž profilové zatížení se pohybuje cca 1 400 – 1 500 cestujících. Je zajímavé, že nejlepších přepravních výsledků dráha dosahuje ve své střední části z Telče do Dačic. To je způsobeno již mnohem řidší nabídkou spojů veřejné linkové dopravy v tomto mezikrajském úseku. Dráha se tedy soustředí na plnění místních úkolů v zajištění dojížděky do Dačic, Telče a Třeště. V Kostelci u Jihlavy jsou pak sledovány přípoje do obou směrů, do Horní Cerekve (a jižních Čech) a Jihlavy, často za již zmíněnou cenu delšího přestupu v potencionálně slibnějším směru do krajského města. I přesto (nebo právě proto) lze říci, že přepravní výsledky linky jsou z krátkodobého hlediska poměrně uspokojivé, dlouhodobě však neudržitelné.

Na trati je v úseku Kostelec u Jihlavy – Telč objednáváno 11 párů vlaků v pracovní dny, 6 v sobotu a 7 v neděli, zatímco v úseku Telč – Dačice 12/6/5,5 páru vlaků v pracovní dny/sobotu/neděli. Ačkoli součástí dopravní obslužnosti Kraje Vysočina je také úsek od hranic s Jihočeským krajem až do Slavonic, rozsah dopravy v této části tratě je v kompetenci Jihočeského kraje. Důvodem zahrnutí celé tratě do objednávky Kraje Vysočina je možnost zajištění vozby na celé trati (která prochází hranicí statistických jednotek NUTS 2, jež je tvořena hranicí obou krajů) motorovými vozy řady 841 pořízenými s podporou Evropské unie prostřednictvím operačního programu ROP JV.⁴ Dopravní výkony, které Kraj Vysočina zajišťuje na území Jihočeského kraje, jsou našimi jihočeskými partnery vyrovnávány zejména na trati č. 224. Toto řešení vyrovnávkou dopravních výkonů (anebo obdobným vypořádáním) se jeví jako praktické také v souvislosti s problematikou soutěží mezikrajských linek, a proto Kraj Vysočina předpokládá, že zůstane zachováno i do budoucna.

Střednědobý výhled 2019 – 2021

Jak již bylo zmíněno v kapitole k hlavní trati č. 225, Kraj Vysočina bude usilovat o zavedení nové linky spěšných vlaků Havlíčkův Brod – Jihlava – Kostelec u Jihlavy – Slavonice. Konstrukce linky bude vycházet z centrálního uzlu Havlíčkův Brod (S:00), z něhož vyplývají systémová křižování v Jihlavě městě (X:30), Třešti (L:00), Telči (X:30) a v Dačicích (S:00). Ačkoli tyto vlaky pojedou z Havlíčkova Brodu jako Sp (zastaví jen v Jihlavě a Jihlavě městě, další zastavení z technologických důvodů nejsou možná), z Kostelce u Jihlavy již budou obsluhovat všechny stanice i zastávky. Navrhovaný rozsah provozu je ve dvouhodinovém taktovém intervalu po dobu přepravních sedel a každých 60 minut v období přepravních špiček. Na linku budou nasazovány motorové vozy ř. 841, v úseku Havlíčkův Brod – Telč ve dvojici.

Z důvodu očekávaného růstu frekvence cestujících se Kraj Vysočina bude snažit o náhradu těchto vozidel většími motorovými jednotkami o standardní velikosti 120 míst k sezení. I tak lze předpokládat, že v období přepravních špiček je bude nutné provozovat ve dvojici, a to v úseku Havlíčkův Brod – Telč. Motorové vozy ř. 841 (s kapacitou pouhých 70 míst k sezení) by pak byly přesunuty na jiné výkony v kraji.

Požadavky na rozvoj železniční infrastruktury

Jak plyne z předchozího textu, Kraj Vysočina tuto trať považuje za velmi perspektivní a snaží se o její rozvoj. Od počátku platnosti jízdního řádu 2013/2014 jsou na tuto trať nasazovány moderní motorové vozy ř. 841 ČD Regiospider. V souvislosti s připravovanou optimalizací

⁴ Regionální operační program NUTS 2 Jihovýchod

dopravní obslužnosti Kraj Vysočina představí na trati nový provozní koncept. Ačkoli výše popsaný provozní koncept na trati zkrátí spojení Telč – Jihlava město na 54, resp. 57 minut, není to pro dosažení konkurenceschopnosti drážní dopravy v této relaci postačující.

Kraj Vysočina proto velmi podporuje provedení revitalizace tratě Kostelec u Jihlavy – Slavonice s cílem dosažení cestovní doby Jihlava město – Telč nevíce 45 minut, včetně zřízení výhybny Slaviboř, která umožní přesunutí systémového křižování v X:30 z Telče.

V delší časové perspektivě Kraj Vysočina trvá na výstavbě tzv. „Kostelecké spojky“ s cílem vytvoření konkurenceschopné nabídky drážní dopravy také v téměř příměstské relaci Třešť – Jihlava.

Trať 224 (Tábor –) Obrataň – Pelhřimov – Horní Cerekev (– Jihlava)

Základní popis poptávky a nabídky

Na trati je v úseku Horní Cerekev – Pelhřimov provozováno 9,5/6/5 párů vlaků v pracovní dny/soboty/neděle a 9/6/5 párů vlaků v úseku Pelhřimov – Obrataň, a to včetně nedělního spěšného vlaku Horní Cerekev – Tábor – Písek – Protivín, který lze svým způsobem považovat za pozůstatek rychlíku „Junák“, který po této trati vedoucí mimo České Budějovice jezdil z Brna do Plzně, a to před zavedením pravidelného dvouhodinového taktového intervalu rychlíků Brno – Jihlava – České Budějovice – Plzeň. Zatímco v Táboře trať ústí do uzlu v L:00 svíraného linkou R7 Praha – Tábor – České Budějovice, na druhém konci, v Horní Cerekvi, je vytvářen uzel v S:00 zmíněnou linkou R11 Brno – Jihlava – České Budějovice – Plzeň. Jelikož osobní vlak na překonání vzdálenosti z Tábora do Horní Cerekve potřebuje hodinu a půl, oba uzly jsou vzájemně nekompatibilní, a z toho plynou špatné, případně kompromisní přípojové vazby v obou těchto uzlových stanicích. Zmínit lze také chybějící ranní spojení z Pelhřimova do Tábora, jelikož první vlak do Tábora přijíždí až na sedmou hodinu, což se negativně dotýká také železničního spojení Pelhřimova (a Pacova) s Českými Budějovicemi a Prahou. Z hlediska přepravních výkonů trať viditelně spadá do Tábora, v úseku Horní Cerekev – Pelhřimov je přepravní zatížení velmi nízké, na profilu se pohybuje od 120 do 200 cestujících za 24 hodin průměrného pracovního dne, za Pelhřimovem pak zvolna roste a za Pacovem a Obratáně, kde lze nalézt frekvenční skoky, dosahuje přes 330 cestujících.

Střednědobý výhled 2019 – 2021

Na základě dohod s Jihočeským krajem bude na trati zaveden pravidelný taktový interval s těsnějšími vazbami od Prahy i Českých Budějovic v uzlu Tábor, který je situován v celou lichou hodinu (L:00). Tato linka osobních vlaků se bude systémově křižovat v Nové Cerekvi (S:00) a z Pelhřimova bude v období přepravních špiček (ráno a odpoledne) trasována přímo přes Horní Cerekev a Kostelec u Jihlavy (L:00) do Jihlavy. V úseku Horní Cerekev – Jihlava tak bude přesně prokládat rychlíky dálkové linky R11 na hodinový interval. O víkendech budou osobní vlaky z obou směrů ukončovány v Pelhřimově, jelikož v Horní Cerekvi budou sledovány směrové vazby do Jihlavy (a Brna) linkou R11. V úseku Pelhřimov – Tábor bude linka provozována ve dvouhodinovém pravidelném intervalu (včetně chybějícího ranního vlaku), navíc s posilovým párem vlaků na osmou hodinu ranní do Tábora a po čtrnácté hodině zpět (křižujícím se základním taktům v Chýnově). Celá linie by měla být zajištěna motorovými jednotkami ř. 814 Regionova.

Požadavky na rozvoj železniční infrastruktury

Udržení stávajících parametrů dráhy, zvyšování cestovního komfortu souvislými opravami a údržbou dráhy.

Trať 228 (Jindřichův Hradec –) Kamenice n. L. – Černovice u T. – Obrataň

Na této úzkokolejné dráze o rozchodu 760 mm Kraj Vysočina objednává v úseku Kamenice nad Lipou – Černovice u Tábora – Obrataň 9 párů vlaků v pracovní dny a 5 párů vlaků v sobotu i v neděli. Ačkoli je přepravní zatížení vzhledem k charakteru osídlení a trasování dráhy do Obrataně nízké, je kvůli turistickému potenciálu území, a zejména samotné dráhy vhodné uvažovat o zachování celoročního provozu, ve kterém se může společně s autobusovou dopravou podílet na přepravní práci v úseku Kamenice nad Lipou – Jindřichův Hradec (který je však v kompetenci Jihočeského kraje), a sama pak zejména v úseku Černovice – Kamenice nad Lipou (ve kterém tak není třeba vést přímou autobusovou linku). Severní část tratě z Černovic je postižena svým trasováním do Obrataně k trati č. 224, ve významnějších přepravních směrech (do Tábora i Pelhřimova) se tak jedná o cestu oklikou a s přestupem, spojení s Pacovem je navíc ovlivněno umístěním nádraží v Pacově, dosti vzdáleném od středu města. Kraj Vysočina bude sledovat zapojení úzkokolejky do plánovaného uzlu v lichou celou hodinu v Jindřichově Hradci, nově vázaném rychlíky dálkové linky R11 Brno – Jihlava – České Budějovice a Plzeň. V Obratani pak budou sledovány vazby na osobní vlaky směřující do uzlu v celou lichou hodinu v Táboře (s přípoji do Prahy). Ačkoli následkem bude lámání (ukončování) většiny vlaků v Černovicích, případně v Kamenici nad Lipou dle převažujícího směru přepravní poptávky, dle názoru Kraje Vysočina se jedná o vhodné řešení při omezeních, která jsou dána stávajícími technickými parametry úzkokolejky.

Z hlediska rozvoje infrastruktury se jeví alespoň jako velmi vhodné zlepšení možností křižování v dopravně Včelnička.

Dále lze doporučit ve spolupráci s místními samosprávami větší zapojení úzkokolejné dráhy do programů cestovního ruchu v oblasti, včetně letních jízd parních vlaků (obdobně úspěšně jako je tomu na trati č. 227),⁵ a zachování, resp. posilování, historické podoby dráhy. To vše se však nalézá mimo pole dopravní obslužnosti a zájem tohoto dopravního plánu.

V případě zastavení provozu drážní dopravy na trati 228 je možné situaci řešit veřejnou linkovou dopravou, která plnohodnotně zajistí dopravní obslužnost předmětného území.

Trať 240 (Brno –) Rapotice – Náměšť n. O. – Třebíč – Okříšky – Jihlava

Základní popis poptávky a nabídky

Na trati jsou provozovány rychlíky dálkové linky R11 Brno – Jihlava – České Budějovice – Plzeň ve dvouhodinovém taktovém intervalu. Tyto rychlíky prostřednictvím propojení, které vytvářejí osobní vlaky Jihlava – Havlíčkův Brod, zapojují celou jihovýchodní část kraje (a s trati č. 241 východní část okresu Znojmo včetně okresního města) do centrálního uzlu Havlíčkův Brod. Zároveň zajišťují poměrně rychlé spojení⁶ Třebíče a Náměště nad Oslavou s Brnem, resp. směrem opačným, neboť nabídka rychlíků směrem do Brna v ranních hodinách chybí (první R do Brna hl. n. přijíždí až v 8:36). Objednavatelem této linky je stát, který je zastoupen Ministerstvem dopravy ČR.

⁵ Parní léto v Telči

⁶ ve srovnání se silnicí I/23

Jelikož se jedná o trať jednokolejnou s velmi omezenými možnostmi křižování vlaků a s nízkou propustností, časové polohy osobních vlaků Jihlava – Brno jsou úzce svázány s časovými trasami rychlíků. Obecně se nabídka regionální dopravy na trati snaží půlit interval rychlíků, kdy osobní vlaky z Jihlavy vyjíždějí cca v L:30 (zatímco rychlíky v S:40), z Třebíče ve směru na Brno v S:39 (zatímco rychlíky L:24), aby ve Studenci vytvořily úplnou přípojovou skupinu s tratí č. 252 v L:00. Z Náměště nad Oslavou jsou pak osobní vlaky integrovány do IDS JMK a provozovány v hodinovém intervalu (odj. X:13), v ranní přepravní špičce pak z důvodu absence rychlíků v intervalu 30 minut. Vzhledem ke složitým sklonovým poměrům dráhy, která není elektrizovaná, a z toho vyplývající ekonomické náročnosti vozby, jsou na trati provozovány velmi diverzifikované soupravy od motorových vozů ř. 810 až po klasické soupravy s motorovou lokomotivou ř. 754 a 4 vozy Bdmtee.

Přepravní intenzity na trati pochopitelně rostou směrem k Brnu. Zatímco zatížení osobních vlaků v úseku Jihlava – Třebíč dosahuje 500 – 600 cestujících na profilu, na hranicích kraje je to již přes 1 600 cestujících v průměrný pracovní den.

Střednědobý výhled 2019 – 2021

Ve střednědobém výhledu bude koncepce provozu na trati významně dotčena změnou křižovacích stanic dálkové linky R11. Na trati 240 budou vzájemná křižování na této lince přesunuta z železniční stanice Bransouze do Krahulova a z Kralic nad Oslavou (resp. Rapotic) do Střelic, případně na dvoukolejný úsek za Střelicemi. K této změně dojde na základě požadavku objednatele Ministerstva dopravy ČR, a to v souvislosti se zrychlováním IV. tranzitního železničního koridoru⁷ a možností dosažení lepších přestupních vazeb mezi linkami dálkové dopravy. Ačkoli se bude jednat o poměrně velký zásah do zvyklostí na trati č. 240, Kraj Vysočina je připraven reagovat zavedením spěšných vlaků mezi Jihlavou a Havlíčkovým Brodem, které zachovají (a zrychlí) propojení Třebíčska a Znojemska do uzlu Havlíčkův Brod (a z něj vyplývajících tranzitních směrů). Ve výsledku se tak může jednat o silný rozvojový impuls železniční dopravy v tomto hůře dostupném regionu.

Další prioritou Kraje Vysočina je zavedení nejméně 2 párů spěšných vlaků doplňujících nabídku rychlíků v úseku Třebíč – Brno tak, aby byl vytvořen hodinový interval rychlého spojení Třebíče a Náměště nad Oslavou v ranních hodinách ve směru do Brna a v odpoledních hodinách zpět. Koncepce provozu osobních vlaků včetně rozdělení vozebních ramen z důvodu mezikrajské vyrovnávky výkonů závisí na výsledcích jednání s Jihomoravským krajem. Po provedení elektrizace tratě Brno – Zastávka u Brna⁸ se však z ekonomických důvodů jeví vhodné rozdělení vozebního ramene osobních vlaků v Zastávce u Brna. Negativní dopady na přepravní relace Třebíč – Brno a Náměšť nad Oslavou – Brno budou eliminovány zavedením výše uvedených spěšných vlaků.

Časové polohy osobních vlaků v úseku Jihlava – Třebíč budou dále ovlivněny spěšnými vlaky relace Havlíčkův Brod – Znojmo. Tímto záměrem se bude blíže zabývat část pojednávající o trati č. 241.

Požadavky na rozvoj železniční infrastruktury

Stav železniční infrastruktury a neustále odkládaná stavební opatření způsobují velkou nejistotu na straně dopravního plánování. Stavebně-technický stav a kapacita dráhy

⁷ dokončení stavební akce Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, 1. stavba, úpravy pro ETCS, 2. část v úseku Ševětín – Dynín

⁸ stavba Elektrizace trati vč. PEÚ Brno – Zastávka u Brna

neodpovídá jejímu potenciálu, který leží v intervalové příměstské dopravě v rámci brněnské aglomerace a v rychlém spojení téměř brněnských satelitů – měst Náměšť nad Oslavou a Třebíč – s Brnem.

Kraj Vysočina podporuje provedení staveb Elektrizace trati vč. PEÚ Brno – Zastávka u Brna, a to včetně jejího zdvojkolejnění v úseku Střelice – Zastávka u Brna a řešení zapojení do železničního uzlu Brno (nezávisle na jeho poloze), které umožní provozování intervalové dopravy dle cílových požadavků Jihomoravského kraje a spěšných vlaků a rychlíků dle požadavků Kraje Vysočina a Ministerstva dopravy ČR.

