

**PLÁN DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI
ÚZEMÍ KRAJE VYSOČINA
pro období 2022 – 2026**

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.

Jako vstupní podklad pro přípravu posloužil i Plán dopravní obslužnosti území Kraje Vysočina pro období 2017 - 2021

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 2022 – 2026 byl schválen dne 9. listopadu 2021 usnesením Zastupitelstva Kraje Vysočina č. 0432/07/202/ZK.

Obsah

Obsah	3
Popis zajišťovaných veřejných služeb v přepravě cestujících	7
Veřejná drážní osobní doprava	10
Svazek tratí 230 Kolín – Havlíčkův Brod a 212 Čerčany – Světlá nad Sázavou v úseku Zruč nad Sázavou zastávka – Světlá nad Sázavou	13
Průměrná přepravní zátěž v pracovní den (pouze vlaky regionální dopravy)	13
Provozní koncepce podle JŘ 2021/2022 a její krátkodobý výhled	13
Střednědobý výhled od začátku platnosti JŘ 2025/2026	14
Dlouhodobý výhled po roce 2030	15
Tarifní přesahy Pražské integrované dopravy a Veřejné dopravy Vysočiny	16
Smluvní zajištění veřejných služeb v přepravě cestujících	16
Infrastruktura	17
Trať 237 Havlíčkův Brod – Humpolec	18
Průměrná přepravní zátěž v pracovní den	18
Provozní koncepce podle JŘ 2021/2022 a její krátkodobý výhled	18
Střednědobý a dlouhodobý výhled od začátku platnosti JŘ 2025/2026	19
Požadavky na rozvoj infrastruktury	19
Trať 238 Havlíčkův Brod – Pardubice	19
Průměrná přepravní zátěž v pracovní den	19
Provozní koncepce podle JŘ 2021/2022 a její krátkodobý výhled	20
Střednědobý a dlouhodobý výhled od začátku platnosti JŘ 2025/2026	20
Tarifní přesahy Integrované regionální dopravy a Veřejné dopravy Vysočiny	20
Smluvní zajištění veřejných služeb v přepravě cestujících	20
Infrastruktura	21
Svazek tratí 225 Havlíčkův Brod – Veselí nad Lužnicí, 227 Kostelec u Jihlavy – Slavonice a 224 Tábor – Horní Cerekev	21
Průměrná přepravní zátěž v pracovní den (pouze vlaky regionální dopravy – Os a Sp)	21
Provozní koncepce podle JŘ 2021/2022 a její krátkodobý výhled	23
Střednědobý výhled od začátku platnosti JŘ 2025/2026	24
Dlouhodobý výhled po roce 2030	25
Tarifní přesahy IDS Jihočeského kraje a Veřejné dopravy Vysočiny	26
Smluvní zajištění veřejných služeb v přepravě cestujících	26
Infrastruktura	26
Svazek tratí 240 Brno – Jihlava a 241 Znojmo – Okříšky	27
Průměrná přepravní zátěž v pracovní den (pouze vlaky regionální dopravy – Os a Sp)	27
Provozní koncepce podle JŘ 2021/2022 a její krátkodobý výhled	29
Střednědobý výhled	30
Dlouhodobý časový horizont po roce 2030	31
Tarifní přesahy Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje a Veřejné dopravy Vysočiny	31
Smluvní zajištění veřejných služeb v přepravě cestujících	32
Infrastruktura	32
Svazek tratí 250 Havlíčkův Brod – Žďár nad Sázavou – Tišnov, 256 Žďár nad Sázavou – Nové Město na Moravě – Nedvědice – Tišnov a 257 Křižanov – Velké Meziříčí – Studenec	

.....	34
Průměrná přepravní zátěž v pracovní den (pouze vlaky regionální dopravy – Os a Sp)	34
Provozní koncepce podle JŘ 2021/2022 a její krátkodobý výhled	35
Střednědobý výhled od začátku platnosti JŘ 2025/2026.....	36
Dlouhodobý časový horizont po roce 2030	37
Tarifní přesahy Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje a Veřejné dopravy Vysočiny	38
Smluvní zajištění veřejných služeb v přepravě cestujících.....	38
Infrastruktura	38
Ostatní tratě	39
Trať 228 Jindřichův Hradec – Obrataň.....	39
Trať 243 Moravské Budějovice – Jemnice	40
Trať 249 Dobronín – Polná	40
Veřejná linková doprava	42
Stávající stav organizace veřejné linkové dopravy.....	42
Střednědobý výhled 2022 – 2026	43
Oblast Bystřicko, Velkomeziříčsko	47
Hlavní přepravní směry	48
Přepravní směr Jihlava – Měřín – Velké Meziříčí – Velká Bíteš – Brno	48
Přepravní směr Žďár nad Sázavou – Bohdalec – Bobrová – Moravec – Křižanov – Velká Bíteš.....	48
Přepravní směr Bystřice nad Pernštejnem – Nedvědice – Tišnov.....	49
Oblast Žďárské vrchy	50
Hlavní přepravní směry	51
Přepravní směr Bystřice nad Pernštejnem – Nové Město na Moravě – Žďár nad Sázavou – Bohdalov – Jihlava.....	51
Přepravní směr Nové Město na Moravě-Jimramov-Polička (Pardubický kraj).....	51
Přepravní směr Nové Město na Moravě-Sněžné-Svratka	52
Přepravní směr Žďár nad Sázavou-Herálec-Svratka	52
Přepravní směr Žďár nad Sázavou-Nížkov-Polná-Jihlava	53
Přepravní směr Havlíčkův Brod-Šlapanov-Polná.....	53
Oblast Havlíčkovobrodsko	54
Důležitá přestupní místa.....	54
Havlíčkův Brod-Kámen-Habry	56
Chotěboř-Vilémov-Golčův Jeníkov	57
Žďár nad Sázavou – Ždírec nad Doubravou - Chotěboř	57
Ledeč nad Sázavou – Leština u Světlé.....	58
Chotěboř - Libice nad Doubravou – Pardubický Kraj	58
Havlíčkův Brod – Česká Bělá – Havlíčkova Borová.....	58
Oblast Jihlavsko.....	60
Důležitá přestupní místa.....	60
Hlavní přepravní směry	61
Přepravní směr Jihlava – Měřín – Velké Meziříčí – Velká Bíteš – Brno	61
Přepravní směr Jihlava – Brtnice – Kněžice – Okříšky – Třebíč.....	61
Přepravní směr Jihlava – Puklice - Brtnice – Kněžice – Předín - Želetava	62
Přepravní směr Jihlava – Stonařov – Želetava - Moravské Budějovice	62
Přepravní směr Třebíč – Telč.....	63

Přepravní směr Batelov – Třešť – Brtnice – Okříšky	63
Oblast Moravskobudějovicko	64
Důležitá přestupní místa	65
Hlavní přepravní směry	65
Přepravní směr Třebíč – Jaroměřice nad Rokytnou – Moravské Budějovice – Jemnice – Dačice	65
Přepravní směr Jihlava – Stonařov – Želetava – Moravské Budějovice	66
Přepravní směr Třebíč – Telč.....	66
Přepravní směr Jihlava – Brtnice – Kněžice – Okříšky – Třebíč.....	66
Oblast Třebíčsko.....	67
Důležitá přestupní místa.....	67
Hlavní přepravní směry	68
Přepravní směr Jihlava – Brtnice – Kněžice – Okříšky – Třebíč.....	68
Přepravní směr Moravské Budějovice – Jaroměřice nad Rokytnou – Hrotovice – Dukovany	68
Přepravní směr Náměšť nad Oslavou – Velká Bíteš.....	69
Přepravní směr Třebíč – Velké Meziříčí.....	69
Oblast Humpolecko.....	70
Důležitá přestupní místa	70
Hlavní přepravní směry	71
Humpolec – Dolní Město – Světlá nad Sázavou	71
Havlíčkův Brod – Humpolec – Pelhřimov.....	71
Humpolec – Ústí – Větrný Jeníkov – Jihlava.....	72
Oblast Pelhřimovsko.....	73
Důležitá přestupní místa	73
Hlavní přepravní směry	74
Pelhřimov – Počátky – Žirovnice – Jindřichův Hradec	74
Pacov – Pelhřimov - Jihlava	75
Pelhřimov – Červená Řečice – Čechtice – Praha	75
Další významné směry	76
Horní Cerekev – Počátky – Žirovnice – Kamenice nad Lipou	76
Pelhřimov – Nový Rychnov	76
Relace Kamenice nad Lipou – Obrataň – Pacov	76
Předpokládaný rozsah poskytované kompenzace	78
Veřejná drážní osobní doprava	78
Veřejná linková doprava	80
Časový harmonogram uzavírání smluv o veřejných službách a postup při uzavírání těchto smluv.....	83
Stávající smlouvy o závazku veřejné služby.....	84
Způsob zadání dopravních služeb u aktuálně platných smluv	84
Výběrové řízení na dopravce	85
Zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou na území Kraje Vysočina od roku 2022	85
Harmonogram a způsob integrace.....	87
Stávající stav organizace integrovaných veřejných služeb v přepravě cestujících	87
Střednědobý výhled 2023 – 2026	88

Dlouhodobý výhled.....	89
Seznam použitých zkratek	91
Přílohy.....	92
Seznam grafů.....	93

Popis zajišťovaných veřejných služeb v přepravě cestujících

V Kraji Vysočina v období reprezentující platnost Plánu dopravní obslužnosti Kraje Vysočina pro období 2016 - 2021 docházelo k zásadním změnám objednávky kraje způsobené postupnou optimalizací drážní dopravy i linkové dopravy, současně spojenou s tarifní integrací objednávky kraje. V drážní dopravě došlo od změny jízdních řádů v prosinci 2019 k zahájení provozu dle projednaných jízdních řádů v drážní dopravě, které mají za cíl definovat drážní dopravu jako páteřní segment pro obsluhu území kraje. Dané platí za předpokladu, že drážní doprava je schopna tuto roli v systému zastat. Zejména v případech nevhodného traťového vedení došlo i k omezení objednávky kraje na předemném traťovém úseku. Změny měly možnost projevit svůj potenciál již v období pandemie covid-19, kdy výsledný pokles cestujících nedosáhl republikového průměru, a v rámci některých linek došlo dokonce k nárůstu cestujících v roce 2020 oproti roku 2019.

V linkové dopravě docházelo v souvislosti s drobnými úpravami k aplikaci schváleného řešení linek VDV. Jednalo se o zavedení páteřních linek v pravidelném intervalu jak v pracovních dnech, tak o svátcích a víkendech. Ucelenější oblast reprezentující území ohraničené hr. kraje s Pardubickým krajem – Habry – Havlíčkův Brod – Pohled – Přibyslav – Havlíčkova Borová – Ždírec nad Doubravou – hr. kraje s Pardubickým krajem jsme realizovali od 1. 1. 2021. Samotné realizaci předcházela jak aktualizace návrhových jízdních řádů, které byly projednávány s obcemi v roce 2017 a 2018, tak i komunikace s předemnými obcemi nad daným řešením. Ke konci roku 2021 byla obdobně řešena další ucelená oblast východu okresu Třebíč, tj. hr. kraje s Jihomoravským krajem – Velké Meziříčí – Třebíč – Moravské Budějovice – hr. kraje s Jihomoravským krajem. Obdobné postupné zavádění nových jízdních řádů je plánováno i v navazujících částech kraje tak, aby došlo v následujících letech ke sjednocení nabídky veřejných služeb v dopravě pro jednotlivé regiony Kraje Vysočina a současně k maximálnímu provázání jednotlivých módů dopravy zapojených do tarifu VDV.

Tarif VDV byl realizován od 1. 3. 2020 na většině výkonů jak v drážní dopravě, tak v linkové dopravě. K možnosti využívat potenciál přestupní jízdenky je nyní zapotřebí dokončit výše uvedenou dopravní optimalizaci v linkové dopravě na celém území kraje. Současně velmi pomohlo sjednocení objednávky kraje a jednotlivých obcí, která od 1. 1. 2021 je na základě rozhodnutí zastupitelstva kraje součástí krajské objednávky.

Přes výše uvedené oblasti dopravní optimalizace nadále v oblastech, kde k dopravní optimalizaci linkové dopravy zatím nedošlo, existuje řada rozdílů. Některé jsou dané velikostí oblasti, jiné mají geografický či demografický základ. Vliv má rovněž vzdálenost od velkých aglomerací, 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 na Prahu a Středočeský kraj (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. Přepravní vztahy ve směru do Pardubického

a Středočeského kraje (mimo Prahu) jsou mimo severní část Havlíčkobrodsko a příhraniční oblast Žďárska slabší. Vyjíždka 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. Se zavedením páteční linky v relaci Jihlava – Brno došlo k nárůstu cestujících v dané relaci v rámci pravidelné dojíždky do Brna.

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 v oblasti veškerých linek zasahujících na území Kraje Vysočina. Podoba jízdního řádu VDV je ve výsledku na taktových uzlech postavena.

V autobusové dopravě, jak bylo již zmíněno, nejsou takovéto uzly vytvořeny v rámci celého území Kraje Vysočina. Důsledkem tohoto stavu je, že nedochází k systémovým návaznostem, ale přípoje vznikají pouze v jednotlivých případech. Daný stav je postupně se zaváděním návrhových jízdních řádů VDV odstraňován.

V původních jízdních řádech v linkové dopravě aktuálně na velké části území kraje lze najít velkou podobnost s jízdními řády z 80. let minulého století. Jízdní řády většinou nebyly od 90. let minulého století 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.

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 změnu realizovat systémem velkého množství přímých linek (spojů) mezi mnoha v úvahu přicházejícími kombinacemi jednotlivých zdrojů a cílů cest, ale je 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 realizuje 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. Komerční doprava jednotlivých dopravců byla velmi ovlivněna pandemií covid-19.

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, víkendovou dopravou apod.

Připravované stavby VRT:

V roce 2021 bude schválena studie proveditelnosti vysokorychlostní trati Praha – Brno – Břeclav. Studie proveditelnosti byla na základě objednávky Správy železnic, státní organizace předána 12/2020 zhotovitelem SUDOP PRAHA a. s.

V rámci realizace jednotlivých stavebních úseků, které ovlivní veřejnou dopravu na území Kraje Vysočina, je možné definovat následující úseky:

- VRT Střední Čechy – jde o navazující úsek navazující na úsek VRT Polabí. V daném úseku jde o výstavbu a zprovoznění VRT do železniční stanice Světlá nad Sázavou s propojením na konvenční část tratě č. 230 ve směru na/z Havlíčkův Brod. Při realizaci této části stavby dojde k výraznému zkrácení jízdních dob při spojení sídel Kraje Vysočina s Prahou.
- VRT Vysočina fáze I – jedná se o stavební úsek Brno – Velká Bíteš + propojení s konvenční tratí č. 250 ze směru z/na Žďár nad Sázavou ve východní části Osové Bítýšky. Dostavbou této části (současně s dostavbou VRT Střední Čechy, tj. úsek Praha – Světlá nad Sázavou) dojde k zásadnímu zrychlení spojení v relaci Praha – Brno, Velká Bíteš – Brno (do 20 min.), Velké Meziříčí – Brno (do 35 min.), Žďár nad Sázavou – Brno (do 40 min.)
- VRT Vysočina fáze II – jde o propojení úseků vysokorychlostní tratě od Světlé nad Sázavou a Velkou Bíteší. Jde o dokončení cílového stavu, který umožní zkrácení jízdních dob v jednotlivých relacích. Současně dojde k napojení statutárního města Jihlavy na vysokorychlostní trať v prostoru dálnice D1 se současným vybudováním terminálu v prostoru křížení vysokorychlostní tratě a konvenční tratě č. 225.

Veřejná drážní osobní doprava

Koncepce regionální drážní osobní dopavy v Kraji Vysočina vychází ze systému vlaků dálkové dopavy. Regionální a dálkové vlaky jsou spolu provozovány v úzké provázanosti – v železničních uzlech a na jednokolejných tratích. Vlaky dálkové dopavy (rychlíky) jsou zajišťovány Ministerstvem dopavy a jsou provozovány ve dvou linkách: Brno – Žďár nad Sázavou – Havlíčkův Brod – Čáslav – Praha (linka R9) a Brno – Jihlava – České Budějovice – Plzeň (linka R11). Základními konstrukčními prvky jízdního řádu vlaků dálkové dopavy v Kraji Vysočina jsou požadavky na těsný uzel v celou hodinu (X:00) v Havlíčkově Brodě a na zajištění směrové vazby Praha (R9) – Havlíčkův Brod (Sp) – Jihlava (R11) – Okříšky – Třebíč/Znojmo.

Ministerstvo dopavy informovalo dopisem č. j. 188/2020-190-VD/1 ze dne 9. října 2020 Kraj Vysočina o připravované změně koncepce linky R9 Praha – Havlíčkův Brod – Brno. V rámci výše uvedeného schématu dojde k přesmyku dopravních ramen, kdy vlaky této linky procházející uzlem Havlíčkův Brod v časové poloze S:00 budou trasovány do ŽST Jihlava město místo vlaků Sp. Tím dojde ke zlepšení spojení jihovýchodní části Kraje Vysočina a jihozápadní části Moravy s hlavním městem Prahou po železnici odstraněním nutnosti přestupu v Havlíčkově Brodě. Jde zejména o spojení Praha – Třebíč/Znojmo. Ve směru Praha – Havlíčkův Brod – Brno budou provozovány vlaky projíždějící uzlem Havlíčkův Brod v L:00 společně s posilovými vlaky Havlíčkův Brod (S:00) – Brno. V úseku Praha – Havlíčkův Brod tak rychlíky pojedou každou hodinu v období celého dne i týdne. Na tuto změnu, která je avizována k začátku platnosti JŘ 2025/2026, bude Kraj Vysočina reagovat úpravami provozní koncepce vlaků regionální dopavy.