Bezprostředně na tuto již řadu let připravovanou stavební akci je potřebné navázat elektrizací tratě ze Zastávky u Brna až do Jihlavy tak, aby rychlíky linky R11 mohly být v celé své trase prováděny elektrickou lokomotivou/jednotkou, jelikož stávající vozba R11 je ekonomicky a trakčně nevyhovující. Kraj Vysočina od této stavební akce očekává zvýšení propustnosti dráhy a zvýšení traťové rychlosti s cílem dosažení systémového křížování linky R11 v Třebíči v lichou celou hodinu⁹ (při zachování výše popsaného propojení s uzlem Havlíčkův Brod S:00). To mj. udrží konkurenceschopnost železniční dopravy ve spojení Třebíč – Jihlava, kterému stále více dominuje významně se zlepšující silnice II/405. V neposlední řadě realizace stavby dále zkrátí cestovní dobu v relaci Třebíč – Brno.

V krátkodobém horizontu se jeví jako velmi vhodné alespoň zřízení traťového zabezpečovacího zařízení v chybějícím úseku Luka nad Jihlavou – Krahulov.

Významné přípojné autobusové linky

V souvislosti s otevřením přestupního terminálu v Třebíči, se zlepšujícími se parametry drážní infrastruktury a zavedením nabídky spěšných vlaků Třebíč – Brno jako rychlého páteřního spojení, Kraj Vysočina sleduje vytvoření následujících významných přípojných autobusových linek:

- (R/Sp Brno –) Třebíč – Jaroměřice nad Rokytnou – Moravské Budějovice – Jemnice – Dačice;
- (R/Sp Brno –) Třebíč – Telč – Dačice.

Trať 241 (Znojmo –) M. Budějovice – Okříšky (– Jihlava – H. Brod)

Základní popis poptávky a nabídky

Stávající konstrukce jízdního řádu na trati vychází z uzlu Znojmo situovaného v lichou celou hodinu (L:00) a z vazby s rychlíky linky R11 v Okříškách ve směru Jihlava. Z toho vyplývají dlouhé pobyty vlaků v Moravských Budějovicích, které byly do konce roku 2010 vhodné z důvodu zajištění přestupních vazeb s tratí č. 243 Moravské Budějovice – Jemnice, dnes jsou však zejména pro tranzitní cestující přítěží.

Nabídka regionální dopravy na trati je v úseku Moravské Budějovice – Okříšky zajištěna 9 páry vlaků v pracovní dny a cca 6 páry vlaků v sobotu a v neděli provozovanými motorovými jednotkami ř. 814 Regionova. Převážné zatížení na většině profilu se pohybuje do 200 cestujících za 24 hodin průměrného pracovního dne, což je bez pokusu o oživení dráhy dlouhodobě neudržitelné.

⁹ což je v souladu s dlouhodobým záměrem MD

Střednědobý výhled 2019 – 2021

Jedná se o další z tratí, která bude dotčena změnou systémového křížování linky R11. Křížování rychlíků bude na trati č. 240 posunuto ze stanice Bransouze do Krahulova, čímž budou rychlíky od Jihlavy projíždět Okříškami v dřívější časové poloze, již před celou lichou hodinou, nikoliv po ní.

Osobní vlaky tak budou moci z Okříšek vyjíždět dříve, už krátce po celé hodině. Při zachování stávajícího konceptu dopravy by došlo k dalšímu prodloužení pobytu všech osobních vlaků v Moravských Budějovicích až nad 20 minut. To je z pohledu Kraje Vysočina nepřijatelné, a proto se bude snažit o přeložení systémového křížování osobních vlaků z Moravských Budějovic do železniční stanice Šumná, ve které k tomu byly vytvořeny příhodné podmínky zřízením nového staničního zabezpečovacího zařízení ESA 11. Tím dojde k významnému zrychlení spojení na Znojmo, které bude doplněno nejméně 1 párem vlaků Sp Znojmo – Havlíčkův Brod v pracovní dny (na 7 h do Havlíčkova Brodu a v 17 h zpět s přípoji do/z Prahy). Snahou Kraje Vysočina je představit také víkendovou variantu spěšných vlaků.

Požadavky na rozvoj železniční infrastruktury

V případě, že v úseku Okříšky – Šumná budou otevřeny nové zastávky,¹⁰ bude nevyhnutelné plně kompenzovat časovou přírážku na zpomalení, zastavení, pobyt a rozjezd vlaků v nových zastávkách dalšími stavebními opatřeními na dráze tak, aby byla na trase Okříšky – Šumná (včetně obratu motorové jednotky v Okříškách) zajištěna systémová jízdní doba osobního vlaku 60 minut.

Trať 250 H. Brod – Žďár n. S. – Křižanov – Vlkov u Tišnova – Tišnov (- Brno)

Základní popis poptávky a nabídky

Z hlediska regionální dopravy lze trať rozdělit do 2 přepravních úseků:

- Havlíčkův Brod – Žďár nad Sázavou;
- Žďár nad Sázavou – Brno.

V prvním úseku je provozováno 12 párů osobních vlaků v pracovní dny, 7 v sobotu a 6 v neděli. Jeho přepravní zatížení prostřednictvím osobních vlaků činí 500 – 600 cestujících na profilu v pracovní dny. Této poměrně uspokojivé hodnoty je dosahováno tím, že tyto osobní vlaky jsou koncipovány jako přípojně k pražským rychlíkům, které začínají či končí v Havlíčkově Brodě, a v úseku Žďár nad Sázavou – Havlíčkův Brod tak osobní vlaky nahrazují rychlíky. Obraty cestujících v nácestných stanicích a zastávkách jsou s výjimkou Přibyslavi velmi nízké. To je způsobeno dlouhými docházkovými vzdálenostmi z obcí k zastávkám na trati. Frekvence cestujících je tak sycena Žďárem nad Sázavou, Přibyslaví a Havlíčkovým Brodem. Osobní vlaky na této trati nabývají podob motorových vozů ř. 810 a 841, nebo klasické soupravy s lokomotivou ř. 242/362 a vozů Bdmteeo a BDsee.

V druhém úseku ze Žďáru nad Sázavou ke hranici kraje u Vlkova u Tišnova jsou provozovány osobní vlaky ze Žďáru nad Sázavou do Brna, které jsou součástí linky S3 IDS JMK. Nabídka těchto vlaků je zajištěna v pravidelném 2hodinovém taktovém intervalu,

¹⁰ včetně zastávky Lesůňky

základním kamenem konstrukce jízdního řádu je uzel Křižanov v celou lichou hodinu (L:00).¹¹ V době přepravních špiček je linka posílena na hodinový interval do Křižanova či do Žďáru nad Sázavou (ve směru od Brna). Na trať vstupují také cca 2 páry vlaků z přípojných tratí č. 252, prostřednictvím nichž jsou stahovány motorové vozy z Velkého Meziříčí do svého domovského depa v Havlíčkově Brodě. Přepravní zatížení na většině profilu dosahuje 600 – 800 cestujících v osobních vlacích v průběhu 24 hodin průměrného pracovního dne.

Střednědobý výhled 2019 – 2021

Ačkoliv to nebylo v předchozích 2 odstavcích explicitně zmíněno, na trati jsou provozovány rychlíky linky R9 Praha – Havlíčkův Brod – Brno, jejichž objednatelem je Ministerstvo dopravy ČR. Z důvodu těsných přípojových vazeb v Havlíčkově Brodě je pro Kraj Vysočina zásadní, aby R9 vytvářela tento uzel ostře s příjezdy v 59. a odjezdy v 01. minutu, nejlépe s příj. 58./odj. 02. minutu (s pobytem v Havlíčkově Brodě 4 minuty).

Ze Žďáru nad Sázavou, vzhledem ke směrové vazbě Nové Město na Moravě – Brno (obrat motorové jednotky v S:00 v Novém Městě na Moravě + jízdní doba Nové Město na Moravě – Žďár nad Sázavou + přestupní doba ve Žďáru nad Sázavou), mohou rychlíky ve směru na Brno odjíždět nejdříve v cca S:27.¹² Naopak v následujícím úseku ze Žďáru nad Sázavou do Brna je v zájmu Kraje Vysočina, aby rychlíky plně využily nových technických parametrů dráhy, která v poslední době prochází rozsáhlou rekonstrukcí, a dosáhly Tišnova již v celou lichou hodinu. Tím v následujícím úseku do Brna dosáhnou bezkolizní polohy s intervalovou dopravou IDS JMK a cestu Žďár nad Sázavou – Brno hl. n. urazí nejvýše za 60 minut.

V zájmu Kraje Vysočina je také prodloužení pražských rychlíků začínajících a končících v Havlíčkově Brodě až do Žďáru nad Sázavou, a to se současným vytvořením společné nabídky rychlíků objednávaných Ministerstvem dopravy ČR a osobních vlaků objednávaných Krajem Vysočina v relaci Žďár nad Sázavou – Havlíčkův Brod.

Na trati Žďár nad Sázavou – Brno bude dále rozvíjen stávající koncept osobních vlaků s těsnou přípojovou vazbou v L:00 (X:00) v Křižanově s tratí č. 252. Na tomto místě je třeba zdůraznit, že kapacita souprav IDS JMK, která je dimenzována potřebami v blízkém okolí Brna, je již v úseku Křižanov – Žďár nad Sázavou zcela nadbytečná. Z toho vyplývá vysoká ekonomická náročnost takového provozu. Proto bude Kraj Vysočina preferovat spíše ukončení linky S3 IDS JMK v Křižanově a vytvoření přímé linky Velké Meziříčí zastávka – Žďár nad Sázavou. To bude možné po obměně stávajících klasických souprav sestávajících z lokomotivy ř. 242 a 4, případně 5 vozů Bdmtee moderními elektrickými jednotkami (případně vratnými soupravami umožňujícími rychlý obrát vlaku v žst. Křižanov).

Požadavky na rozvoj železniční infrastruktury

Pokračující investice do trati č. 250, zejména v úseku Žďár nad Sázavou – Brno hl. n.

Výstavba předtápěcích stojanů v žst. Žďár nad Sázavou (nocování souprav dálkové dopravy)

Významné přípojně autobusové linky

Žďár nad Sázavou – Svatka

Žďár nad Sázavou – Ždírec nad Doubravou

Žďár nad Sázavou – Polná – Jihlava

¹¹ ačkoliv se ho během JŘ 2016/2017 nepodaří dosáhnout přesně vlivem stavebních výluk na trati

¹² a symetricky do Žďáru nad Sázavou ve směru z Brna přijíždět nejpozději v cca L:33

Trat' 251 Žďár nad Sázavou – Nové Město na Moravě – Nedvědice (– Tišnov)

Základní popis poptávky a nabídky

Stávající jízdní řád na trati č. 251 je koncipován podle poloh rychlíků ve Žďáru nad Sázavou cca v X:30 a sleduje jak spojení Praha – Žďár nad Sázavou – Nové Město na Moravě, tak spojení Brno – Žďár nad Sázavou – Nové Město na Moravě a zpět. Ačkoli spojení Nového Města s Brnem je přes Žďár nad Sázavou o 22 km delší než přímá trasa přes Nedvědici, je cca o 20 minut rychlejší. Proto je v této relaci dopravcem České dráhy vyhlášena tarifní výjimka, která stanovuje platnost jízdních dokladů vydaných pro trať Nové Město na Moravě/Nové Město na Moravě zastávka – Tišnov přes Nedvědici bez doplatku rozdílu jízdného i při jízdě přes Žďár nad Sázavou.

S pokračujícími investicemi do hlavní tratě č. 250 se rozdíl v jízdních dobách přes Nedvědici a Žďár nad Sázavou bude dále zvětšovat, a je tedy v zájmu Kraje Vysočina, resp. celé severozápadní části okresu Žďár nad Sázavou, dosáhnout co nejkratších jízdních dob rychlíků v trase Žďár nad Sázavou – Brno.

Trat' vede v ose významných přepravních vztahů Žďár nad Sázavou – Nové Město na Moravě, který patří mezi nejsilnější v Kraji Vysočina, Žďár nad Sázavou – Bystřice nad Pernštejnem a Nové Město na Moravě – Bystřice nad Pernštejnem. V Novém Městě na Moravě však dochází k velkému frekvenčnímu zlomu. Zatímco na profilu Žďár nad Sázavou – Nové Město na Moravě dosahuje zatížení cca 1 000 cestujících za 24 hodin průměrného pracovního dne, v úseku Nové Město na Moravě – Nedvědice je to jen cca 400 cestujících.

Mezi Žďárem a Novým Městem je nabízeno 15 párů vlaků v pracovní dny a 10 v sobotu a neděli, z Nového Města do Bystřice pak 11,5/8/7 párů vlaků v pracovní dny/sobotu/neděli a z Bystřice na hranice kraje (resp. do Nedvědice) pak 11 párů vlaků v pracovní dny a 8 v sobotu a v neděli. Vlaky jsou zajišťovány motorovými vozy ř. 810, 841 a motorovými jednotkami ř. 814.2, víkendový spěšný vlak Pernštejn pak klasickou soupravou s „brejlovcem“ ř. 750.7 se 4 vozy Bdmtee.

Střednědobý výhled 2019 – 2021

Kraj Vysočina předpokládá zachování stejného koncepčního modelu na trati s uzly X:30 Žďár nad Sázavou, X:00 (L:00) Nové Město na Moravě, X:30 Bystřice nad Pernštejnem a S:00 Nedvědice. Kraj Vysočina bude pokračovat v přizpůsobování nabídky přepravnímu zatížení dráhy.

Požadavky na rozvoj železniční infrastruktury

Udržení stávajících parametrů dráhy, zvyšování cestovního komfortu souvislými opravami a údržbou dráhy.

Přestupní terminály

Bystřice nad Pernštejnem (MHD, P+R)

Významné přípojně autobusové linky

Nové Město na Moravě – Svratka

Trat' 252 Křižanov – Velké Meziříčí – Studenec

Základní popis poptávky a nabídky

Trat' lze rozdělit do dvou přepravních úseků:

- Křižanov – Velké Meziříčí zastávka;
- a Velké Meziříčí – Studenec.

V prvním úseku Kraj Vysočina od počátku platnosti JŘ 2016/2017 přikročil ke koncepční změně, kterou v Křižanově nově sleduje přípoje mezi osobními vlaky v uzlu L:00. Cílem je dosažení lepších přípojových vazeb v regionální dopravě, jak z obcí ležících na trati č. 250 do Velkého Meziříčí, tak ve spojení Velké Meziříčí – Ždár nad Sázavou. Toto spojení je jedinou významnou relací z Velkého Meziříčí, ve které železnice může časově konkurovat nejen veřejné linkové dopravě, ale dokonce i individuální automobilové dopravě. Zachování předchozí koncepce s přípoji na R ve směru Brno by neúnosně prodlužovalo přestupní dobu mezi vlaky regionální dopravy, neboť s postupující rozsáhlou rekonstrukcí hlavní tratě budou dálkové vlaky linky R9 Křižanovem projíždět ve stále dřívějších časových polohách (ve směru Brno). Mezi Křižanovem a Velkým Meziříčím je provozováno 12 párů vlaků v pracovní dny a 7 párů vlaků v sobotu a v neděli vedených motorovými vozy ř. 810 a 841. Přepravní zatížení během 24 hodin průměrného pracovního dne činí na profilu cca 300 cestujících.

Ve druhém úseku Kraj Vysočina sleduje přípojové vazby mezi osobními vlaky ve Studenci (L:00). Lze říci, že je v něm provozováno 6 párů vlaků v pracovní dny (+ 1,5 párů vlaků v úseku Velké Meziříčí – Rudíkov/Budišov u Třebíče), 5 párů vlaků v sobotu a 4 páry, které jsou vedeny motorovými vozy ř. 810 a 841. Přepravní zatížení je velmi nízké a činí cca 150 cestujících na profilu v průměrný pracovní den.

Střednědobý výhled 2019 – 2021

V severní části tratě bude Kraj Vysočina rozvíjet koncepci s těsnými přípoji v Křižanově mezi vlaky regionální dopravy. Do budoucna bude Kraj Vysočina usilovat o zavedení linky osobních vlaků Velké Meziříčí zastávka – Ždár nad Sázavou, bližší podrobnosti jsou uvedeny u tratě č. 250.

Jižní část tratě bude dotčena změnou koncepce Ministerstva dopravy na lince R11, o níž již bylo v tomto dopravním plánu na několika místech pojednáno. Tato změna vyvolá potřebu vedení vlaků z Velkého Meziříčí až do Náměště nad Oslavou, což by mohlo být impulsem k oživení této části tratě.

Požadavky na rozvoj železniční infrastruktury

Zřízení dopravní D3 Velké Meziříčí zastávka

Zřízení nástupiště s normovanou nástupištní hranou ve výšce 550 mm nad TK v dopravně Velké Meziříčí zastávka

Zvýšení traťové rychlosti v úseku Křižanov – Velké Meziříčí

Významné přípojné autobusové linky

Velké Meziříčí – Třebíč

Trat' 238 (Pardubice –) Hlinsko v Čechách – Chotěboř – Havlíčkův Brod

Základní popis poptávky a nabídky

Jízdní řád na trati vyplývá z uzlu Havlíčkův Brod v S:00, z čehož je odvozeno míjení vlaků v celou lichou hodinu v Hlinsku v Čechách. Na trati je nabízeno cca 13,5 párů vlaků v pracovní dny a 8,5 páru osobních vlaků o sobotách, nedělích a svátcích. Typickým vozidlem na trati jsou Regionovy ř. 814.