Tyto i další plánované změny provozní koncepce na železnici, vyplývající například z provedených opatření na drážní infrastrukturu (dokončení stavby Elektrizace trati vč. PEÚ Brno – Zastávka u Brna, 2. etapa atd.) nebo připravované obnovy drážních vozidel v Kraji Vysočina i sousedních krajích, jsou obsáhle popsány v následujících kapitolách dopravního plánu. Tyto očekávané změny jsou vztaženy k třem časovým horizontům – krátkodobému, od začátku platnosti tohoto plánu dopravní obslužnosti, resp. od začátku platnosti JŘ pro období 2021/2022, střednědobému od JŘ 2025/2026 a dlouhodobému časovému horizontu po roce 2030, který bude ovlivňován otevíráním prvních úseků vysokorychlostních tratí.

Koncepce jízdních řádů na železnici je úzce spojena se stavem a plánovaným rozvojem drážní infrastruktury, zejména na jednokolejných tratích. Proto Plán dopravní obslužnosti území Kraje Vysočina v dalším textu klade velkou pozornost rozvoji drážní infrastruktury. V krátkodobém časovém horizontu do roku 2024 je pro Kraj Vysočina klíčové dokončení připravovaných staveb Modernizace ŽST Jihlava město a Revitalizace trati Kostelec – Telč – Slavonice. V nejbližší době by také měly být zahájeny práce na přípravě staveb elektrizace trati 240 ze Zastávky u Brna dále do Jihlavy včetně řešení uzlu Jihlava v souvislosti s přivedením vysokorychlostní trati na Vysočinu.

Velmi přínosné by bylo, aby v součinnosti Správy železnic a Kraje Vysočina vznikl plán rozvoje železniční infrastruktury a zejména plán její elektrizace do roku 2050, a to kvůli

nabídkovým řízením pro železniční dopravce, na jejichž základě vzniknou dlouhodobé kontrakty na zajištění veřejných služeb v přepravě cestujících. Pak by šlo přesněji specifikovat technické požadavky ve smlouvách o závazcích veřejných služeb v přepravě cestujících. V technických specifikacích je vhodné stanovit očekávané časové milníky, kdy během platnosti dlouhodobých smluv dojde ke změnám provozní koncepce vlivem provedených stavebních opatření na dráze. Zejména jde o stanovení požadavků na drážní vozidla, jejich trakci a stáří, aby zadavatel, resp. objednavatel dopravních výkonů, mohl vybrat efektivní strategii ve „vozidlovém hospodářství“, kdy se během plnění dlouhodobých kontraktů v přepravě cestujících očekává například postupná elektrizace tratí.

Dopravní plán dále identifikuje další požadovaná opatření na drážní infrastrukturu, například vybudování výhybny Smrčná v traťovém úseku Ledec nad Sázavou – Světlá nad Sázavou, optimalizaci trati Žďár nad Sázavou – Nové Město na Moravě – Tišnov, zvýšení kapacity trati z Kostelce u Jihlavy do Jihlavy atd. Tato opatření jsou uvedena k jednotlivým svazkům tratí, a to včetně požadavků na nové zastávky (např. Havlíčkův Brod zastávka, Velké Meziříčí-Bezděkov, Lukov, Moravské Budějovice zastávka, Přibyslavice, Horní Cerekev město, Pelhřimov zastávka, Proseč u Pacova, Pošná-Důl) nebo lepší umístění stávajících zastávek, resp. nástupišť železničních stanic (Malý Beranov, Luka nad Jihlavou, Stařeč, Rovné-Divišov, Rožná, Věžná).

Další opatření dopravní plán blíže nespecifikuje. Jde například o rekonstrukce a opravy výpravních budov včetně přednádražních veřejných prostranství, zřizování parkovišť P+R, rekonstrukce nástupištních hran ve výšce 550 mm nad TK a v širším smyslu ve spolupráci s obcemi rekonstrukce komunikací a zřizování chodníků (včetně např. veřejného osvětlení) vedoucích k železničním stanicím a zastávkám. Soubor těchto opatření zlepšuje komfort docházky k železnici, čekání na vlak, přístup k vlaku i nástup do vlaku. Celkově tak dojde ke zlepšení vnímání přepravy po železnici cestující veřejností. Na to navazuje klidná jízda vlakem po rekonstruovaném nebo opraveném železničním svršku s bezстыkovou kolejí. Kraj Vysočina obecně doporučuje provádění oprav železniční infrastruktury v delších souvislých úsecích, ve kterých bude provedena oprava a údržba ve všech profesích, i když takové výluky budou trvat delší dobu. Opakované a časté provádění výlukové činnosti na stejných přepravních ramenech bohužel vede k postupnému odlivu cestujících z vlaků.

Protože železniční doprava je kapacitním dopravním systémem, nákladově náročnějším než autobusová doprava, měla by být vedena ve směru intenzivních přepravních vztahů, které se sbíhají do silných přepravních proudů. Přepravní vztahy v pořadí od nejvyšší intenzity uvádíme ke každé oblasti, resp. svazku tratí. Jde o celkové přepravní vztahy (cesty do škol, zaměstnání i ostatní účely cest ve všech dopravních módech) získané matematickým modelováním dopravních, přepravních a dalších statistických dat (sčítání cestujících, počet cestujících v autobusech podle vystavených jízdenek, sčítání automobilů na silniční síti, anketní šetření ve školách, sčítání lidu, domů a bytů atp.). Jde o přepravní vztahy vypočtené pro průměrný pracovní den. Jsou uváděny pouze pro získání orientačního přehledu bez konkrétních hodnot. Jejich pořadí se v zásadě nemění, ačkoliv lze sledovat posilování přepravních vazeb ve směru Praha, Brno i Jihlava.

Tyto přepravní údaje doplňují skutečně dosahovanou průměrnou přepravní intenzitu na profilu přepravně ucelených traťových úseků. Tyto údaje uvádíme v intervalech 100 – 250,

250 – 500, 500 – 750, 750 – 1000 a 1000 – 1500 oskm/km. Žádný traťový úsek, ve kterém je provozována regionální drážní osobní doprava, se nepohybuje pod úrovní 100 oskm/km.

Svazek tratí 230 Kolín – Havlíčkův Brod a 212 Čerčany – Světlá nad Sázavou v úseku Zruč nad Sázavou zastávka – Světlá nad Sázavou

Průměrná přepravní zátěž v pracovní den (pouze vlaky regionální dopravy)

230 Havlíčkův Brod – Světlá nad Sázavou: 500 – 750 oskm/km (v letním období s přesahem do intervalu 750 – 1000 oskm/km; bez vlaků dálkové dopravy)

230 Světlá nad Sázavou – Golčův Jeníkov: 250 – 500 oskm/km (bez vlaků dálkové dopravy)

212 Světlá nad Sázavou – Ledec nad Sázavou: 250 – 500 oskm/km (v letním období s přesahem do intervalu 500 – 750 oskm/km)

212 Ledec nad Sázavou – Zruč nad Sázavou: 250 – 500 oskm/km

Nejvýznamnější přepravní vztahy v průměrný pracovní den

- Světlá nad Sázavou – Havlíčkův Brod
- Ledec nad Sázavou – Světlá nad Sázavou
- Okrouhlice – Havlíčkův Brod
- Golčův Jeníkov – Havlíčkův Brod
- Ledec nad Sázavou – Havlíčkův Brod
- Kutná Hora – Havlíčkův Brod
- Ledec nad Sázavou – Kutná Hora
- Golčův Jeníkov – Čáslav
- Okrouhlice – Světlá nad Sázavou
- Golčův Jeníkov – Kutná Hora

Provozní koncepce podle JŘ 2021/2022 a její krátkodobý výhled

Linka Os Žďár nad Sázavou – Havlíčkův Brod – Světlá nad Sázavou – Čáslav – Kolín

- linka doplňuje a zpravidla půlí interval dálkové linky R Brno – Havlíčkův Brod – Praha
- v úseku Havlíčkův Brod – Světlá nad Sázavou jsou vlaky této linky vedeny v rychlíkovém schématu bez zastavení v mezilehlých stanicích a zastávkách, které obsluhuje linka Os Havlíčkův Brod – Ledec nad Sázavou
- základem konstrukce jízdního řádu je časová poloha L:00 v ŽST Havlíčkův Brod
- v ŽST Havlíčkův Brod jsou sledovány přípoje z/do Jihlavy města a v ŽST Kolín z/do Prahy, Pardubic a také ve směru Nymburk
- linka je provozována v intervalu 60/120 minut přepravní špička/přepravní sedlo
- sestava vlaku: hnací vozidlo a dva osobní vozy, od začátku platnosti JŘ 2023/2024 elektrická jednotka koncepce EMU 160 (ř. 650.2)
- v souvislosti s obnovou vozidel na Vysočině i ve Středočeském kraji bude v souladu s Plánem dopravní obslužnosti Středočeského kraje prověřováno řešení spočívající ve vedení této linky až do Prahy

Linka Os Havlíčkův Brod – Světlá nad Sázavou – Ledec nad Sázavou

- linka v úseku Havlíčkův Brod – Světlá nad Sázavou doplňuje nabídku rychlého spojení, kterou tvoří vlaky R a Os ve směru Kolín
- v úseku Havlíčkův Brod – Světlá nad Sázavou tato linka obsluhuje všechny mezilehlé stanice a zastávky
- obsluhuje zastávku Světlá nad Sázavou město, která je umístěna na regionální trati ve směru Ledec nad Sázavou, a nabízí tak kvalitní přímé spojení do Havlíčkova Brodu ze středu města Světlá nad Sázavou
- základem konstrukce jízdního řádu je časová poloha S:00 v ŽST Světlá nad Sázavou, která umožňuje dosáhnout přípojů ve směrové vazbě Ledec nad Sázavou – Kutná Hora – Praha; během dne je tato časová poloha vychylována, aby bylo dosahováno lepších přípojů ve směrech přepravních špiček
- vzhledem k převažujícím přepravním vztahům v území ve směru na Středočeský kraj jsou dobré přípoje ve směru Praha upřednostněny před návaznostmi ve směru Brno
- linka je provozována v intervalu 60/120 minut přepravní špička/přepravní sedlo
- linka je v Ledci nad Sázavou ukončena z technologických důvodů (nedostatek vozidel vhodné řady); ve stanici Ledec nad Sázavou jsou zajištěny přípoje z/do Zruče nad Sázavou
- Kraj Vysočina usiluje o prodloužení této linky až do Zruče nad Sázavou bez nutnosti přestupu v Ledci nad Sázavou
- sestava vlaku: motorový vůz koncepce DMU 70 (řada 841), ranní školní vlak do Havlíčkova Brodu je veden ve dvojici motorových vozů; posilovány do dvojic jsou také víkendové vlaky v období od začátku dubna do konce září

Střednědobý výhled od začátku platnosti JŘ 2025/2026

Linka Os Havlíčkův Brod – Světlá nad Sázavou – Čáslav – Kolín

- vzhledem k výhledovému posunutí tras R k celé hodině v Kolíně po ukončení probíhající rekonstrukce tratě Havlíčkův Brod – Kolín předpokládáme setrvání v trasování vlaků linky Os do uzlu Kolín v X:30 (v základní poloze Kolín cca příj. L:25/Kolín odj. S:35)
- v uzlu Kolín je nutné sledovat zajištění přípojů dálkovými nebo rychlými regionálními vlaky z/do směrů Praha a Pardubice
- vzájemné míjení vlaků této linky v L:00 je vhodné realizovat v mezistaničním úseku Čáslav – Golčův Jeníkov z důvodu zajištění možnosti vedení posilových vlaků Kolín – Čáslav kmenovými soupravami této linky
- z důvodu zavedení provozu vlaků R v úseku Havlíčkův Brod – Praha v intervalu 60/60 min přepravní špička/přepravní sedlo budou z/do Havlíčkova Brodu vedeny vlaky Os pouze v době přepravních špiček, ostatní vlaky této linky budou vedeny jako výchozí/končící v ŽST Světlá nad Sázavou; v ŽST Světlá nad Sázavou budou zajištěny přípojné vazby s vlaky R ve směru Havlíčkův Brod a Jihlava
- provozní interval 60/120 minut přepravní špička/přepravní sedlo
- sestava vlaku: elektrická jednotka koncepce EMU 160 (ř. 650.2)

Linka Os Havlíčkův Brod – Světlá nad Sázavou – Ledec nad Sázavou – Zruč nad Sázavou zastávka

- změnou koncepce provozu rychlíků Brno – Havlíčkův Brod – Praha a úpravou provozní koncepce linky Os bude dosaženo lepších přípojů ve směrové vazbě Brno – Zruč nad Sázavou
- Kraj Vysočina bude sledovat prodloužení této linky do Zruče nad Sázavou, nejlépe až do tarifního bodu Zruč nad Sázavou zastávka
- Kraj Vysočina bude sledovat přesun základního konstrukčního bodu jízdního řádu této linky v S:00 Světlá nad Sázavou do polohy Smrčná
- do doby vybudování výhybny Smrčná budou časové polohy této linky vychylovány podle směru přepravních špiček za účelem dosažení co nejlepšího spojení z Ledce nad Sázavou ve směru Praha a časového prokladu vlaků této linky s rychlíky v úseku Světlá nad Sázavou – Havlíčkův Brod a zpět
- v dopoledních hodinách pracovních dnů a v odpoledních hodinách o víkendech předpokládáme odjezdy této linky z Havlíčkova Brodu cca v X:50 a ze Světlé nad Sázavou ve směru Zruč nad Sázavou cca v X:10 (zajištění směrové vazby Okrouhlice – Praha)
- v odpoledních hodinách pracovních dnů a v dopoledních hodinách o víkendech předpokládáme odjezdy této linky z Havlíčkova Brodu cca v X:30 a ze Světlé nad Sázavou ve směru Zruč nad Sázavou cca v X:50 (půlení intervalu vlaků R v úseku Havlíčkův Brod – Světlá nad Sázavou a zajištění směrové vazby Praha – Ledec nad Sázavou)
- v dopoledních hodinách pracovních dnů a v odpoledních hodinách o víkendech předpokládáme příjezdy této linky do Světlé nad Sázavou ze směru Zruč nad Sázavou cca v X:10 a do Havlíčkova Brodu cca v X:30 (zajištění směrové vazby Ledec nad Sázavou – Praha a půlení intervalu vlaků R v úseku Světlá nad Sázavou – Havlíčkův Brod)
- v odpoledních hodinách pracovních dnů a v dopoledních hodinách o víkendech předpokládáme příjezdy této linky do Světlé nad Sázavou ze směru Zruč nad Sázavou cca v X:50 a do Havlíčkova Brodu cca v X:10 (zajištění směrové vazby Praha – Okrouhlice)
- cílovým stavem je vybudování výhybny Smrčná a pravidelný jízdní řád (křížování vlaků X:00 Smrčná – X:30 Vlastějovice)
- provozní interval: 60/120 minut
- sestava vlaku: vzhledem k velkým sezónním výkyvům v přepravní poptávce budou na lince nadále nasazovány motorové vozy koncepce DMU 70 (ř. 841), které v širším letním období budou posilovány do dvojic

Dlouhodobý výhled po roce 2030

- řešení bude ovlivněno otevřením vysokorychlostní trati
- dálkové vlaky ze směru Brno a Havlíčkův Brod budou ze Světlé nad Sázavou do Prahy vedeny po vysokorychlostní trati; tyto dálkové vlaky budou zastavovat ve stanicích Havlíčkův Brod a Světlá nad Sázavou

- spojení v ose Havlíčkův Brod – Světlá nad Sázavou – Kolín – Praha bude řešeno další linkou dálkové dopravy (z Havlíčkova Brodu ve sledu za R trasovaným do Prahy po VRT)
- linku Os Havlíčkův Brod – Kolín předpokládáme v cílovém stavu popsaném ve střednědobém horizontu (ze Světlé nad Sázavou ve sledu za R trasovaným do Prahy přes Kolín)
- linku Os Havlíčkův Brod – Zruč nad Sázavou zastávka předpokládáme v cílovém stavu popsaném ve střednědobém časovém horizontu (výhybna Smrčná), ve Světlé nad Sázavou s přípoji na vysokorychlostní vlaky do Prahy a zpět

Tarifní přesahy Pražské integrované dopravy a Veřejné dopravy Vysočiny

- trať 230: průnik tarifů PID/VDV v úseku Světlá nad Sázavou – Čáslav
- trať 212: průnik tarifů PID/VDV v úseku Světlá nad Sázavou – Zruč nad Sázavou

Smluvní zajištění veřejných služeb v přepravě cestujících

Kraj Vysočina na výše uvedené výkony na linkách (Žďár nad Sázavou –) Havlíčkův Brod – Kolín a Havlíčkův Brod – Ledec nad Sázavou uzavřel smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících, která je účinná do konce platnosti jízdního řádu pro období 2028/2029.