Jedná se o jedinou železniční trať, která z Kraje Vysočina směřuje přímo do Pardubického kraje. Přesto se ukazuje, že zejména kvůli chybějícímu segmentu zrychlených vlaků je při cestování do Pardubic rychlejší zvolit delší spojení přes Kolín po tratích č. 230 a 010. Spojení do Hradce Králové je ještě více komplikované. A proto lze říci, že potenciál železnice ve vazbách s pardubicko-královéhradeckou aglomerací, i když mají spíše týdenní než denní periodicitu, není zcela využit i přes provedenou revitalizaci trati č. 238 na přelomu let 2015 a 2016.¹³ Zatímco trať pomalu ztrácí svou tranzitní funkci, v regionální dopravě na území Kraje Vysočina plní úkoly ve spojení Ždírec nad Doubravou, a zejména Chotěboře (i přes ne zcela ideální umístění nádraží na okraji města) s městem Havlíčkův Brod. Tomu odpovídá přepravní zatížení tratě, které od hranice kraje směrem k Havlíčkovu Brodu roste až na hodnotu 1 000 cestujících na profilu za 24 hodin průměrného pracovního dne.

Střednědobý výhled 2019 – 2021

Kraj Vysočina má zájem na rozvíjení stávajícího modelu dopravy, vyplývajícího z časových poloh S:00 (X:00) Havlíčkův Brod – X:30 Chotěboř – L:00 (X:00) Hlinsko v Čechách. Ačkoliv objednávka drážní osobní dopravy z Hlinska v Čechách (resp. od hranice kraje) do Pardubic je plně v kompetenci Pardubického kraje, v zájmu Kraje Vysočina je, aby osobní vlaky vyjíždějící z uzlu Havlíčkův Brod v sudou celou hodinu pokračovaly z Hlinska v Čechách dále do Pardubic jako spěšné či zrychlené vlaky, jako tomu bylo v období platnosti jízdních řádů 2011/2012 a 2012/2013.

Kraj Vysočina by také rád dosáhl obnovy vozidlového parku na trati moderními motorovými jednotkami o standardní velikosti s kapacitou 120 míst k sezení.

Požadavky na rozvoj železniční infrastruktury

Revitalizace trati Havlíčkův Brod – Hlinsko v Čechách včetně zvýšení traťové rychlosti, zejména ve směrově příhodném traťovém úseku Ždírec nad Doubravou – Hlinsko v Čechách.

Významné přípojně autobusové linky

Ždírec nad Doubravou – Krušovice – Vojnův Městec – Škrdlovice – Žďár nad Sázavou

Trat' 237 Havlíčkův Brod – Humpolec

Na trati je zavedeno cca 9,5 párů osobních vlaků v pracovní dny, 7 v sobotu a 5 párů o nedělích a svátcích vedených motorovými vozy řad 810 a 841. Průměrné přepravní zatížení dosahuje 250 cestujících na většině profilu (oskm/km), na trati je však poskytována akviziční sleva 25 % z jízdného.

Ačkoliv tato železniční trať nevykazuje jednoznačně minimální počty přepravených

¹³ Revitalizace trati Pardubice – Ždírec nad Doubravou

cestujících, aby bylo možné bez dalšího navrhnout ukončení provozu osobních vlaků, na druhou stranu však vyšší využití této trati je z hlediska koncepce veřejné dopravy v daném území velmi problematické. Takřka ve všech rozhodujících relacích bude z důvodu obsluhy obcí ležících mimo železniční trať navržena autobusová linka. Vzájemné spojení Humpolce a Havlíčkova Brodu bude zajištěno s podstatně kratšími jízdními dobami autobusovou linkou Havlíčkův Brod – Humpolec – Pelhřimov.

Navržený provozní koncept pro období po roce 2019 byl tedy navržen tak, aby vyhověl nejvýznamnějším přepravním potřebám na trati a zajistil přitom především optimální přestupní návaznosti v rámci železniční dopravy v uzlu Havlíčkův Brod. Předpokládá se vozba HV ř. 810. V případě, že by bylo nutné snižovat rozsah dopravního výkonu na železnici, je vhodné přednostně dále redukovat spojení právě na této trati, která je nejlépe nahraditelná autobusovou dopravou.

Veřejná linková doprava

Stávající stav organizace veřejné linkové dopravy

Významnou část dopravních výkonů v autobusové dopravě neobjednává Kraj Vysočina. Jedná se o dvě skupiny výkonů:

- a) komerční spoje jednotlivých dopravců (zpravidla linky z Prahy, Brna či východních Čech a jižních Čech), mnohdy však tyto linky mají význam i pro dopravu uvnitř kraje;
- b) významnou část dopravních výkonů na území Kraje Vysočina tvoří druhá skupina výkonů, kterou hradí také obce (dříve ODO¹⁴). Jedná se o většinu víkendových spojů, nezřídka však také o spoje v dopoledním sedle pracovních dnů, v některých případech i v době dopravní špičky. Není výjimkou, že autobus jedním směrem jede v rámci závazku kraje a opačným směrem je dotován obcemi.

Městská hromadná doprava je provozována ve všech okresních městech a dále ve Velkém Meziříčí, Novém Městě na Moravě a Bystřici nad Pernštejnem. V okresních městech se zpravidla jedná o síť více linek, přičemž pro zajištění provozu je třeba více vozidel. V dalších městech se jedná o jednu či několik málo linek, kde pro zabezpečení provozu obvykle postačuje jeden autobus.

Tarifní propojení městské dopravy s ostatními systémy veřejné dopravy je aplikováno pouze v případě MHD Bystřice nad Pernštejnem, která je integrována do IDS JMK. Dopravní propojení ve smyslu koordinace linek na společných úsecích se ve větší míře nevyužívá. V některých případech je obsluha okrajových částí měst ponechána pouze veřejné linkové dopravě. Jedná se o malé části, kam by bylo ekonomicky neefektivní vést linku MHD a které zároveň leží na trase spojů linkové dopravy. Ve městech, kde je provozovatelem MHD i linkové dopravy tentýž dopravce, dochází k přejezdům mezi linkovou dopravou a MHD. Naopak provozně zcela oddělené jsou provoz MHD v Havlíčkově Brodě, Jihlavě a Třebíči, kde MHD zajišťuje jiný dopravce.

Ve veřejné linkové dopravě v závazku veřejné služby Kraje Vysočina se používají převážně autobusy kategorie velké, v menším množství kategorie střední a výjimečně nízkokapacitní vozidla. Velikost vozidel je z velké části definovaná využitím v ranní špičce. Po zbytek dne je již tato kapacita málokdy využita. Průměrné stáří vozového parku se pohybuje kolem šesti

¹⁴ ostatní dopravní obslužnost, dle zákona č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů se jedná o dopravní obslužnost obce

let. Stáří jednotlivých vozidel se velmi liší, a to podle obchodní strategie dopravních společností. Vozidla jsou málokdy vybavená klimatizací. Nízkopodlažnost, buď celková, nebo alespoň částečná, je průměrně u 42 % vozidel.

Odbavovací zařízení u dopravců jsou rozdílného druhu a v současné době velmi problematicky kompatibilní z hlediska tarifního propojení.

Rozhodování o velikosti vozidel, nízkopodlažnosti, klimatizaci, průměrného stáří vozidel a typu odbavovacího zařízení je v současné době plně v kompetenci dopravce, bez možnosti Kraje Vysočina v těchto věcech rozhodovat.

Tvorba jízdních řádů ve veřejné linkové dopravě, jejich vzájemná koordinace a případně koordinace s vlakovými jízdními řády a jízdními řády městských hromadných doprav je v Kraji Vysočina v současné době plně v kompetenci jednotlivých dopravců. Snaha Kraje Vysočina optimalizovat veřejnou hromadnou dopravu naráží na neexistenci smluvního základu, na kterém by mohl kraj vystupovat jako koordinátor ve veřejné dopravě. Dispečerské řízení je decentralizované v úrovni jednotlivých dopravců, zajištění přestupů mezi spoji probíhá pouze mezi linkami provozovanými jedním dopravcem. Přestupy mezi spoji provozovanými různými dopravci anebo mezi jinými druhy dopravy nejsou koordinovány a probíhají dle uvážení jednotlivých dopravců.

Střednědobý výhled 2019 – 2021

Základním principem řešení nového dopravního systému Veřejná doprava Vysočiny bude organizace dopravní obslužnosti v systému taktové dopravy. Bude docházet k cílené tvorbě přestupních návazností na železnici, mezi páteřními a významnými obslužnými linkami, do určité míry pak i mezi obslužnými linkami vzájemně, s cílem omezení souběhů a vytvoření nabídky přestupních spojení přes významné uzly různými směry.

Uvažovaná kategorizace linek:

- a) Páteřní linky veřejné dopravy budou spojovat alespoň ORP na obou koncích. Pokud nebude na některém konci přímo ORP, bude se jednat o velmi významný taktový uzel nebo přímý přestup na železnici. S výjimkou komerčních autobusů nebude existovat rychlejší spojení veřejné hromadné dopravy pro koncová města přinejmenším po většinu týdne.
- b) Významné obslužné linky budou linky, na kterých je očekávána výrazně nadprůměrná denní obsazenost (přibližně obvykle rozložená během dne a týdne), anebo budou spojovat ORP, popř. dopravní uzly, mezi kterými není vedena páteřní linka.
- c) Linky účelové nebudou v provozu v obvyklém denním, týdenním či ročním rytmu, nebudou se snažit o obecnou obsluhu území, ale budou plnit zcela konkrétní účel, definovaný buď u zdroje, nebo přesně u cíle (či obou), jak místně, tak časově (např. obsluha průmyslové zóny). Lze tedy jasně specifikovat cílovou skupinu cestujících (např. žáci, turisté apod.) a linka bude mít velmi malý počet spojů.
- d) Linky obslužné pro ostatní nezařazené linky.

Síť obslužných linek spolu s linkami páteřními a významnými obslužnými, včetně linek státem objednávané železniční dálkové dopravy, vytvoří ucelenou podobu dopravní nabídky v rámci Veřejné dopravy Vysočiny.

Zčásti budou obslužné linky sloužit jako linky napájecí, které počet cestujících na páteřní trase budou zvyšovat, nebo jako linky vedené v obdobném směru například s větším množstvím zajižděk do obcí, které budou počty cestujících na linkách páteřních naopak

snižovat.

Základním rozdílem mezi řešením obslužných linek oproti významným linkám je vyšší priorita minimalizace počtu náležitostí (vozidel, řidičů) do systému vložených, a tedy minimalizace jednotkové ceny dopravního výkonu. Současně budou upřednostňovány takové konstrukce linkového vedení a návrhů JŘ, aby mohl být co největší podíl dopravního výkonu realizován malými nebo středními autobusy (ze stejného důvodu).

Kraj Vysočina bude stanovovat minimální standardy výbavy vozidel tak, aby byl zaručen shodný standard dle typu linek v celém kraji. Tento standard bude muset být citlivě nastaven tak, aby zbytečně neprodražoval náklady na veřejnou dopravu, na druhou stranu by však nemělo docházet ke snížení kvality oproti současnému stavu.

Jedním ze základních prvků je složení vozového parku. Do výběrových řízení na nové dopravce ve veřejné linkové dopravě jsou připravovány jízdní řády, a to včetně vzorových oběhů vozidel, což zaručuje, že v soutěžených oblastech bude Krajem Vysočina stanoven minimální počet vozidel, nutných k zajištění dopravního výkonu, a to včetně minimální obsaditelnosti vozidla. Určení významnosti linek bude sloužit pro stanovení minimální výbavy vozidel a také minimálního stáří vozidel.

V zadávacích podmínkách bude jasně stanoveno, jakým způsobem se bude řešit navyšování či snižování dopravních výkonů (a to včetně zvyšování počtu vozidel či změna obsaditelnosti), bude zohledňována výše cen pohonných hmot, průměrná měsíční mzda v odvětví, změna indexu spotřebitelských cen a případně i dodatečných požadavků Kraje Vysočina např. na zřizování cyklobusů.

Zvláštní kapitolou bude zohledňování ceny mýtného či poplatky za vjezdy na autobusová nádraží. Vedle snahy o nákladovou úspornost navrženého řešení bude sledováno také využití růstového potenciálu. Zejména vhodné k řešení budou případy, kdy novou dopravní nabídku lze zajistit bez nárůstu počtu do systému vložených náležitostí (vozidel, řidičů).

Vzhledem k vlastnostem taktové dopravy bude možné na většině linek (resp. ve většině směrů) nabídnout spojení s příjezdem do cíle mezi cca 6:30 a 7:00, čímž budou zaceleny stávající mezery nabídky v přepravně nejlukrativnějším období dne (na mnoha místech se nyní historicky jezdí pouze na cca 5:30 a pak až cca 7:30 či v obdobném uspořádání). Vedle zjevného přínosu nové nabídky spojení bude další výhodou také „otupení“ školní špičky před 8. hodinou, neboť pro část cestujících takto vznikne alternativa například pro cesty k lékaři. Zejména z podobných důvodů budou pak navrhovány příjezdy naopak po 8. hodině (popř. 8:30 až 9:00) do větších měst, kde - z více obsazených směrů - bude možné i takovými spoji vytvořit alternativu například pro zákazníky služeb, cesty za nákupy, úřady a podobně a opět poněkud snížit okamžité nároky na velikost vozidla před 8. hodinou ranní.

V odpoledních hodinách bude pak nutné nabídnout možnost cesty zpět, a proto je v tomto období (obvykle od 12-13 do 17-18 hodin) nabízen opět interval (přibližně) hodinový. V menším počtu případů, avšak stále více než v současnosti, budou nabízeny také spoje v pozdním odpolední, podvečerní a večerní včetně spojení na noční a z odpoledních směn velkých podniků.

Velkou změnu nový systém organizace autobusové dopravy přinese z hlediska přestupních spojení, která dnes téměř nejsou zohledňována. Díky tomu je vedle zjevné úspory nákladů také dosaženo nabídky do značné míry plošně pokrývající přepravní potřeby v celé řadě směrů, které by jinak bylo potřeba řešit ojedinělými přímými spoji (které by však nebylo reálné zavést v odpovídajícím množství). Na mnoha místech tak dojde k vhodnému sjednocení více přepravních směrů do jednoho spoje.

Nový dopravní systém bude založen na přestupních návaznostech. Předpokladem pro úspěšný provoz systému je potom vytvoření dispečerského aparátu, který by ve spolupráci s dopravci operativně řídil reakce systému na případná zpoždění (čekání spojů na přestupující cestující, popř. vypravení náhradních spojů, povolení cesty oklikou, atd.). Bez podobného prvku systému je sice možné daný systém navrhnout a spustit, avšak za cenu značného rizika, že cestující se pokusí nově nabízených přestupních spojení využít opakovaně neúspěšně. Důsledkem by bylo velmi pravděpodobně podstatné omezení možného nárůstu počtu cestujících, a tedy tržeb, a z toho plynoucí redukce rozsahu provozu s dopadem i na cestující, kteří nepřestupují.

Víkendový provoz bude navrhován na dvou typech linek. Za prvé těch s potenciálem silné turistické přepravy, ať již cestujících v rámci kraje/regionu (místních nebo zde ubytovaných), tak pro návštěvníky cestující z jiných oblastí na jednodenní cesty. Druhým typem linek jsou takové, kde je obecně vyšší poptávka po spojení. Cílovým segmentem zde primárně jsou cesty v rámci týdenní dojížděky (neděle odpoledne), nebo v omezené míře také návštěvy obchodů či jiné „neturistické“ víkendové aktivity, odehrávající se především o sobotách. Na linkách, směřujících do větších měst (např. Jihlava), kde bylo zjištěno, že někteří významní zaměstnavatelé mají směny i o víkendu, je také v sobotu a neděli navržena doprava na všechny směny (6, 14, 22 hod.) včetně dopravy zpět. V případech, kde je tradičně taková nabídka, a spoje byly cestujícími využívány, jsou zachovány také spoje v neděli dopoledne.

Provázání spojů v ZVS Kraje Vysočina a ODO v jízdních řádech a obězích vozidel výrazně komplikuje možnosti optimalizace, proto bude vhodné sjednotit systém spojů v ZVS Kraje Vysočina se spoji dotovanými obcemi do jediného systému. Tento postup byl již v řadě krajů aplikován. Nově navrhované jízdní řády jsou proto již tvořené i v časových a směrových polohách, které byly dříve typické pro ODO.

V rámci výběrového řízení na dopravce VLD bude nutné v městech, kde je provozovatelem MHD i linkové dopravy tentýž dopravce, jednat o jednoznačném rozdělení linek (spojů), popř. o společném postupu ve výběrovém řízení. Návaznost MHD na linkovou a drážní osobní dopravu bude přenechána v působnosti měst. Kraj Vysočina se bude snažit vycházet vstříc požadavkům měst, ale vzhledem k tomu, že MHD je nižší segment veřejné dopravy, předpokládá se spíše přizpůsobování MHD, zvláště pokud bude MHD tarifně integrovaná v systému Veřejná doprava Vysočiny (VDV).