Vlaky Os na lince do Kolína jsou Krajem Vysočina na základě smlouvy s Českými drahami zajišťovány do ŽST Vlkaneč. V úseku Vlkaneč – Kolín jsou tyto vlaky zajišťovány Středočeským krajem. Na základě mezikrajské smlouvy mezi Krajem Vysočina a Středočeským krajem hradí Středočeský kraj Kraji Vysočina náklady na zajištění dopravní obslužnosti na území Středočeského kraje v úseku hranice kraje – Vlkaneč. Kraj Vysočina hradí Středočeskému kraji náklady na zajištění dopravní obslužnosti na území Kraje Vysočina v úseku hranice kraje – Golčův Jeníkov – hranice kraje. V dalším období od začátku platnosti jízdního řádu 2029/2030 je vhodné, aby celou linku z důvodu realizace nabídkového řízení zajišťoval jeden kraj. Vzhledem k tomu, že na této lince jsou nasazována vozidla z provozního souboru Kraje Vysočina, která v Havlíčkově Brodě přechází na další vnitřní výkony kraje, doporučujeme pro další jednání, aby celou linku zajišťoval Kraj Vysočina.

Vlaky Os v úseku Ledec nad Sázavou – Zruč nad Sázavou jsou k JŘ 2021/2022 zajišťovány Středočeským krajem. Kraj Vysočina hradí Středočeskému kraji náklady na zajištění dopravní obslužnosti na území Kraje Vysočina v úseku Ledec nad Sázavou – hranice kraje. V souvislosti s prodloužením linky Os Havlíčkův Brod – Ledec nad Sázavou až do Zruče nad Sázavou (zastávky) doporučujeme převzít tyto výkony do objednávky Kraje Vysočina. Středočeský kraj by pak Kraji Vysočina hradil náklady na zajištění dopravní obslužnosti na území Středočeského kraje v úseku hranice kraje – Zruč nad Sázavou (zastávka). Takové řešení je pak vhodné převzít i do nabídkového řízení na zajištění veřejných služeb v přepravě cestujících na tomto rameni po roce 2029/2030.

Infrastruktura

Vhodné umístění přestupních terminálů autobus/vlak

- Havlíčkův Brod
- Světlá nad Sázavou
- Leština u Světlé
- Golčův Jeníkov město

Požadavky na rozvoj drážní infrastruktury

Rekonstrukce tratě Havlíčkův Brod – Kolín včetně plné peronizace železničních stanic

- zvýšení traťové rychlosti
- zvýšení bezpečnosti provozu
- odstranění nežádoucích interakcí mezi regionálními a dálkovými vlaky při konstrukci jízdního řádu a v provozu

Revitalizace tratě Světlá nad Sázavou – Zruč nad Sázavou zastávka včetně vybudování výhybny Smrčná a odstavné koleje v zastávce Zruč nad Sázavou zastávka

- realizace akce umožní vedení vlaků v ideální časové trase Havlíčkův Brod X:30 – Smrčná X:00 – Vlastějovice X:30 – Zruč nad Sázavou zastávka X:00
- cílem je dosáhnout pravidelného intervalu 30 minut mezi Havlíčkovým Brodem a Světloú nad Sázavou, který bude vytvářen vlaky dálkové a regionální dopravy, a lepších přestupních vazeb ve Světlé nad Sázavou mezi osobními vlaky a rychlíky (výhledově vlaky VRT) ve vazbě Ledec nad Sázavou – Praha a zpět
- zřízení odstavné koleje v zastávce Zruč nad Sázavou zastávka zlepšit podmínky pro vedení vlaků z Havlíčkova Brodu až do tarifního bodu Zruč nad Sázavou zastávka a umožní průjezd vlaků linky Čerčany – Zruč nad Sázavou při pobytu během obratu vlaku z Havlíčkova Brodu v zastávce Zruč nad Sázavou
- cílem je dosáhnout lepší obsluhy Zruče nad Sázavou

Zřízení nové zastávky Havlíčkův Brod zastávka na tratích 230 a 237 v oblasti ulice Švermova

- zlepšení dostupnosti středu města Havlíčkův Brod ze směrů Světlá nad Sázavou i Humpolec

Elektrizace tratě Světlá nad Sázavou – Zruč nad Sázavou zastávka

- předpokládáme nárůst počtu přepravených cestujících na trati v souvislosti s otevřením vysokorychlostní tratě Světlá nad Sázavou – Praha

Vysokorychlostní trať Praha – Brno – Břeclav včetně propojení na konvenční železniční síť ve směru Praha – Světlá nad Sázavou

Trat' 237 Havlíčkův Brod – Humpolec

Průměrná přepravní zátěž v pracovní den

- Havlíčkův Brod – Humpolec: 100 – 250 oskm/km

Nejvýznamnější přepravní vztahy v průměrný pracovní den (ve směru tratě 237)

- Humpolec – Pelhřimov
- Humpolec – Havlíčkův Brod
- Lípa – Havlíčkův Brod
- Herálec – Havlíčkův Brod
- Pelhřimov – Havlíčkův Brod

Vzhledem k umístění železničních zastávek a stanic ve vztahu k osídlení (zejména docházkové vzdálenosti u stanic Herálec, ale také Humpolec, a v součtu časových přírážek k cestovní době po železnici také Havlíčkův Brod) zastává tato trať v dopravní obslužnosti území sekundární úlohu. Tou je zajištění přípojů ze směru Humpolec na vlaky dálkové dopravy v Havlíčkově Brodě ve směrech Praha a Brno a na spěšné vlaky ve směru Pardubice. Její význam v osobní dopravě spočívá v napojení města Humpolce na síť vlaků dálkové dopravy po železnici. Tomu odpovídá její nižší přepravní využití v osobní dopravě. Pokud ve střednědobém horizontu průměrná přepravní zátěž v pracovní den neklesne pod hranici 100 oskm/km, má Kraj Vysočina zájem o zachování osobní dopravy na této trati. Význam této regionální tratě v osobní dopravě vzroste po otevření vysokorychlostní tratě (přestup na vysokorychlostní vlaky v uzlu Havlíčkův Brod).

Místní a regionální přepravní vazby jsou zajišťovány autobusovými linkami

- Havlíčkův Brod – Humpolec – Pelhřimov
- Humpolec – Herálec – Havlíčkův Brod
- Jihlava – Úsobí – Lípa – Havlíčkův Brod

Provozní koncepce podle JŘ 2021/2022 a její krátkodobý výhled

Linka Os Havlíčkův Brod – Humpolec

- základem konstrukce jízdního řádu je časová poloha této linky v železničním uzlu S:00 Havlíčkův Brod
- v uzlu Havlíčkův Brod jsou sledovány přípoje ve směru Praha, Brno, Pardubice a Jihlava
- linka je provozována v intervalu 120 minut
- sestava vlaku: vozidlo koncepce DMU 70 (MJ ř. 814)

Střednědobý a dlouhodobý výhled od začátku platnosti JŘ 2025/2026

Linka Os Havlíčkův Brod – Humpolec

- kvůli udržení přípojů na rychlíky ve směru Brno bude základní časová poloha vlaků přesunuta na L:00 Havlíčkův Brod
- předpokládáme vedení 2 párů posilových vlaků (jeden ráno a druhý odpoledne), z hlediska konstrukce JŘ v časové poloze X:30 Herálec (celkově jde o rozšíření provozu o 1 pár vlaků)
- provozní interval 60/120 minut přepravní špička/přepravní sedlo
- sestava vlaku: vozidlo koncepce DMU 70 (MV ř. 841)

Požadavky na rozvoj infrastruktury

- vybavení železničních stanic staničním zabezpečovacím zařízením a instalace dálkově ovládaného zabezpečovacího zařízení
- zajištění možnosti nočního odstavení motorového vozu ř. 841 v ŽST Humpolec
- zřízení nové zastávky Havlíčkův Brod zastávka na tratích 230 a 237 v oblasti ulice Švermova (zlepšení dostupnosti středu města Havlíčkův Brod ze směrů Světlá nad Sázavou i Humpolec)
- provádění souvislých oprav železničního svršku, zřízení bezstykové koleje a zvýšení traťové rychlosti

Trat' 238 Havlíčkův Brod – Pardubice

Průměrná přepravní zátěž v pracovní den

- Havlíčkův Brod – Chotěboř: 750 – 1000 oskm/km
- Chotěboř – Hlinsko v Čechách: 500 – 750 oskm/km
- od změny provozní koncepce k JŘ 2018/2019 rostoucí trend dosahovaných přepravních výkonů (přerušen pandemií onemocnění covid-19)

Nejvýznamnější přepravní vztahy v průměrný pracovní den

- Chotěboř – Havlíčkův Brod
- Ždírec nad Doubravou – Chotěboř
- Golčův Jeníkov – Chotěboř
- Rozsochatec – Havlíčkův Brod
- Ždírec nad Doubravou – Havlíčkův Brod
- Chotěboř – Žďár nad Sázavou
- Sobíňov – Chotěboř