Nově navrhované jízdní řády budou projednávány se sousedními kraji a městy Kraje Vysočina s provozem MHD tak, aby byla zajištěna dopravní a tarifní integrace. Kraj Vysočina pomocí centrálního dispečinku, vlastní tvorbou jízdních řádů, a zejména tarifní spoluprací se všemi zúčastněnými subjekty chce dosáhnout takové integrace, aby cestující, který začne nebo ukončí cestu v Kraji Vysočina, mohl využít při cestování veřejnou dopravou pro svoji cestu jen jednu jízdenku.

V následující části bude stručně popsána stávající nabídka dopravní obslužnosti kraje v hlavních přepravních směrech, a to podle okresů Havlíčkův Brod, Pelhřimov, Jihlava, Třebíč a Žďár nad Sázavou, včetně jejího vývoje ve střednědobém výhledu založeném na výše popsaném novém systému organizace veřejné dopravy v kraji.

Okres Havlíčkův Brod

Základní popis poptávky a nabídky

Všechny rozhodující přepravní vztahy jsou v okrese Havlíčkův Brod zajištěny přednostně železniční dopravou, kterou Kraj Vysočina chce nadále rozvíjet, kromě směru na Humpolec,

kam bude upřednostněna autobusová linka Havlíčkův Brod – Humpolec – Pelhřimov, jak již plyne z kapitoly věnující se drážní dopravě. Bližší popis nabídky drážní osobní dopravy je uveden v kapitolách k železničním tratím:

- 230 Havlíčkův Brod – Světlá nad Sázavou – Golčův Jeníkov – Čáslav – Kolín;
- 212 Světlá nad Sázavou – Ledec nad Sázavou – Zruč nad Sázavou;
- 225 Havlíčkův Brod – Jihlava – Veselí nad Lužnicí;
- 250 Havlíčkův Brod – Žďár nad Sázavou – Brno;
- 238 Havlíčkův Brod – Chotěboř – Hlinsko v Čechách – Pardubice;
- 237 Havlíčkův Brod – Humpolec.

Ve výše uvedených relacích je v současnosti, často v souběhu, vedena také intenzivní veřejná linková doprava, která se v hlavních přepravních směrech projevuje nižší obsazeností vlaků regionální dopravy.

Střednědobý výhled 2019 – 2021

Autobusové linky, jejichž rozvoj bude Kraj Vysočina sledovat, jsou:

- Chotěboř – Golčův Jeníkov (S:30). Linka bude zajišťovat radiální přepravní vztahy směřující do Chotěboře a Golčova Jeníkova a dále do středních Čech. Hlavní význam linky však bude spočívat v meziregionálním spojení. V Golčově Jeníkově bude linka vytvářet směrovou vazbu s rychlíky do Čáslavi, Kutné Hory, Kolína a Prahy. Linka bude vedena přes Novou Ves u Chotěboře a Vilémov, o víkendu bude obsluhovat také městy Uhelná Příbram.
- Leština u Světlé – Ledec nad Sázavou. Cílem linky bude plnit úkoly v zajištění radiálních přepravních potřeb obyvatel cestujících do Ledce nad Sázavou. Původně Kraj Vysočina uvažoval, že tato linka by byla přípojná od rychlíků z Prahy, které by nově zastavovaly v žst. Leština u Světlé (přičemž Kraj Vysočina by v úseku hranice kraje – Světlá nad Sázavou již neobjednával osobní vlaky). Tento koncept se však nepodařilo projednat, a proto v Leštině budou dle možností zajištěny alespoň vazby na osobní vlaky ve směru Čáslav.
- Světlá nad Sázavou – Humpolec. Kromě radiálních přepravních vztahů Světlé nad Sázavou s Dolním Městem, stejně jako Čejova s Humpolcem, bude linka plnit úkoly v oblasti meziregionálních přepravních potřeb ve spojení do Středočeského kraje, neboť ve Světlé nad Sázavou bude vytvořena směrová vazba s rychlíky z Prahy. Ačkoli toto spojení Humpolce s Prahou bude rychlejší než přes Havlíčkův Brod, stále nebude moci konkurovat komerčním autobusovým linkám provozovaným po dálnici D1. Protože Kraj Vysočina bude usilovat o vedení této linky přes Lipnici nad Sázavou, která je významným turistickým cílem, domnívá se, že nabídka tohoto spojení bude úspěšná, a to také z důvodu rozvoje průmyslu v Humpolci a obnově sklárství ve Světlé (které představují růst pracovních příležitostí a z něj vyplývající nárůst přepravní poptávky).
- Havlíčkův Brod (S:00) – Habry: hlavním cílem linky je zajištění přepravních potřeb obyvatel severní části okresu ve směru Havlíčkův Brod, kde budou v taktovém uzlu zajištěny přípoje do všech směrů.
- Havlíčkův Brod (S:00) – Lípa – Úsobí – Jihlava. Jedná se o další linku, která musí být provozována, neboť zajišťuje přepravní potřeby v území, které spadá jak do

Havlíčkovu Brodu, tak do Jihlavy, ačkoli se tím značně omezuje význam trati č. 237.

- Havlíčkův Brod (S:00) – Polná: Linka bude plnohodnotně napojovat město Polná do uzlu Havlíčkův Brod, čehož se dosud nepodařilo dosáhnout.
- Chotěboř – Ždírec nad Doubravou (L:30) – Žďár nad Sázavou (S:30). Jedná se o další spojovací linku, která ve zkratce nabídne spojení z pardubicko-královéhradecké aglomerace do Krucemburku, Vojnova Městce a atraktivních oblastí západního Žďárska v okolí Škrdlovic a Velkého Dářka až do Žďáru nad Sázavou, a to směrovou vazbou s osobními vlaky na trati č. 238 ve Ždírci nad Doubravou.

Okres Pelhřimov

Okres Pelhřimov se nachází v západní části Kraje Vysočina. V okrese se nachází 120 obcí, z toho 3 obce s rozšířenou působností (Humpolec, Pelhřimov, Pacov), 5 obcí s pověřeným obecním úřadem (Humpolec, Kamenice nad Lipou, Pacov, Pelhřimov, Počátky). Mezi nejsilnější přepravní vztahy patří přeprava z menších měst do okresních měst či okolních větších měst. Okres Pelhřimov sousedí s Jihočeským a Středočeským krajem. Významnou dojížďku tvoří cestující ve směru do Prahy, která je dána strategickým postavením okresu, a zejména města Humpolec na hlavním tahu D1, dále pak širší nabídkou pracovních míst a vysokých škol. Méně pak tvoří dojížďka do Jihočeského kraje (Tábor, České Budějovice a Jindřichův Hradec).

Přepravní směr Pelhřimov – Humpolec – Havlíčkův Brod

Základní popis poptávky a nabídky

Tento přepravní směr spojuje dvě okresní města Pelhřimov a Havlíčkův Brod, kde se nachází důležitý železniční uzel a umožňuje další návazné cestování po železnici. Linku lze rozdělit na dva přepravní vztahy, a to Pelhřimov – Humpolec a Humpolec – Havlíčkův Brod. Nevýznamný není ani vztah Pelhřimov – Havlíčkův Brod. V městě Humpolec se nachází dopravní uzel ve spojení na Prahu po dálnici D1. Spojení v úseku Humpolec – Praha je v dnešní době velmi poptávané cestujícími a v současné době zajištěno pouze komerčními spoji.

V úseku Pelhřimov – Humpolec je dnes nabízeno 10 párů spojů denně a 9 spojů o víkendu na lince 350030. Tato linka je doplněna linkou 350260 dvěma páry spojů přes obec Zachotín a linkou 350300 jedním párem spojů přes obec Sedlice.

V úseku Humpolec – Havlíčkův Brod je nabízeno 6 párů spojů denně a 9 spojů o víkendech. Přímé linky 350030 a 610010 jsou doplněny linkou 350340 s 2 páry spojů přes obec Herálec.

V celé trase Pelhřimov – Humpolec – Havlíčkův Brod je vedena autobusová linka 350030 a 600010 se čtyřmi páry spojů denně, což se může zdát nedostačující vzhledem k významu tohoto přepravního směru.

Z velké většiny je zajišťována doprava v časech dopravní špičky a méně pak během přepravního sedla a o víkendech.

Střednědobý výhled 2019 – 2021

V tomto přepravní směru bude Kraj Vysočina usilovat o vytvoření páteřní autobusové linky Havlíčkův Brod – Humpolec – Pelhřimov. Obě koncová města i Humpolec jsou ORP. Linka bude umožňovat napojení na železnici v Havlíčkově Brodě, kde bude vytvořen přestupní uzel (S:00) na dálkové vlaky. Linka bude vytvářet společně s plánovanou linkou Jihlava –

Pelhřimov – Pacov, linkou Pelhřimov – Červená Řečice – Čechtice – Praha, linkou Pelhřimov – Kamenice nad Lipou – Jindřichův Hradec a linkou Pelhřimov – Počátky – Žirovnice – Jindřichův Hradec přestupní uzel X:30 v Pelhřimově. Do uzlu v Pelhřimově budou směřovány místní autobusové linky z okolních obcí, obdobně jako místní autobusové linky z okolních obcí do uzlu Havlíčkův Brod.

Páteční linka bude provozována v intervalu 120/60 (přepravní sedlo/špička v pracovní dny). Plánované zajištění dopravní obslužnosti o víkendech je šesti páry spojů denně.

Přepravní směr Pacov – Pelhřimov – Jihlava

Základní popis poptávky a nabídky

Tento přepravní směr spojuje okresní města Pelhřimov a Jihlava, město Pacov je ORP. Tento směr je významný pro obce na trase spadující do větších měst. Největší přepravní potřeba je z Pacova a okolních obcí do Pelhřimova, z Pelhřimova pak do Jihlavy. Přepravní potřeby Pacovska ve směru do Tábora zajišťuje zejména železnice.

V úseku Pacov – Pelhřimov je dnes nabízeno 8 párů spojů denně linkou 350050. Linka je doplněna linkou 350830 se dvěma páry spojů přes obec Hořepník. Na zajištění víkendové dopravní obslužnosti se v současné době Kraj Vysočina nepodílí.

V úseku Pelhřimov – Jihlava je dnes nabízeno 23 spojů denně linkami 350050, 760440, 350120, 320043, 350560, 720010 a 720520. Víkendová obsluha je zajištěna linkou 760440 s pěti páry spojů.

V celé trase Pacov – Jihlava je dnešní nabídka v rozsahu jednoho páru spojů denně na lince 350050.

Z velké většiny je zajišťována doprava v časech dopravní špičky a méně pak během přepravního sedla a o víkendech, chybí pravidelný interval mezi spoji.

Střednědobý výhled 2019 – 2021

V tomto přepravním směru bude Kraj Vysočina usilovat o vytvoření páteční autobusové linky Jihlava – Pelhřimov – Pacov. Páteční linka bude spojoval ORP Jihlava, Pelhřimov a Pacov a bude umožňovat napojení na dálkové vlaky směr Brno a vlaky směr Havlíčkův Brod. Linka společně s dalšími plánovanými pátečními linkami směr Jihlava bude vytvářet přestupní uzel X:30 v Jihlavě a obdobně přestupní uzel X:30 v Pelhřimově. Do uzlu v Jihlavě budou směřovány místní autobusové linky z okolních obcí směřující do Jihlavy a okolní obce dojíždějící do Pelhřimova do uzlu (X:30) v Pelhřimově.

Interval provozu páteční linky bude 120/60 (přepravní sedlo/špička v pracovní dny). Plánovaná víkendová obsluha je pěti páry spojů.

Přepravní směr Pelhřimov – Kamenice nad Lipou – Jindřichův Hradec

Základní popis poptávky a nabídky

Významný přepravní směr, kde obě krajní města jsou ORP. Největší přepravní poptávka z Kamenice nad Lipou a okolních obcí je ve směru Pelhřimov a Jindřichův Hradec.

V současné době je v trase Pelhřimov – Kamenice nad Lipou v dopravní obslužnosti kraje nabízeno 16 párů spojů denně linkami 350010, 600010, 350170, 350560 a 340200. Linky jsou doplněny linkou 350070 se dvěma spoji přes obec Nová Cerekev a linkou 350020

jedním párem spojů přes obec Těmice. Víkendová obsluha je zajištěna třemi spoji na lince 350170.

V úseku Kamenice nad Lipou – Jindřichův Hradec jsou vedeny linky 340200, 600010, 340120, 340040 v celkovém počtu 4 páry spojů denně.

V celé trase jsou vedeny autobusové linky 340200 a 600010 s jedním párem spojů. Současná obsluha nenabízí dostatečné spojení v úseku Kamenice nad Lipou – Jindřichův Hradec a spojení v pravidelném intervalu (ve většině případů je zajištěna ranní školní a odpolední špička a chybí spojení v časech dopravního sedla). O víkendu je nabízeno pouze několik párů spojů, a to pouze v úseku Pelhřimov – Kamenice nad Lipou. Aktuální nabídka dopravního spojení nepostačuje poptávce.

Střednědobý výhled 2019 – 2021

V tomto přepravním směru bude Kraj Vysočina usilovat o vytvoření páteřní autobusové linky Pelhřimov – Kamenice nad Lipou – Jindřichův Hradec, spojující ORP. Linka bude umožňovat přestupy v Jindřichově Hradci, kde bude vytvořen přestupní uzel (L:00) a společně s ostatními plánovanými páteřními a obslužnými linkami uzel X:30 v Pelhřimově, kam budou směřovány místní autobusové linky z okolních obcí.

Páteřní linka bude provozována v intervalu 120/60 (přepravní sedlo/špička v pracovní dny). Plánované zajištění dopravní obslužnosti o víkendech je čtyřmi páry spojů v sobotu i v neděli.

Přepravní směr Humpolec – Jihlava

Další významný přepravní směr spojující ORP Humpolec a Jihlava. V současnosti je v celé trase vedena autobusová doprava linkami 350270, 760740 a 840321 v celkovém počtu 12 párů v pracovní dny, na lince 350270 též po jednom páru spojů v sobotu a v neděli.

Na lince chybí pravidelný interval mezi spoji a také zajištění víkendové dopravy je nedostačující poptávce.

Do budoucna bude Kraj Vysočina usilovat o vytvoření páteřní linky Jihlava – Humpolec v pravidelném intervalu 120/60 (přepravní sedlo/špička v pracovní dny), která bude tvořit přestupní uzel S:00 ve Větrném Jeníkově, kde bude možné přestupovat na obslužné autobusové linky z okolních obcí a zpět, a tím zajistí spojení s oběma městy ORP, případně umožní přestup na další návaznou dopravu v uzlu (X:30) Jihlava. Dále se počítá se zavedením jednoho páru spojů v čase dopravní špičky jedoucího po dálnici D1, který umožní rychlý přesun v době největší přepravní poptávky. Plánovaná víkendová doprava je čtyřmi páry spojů v sobotu a čtyřmi páry spojů v neděli.

Přepravní směr Pelhřimov – Praha

Jedná se o velmi významný směr spojující okres Pelhřimov s hlavním městem. V současné době je tato linka vedena pouze komerčně.

Z důvodu velké poptávky bude Kraj Vysočina usilovat o vytvoření páteřní linky Pelhřimov – Červená Řečice – Čechtice – Loket u Čechtí – Praha. Bude vytvořen přestupní uzel v Křelovicích pro možnost přestupu z okolních obcí obslužnými linkami a spolu s dalšími plánovanými obslužnými linkami přestupní uzel v blízkosti obce Loket (vazby Ledec n. S. – Praha/Pelhřimov).

Přepavní směr Pelhřimov – Počátky – Jindřichův Hradec

Jedná se o významný přepravní směr spojující krajní města, která jsou ORP. Ve městě Počátky a v okolních obcích je největší přepravní poptávka směr Pelhřimov a nezanedbatelný počet cestujících spadá do města Jindřichův Hradec.

V současnosti jsou v úseku Pelhřimov – Počátky vedeny 4 linky autobusové dopravy v celkovém počtu 22 párů spojů denně. Víkendovou obsluhu zajišťuje linka 350610 dvěma páry spojů v sobotu a jedním párem v neděli.

V úseku Počátky – Jindřichův Hradec je vedena autobusová linka 350660 se 4 páry spojů denně. Na víkendové obsluze se Kraj Vysočina nepodílí.

V celé trase v současné době není vedena žádná autobusová linka dotovaná Krajem Vysočina, obsluha je zajišťována pouze komerčními spoji.

Do budoucna bude Kraj Vysočina usilovat o vytvoření páteřní linky Pelhřimov – Počátky – Žirovnice – Jindřichův Hradec. Obě krajní města jsou ORP, a přesto, že se nejedná o nejrychlejší plánované spojení mezi nimi, je tento přepravní směr důležitý z hlediska přepravní poptávky. Jedná se o propojení linek Pelhřimov – Počátky – Žirovnice a Počátky – Žirovnice – Jindřichův Hradec. Na lince bude vytvořen přestupní uzel L:00 v Jindřichově Hradci a přestupní uzel X:30 v Pelhřimově. Víkendovou obsluhu bude zajišťovat linka Pelhřimov – Počátky – Žirovnice – Popelín – Jindřichův Hradec v počtu 5 párů spojů denně (jak v sobotu, tak v neděli).

Ostatní významné linky

Významnou napájecí linkou bude spojení Kamenice nad Lipou – Žirovnice – Počátky – Horní Cerekev, která bude u nádraží v Horní Cerekvi navazovat na rychlíky do Jihlavy a Brna.

Okres Jihlava

Přepavní směr Jihlava – Měřín – Velké Meziříčí – Velká Bíteš – Brno

Základní popis poptávky a nabídky

Tento přepravní směr se nachází v ose velmi významných přepravních vztahů Jihlava – Měřín – Velké Meziříčí – Velká Bíteš – Brno. V celé trase je množství linek, které v rámci přestupů umožňují široký rámec kombinací možných přepravních cest. Vzhledem k velkému množství dopravců, a to včetně komerčních, nutně dochází k velké roztržitosti časové nabídky spojů, přičemž nabídka spojů je spíše zaměřena na špičku. Komerční spoje zajišťují i přiměřenou víkendovou dopravu.

Obce v tomto přepravení směru mají zajištěnou poměrně velkou nabídku spojů do Brna a Jihlavy, čemuž i odpovídá množství cestujících, kteří cestují do těchto měst.

Střednědobý výhled 2019 – 2021

V tomto přepravním směru bude Kraj Vysočina usilovat o vytvoření páteřní autobusové linky Jihlava – Měřín – Velké Meziříčí – Velká Bíteš – Brno. Páteřní linka bude spojoval krajská města Jihlava a Brno, ORP Velké Meziříčí a další větší obce v Kraji Vysočina. Linka bude směřovat do taktových uzlů Velké Meziříčí X:30 pro zastávkové spoje a Jihlava X:30 pro rychlíkové spoje, v širším uzlu pak i pro zastávkové spoje.

Na celé lince bude vedeno několik desítek spojů v pravidelných intervalech, včetně spojů zajišťujících rychlé spojení mezi Jihlavou, Velkým Meziříčím a Brnem. V rámci linky bude vedeno několik spojů z kapacitních důvodů jen mezi Brnem a Velkou Bíteší. Linka bude obsluhovat na území Jihomoravského kraje jen město Brno, a to 3 tarifními body Brno, „Stará nemocnice, Brno, „Ústřední hřbitov a Brno, „ÚAN Zvonařka. Linka bude zajišťovat víkendovou dopravu v pravidelných intervalech po celý den.

V Měříně jsou zajištěny přestupní vazby s významnou linkou Jihlava – Luka nad Jihlavou – Kamenice – Měřín, která slouží pro spojení těchto obcí s městy na páteřní lince Jihlava – Měřín – Velké Meziříčí – Velká Bíteš – Brno, kam přirozeně obce inklinují, a to včetně víkendu.

Ve Velké Bíteši jsou zajištěny přestupní vazby s významnými linkami Žďár nad Sázavou – Bohdalec – Bobrová – Moravec – Křižanov – Velká Bíteš (i o víkendu) a Velká Bíteš – Krokočín – Náměšť nad Oslavou, které umožňují rychlé spojení do Brna a Jihlavy.

Přepavní směr Batelov – Třešť – Brtnice – Okříšky

Tento přepravní směr se nachází v ose tangenciálních regionálních přepravních vztahů Batelov – Třešť – Stonařov – Brtnice – Okříšky. Přepravní nabídka mezi obcemi je různorodá, liší se v počtech spojů i v časové nabídce. Spojení mezi koncovými obcemi chybí úplně.

V tomto přepravním směru bude Kraj Vysočina usilovat o vytvoření významné autobusové linky Batelov – Třešť – Brtnice – Okříšky. Významná linka bude propojovat obce na trase s dálkovými vlaky v Batelově (ze směru z Českých Budějovic a Jindřichova Hradce) a v Okříškách (do směru Třebíče a Brno). Na lince bude celodenní pravidelný interval mezi Batelovem a Okříškami včetně všech obcí na trase, s ukončením v Nové Vsi (obsluha průmyslových zón Přibyslavice a Nová Ves).

V radiálních přepravních vztazích Jihlava – Telč pak bude rozvíjena spíše veřejná drážní osobní doprava, a to zejména, pokud dojde k revitalizaci dráhy s cílem zvýšení traťové rychlosti.

Ostatní vazby Jihlavy jsou popsány v textu k sousedním okresům.

Okres Třebíč

Přepavní směr Třebíč – Jaroměřice n. R. – M. Budějovice – Jemnice – Dačice

Základní popis nabídky a poptávky

Tento přepravní proud, jeden z nejvýznamnějších v Kraji Vysočina, se skládá z přepravních vztahů Třebíč – Jaroměřice nad Rokytnou, Třebíč – Moravské Budějovice, Jaroměřice nad Rokytnou – Moravské Budějovice, Moravské Budějovice – Jemnice a Jemnice – Dačice.

V úseku Třebíč – Jaroměřice nad Rokytnou – Moravské Budějovice je vedena linka 790692 nabízející také víkendovou obsluhu v rozsahu 6 párů spojů, z toho 2 páry jsou vedeny až do Jemnice (víkendové spoje byly zavedeny v roce 2015), a linka 790690 (2 páry vedeny přes Ratibořice). V úseku Třebíč – Jaroměřice nad Rokytnou jsou doplněny linky 790700 (3 páry spojů) a 790680 (2 páry spojů) směřované na Příštpo.

Celkově je v trase Třebíč – Moravské Budějovice v dopravní obslužnosti kraje nabízeno 15 párů spojů v pracovní dny (resp. ve dnech školního vyučování) a 6 párů víkendových spojů linkové dopravy.

V úseku Moravské Budějovice – Jemnice je vedena linka 790750 (ve směru do Jemnice 6 spojů, ve směru z Jemnice pouze 3 spoje), linka 790740 (část spojů vedena pouze do Budkova), linka 790692, linka 790080 a linka 340801 s možností spojení až do Dačic a nabízející také víkendovou obsluhu.

Ve směru Moravské Budějovice – Jemnice je v dopravní obslužnosti kraje nabízeno 13 spojů v pracovní dny (resp. ve dnech školního vyučování) a 2 spoje víkendové obsluhy a ve směru Jemnice – Moravské Budějovice je v dopravní obslužnosti kraje nabízeno 10 spojů v pracovní dny (resp. ve dnech školního vyučování) a 2 spoje víkendové obsluhy.

Ve všech úsecích je také provozováno několik komerčních dálkových linek.

Současná obsluha nenabízí spojení v pravidelném intervalu (ve většině případů je však zajištěna ranní školní a odpolední špička). O víkendu je nabízeno pouze několik párů spojů.

Střednědobý výhled 2019 – 2021

V tomto přepravní směru bude Kraj Vysočina usilovat o vytvoření páteřní autobusové linky Třebíč – Jaroměřice nad Rokytnou – Moravské Budějovice – Jemnice – Dačice. Páteřní linka bude spojovala ORP Třebíč, Moravské Budějovice, Dačice a bude umožňovat napojení na dálkové vlaky směr Brno. Linka bude vytvářet společně s plánovanou linkou Moravské Budějovice – Jaroměřice nad Rokytnou – Hrotovice – Dukovany a linkou Jihlava – Stonařov – Želetava – Moravské Budějovice přestupní uzel (X:30) v Moravských Budějovicích, dále bude vytvořen uzel (S:00) v Jemnici a uzel (X:30) v Dačicích. Linka bude v období přepravních špiček provozována v intervalu 60 minut.

V úseku Třebíč – Moravské Budějovice bude její interval půlen na půlhodinový další navrhovanou páteřní linkou Třebíč – Jaroměřice nad Rokytnou – Moravské Budějovice – Vranovská Ves – Znojmo. Její časové polohy budou vázány na uzel Znojmo (L:00).

Obě páteřní linky budou provozovány v intervalu 120/60 (přepravní sedlo/špička v pracovní dny) a jak již bylo zmíněno, v úseku Třebíč – Moravské Budějovice vytvoří v době přepravní špičky výsledný interval cca 30 minut.

Přepravní směr Třebíč – Velké Meziříčí

Základní popis nabídky a poptávky

V tomto přepravním směru je vedena linka 840214, nabízející i víkendovou obsluhu (trasa vedena přes Trnavu), společně s linkami 790311 (rovněž přes Trnavu) a 790205 (1 pár spojů). Na trase je také vedena linka 790310 z Třebíče do Oslavičky, která je dále trasována do obcí Rohy a Budišov (2 páry spojů).

V trase Třebíč – Velké Meziříčí je v dopravní obslužnosti kraje nabízeno 9 párů spojů v pracovní dny (resp. ve dnech školního vyučování), 4 páry v sobotu a 3 páry v neděli. Na trase jsou vedeny také komerční dálkové spoje.

Současná obsluha nenabízí spojení v pravidelném intervalu (ve většině případů je však zajištěna ranní školní a odpolední špička). O víkendu je nabízeno pouze několik párů spojů. Aktuální nabídka dopravního spojení se může jevit jako nedostačující poptávce, například

není zajištěno spojení na 5:30 do Velkého Meziříčí, které vykazuje nižší míru nezaměstnanosti než město Třebíč.

Střednědobý výhled 2019 – 2021

V tomto přepravní směru bude Kraj Vysočina usilovat o vytvoření páteřní autobusové linky Velké Meziříčí – Rudíkov – Třebíč. Linka bude spojovala sídla ORP Třebíč a Velké Meziříčí. Linka bude vázat v Třebíči na uzel v X:30, obdobně jako Velkém Meziříčí (X:30). Z jihu bude spojení do Velkého Meziříčí doplněno obslužnou linkou vedenou z Budišova a Tasova. Do uzlu Velké Meziříčí budou směřovány i místní autobusové linky z obcí ze západního směru (Měřín, Bochovice, Uhřínov), severního směru (Křižanov, Vídeň) a východního směru (Osová Bítýška). Páteřní linka provozována v intervalu 120/60 (přepravní sedlo/špička v pracovní dny). Navrhována je také obslužná linka z Třebíče přes Budíkovice a Svatoslav do Rudíkova.

Přepravní směr Jihlava – Stonařov – Želetava – Moravské Budějovice

Základní popis nabídky a poptávky

Jedná se o významný směr pro obce na trase spádující do Jihlavy či do Moravských Budějovic a také jako tranzitní směr pro přepravní vztah Jihlava – Znojmo. V tomto přepravním směru je vedena linka 760760 (s možností spojení až do Znojma), nabízející také víkendovou obsluhu, a linka 790620 (2 páry spojů vedené přes Opatov, Předín). Na trase Jihlava – Stonařov – Moravské Budějovice je v dopravní obslužnosti kraje nabízeno 6 párů spojů v pracovní dny (z toho 3 páry spojů nabízí možnost spojení až do Znojma). Na trase jsou vedeny také komerční dálkové spoje. Na trase není nabízen pravidelný interval obsluhy. Aktuální nabídka dopravního spojení se může jevit jako nedostačující přepravní poptávce.

Střednědobý výhled 2019 – 2021

V tomto přepravním směru bude Kraj Vysočina usilovat o vytvoření páteřní autobusové linky Jihlava – Stonařov – Želetava – Moravské Budějovice. Linka bude spojovala sídla ORP Jihlava a Moravské Budějovice. Linka bude vázat spolu s ostatními linkami v Jihlavě na přestupní uzel v X:30 a v Moravských Budějovicích rovněž na uzel situovaný v X:30. V Želetavě budou vytvořeny směrové vazby Brtnice – Moravské Budějovice, Rokytnice nad Rokytnou – Moravské Budějovice, Jihlava – Budeč. Páteřní linka bude provozována v intervalu 120/60 (přepravní sedlo/špička v pracovní dny). Předpokládá se také nabídka víkendové obsluhy.

Přepravní směr Jihlava – Brtnice – Kněžice – Okříšky – Třebíč

Základní popis nabídky a poptávky

Další významný přepravní směr je spojení města Třebíč s krajským městem. V tomto přepravním směru je vedena linka 790250. Některé spoje linky jsou vedeny přímoú trasou, některé jsou vedeny přes Kněžice, Heraltice a Pokojovice. Vybrané spoje jsou v Jihlavě trasovány až do průmyslové zóny. Dále je vedena linka 760531. Na trase Jihlava – Třebíč je v dopravní obslužnosti kraje nabízeno 13 párů spojů v pracovní dny (resp. ve dnech školního vyučování). Na trase není nabízen pravidelný interval obsluhy. Na trase jsou vedeny i komerční dálkové spoje s nabídkou spojení také o víkendu. Na zajišťování víkendových spojů v této relaci se Kraj Vysočina nepodílí, jsou provozovány pouze v komerční sféře.

Střednědobý výhled 2019 – 2021

V tomto přepravním směru bude Kraj Vysočina nadále usilovat o rozvoj železnice, ale vzhledem k obtížnému provázení vlaků až do železniční stanice Jihlava město zachová také významnou autobusovou linku Jihlava – Brtnice – Kněžice – Okříšky – Třebíč. Několik spojů bude trasováno přes Puklice. Linka bude vázat spolu s ostatními linkami v Jihlavě na přestupní uzel v (X:30) a v Třebíči na uzel v (X:30). Na lince se předpokládá také nabídka víkendové obsluhy. Tato linka bude provozována v intervalu 120/60 (přepravní sedlo/špička v pracovní dny).

V úseku Jihlava – Kněžice bude třebíčská linka doplněna spojením Jihlava – Puklice – Brtnice – Kněžice – Předín – Želetava. V Želetavě je plánována směrová vazba Brtnice – Moravské Budějovice. Na lince se předpokládá také nabídka víkendové obsluhy. Linka bude provozována v intervalu 120/60 (přepravní sedlo/špička v pracovní dny). V úseku Jihlava – Kněžice by kombinací obou linek vznikla ve špičce nabídka půlhodinového intervalu.

Přepravní směr Třebíč – Telč

V současné době tento úsek funguje spíše jako tranzitní pro komerční dálkové linky v ose Brno – České Budějovice. Na trase Třebíč – Telč jsou v dopravní obslužnosti kraje nabízeny 4 páry spojů v pracovní dny (resp. ve dnech školního vyučování).

V tomto přepravním směru bude Kraj Vysočina usilovat o vytvoření autobusové linky Třebíč – Telč – Dačice. Linka bude spojovala sídla ORP Třebíč a Telč a nabízet možnost napojení na dálkové vlaky v Třebíči. Linka bude provozována v intervalu cca 120 minut. Na lince se předpokládá také nabídka víkendové obsluhy.

Přepravní směr M. Budějovice – Jaroměřice n. R. – Hrotovice – Dukovany

V tomto směru jsou vedeny linky 790621, 340801 a 723437. V dopravní obslužnosti kraje je nabízeno 5 párů spojů v pracovní dny a 1 pár o víkendu.

V tomto přepravním směru bude Kraj Vysočina usilovat o vytvoření páteřních linek Třebíč – Hrotovice – Rouchovany – Dukovany – Jamolice – Moravský Krumlov, spojující sídla ORP Třebíč a Moravský Krumlov s možností napojení na vlaky a autobusy IDS JMK v Moravském Krumlově, a Moravské Budějovice – Jaroměřice nad Rokytnou – Hrotovice – Slavětice – Dukovany. V Hrotovicích jsou plánovány směrové vazby Jaroměřice nad Rokytnou – Moravský Krumlov; Třebíč – Slavětice, v Moravském Krumlově směrové vazby Rouchovany – Brno.

Přepravní směr Náměšť nad Oslavou – Velká Bíteš

Tento přepravní směr vede přes hranice okresů, spojuje Velkou Bíteš s Náměští nad Oslavou. V přepravním směru jsou vedeny linky 790540 (trasovaná přes Krokočín) a linka 790550 (trasovaná přes Jindřichov a Pucov). V dopravní obslužnosti kraje je nabízeno 5 párů spojů v pracovní dny.

V tomto přepravním směru bude Kraj Vysočina usilovat o vytvoření významné linky Velká Bíteš – Krokočín – Náměšť nad Oslavou. Linka bude trasovaná přes Krokočín a Hluboké. Časové polohy linky budou zajišťovat ranní a odpolední špičku, v Náměšti nad Oslavou bude linka ukotvena v X:30. Ve Velké Bíteši bude vytvořena směrová vazba Náměšť nad Oslavou – Velké Meziříčí.

Okres Žďár nad Sázavou

Přepravní směr Žďár n. S. – Nové Město n. M. – Bystřice n. P.

Základní popis poptávky a nabídky

Tento přepravní směr se nachází v ose velmi významných přepravních vztahů Žďár nad Sázavou – Nové Město na Moravě, který patří mezi nejsilnější v Kraji Vysočina, Žďár nad Sázavou – Bystřice nad Pernštejnem a Nové Město na Moravě – Bystřice nad Pernštejnem. V celé trase je vedena autobusová linka 840315, která je ve východním úseku Nové Město na Moravě – Bystřice nad Pernštejnem doplněna linkou 840109 (resp. jedním jejím spojem přes Dolní Rožínku) a v západním úseku Nové Město na Moravě – Žďár nad Sázavou linkami 840120, 840121 (2 páry spojů přes Jámy) a 840130 (přes místní část Slavkovice).