Provozní koncepce podle JŘ 2021/2022 a její krátkodobý výhled

Linka Os Havlíčkův Brod – Hlinsko v Čechách

- většina vlaků na trati Havlíčkův Brod – Pardubice je ukončována v Hlinsku v Čechách z důvodu nedostatku vozidel vhodné řady, která přednostně zajišťují provoz v úseku Hlinsko v Čechách – Pardubice
- základem konstrukce jízdního řádu je časová poloha X:30 Chotěboř (X:00 Havlíčkův Brod – X:00 Hlinsko v Čechách); tato časová poloha je v Chotěboři během dne vychylována do časových poloh X:25 v dopoledních hodinách a X:35 v odpoledních hodinách kvůli překročení systémových jízdních dob návazných vlaků na území Pardubického kraje
- v Havlíčkově Brodě linka sleduje přípoje ve směrech Jihlava, Praha, Brno, Humpolec, v Hlinsku v Čechách pak navazující vlaky do Pardubic
- provozní interval 60/120 minut přepravní špička/přepravní sedlo
- sestava vlaku: vozidlo koncepce DMU 70 (MJ ř. 814), vybrané vlaky ve dvojici vozidel
- od začátku platnosti JŘ 2023/2024 předpoklad nasazení nových vozidel koncepce DMU 120 z provozního souboru Pardubického kraje včetně odstranění přestupů v Hlinsku v Čechách

Střednědobý a dlouhodobý výhled od začátku platnosti JŘ 2025/2026

Linka Sp Havlíčkův Brod – Hlinsko v Čechách – Pardubice

- nasazení nových vozidel (DMU 120) umožní vedení přímých vlaků z Havlíčkova Brodu do Pardubic bez nutnosti přestupu v Hlinsku v Čechách
- v úseku Havlíčkův Brod – Hlinsko v Čechách budou všechny vlaky této linky vedeny zastávkově (s obsluhou všech stanic a zastávek), dále na území Pardubického kraje předpoklad zastavovací koncepce v režimu Sp
- rozšíření provozu zkrácením intervalu na 60 minut celodenně/celotýdenně (potenciál přepravního rozvoje, udržení návazností směr Brno po úpravě koncepce dálkové linky R Praha – Havlíčkův Brod – Brno)
- základní konstrukční poloha Chotěboř X:30 celodenně

Tarifní přesah Integrované regionální dopravy a Veřejné dopravy Vysočiny

- trať 238: průnik tarifů VDV/IREDO v úseku Ždírec nad Doubravou – Hlinsko v Čechách

Smluvní zajištění veřejných služeb v přepravě cestujících

Na základě smlouvy mezi Krajem Vysočina a Pardubickým krajem jsou výše uvedené výkony zajišťovány Pardubickým krajem až do Havlíčkova Brodu. Kraj Vysočina hradí Pardubickému

kraji náklady na zajištění dopravní obslužnosti území Kraje Vysočina v úseku tratě 238 Havlíčkův Brod – hranice kraje. Takové řešení je na této trati vhodné zachovat také v přípravě nabídkových řízení na zajištění veřejných služeb v přepravě cestujících pro období po roce 2030.

Infrastruktura

Vhodné umístění přestupních terminálů autobus/vlak

- Havlíčkův Brod
- Chotěboř
- Ždírec nad Doubravou

Požadavky na rozvoj drážní infrastruktury

- provádění souvislých oprav železničního svršku, zřízení bezstykové koleje
- elektrizace celé tratě (v souladu s požadavkem Pardubického kraje)
- modernizace průjezdu uzlem Havlíčkův Brod

Svazek tratí 225 Havlíčkův Brod – Veselí nad Lužnicí, 227 Kostelec u Jihlavy – Slavonice a 224 Tábor – Horní Cerekev

Průměrná přepravní zátěž v pracovní den (pouze vlaky regionální dopravy – Os a Sp)

V řešené oblasti byly od začátku platnosti JŘ pro období 2019/2020 zavedeny nové inovativní produkty na železnici, představované zejména linkou spěšných vlaků Renaissance z Havlíčkova Brodu do Slavonic. Objem přepravních výkonů není v době zpracování dopravního plánu ustálený. V severojižní ose z Havlíčkova Brodu až po Telč dochází ke skokovým nárůstům přepravních výkonů v porovnání s rokem 2019, například v meziročním srovnání měsíce prosince 2019 s prosincem 2018 došlo k nárůstu přepravního zatížení v úseku Havlíčkův Brod – Jihlava o 28 %, Jihlava – Kostelec u Jihlavy o 42 % a v úseku Kostelec u Jihlavy – Telč o 40 %, přičemž v prosinci 2019 šlo o první dny provozu nové koncepce. Ve srovnání června 2021 s červnem 2019 se dokonce jednalo o nárůsty 68 % v úseku Jihlava – Kostelec u Jihlavy a 76 % v úseku Kostelec u Jihlavy – Telč. Přesvědčivě rostoucí trend přepravních výsledků byl bohužel narušován velkými propady v měsících opakovaných vln pandemie onemocnění covid-19, a proto lze obtížně stanovit platnou průměrnou přepravní zátěž v jednotlivých úsecích.

225 Havlíčkův Brod – Jihlava: 1000 – 1500 oskm/km (jde o dlouhodobé výsledky, očekáváme růst do intervalu 1500 – 2000 oskm/km)
225 Jihlava – Kostelec u Jihlavy: 750 – 1000 oskm/km (očekáváme další růst do intervalu 1000 – 1500 oskm/km; bez vlaků dálkové dopravy)
227 Kostelec u Jihlavy – Telč: 500 – 750 oskm/km (očekáváme další růst do intervalu 750 – 1000 oskm/km)
227 Telč – Dačice: 250 – 500 oskm/km
227 Dačice – Slavonice: 100 – 250 oskm/km
225 Kostelec u Jihlavy – Horní Cerekev: 100 – 250 oskm/km (bez vlaků dálkové dopravy)
224 Horní Cerekev – Pelhřimov: 100 – 250 oskm/km
224 Pelhřimov – Tábor: 250 – 500 oskm/km

Pro úplnost uvádíme také úsek tratě 225 z Horní Cerekve do Popelína, ve kterém od 15. prosince 2019 nejsou provozovány vlaky regionální dopravy. V období platnosti jízdního řádu 2018/2019 zde bylo osobními vlaky dosahováno výsledku 32 oskm/km v průměrný pracovní den. Úsekem projíždějí rychlíky z Brna do Českých Budějovic a Plzně, které zastavují v ŽST Počátky-Žirovnice umístěné v obci Stojčín. Ostatní obce na území Kraje Vysočina jsou obsluhovány novou autobusovou linkou, která navazuje na osobní vlaky a rychlíky v ŽST Batelov.

Nejvýznamnější přepravní vztahy v průměrný pracovní den

- Havlíčkův Brod – Jihlava
- Třešť – Jihlava
- Dobronín – Jihlava
- Hodice – Třešť
- Pelhřimov – Jihlava
- Nová Cerekev – Pelhřimov
- Střítež u Jihlavy – Jihlava
- Telč – Jihlava
- Třešť – Telč
- Horní Cerekev – Pelhřimov
- Batelov – Třešť
- Batelov – Jihlava
- Pacov – Tábor
- Dolní Cerekev – Jihlava
- Rynárec – Pelhřimov
- Kostelec u Jihlavy – Jihlava
- Počátky – Pelhřimov
- Šlapanov – Havlíčkův Brod
- Jihlava – Praha
- Žirovnice – Jindřichův Hradec
- Rantířov – Jihlava
- Pacov – Pelhřimov
- Kamenná – Jihlava

- Dobronín – Havlíčkův Brod
- Telč – Dačice
- Pelhřimov – Jindřichův Hradec
- Pelhřimov – Tábor
- Obrataň – Pacov
- Kostelec u Jihlavy – Třešť
- Pelhřimov – Havlíčkův Brod

Provozní koncepce podle JŘ 2021/2022 a její krátkodobý výhled

Linka Sp Slavonice – Dačice – Telč – Jihlava – Havlíčkův Brod

- základem konstrukce jízdního řádu je centrální uzel Havlíčkův Brod v X:00 (S:00) a z něj odvozená místa vzájemného křižování vlaků této linky ve stanicích Jihlava město X:30, Třešť X:00, Telč X:30 a Dačice X:00
- v úseku Havlíčkův Brod – Jihlava vytváří spojnici rychlíků v Havlíčkově Brodě s rychlíky v Jihlavě, a je tak součástí přepravní vazby Praha – Havlíčkův Brod – Jihlava – Třebíč
- je páteřní linkou Kraje Vysočina v severojižní ose jeho území a hlavní přípojnou linkou v Havlíčkově Brodě na rychlíky do Prahy
- rychlé vedení vlaků této linky ve směru hlavního přepravního proudu v území je upřednostněno před návaznostmi v Kostelci u Jihlavy v přepravních vztazích, které mají sekundární charakter (např. Pelhřimov – Telč) nebo jsou po železnici zajišťovány značnou oklikou (např. České Budějovice – Telč); tyto méně významné vztahy jsou přenášeny autobusovou linkou Telč – Třešť – Batelov a dále po železnici nebo přestupem mezi vlaky v ŽST Jihlava město
- ve spojení Telč – České Budějovice je sledováno zavedení autobusové linky v pravidelném taktovém intervalu z Telče přes Mrákotín do Jindřichova Hradce s návaznostmi na dálkové vlaky dále do jižních Čech
- v úseku Slavonice – Kostelec u Jihlavy vlaky zastavují ve všech stanicích a zastávkách, v úseku Kostelec u Jihlavy – Havlíčkův Brod jsou vedeny se zastavovací koncepcí Sp
- v úseku Kostelec u Jihlavy – Havlíčkův Brod linka zastavuje pouze v ŽST Jihlava město a Jihlava; k požadavkům na další místa zastavení v tomto úseku se Kraj Vysočina staví restriktivně z technologických důvodů, kterými jsou překročení jízdní doby mezi místy křižování vlaků této linky v ŽST Třešť a Jihlava město a také systémové jízdní doby mezi Jihlavou a ŽST Havlíčkův Brod
- po provedení stavebních akcí Revitalizace trati Kostelec – Telč – Slavonice a Modernizace ŽST Jihlava město, které zkrátí jízdní dobu vlaků mezi Třeští a Jihlavou město alepší podmínky pro jejich křižování v obou stanicích, Kraj Vysočina přistoupí k rozšíření zastavovací koncepce na této lince o zastávku Jihlava-Staré Hory
- provozní interval: 60/120 min přepravní špička/přepravní sedlo

- sestava vlaku: motorový vůz ř. 841, v úseku Havlíčkův Brod – Telč je většina vlaků posilována do dvojice motorových vozů; od JŘ 2023/2024 motorové jednotky koncepce DMU 120

Linka Os Jihlava město – Havlíčkův Brod

- zatímco spěšné vlaky mezi Jihlavou a Havlíčkovým Brodem zajišťují rychlé spojení mezi oběma městy a síťové návaznosti, osobní vlaky se plně soustředí na místní přepravní vazby
- osobní vlaky půlí interval spěšných vlaků a doplňují tak nabídku spojení mezi městy Jihlava a Havlíčkův Brod
- v době přepravního sedla (nepracovní dny, dopoledne a večery pracovních dnů) jsou vedeny z Havlíčkova Brodu v celou lichou hodinu
- v Havlíčkově Brodě mají přípoje ze směrů Kolín a Žďár nad Sázavou
- v Jihlavě mají přípoje na rychlíky do Českých Budějovic a na osobní vlaky do Třebíče
- v době přepravní špičky se vzájemně křížují v poloze X:00 Dobronín, se spěšnými vlaky se míjejí ve Šlapanově
- provozní interval: 60/120 minut přepravní špička/přepravní sedlo
- sestava vlaku: hnací vozidlo a dva osobní vozy, případně motorová jednotka ř. 814 nebo motorový vůz ř. 841; od JŘ 2023/2024 elektrické jednotky koncepce EMU 160 (ř. 650.2)

Linka Os Tábor – Pacov – Pelhřimov – Horní Cerekev – Kostelec u Jihlavy – Jihlava

- základem konstrukce jízdního řádu této linky je uzel Tábor v celou lichou hodinu (L:00), odvozená místa křižování (míjení vlaků) v Nové Cerekvi (S:00) a Kostelci u Jihlavy (L:00)
- linka je provozována v intervalu 120 minut
- v úseku Horní Cerekev – Jihlava osobní vlaky této linky půlí interval rychlíků a společně ve spojení Horní Cerekev, Batelova a Dolní Cerekev s Jihlavou tvoří interval 60 minut
- v období školního roku je na lince provozován školní posilový pár vlaků z Pelhřimova do Tábora a zpět
- z důvodu obsluhy průmyslové zóny Jihlava-Bosch Diesel ze směru Horní Cerekev jedou vlaky z této linky až do Dobronína
- dobré přípoje v Táboře ve směru Praha, České Budějovice, České Velenice a Strakonice a přímé vedení linky do Jihlavy jsou upřednostněny před návaznostmi v Horní Cerkvi od Pelhřimova na Jindřichův Hradec i v Kostelci u Jihlavy od Pelhřimova na Telč
- přepravní vztahy Pelhřimova s Počátky, Žirovnici a Jindřichovým Hradcem jsou zajišťovány přímými autobusovými linkami, vztahy Pelhřimova s Telčí jsou menšího významu
- sestava vlaku: motorová jednotka ř. 814

Střednědobý výhled od začátku platnosti JŘ 2025/2026

Linka Sp Slavonice – Dačice – Telč – Jihlava – Havlíčkův Brod

- po realizaci stavební akce Revitalizace trati Kostelec – Telč – Slavonice dojde k posunu systémového křižování vlaků z Telče X:30 do nové ŽST Slaviboř, tím dojde ke zlepšení příjezdových časů do Dačic z hlediska denní dojížděky do škol i zaměstnání
- v úseku Dačice – Slavonice bude upřednostňován směr přepravní špičky, zejména v pracovních dnech během ranní doby bude preferován směr ze Slavonic do Jihlavy bez delšího pobytu vlaků v Dačicích, odpoledne pak opačný směr z Jihlavy do Slavonic
- zastavovací koncepce linky bude rozšířena o tarifní bod Jihlava-Staré Hory
- vzhledem k přetrasování vlaků R z Prahy do ŽST Jihlava město, budou vlaky slavnické linky ukončovány v ŽST Jihlava město, do Havlíčkova Brodu budou nadále trasovány posilové vlaky v časové poloze Havlíčkův Brod L:00

Linka Os Jihlava město – Havlíčkův Brod

- stávající koncepci linky považujeme za dlouhodobě stabilní, viz popis ke krátkodobému výhledu

Linka Os Tábor – Pacov – Pelhřimov – Horní Cerekev – Kostelec u Jihlavy – Jihlava

- stávající koncepci linky považujeme za střednědobě stabilní
- zastavovací koncepce linky bude rozšířena o zastávku Horní Cerekev město, jejíž zřízení je součástí stavební akce Rekonstrukce ŽST Batelov včetně DOZ výhybny Spělov
- v závislosti na vývoji disponibilních rozpočtových prostředků Kraj Vysočina sleduje navyšování rozsahu provozu postupným odstraňováním omezení jízd vlaků
- ve spolupráci s Jihočeským krajem je dále vhodné sledovat navýšení rozsahu provozu o nový posilový pár vlaků s příjezdem do Tábora cca v 5:37 a odjezdem z Tábora v cca 16:19, případně také o chybějící školní pár vlaků ze západního směru do Pelhřimova (odjezd z Tábora cca v 6:19, příjezd do Tábora cca v 15:37); tyto výkony ale není možné zajistit stávajícími vozidly v provozním souboru Kraje Vysočina, vyžadují disponibilní vozidlo z provozního souboru Jihočeského kraje, nebo dokonce dodatečné vozidlo, které bude mít negativní vliv na cenu dopravního výkonu (nárůst fixních nákladů)

Dlouhodobý výhled po roce 2030

- řešení bude ovlivněno otevřením vysokorychlostní trati a rozsahem provedených stavebních prací na trati Veselí nad Lužnicí – Jihlava
- rychlíky ze směru České Budějovice budou v uzlu Jihlava přecházet na vysokorychlostní trať směr Brno
- jelikož rychlíky ze směru České Budějovice budou i nadále provozovány v intervalu 120 minut, je vhodné zachovat jejich zastavovací koncepci i časový proklad v úseku Horní Cerekev – Jihlava s vlaky Os z Tábora do Jihlavy

- na základě výstupů Technicko-ekonomické studie trati Veselí nad Lužnicí – Jihlava předpokládáme časovou polohu v Jihlavě obou linek ze směru Horní Cerekev obdobnou jako v předchozích časových horizontech
- předpokládáme, že spěšné vlaky ze směru Slavonice budou opětovně vedeny až do Havlíčkova Brodu, a to z důvodu zajištění návazností ze směru Slavonice na vysokorychlostní vlaky Praha – Brno v terminálu VRT Jihlava-Pávov
- Kraj Vysočina v dlouhodobém časovém výhledu sleduje zavedení dvousegmentové obsluhy prostřednictvím spěšných a osobních vlaků také na rameni Jihlava – Telč

Tarifní přesahy IDS Jihočeského kraje a Veřejné dopravy Vysočiny

- trať 224: průnik tarifů IDS JK/VDV v úseku Tábor – Pacov
- trať 225: průnik tarifů IDS JK/VDV v úseku Jindřichův Hradec – Počátky-Žirovnice (ve výhledu)
- trať 227: průnik tarifů IDS JK/VDV v úseku Dačice město – Telč

Smluvní zajištění veřejných služeb v přepravě cestujících

Na základě smlouvy mezi Krajem Vysočina a Jihočeským krajem výše uvedené výkony zajišťuje Kraj Vysočina až do Slavonic a Tábora. Jihočeský kraj hradí Kraji Vysočina náklady na zajištění dopravní obslužnosti území Jihočeského kraje v úseku tratí 224 Tábor – hranice kraje a 227 hranice kraje – Slavonice. Takové řešení je na těchto tratích vhodné zachovat také v přípravě nabídkových řízení na zajištění veřejných služeb v přepravě cestujících pro období po roce 2030.