Na trase je nabízeno velké množství spojů, jen mezi Žďárem a Novým Městem je v dopravní obslužnosti kraje provozováno 38 párů spojů linkové dopravy v pracovní dny (resp. ve dnech školního vyučování), mezi Novým Městem a Bystřicí pak 17 párů spojů ve dnech školního vyučování. I přes velké množství spojů není nabízen pravidelný interval a dopravní nabídka během přepravního sedla (dopoledne a ve večerních hodinách) se může jevit jako nedostačující přepravní poptávce a významu tohoto spojení.

Autobusové linky nejsou koordinovány s nabídkou osobních vlaků na trati č. 251 a oba druhy dopravy se často vůči sobě nacházejí v konkurenčním postavení. O víkendech Kraj Vysočina dopravní obslužnost zajišťuje jen drážní osobní dopravou. Na zajišťování víkendových spojů na linkách 840120 a 840130 ani ostatních linkách v této relaci se Kraj Vysočina nepodílí.

Střednědobý výhled 2019 – 2021

Vzhledem k umístění železniční stanice Bystřice nad Pernštejnem (a dalších zastávek na trati č. 251), vysoké poptávce cestujících a nedostatečné kapacitě dráhy Kraj Vysočina bude usilovat o vytvoření páteřní autobusové linky Bystřice nad Pernštejnem – Nové Město na Moravě – Žďár nad Sázavou – Bohdalov – Jihlava. Tato linka (společně s plánovanou linkou Bystřice nad Pernštejnem – Nedvědice – Tišnov) bude v celou hodinu (X:00) vytvářet uzel Bystřice nad Pernštejnem, do něhož budou směřovány místní autobusové linky z východní části okresu Žďár nad Sázavou. V úseku Bystřice n. P. – Žďár n. S. bude tato linka provozována v intervalu 60/30 minut (přepravní sedlo/špička v pracovní dny). Zatímco vlaky na trati 251 budou vytvářet uzel s linkovou dopravou v Novém Městě na Moravě (X:00) a budou směřovány do uzlu Žďár nad Sázavou (X:30), jízdní řád páteřní autobusové linky je bude vhodně časově prokládat. Doplnující autobusová linka v západní větvi Nové Město n. M. – Žďár n. S. přes Slavkovice zůstane zachována.

Přepravní směr Žďár nad Sázavou – Jihlava

Tento přepravní směr se nachází v ose velmi významných přepravních vztahů Žďár nad Sázavou – Jihlava, a zejména Polná – Jihlava.

V celé trase jsou vedeny dvě přímé autobusové linky přes Bohdalov. Jedná se o linky 760580 a 840132. Přes Polnou jsou trasovány linky 840106 a 840321 a 760770.

Ve střednědobém výhledu, jak již bylo zmíněno, Kraj Vysočina počítá s vytvořením páteřní linky Bystřice nad Pernštejnem – Nové Město na Moravě – Žďár nad Sázavou – Bohdalov – Jihlava, která bude doplněna významnou linkou Žďár nad Sázavou – Polná – Jihlava. Obě ve směru do Jihlavy budou trasovány z uzlu Žďár nad Sázavou, rychlejší linka přes Bohdalov cca v S:40, linka přes Polnou v L:40, v době přepravní špičky budou obě provozovány

každou hodinu.

Další přepravní směry

Ve střednědobém horizontu Kraj Vysočina bude rozvíjet následující linky:

- Nové Město na Moravě (X:00) – Jimramov. V případě, že se s Pardubickým krajem podaří úspěšně projednat pokračování linky přes hranice krajů, bylo by velmi prospěšné, kdyby linka byla trasována do Poličky.
- Nové Město na Moravě (X:00) – Sněžné – Svatka. Obě linky z Nového Města na Moravě procházejí turisticky atraktivní oblastí Žďárských vrchů a budou mít zajištěny železniční přípoje v Novém Městě.
- Žďár nad Sázavou (S:30) – Bohdalec – Bobrová – Moravec – Křižanov – Velká Bíteš (ve Velké Bíteši ve směrové vazbě do Brna s linkou Jihlava – Velké Meziříčí – Brno po D1);
- Žďár nad Sázavou (X:30) – Herálec – Svatka;
- Žďár nad Sázavou (L:45, směrová vazba od rychlíků z Brna) – Škrdlovice – Vojnův Městec – Krušovice – Ždírec nad Doubravou (S:25, směrová vazba do Pardubic) – Chotěboř.

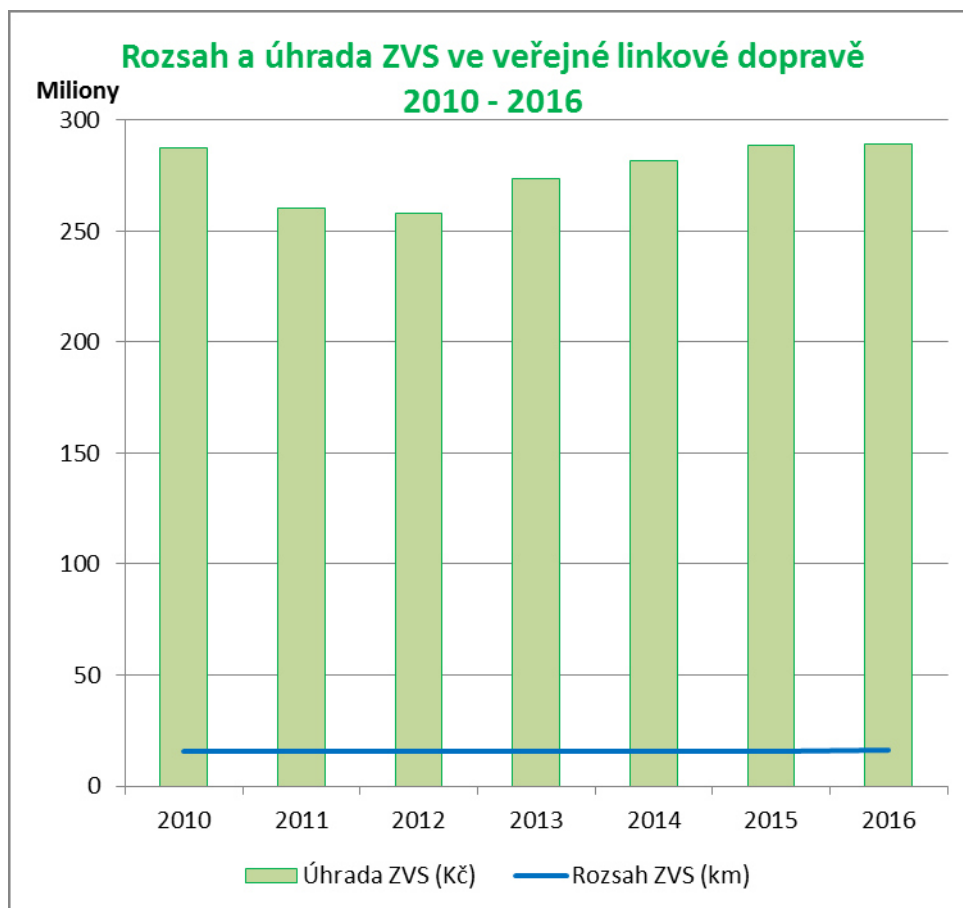
Podrobnější schéma železničních i silničních linek veřejné dopravy ve střednědobém výhledu je součástí grafických příloh tohoto dopravního plánu.

Předpokládaný rozsah poskytované kompenzace

Veřejná linková doprava

Kraj Vysočina doplácí dopravcům ve veřejné linkové dopravě ztrátu ze závazku veřejné služby. Její výše se odvíjí od propočtu odborného odhadu prokazatelné ztráty zohledňující tržby a ostatní výnosy. Výsledná celková smluvní částka je stanovena na základě jednání s dopravci.

Graf 1 – Rozsah a úhrada ZVS ve veřejné linkové dopravě 2010 – 2016

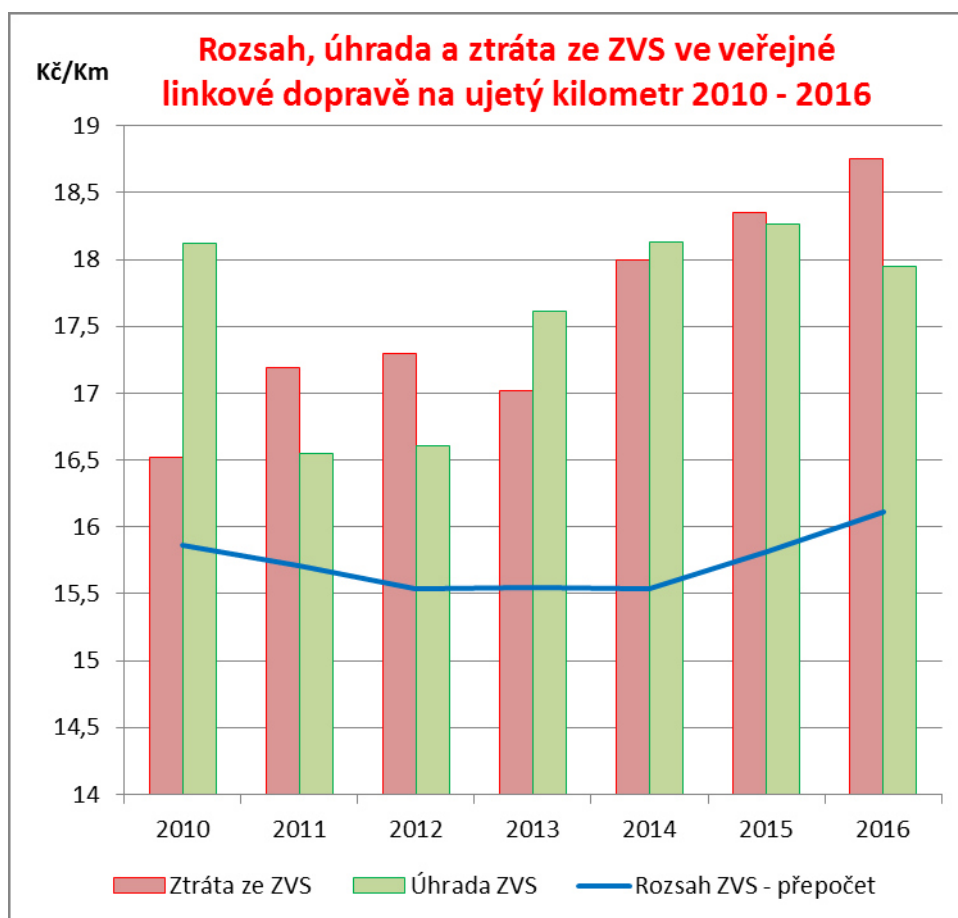


Na grafu č. 2 je patrné, že výsledná ztráta s výší úhrady prokazatelné ztráty dopravců nikdy zcela nekoresponduje. Příčinou je uzavírání dodatků smluv před začátkem smluvního období na základě odborného odhadu dopravců, tedy až 15 měsíců před skončením rozhodného období.

Z uvedených grafů je zřejmé, že ztráta dopravců a zároveň výše dotací během let narůstá, a to bez závislosti na ujetých kilometrech.

Pokud je výše úhrady prokazatelné ztráty větší než ztráta, používá se rozdíl na úhradu přiměřeného zisku dopravce (obnova vozového parku). V případě, že skutečná ztráta je vyšší než úhrada prokazatelné ztráty od kraje, nese riziko dopravce. V případě významného nárůstu nákladů vstupují dopravci do jednání s Krajem Vysočina o zvýšení úhrady na příslušný rok. Kraj Vysočina musí hospodařit v rámci schváleného rozpočtu pro daný rok. Výsledek jednání s dopravci tedy nelze předem předjímat.

Graf 2 – Rozsah, úhrada a ztráta ze ZVS ve VLD na ujetý kilometr 2010 – 2016



Tento fakt znejišťuje dopravce, kteří jsou tak v přípravě odborného odhadu konzervativní (očekávají výraznější růst nákladů). Může také nastat situace, kdy kraj musí rozhodnout o určité redukci rozsahu i v průběhu jednoho roku (požadavky od dopravců na zvýšení úhrady se kompenzují z rozpočtu bez jeho dodatečného navýšení).

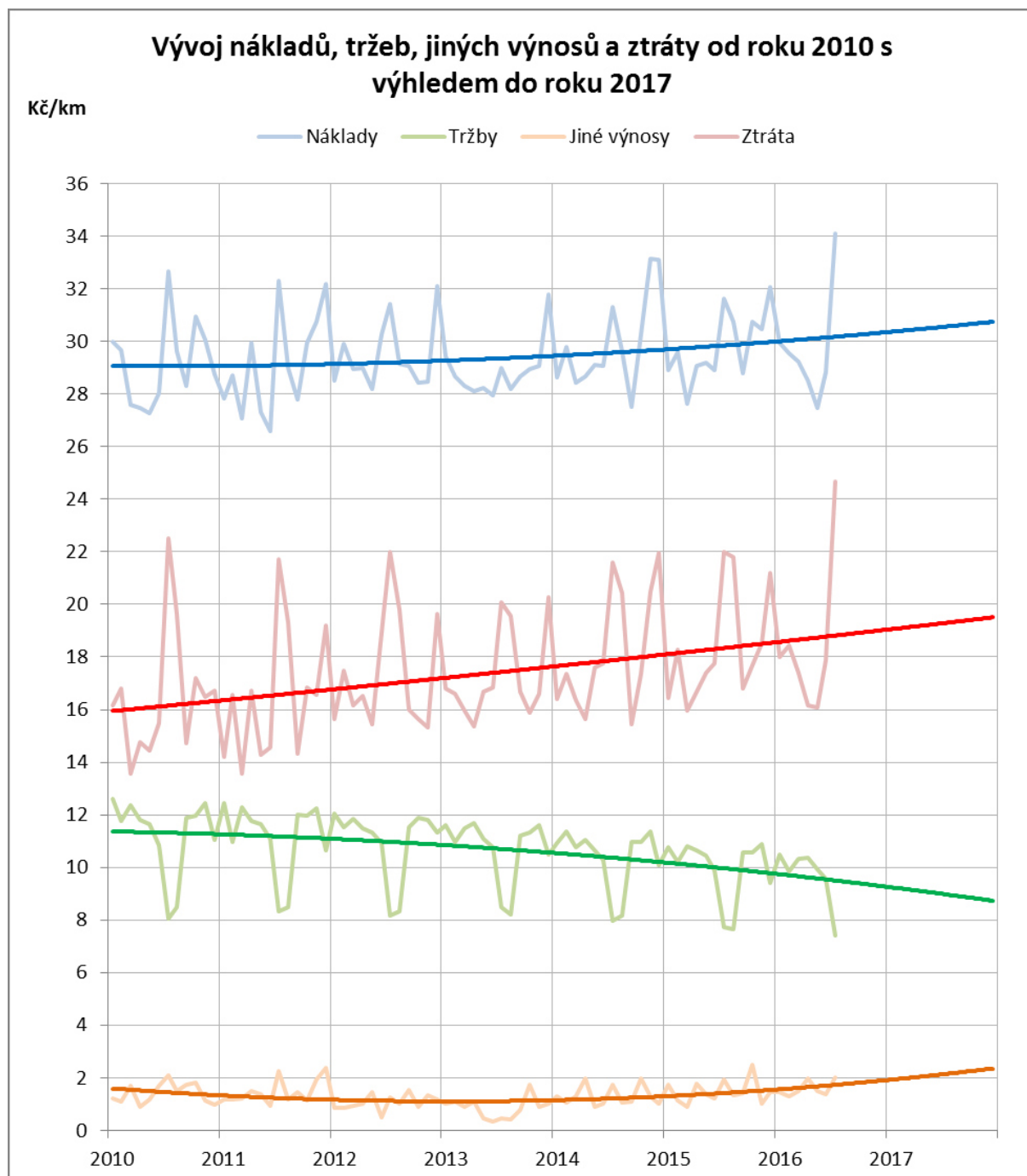
Z těchto důvodů Kraj Vysočina a dopravci nemají dlouhodobou představu o rozsahu dopravy (dopravních výkonů) v dalších letech, a tím dochází ke stagnaci rozvoje veřejné linkové dopravy.

Ve veřejné linkové dopravě je trvalý pokles tržeb jedním z faktorů zvyšování ztráty. Pokles tržeb je periodický (roční průběh je shodný v závislosti na školních prázdninách) s výhledem zrychlujícího poklesu. Dochází tedy nepochybně k výraznému úbytku cestujících, kteří využívají veřejnou dopravu.

Dalším z faktorů je růst nákladů. Zatímco růst části nákladových položek je úměrný růstu inflace, existují položky jako pohonné hmoty, jejichž výrazné výkyvy nestačí ošetřit pouze dorovnáním inflace.

Další položkou nákladů, kterou je třeba sledovat, je výše mezd řidičů a fixní náklady (odpisy, úroky z úvěrů atd.) na pořízení vozidel. Obě tyto nákladové položky mohou v současné době ovlivnit pouze dopravci. Kraj Vysočina nedokáže predikovat vývoj těchto položek, a jsou tedy jedním z rizik, které ohrožují stabilitu současného stavu.

Graf 3 – Vývoj nákladů, tržeb, jiných výnosů a ztráty od roku 2010 s výhledem do roku 2017

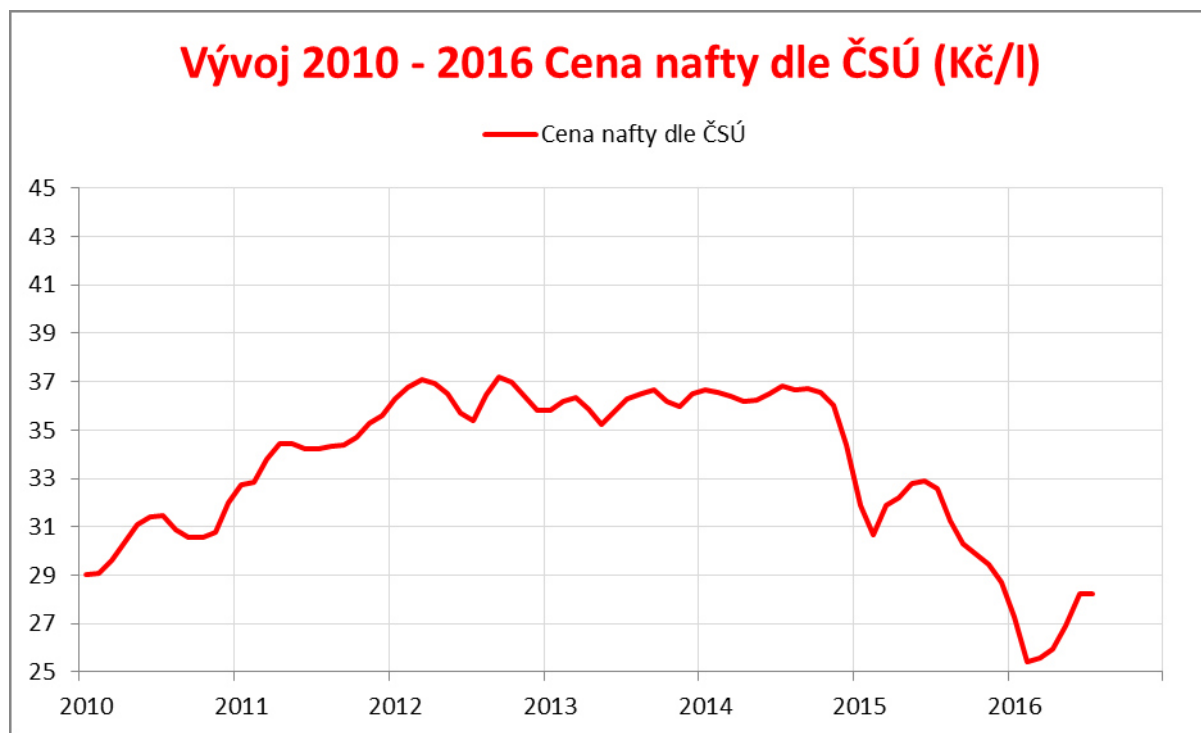


V současných smlouvách Kraje Vysočina jsou rizika (pohonné hmoty, platy řidičů a investice do vozového parku) promítána dopravcem do výše prokazatelné ztráty. Výše úhrady ztráty na další rok je stanovena na základě jednání s dopravci.

Dalším problémem veřejné linkové dopravy v Kraji Vysočina zasahujícím do ekonomiky je nízký proběh autobusů. To má několik příčin. Jízdní řády už řadu let neprošly řádnou

optimalizací a zdaleka neodpovídají potřebám obyvatel.¹⁵ Ti jsou nuceni využívat individuální dopravu. To má za následek malé využití spojů, čímž dochází k úbytku tržeb a zvyšování dotací na úhradu ztráty. Pokud dojde k neúměrnému požadavku na úhradu ztráty od dopravců, je nutno snížit počet spojů. Tím dochází opět ke zmenšení nabídky dopravních spojení pro cestující, kteří opět odcházejí z veřejné dopravy.

Graf 4 – Vývoj cena nafty dle ČSÚ v období 2010 – 2016



V současné době je počet autobusů v systému veřejné dopravy Kraje Vysočina určen ranní školní špičkou, kdy je nutno odvézt všechny cestující přibližně ve stejnou dobu do cílových destinací. Z tohoto důvodu je třeba využít větší vozidla i v relacích, kde by bylo ekonomičtější používat menší vozidla.

Menší autobusy by však musely ujet více kilometrů, aby rozmělnily přepravní špičku, čímž by se zvýšily náklady na provoz (zejména PHM, částečně platy řidičů). Naopak by se snížily náklady na pořízení vozidel (menší spotřeba, odpisy, leasing). Jednoznačným přínosem by se stal přesun části fixních nákladů do variabilních. Tedy z vysokých pořizovacích nákladů velkých autobusů na vysoké proběhy malých a středních autobusů. Výsledkem by bylo více spojů menšími vozidly. Tato změna by přinesla zvýšení počtu možných přepravních spojení, a tím by došlo k zatraktivnění veřejné dopravy.

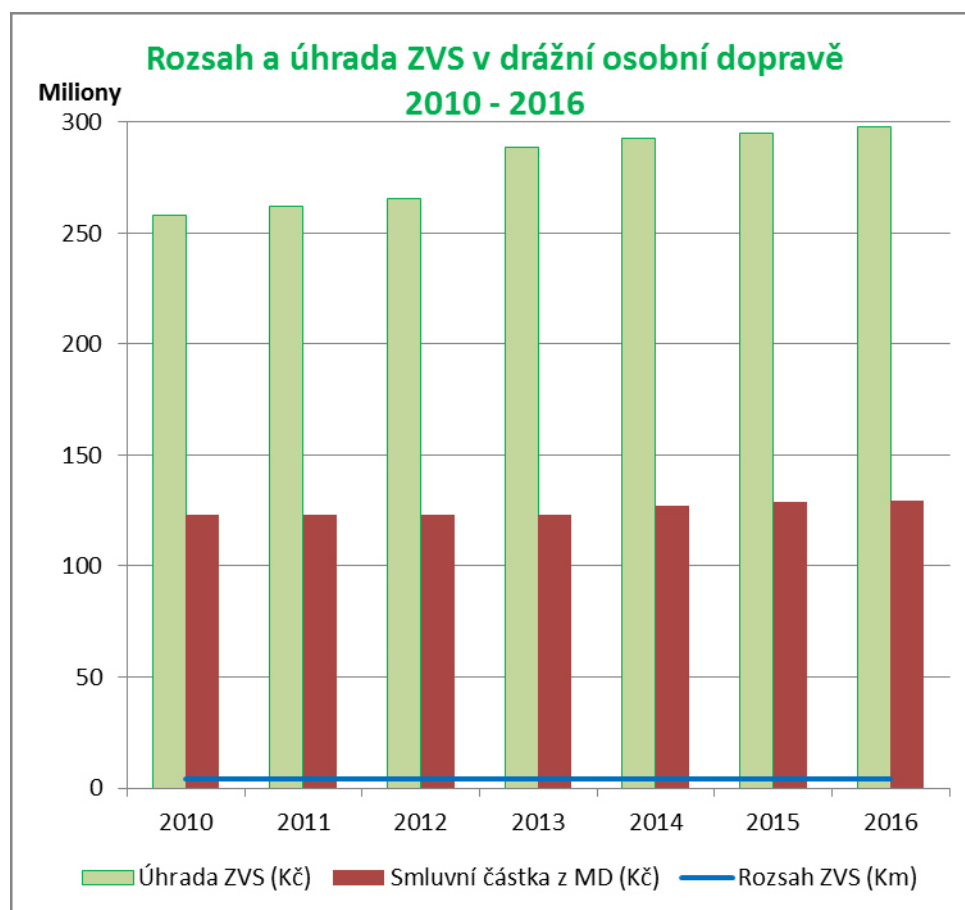
Veřejná drážní osobní doprava

Kraj Vysočina doplácí dopravcům v drážní osobní dopravě ztrátu ze závazku veřejné služby. Výše ztráty se odvíjí od sazby na jeden ujetý vlakokilometr každoročně navyšované o inflaci. Ministerstvo dopravy ČR přispívá na drážní osobní dopravu částkou účelově poskytnutých finančních prostředků ze státního rozpočtu každoročně navyšovanou o inflaci na základě Memoranda o zajištění stabilního financování dopravní obslužnosti veřejnou regionální železniční osobní dopravou (dále jen Memorandum).

¹⁵ dle zrychlujícího se trendu klesajících tržeb

Financování drážní dopravy v ZVS Kraje Vysočina vzhledem k pevně stanovené sazbě na ujetý vlakokilometr (každoročně navyšované o inflaci) se odlišuje od financování veřejné linkové dopravy v ZVS Kraje Vysočina. Na rozdíl od veřejné linkové dopravy Kraj Vysočina nezohledňuje v ročních dodatcích ke smlouvě s drážními dopravci jejich náklady a tržby z přepravy cestujících.

Graf 5 – Rozsah a úhrada ZVS v drážní osobní dopravě 2010 – 2016



V drážní dopravě má Kraj Vysočina poměrně přesnou představu o budoucím financování (přibližně stejný rozsah ovlivněný pouze inflací). S obtížemi se mu však prosazují vlastní záměry, neboť rozsah drážní dopravy v ZVS a nové nabídky vedoucí k zatraktivnění veřejné dopravy (jak tarifní, tak ve vozovém parku) výrazně ovlivňují náklady a tržby drážních dopravců.

Výsledkem je tedy stav, kdy každé rozhodnutí Kraje Vysočina o rozsahu a kvalitě nabídky je logicky posuzováno drážním dopravcem jak z ekonomického, tak i z provozního hlediska. Tyto požadavky jsou pak řešeny dodatečným dofinancováním ze strany Kraje Vysočina, nalezením vhodného řešení u drážního dopravce, výměnou za jiný rozsah služeb (nejčastěji jiného vlaku) nebo také tzv. zachováním SQ (stávajícího stavu).

Vzhledem k přípravě nového integrovaného taktového dopravního a tarifního systému, kde jednotliví dopravci jsou těsně dopravně a tarifně svázáni, bude začlenění drážních dopravců nutnou podmínkou pro dlouhodobou udržitelnost nového systému.

Střednědobý výhled 2019 – 2021

Snahou Kraje Vysočina o řešení současných ekonomických, dopravních a tarifních problémů ve veřejné dopravě jsou výběrová řízení ve veřejné linkové dopravě a drážní osobní dopravě. Těmto výběrovým řízením musí předcházet (již v současné době připravovaná) dopravní optimalizace veřejné linkové a drážní osobní dopravy.

V důsledku výrazných změn v dopravě po provedené optimalizaci bude nový dopravní systém spuštěn až po ukončení výběrových řízení současně s novým tarifním systémem, neboť jsou vzájemně provázané.

V zadávacích podmínkách budou přesně stanoveny minimální počty vozidel, jejich výbava, velikost, případně i druh pohonu. Vypracované jízdní řády a oběhy vozidel budou zaručovat vysoké provozní využití vozidel. Tarifní a dopravní propojení veřejné linkové, drážní osobní a případně městské hromadné dopravy umožní cestujícím rychle a kvalitně přestupovat, a tím efektivně využívat veřejnou hromadnou dopravu. Pro zajištění provozní stability nového dopravního systému bude nově vybudován centrální dispečink.

Všechny tyto nově připravované části nového dopravního systému musí být zaváděny tak, aby nenastalo šokové zatížení rozpočtu Kraje Vysočina. Z tohoto důvodu je kladen velký důraz na použití opatření vedoucích k zefektivnění a zajištění předvídatelného vývoje veřejné dopravy.

Kvalitní zpracování zadávací dokumentace k výběrovým řízením umožní mít pod kontrolou položky, které by mohly výrazně a nepředvídatelně ovlivnit nákladovost celého nového dopravního systému.

Nový dopravní a tarifní systém bude generovat další náklady, které jsou již dopředu odhadnutelné, a přestože skokově navýší rozpočet na veřejnou hromadnou dopravu, jsou nutné pro vybudování a udržitelnost celého systému veřejné hromadné dopravy v Kraji Vysočina. Jde převážně o tyto skutečnosti:

- a) Spoje dotované obcemi v Kraji Vysočina (ODO) budou zařazené do ZVS Kraje Vysočina. To umožní lépe zpracovat jízdní řády a oběhy vozidel, standardizovat obsluhu obcí veřejnou dopravou a dosáhnout lepší ceny za dopravní výkon než za současného stavu.
- b) Zúčtovací centrum pro klíčování tržeb dopravců a dorovnání plateb za objednané dopravní výkony vyplývá z navrhovaného tarifního systému.
- c) Nově vybudovaný centrální dispečink pro zajištění kontroly nad dopravním systémem, bez něhož nelze zajistit garanci návaznosti přestupů mezi jednotlivými druhy dopravy.
- d) Dopravní karta VDV bude základním kamenem nového tarifního systému, bude ji vydávat Kraj Vysočina prostřednictvím dopravců.
- e) E-shop není povinnou složkou nového tarifního systému, dotváří však komfortnost nového tarifu a usnadňuje využití pro cestujícího.
- f) Náklady na zavedení zúčtovacího centra s dispečinkem, dopravní karty a e-shopu se odhadují na cca 17 mil. Kč. Provozní náklady na dispečink, zúčtovací centrum a e-shop jsou odhadovány na cca 3,2 mil. Kč ročně.
- g) Posílení veřejné linkové dopravy v ZVS Kraje Vysočina prostřednictvím zvýšení počtu vozidel na linkách s velkou přepravní poptávkou, a tím významným zvýšením počtu spojů v relacích, kde je v současné době výrazně využívána

individuální automobilová doprava z důvodu nedostatečné nabídky veřejné hromadné dopravy.

- h) Protarifovací ztráta je rozdíl mezi současnými tržbami a tržbami po zavedení tarifu VDV. Vzniká z několika důvodů. Hlavním je zavedení nového společného tarifu pro všechny tarifně integrované dopravce. Sjednocuje všechny rozdílné tarify jednotlivých dopravců a eliminuje nástupní sazby při přestupech. Dalším důvodem je nařízení slev v tarifu VDV, které dříve dopravci neposkytovali (např. předplatní jízdné). Tarif VDV je koncipován tak, aby protarifovací ztráta byla minimální, ideálně nulová. Nelze však, i přes veškerou snahu, přesně odhadnout vývoj protarifovací ztráty, zvláště v prvním roce zavedení nového tarifního systému z důvodu změny chování cestujících, kteří budou reagovat na nový dopravní a tarifní systém. Na základě zkušeností z jiných krajů se protarifovací ztráta po dvou letech ustálí tím, že chování cestujících se přizpůsobí nově nastavenému systému, a také novou možností objednatele (Kraje Vysočina) ovlivňovat výši tarifu a dopravní nabídku. Z těchto důvodů se dá očekávat vznik protarifovací ztráty, ale nedá se odhadnout její výše. Je tedy jedním z rizik nového dopravního a tarifního systému. Jedná se ale o riziko očekávané, které vždy provází zavádění nového dopravního a tarifního systému.

Hlavní důraz je kladen na zatraktivnění veřejné dopravy, tedy návrat cestujících do veřejné hromadné dopravy v Kraji Vysočina. Cílem je zastavení poklesu cestujících, případně zvýšení bez dalšího výrazného navyšování úhrady prokazatelné ztráty z rozpočtu Kraje Vysočina. Prostředkem k tomuto cíli je kvalitně připravené výběrové řízení na veřejnou linkovou dopravu a otevřené řízení v drážní osobní dopravě.

Právě kvalita zadávací dokumentace je rozhodující pro zajištění kvalitního dopravně-tarifního systému a zároveň vede k omezení rizik, která dopravci zohledňují v nabízených cenách na vybrané oblasti ve veřejné linkové dopravě.

Časový harmonogram uzavírání smluv o veřejných službách a postup při uzavírání těchto smluv

Stávající smlouvy o závazku veřejné služby

Zastupitelstvo kraje stanovuje na každý rok rozsah základní dopravní obslužnosti ve veřejné linkové dopravě a veřejné drážní osobní dopravě.

V linkové dopravě je závazek veřejné služby založen na smluvním vztahu s dopravci na základě smlouvy uzavřené podle zákona č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě. Každý rok je s dopravci sjednán dodatek smlouvy, který upřesňuje smluvní rozsah dopravy pro daný rok. Dodatek zahrnuje předběžný odborný odhad předložený dopravcem (zpracovaný podle nařízení vlády č. 493/2004 Sb., kterým se upravuje prokazatelná ztráta ve veřejné linkové osobní dopravě) a maximální výši částky prokazatelné ztráty na daný rok vyplývající z předběžného odborného odhadu zohledňující výši finančních prostředků alokovaných v rozpočtu Kraje Vysočina. V průběhu roku dopravci předkládají každý měsíc vyúčtování skutečné výše prokazatelné ztráty a na základě vyúčtování jim objednatel vyplácí ztrátu do smluvní částky.

V drážní dopravě je závazek veřejné služby založen na smluvním vztahu s dopravci na základě smlouvy uzavřené podle zákona 513/1991 Sb., obchodní zákoník a zákona 266/1994 Sb. o dráhách. Každý rok je s dopravci sjednán dodatek smlouvy, který upřesňuje smluvní rozsah dopravy pro daný rok a smluvní výši finančních prostředků. Dále dodatek zahrnuje výši finančních prostředků účelově poskytnutých ze státního rozpočtu na základě Memoranda o zajištění stabilního financování dopravní obslužnosti veřejnou regionální železniční osobní dopravou. Dopravcům je každý měsíc vyplácena dvanáctina smluvní částky a na konci roku je provedeno roční finanční vypořádání.

Výběrové řízení na dopravce

V rámci přechodného období, tj. nejpozději do 3. 12. 2019 dle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007, o veřejných službách v přepravě cestujících pro železnici a silnici (dále jen Nařízení EU), je stanovena povinnost uvést uzavírání stávajících smluv o závazku veřejných služeb do souladu s novou právní úpravou. Jedná se o provedení výběru dopravců zajišťujících dopravní obslužnost v souladu s Nařízením EU.

Výběr dopravců může být proveden postupem podle zákona č. 134/2016 Sb. o veřejných zakázkách (dále jen zákon o veřejných zakázkách), tj. zadávací řízení (tzv. brutto smlouvy) nebo postupem podle zákona č. 194/2010 Sb. o veřejných službách (dále jen zákon o veřejných službách), tj. nabídkové řízení (tzv. netto smlouvy). Zvolený postup výběru dopravců má vliv mimo jiné na typ smlouvy (brutto x netto), a tím rozdělení rizik mezi dopravce a objednatele dopravy.

V souvislosti s přípravou na zajištění výběru dopravců musí být mimo jiné řešeny následující body:

- a) stanovení typu uzavíraných smluv;
- b) stanovení doby trvání smluv, neboť bude mít zásadní vliv na budoucí financování dopravní obslužnosti z rozpočtu kraje;
- c) vymezení oblastí, které budou soutěženy, a stanovení služeb;

- d) finanční analýza dopadů na rozpočet kraje po dobu trvání smluv a stanovení hodnoty zakázky;
- e) stanovení způsobu řešení financování ostatní dopravní obslužnosti kraje;
- f) stanovení způsobu řešení výběrových řízení a financování mezikrajských linek (nutno projednat se sousedními kraji) zajišťujících současně dopravní obslužnost Kraje Vysočina;
- g) časový harmonogram soutěží.

Střednědobý výhled 2019 – 2021

Dlouhodobější smlouvy musí zahrnovat citlivé rozdělení rizik mezi smluvní strany. Jedná se zejména o riziko tržeb, potřeby investic souvisejících se závazkem veřejné služby a změny ekonomických parametrů. Čím větší riziko nese objednatel, tím silnější má na druhou stranu pozici při stanovení a změnách veřejných služeb při zajišťování dopravní obslužnosti. Zvolený typ smlouvy má vliv zejména na rozdělení rizika z tržeb.

Rada Kraje Vysočina stanovila dobu trvání smluv na 8 let a také doporučila při výběru dopravců postupovat dle zákona č. 134/2016 o veřejných zakázkách (brutto smlouva).

Kraj Vysočina oznámil v Úředním věstníku Evropské unie předběžné informace pro veřejnou zakázku na služby v drážní dopravě a předběžné informace pro veřejnou zakázku na služby v linkové dopravě.

Na základě zatím dosažených prací na novém dopravním systému se v linkové dopravě uvažuje o rozdělení Kraje Vysočina cca na 10 – 12 oblastí s rozsahem cca 1,5 – 2,5 mil. kilometrů v každé oblasti.

V rámci zadávacího řízení budou stanoveny požadavky na vozový park a výbavu vozidel, včetně minimální obsaditelnosti a stáří vozidel, standard odbavovacích zařízení a požadavky na propojitelnost v tarifním systému a další požadavky vyplývající ze zavádění nového integrovaného taktového dopravního a tarifního systému.

Výběrové řízení na výběr dopravců v linkové dopravě bude probíhat ve všech oblastech ke stejnému termínu a ke stejnému datu plnění, a mělo by probíhat v roce 2018 stejně jako v drážní dopravě.

Harmonogram a způsob integrace

Stávající stav organizace integrovaných veřejných služeb v přepravě cestujících

V současné době jsou poskytovány integrované dopravní služby na železnici a silnici ve východní části kraje při hranicích s Jihomoravským krajem. Jedná se o služby ve veřejné drážní osobní dopravě na tratích č. 240 (do Náměště nad Oslavou), 241 (do Moravských Budějovic) a 251 (do tarifního bodu Rovné-Divišov), ve veřejné linkové dopravě v okresech Třebíč a Žďár nad Sázavou (linky č. 814, 441, 442, 812, 423, 430, 420, 401, 411, 163, 350 a 335) a v MHD Bystřice nad Pernštejnem (linka č. 370), které jsou integrovány do IDS JMK.

Zbýlá většina veřejných služeb v přepravě cestujících není dopravně ani tarifně integrovaná.

V Kraji Vysočina v současné době existuje velké množství různých tarifů. Ve veřejné linkové dopravě je to kilometrický tarif jednotlivých dopravců, ve veřejné drážní osobní dopravě tarif ČD (TR 10) a tarif JHMD, v systémech městské hromadné dopravy kombinace kilometrických, mezizastávkových a zónových tarifů. V některých částech kraje dochází k překryvu tarifu ze sousedního kraje (kromě IDS JMK také v tarifních zónách Svatka a Křižánky v systému IREDO). Tarify si jednotliví dopravci stanovují sami v rámci své podnikatelské strategie za účelem získání většího počtu cestujících a konkurenceschopnosti. Zatímco v tarifu ČD lze nalézt více druhů jízdného (skupinové a síťové jízdenky apod.), a to včetně předplatních jízdenek, u dopravců veřejné linkové dopravy nikoli (kromě poskytování slev při platbě elektronickou peněženkou na dopravních kartách, které někteří dopravci vydávají).

U systémů městské hromadné dopravy jsou snahy o větší atraktivitu. Tyto snahy nejsou ale koordinované, čímž dochází k různorodosti tarifních systémů a budoucí horší vzájemné kompatibilitě. Pro cestujícího je tedy při snaze využít veřejnou dopravu značně komplikované kombinovat nejrůznější slevy od jednotlivých dopravců mimo slevy jízdného, které dopravcům nařizuje cenový věstník Ministerstva financí ČR.

Bez možnosti využít přestupní jízdenky je navíc cestující nucen platit nástupní sazbu, která v případě spojení s přestupy cestování veřejnou dopravou velmi prodražuje. Výjimku tvoří ČD, kde přestup mezi vlaky není „penalizován“. Bohužel k těmto opětovným nástupním sazbám dochází ve veřejné linkové dopravě také v případě, kdy cestující cestuje více spoji stejného dopravce.

Tato různorodost se promítá i do využívání nejrůznějších typů dopravních karet, včetně různých bezpečnostních standardů karet, a následně i do používání různorodých odbavovacích zařízení ve vozidlech a příručních pokladen průvodčích.

Rozdílnost tarifů je nejen mezi jednotlivými městy a jejich MHD, ale také mezi jednotlivými kraji. V současné době existují ve čtyřech sousedních krajích čtyři rozdílné tarifní systémy. Přizpůsobení se tarifnímu systému jednoho z krajů, případně měst, znamená nemožnost spolupráce s dalšími.

Jednou z výhod jednotného tarifního systému je zajištění přestupních vazeb bez nutnosti kupovat si novou jízdenku. K tomu, aby tak mohl začít fungovat nový tarifní systém, by bylo potřeba optimalizovat přestupy mezi jednotlivými druhy dopravy, zmodernizovat a standardizovat vozidla a odbavovací zařízení, nastavit nové procesy a smluvní vztahy mezi partnery v tarifním systému, a hlavně stanovit výši tarifu a garanci úhrady protarifovací ztráty, již by musel nést Kraj Vysočina.

Tyto činnosti by výrazně zasáhly do současných smluv o ZVS, které má Kraj Vysočina uzavřené s dopravci a v podstatě by je celkově změnily. Vzhledem k riziku výrazné finanční náročnosti zavedení nového tarifního systému na základě stávajících smluv není vhodné v současné době zavádět nový tarifní systém při stávající podobě jízdních řádů (které nejsou dopravně integrované) a stávajících smluv s dopravci.

Střednědobý výhled 2019 – 2021

Na základě výše popsaných současných problémů se Kraj Vysočina rozhodl využít výběrových řízení na dopravce ve veřejné linkové dopravě a stanovit do zadávací dokumentace přesné specifikace vybavení vozidel a dalšího softwaru jako základ pro vytvoření nového jednotného tarifního systému.

Cílem je tarifní systém, který umožní využívat předplatní jízdenky (v různých variantních kombinacích) a přestupy mezi jednotlivými druhy dopravy za použití jedné jízdenky (bez nástupní přírážky). Zajištění využití přestupních jízdenek lze zaručit pouze v integrovaném taktovém dopravním a tarifním systému, který je z těchto důvodů v současné době Krajem Vysočina připravován.

V rámci příprav tarifního systému probíhají a budou probíhat jednání mezi sousedními kraji, městy s provozem MHD v Kraji Vysočina a železničními dopravci na společném tarifním propojení.

Základním stavebním prvkem nového tarifního systému bude použití zónově-relačního tarifu, který se jeví jako nejvhodnější pro polycentrické osídlení Kraje Vysočina. Navržené zóny budou o velikosti 1 – 2 obcí tak, aby se předešlo tarifnímu znevýhodnění obyvatel, kteří používají veřejnou dopravu pro cestování na krátké vzdálenosti. Jednotlivé zóny mohou být umístěny i na území sousedních krajů, čímž může být zefektivněna mezikrajská přeshraniční doprava. To za předpokladu souhlasu a finančního vypořádání se sousedním krajem. Počet zón v sousedních krajích však musí být omezen na obce blízko hranic a významná centra sousedních krajů (nesmí překročit omezený počet možných kombinací přepravních tras z důvodu kapacity systému a jeho stability).

Kraj Vysočina bude vydavatelem dopravní karty, kterou budou noví linkoví dopravci (vybraní na základě výběrových řízení) cestujícím vydávat jménem Kraje Vysočina. Tato dopravní karta bude akceptována ČD a stejně tak i MHD měst, která se připojí k novému tarifnímu systému. Stejně tak i noví dopravci, vybraní ve výběrovém řízení, budou akceptovat IN kartu ČD a dopravní karty MHD.

Vzájemná akceptace a předávání informací o jízdném na kartách bude probíhat v režimu MAP karty, která umožňuje rozličné kombinace partnerů v tomto systému a zaručuje standardizaci a bezpečnost karet a sdílení dat.

Tento standard MAP karty umožňuje také budoucí tarifní propojení se sousedními kraji, neboť tuto technologii právě proto využívají ČD jako síťový dopravce. Právě propojení se sousedními kraji představuje výzvu, protože Kraj Vysočina se nachází uprostřed České republiky, a nalezení vhodného řešení se tak blíží složitosti případného tarifního sjednocení v rámci státu.

Dopravní karta vydávaná Krajem Vysočina prostřednictvím dopravců bude využívána jako nosič předplatních jízdenek. Předplatní jízdenky s různou časovou platností a věkovou slevou by měly nést hlavní tíhu nového tarifu. Zajištění přestupnosti a výhodnosti oproti jednorázovým jízdenkám (sleva za více jízd) a možnosti nakupovat jízdenky přes e-shop představují hlavní výhody nového tarifního systému.

Z důvodu podpory segmentu předplatních jízdenek nebude elektronická peněženka pro nákup jednorázových jízdenek na kartě povolena. Pro cestující, kteří veřejnou hromadnou dopravu nevyužívají pravidelně, zůstanou zachovány jednorázové jízdenky. Aby se zamezilo sčítání nástupních sazeb při opakovaných přestupech, bude využívána jednorázová přestupní jízdenka v papírové podobě s 2D kódem (tzv. „Aztécký kód“) pro automatizovanou, snadnější, rychlejší a přesnou kontrolu jízdenek. Bezhotovostní platby jednorázových jízdenek budou umožněny prostřednictvím bezkontaktních bankovních karet. Tato forma úhrady drobných plateb se v současnosti rychle rozšiřuje a lze očekávat, že do budoucna zcela technologii elektronických peněženek nahradí. Součástí odbavovacího zařízení tak musí být rovněž integrovaná čtečka bankovních karet.

Další alternativou je využití bankovních karet současně jako nosiče předplatních jízdenek. Tato technologie však není ještě zcela vyzkoušena, a proto se Kraj Vysočina rozhodl vydávat vlastní dopravní kartu. S ohledem na vývoj však bude možné na tuto technologii přejít budoucí úpravou software.

Společný tarif pro veřejnou linkovou dopravu v závazku Kraje Vysočina, veřejnou drážní osobní dopravu a ve spolupráci s městy také pro zóny s MHD (pokud k tarifní integraci přistoupí) stanoví Kraj Vysočina. V rámci společného tarifu budou uplatňovány jak zákonem nařízené slevy, tak i slevy navržené Krajem Vysočina, např. slevy pro pravidelné cestující nebo slevy s cílem zvýšení atraktivity veřejné dopravy (turistické síťové jízdenky apod.).

Distribuci dopravních karet budou zajišťovat informační kanceláře dopravců ve větších městech (zpravidla ORP). Pro nahrání předplatních jízdenek na dopravní karty budou využity informační kanceláře dopravců, pokladny ČD a e-shop, který bude provozovat Kraj Vysočina.

Pro zabezpečení stability celého systému budou využita další opatření. Prvním z nich je akceptační test, kterým budou muset projít dopravci a jejich odbavovací zařízení. Standardy odbavovacího zařízení a vybavení vozidel (důležité pro zajištění tarifního systému) budou popsány v zadávacích podmínkách pro výběr dopravců ve veřejné linkové dopravě. Akceptační test po uzavření smlouvy s dopravcem a před začátkem plnění ze smluv ověří, zda dopravce splnil všechny podmínky a je připraven se připojit do tarifního systému. Cílem je dosáhnout plné kompatibility různých dopravních karet a odbavovacích zařízení, aby bylo dosaženo plynulého a rychlého odbavení cestujících při nástupu do vozidla. ČD už v současné době fungují na standardu MAP karty a jejich přizpůsobení standardu Kraje Vysočina by mělo být bez větších komplikací.

Dalším opatřením je zúčtovací centrum, které bude zajišťovat rozúčtování tržeb mezi jednotlivými dopravci a výpočet kompenzace za závazek veřejné služby. Výstupy z přehledu tržeb budou důležité pro controlling, který bude mít za úkol vyhodnocování dopravního systému a ověřování správnosti odvádění tržeb.

Posledním opatřením bude centrální dispečink, který sice nemá přímou spojitost s tarifem, ale bez jeho operativního řešení nepravidelností v dopravním systému by kvůli nefunkčním přestupům mezi jednotlivými druhy dopravy mohlo dojít k úbytku cestujících, kteří by rádi využívali nový tarifní systém, avšak nesprávně fungující dopravní systém by je odradil.

Z výše popsaných důvodů je plánovaný start nového tarifního systému plánován ke stejnému datu jako nového dopravního systému, neboť bez zajištění přestupů mezi jednotlivými druhy dopravy nelze naplno využít jeho potenciálu jakožto moderní nabídky veřejných služeb v přepravě cestujících.

Seznam použitých zkratek

AN – autobusové nádraží
ČD – České dráhy, a.s.
ČSÚ – Český statistický úřad
EU – Evropská unie
Hl. n. – hlavní nádraží
HV – hnací vozidlo
IDS JMK – Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje
IREDO – Integrovaná regionální doprava Královéhradeckého a Pardubického kraje
JHMD – Jindřichohradecké místní dráhy, a.s.
JŘ – jízdní řád
lok. – lokomotiva
L:00 – lichá celá hodina
MAP karta – Multiaplikační dopravní karta
MD – Ministerstvo dopravy ČR
MHD – městská hromadná doprava
MV – motorový vůz
NUTS 2 – statistická jednotka Region (soudržnosti)
ODO – tzv. ostatní dopravní obslužnost
ORP – obec s rozšířenou působností
Os – osobní vlak
PHM – pohonné hmoty
PK – Pardubický kraj
P + R – parkoviště Park & Ride (Zaparkuj a jeď)
ROP JV – Regionální operační program NUTS 2 Jihovýchod
R7, R9, R11 – linky dálkové dopravy v závazku veřejné služby Ministerstva dopravy ČR
ř. – řada (hnacího drážního vozidla)
Sp – spěšný vlak
S:00 – sudá celá hodina
TK – temeno kolejnice
VDV – Veřejná doprava Vysočiny
VLD – veřejná linková doprava
X:30 – uzel v 30. minutě
ZVS – závazek veřejné služby
žst. – železniční stanice

Přílohy

Příloha č. 1 – Páteční a významné obslužné autobusové linky a železniční doprava ve střednědobém výhledu (KPM Consult, 2016)

Příloha č. 2 – Orientační schéma přepravních proudů ve veřejné dopravě v průměrný pracovní den (dopravní model UDIMO, 2012)

Příloha č. 3 – Orientační schéma nabídky spojů veřejné dopravy v průměrný pracovní den (dopravní model UDIMO, 2012)