Infrastruktura

Vhodné umístění přestupních terminálů autobus/vlak

- Havlíčkův Brod
- Jihlava-Pávov VRT
- Jihlava (MHD)
- Jihlava město
- Jihlava-Staré Hory (MHD)
- Třešť (prostor přednádraží v ulici Nádražní)
- Telč
- Batelov
- Horní Cerekev
- Stojčín (přednádraží ŽST Počátky-Žirovnice)
- Pelhřimov

- Pacov

Požadavky na rozvoj drážní infrastruktury

- revitalizace trati Kostelec – Telč – Slavonice (včetně zřízení výhybny Slaviboř)
- modernizace ŽST Jihlava město (včetně zřízení automatického hradla Ovčinec)
- rekonstrukce ŽST Batelov včetně DOZ výhybny Spělov (včetně zřízení nové zastávky Horní Cerekev město)
- optimalizace nebo revitalizace trati Jindřichův Hradec – Kostelec u Jihlavy
- modernizace nebo optimalizace trati Kostelec u Jihlavy – Jihlava včetně zřízení „Kostelecké spojky“ pro jízdy vlaků Jihlava – Telč bez úvratí v Kostelci u Jihlavy, zvýšení kapacity dráhy
- souvislá obnova železničního svršku na trati Tábor – Horní Cerekev, zřízení bezстыkové koleje, zvýšení traťové rychlosti
- zřízení nové zastávky Pelhřimov zastávka v blízkosti železničního přejezdu P6354 v lokalitě U Hasičárny
- zřízení nových zastávek na trati 224: Pošná-Důl (u č. p. 50) a Proseč u Pacova (u železničního přejezdu P6370); realizace těchto zastávek umožní omezit autobusovou dopravu a zlepšit dostupnost domova pro seniory v Proseči
- vysokorychlostní trať Praha – Brno – Břeclav (včetně terminálu Jihlava-Pávov VRT a napojení do ŽST Jihlava město přes rantířovské zhlaví)
- řešení koncepce ŽST Jihlava v návaznosti na rozvoj ŽST Jihlava město (zapojení VRT a tratě 240 do ŽST Jihlava město), v krátkodobém časovém horizontu oprava nástupišť a povrchů spojovacích chodníků mezi nástupišti včetně prověření možností zkrácení spojovacích cest mezi nástupištními hranami, zlepšení informačního systému pro cestující, revitalizace veřejných prostranství ve stanici i přednádraží ŽST Jihlava
- další zlepšování parametrů trati Havlíčkův Brod – Jihlava s cílem zvyšování spolehlivosti jízdního řádu
- modernizace průjezdu uzlem Havlíčkův Brod
- elektrizace trati Kostelec u Jihlavy – Slavonice

Svazek tratí 240 Brno – Jihlava a 241 Znojmo – Okříšky

Průměrná přepravní zátěž v pracovní den (pouze vlaky regionální dopravy – Os a Sp)

240 Jihlava – Třebíč: 250 – 500 oskm/km (bez vlaků dálkové dopravy)

240 Třebíč – Náměšť nad Oslavou: 750 – 1000 oskm/km (bez vlaků dálkové dopravy)

240 Náměšť nad Oslavou – Zastávka u Brna: 1000 – 1500 oskm/km (bez vlaků dálkové dopravy)

241 Okříšky – Moravské Budějovice: 100 – 250 oskm/km

241 Moravské Budějovice – Znojmo: 250 – 500 oskm/km

Nejvýznamnější přepravní vztahy v průměrný pracovní den

- Jaroměřice nad Rokytnou – Třebíč
- Náměšť nad Oslavou – Třebíč
- Třebíč – Brno
- Luka nad Jihlavou – Jihlava
- Stařeč – Třebíč
- Jaroměřice nad Rokytnou – Moravské Budějovice
- Vladislav – Třebíč
- Velké Meziříčí – Třebíč
- Okříšky – Třebíč
- Třebíč – Jihlava
- Moravské Budějovice – Třebíč
- Jihlava – Brno
- Budišov u Třebíče – Třebíč
- Moravské Budějovice – Znojmo
- Malý Beranov – Jihlava
- Kojetice na Moravě – Třebíč
- Rudíkov – Třebíč
- Náměšť nad Oslavou – Brno
- Kralice nad Oslavou – Náměšť nad Oslavou
- Telč – Třebíč
- Znojmo – Praha
- Lukov – Moravské Budějovice
- Přibyslavice – Třebíč
- Krahulov – Třebíč
- Čechočovice – Třebíč

Tak jako v předchozích kapitolách jsou ve výše uvedeném seznamu významných přepravních vztahů uvedeny relace, které lze zajišťovat po železnici. Ve vztahu k Třebíči je však jediným konkurenceschopným železničním spojením trať Brno – Jihlava, která vede v ose přepravních vztahů Třebíč – Jihlava a Třebíč – Brno. Ačkoliv intenzita přepravních vztahů z obcí na trati 241 do Třebíče (Moravské Budějovice, Jaroměřice nad Rokytnou, Kojetice na Moravě, Stařeč, Čechočovice) je velmi silná, vzhledem k trasování trati do Okříšek je nutné tyto přepravní relace zajišťovat primárně autobusovými linkami. Jde zejména o rychlé autobusové linky Jemnice – Moravské Budějovice – Jaroměřice nad Rokytnou – Třebíč (s přípoji na rychlé vlaky R, Sp ve směru Brno) a Třebíč – Stařeč (s přípoji na osobní vlaky ve směru Znojmo). Kromě trasování trati není vhodné ani umístění ŽST Jaroměřice nad Rokytnou. Tomu odpovídá nižší přepravní využití trati v úseku Okříšky – Moravské Budějovice.

V obdobné situaci je také trať 257 (přepravní vztahy Velké Meziříčí, Rudíkov, Budišov u Třebíče – Třebíč), která je trasována do Studence, vůči Třebíči tangenciálně.

Provozní koncepce podle JŘ 2021/2022 a její krátkodobý výhled

Sp Brno – Náměšť nad Oslavou – Třebíč

- jde o 2 páry spěšných vlaků, které v pracovní dny v období přepravní špičky doplňují nabídku rychlíků Brno – Jihlava – České Budějovice – Plzeň na hodinový interval
- jsou vedeny v časových trasách odvozených od vlaků R
- sestava vlaku: motorový vůz ř. 854 a řídicí nebo osobní vůz

Os Brno – Rapotice – Náměšť nad Oslavou – Třebíč

- dle požadavku Jihomoravského kraje je základem konstrukce jízdního řádu této linky časová poloha X:30 Rapotice, tato časová poloha je kompatibilní s uzlem Studenec X:00 (S:00)
- provozní interval v úseku Brno – Rapotice je 60 minut, dále ve směru Třebíč 60/120 minut přepravní špička/přepravní sedlo
- sestava vlaku: motorový vůz ř. 854 a řídicí nebo osobní vůz, v přepravních špičkách jsou vybrané vlaky vedeny lokomotivou ř. 750.7/754 a 3-4 osobními vozy, v úseku Náměšť nad Oslavou – Třebíč jsou také nasazovány MJ ř. 814 z linky Os Třebíč – Jihlava

Os Třebíč – Okříšky – Jihlava

- základem konstrukce jízdního řádu této linky je časová poloha X:00 (S:00) Luka nad Jihlavou; z důvodu dosažení lepších časů příjezdů do Jihlavy z hlediska denní dojížděky a kvůli nižšímu množství negativních interakcí s rychlíky v úseku Okříšky – Jihlava, který má poměrně nízkou kapacitu, je v pracovních dnech aplikován asymetrický jízdní řád se základní časovou polohou X:30 Krahulov
- provozní interval 60/120 minut přepravní špička/přepravní sedlo
- sestava vlaku: motorové jednotky ř. 814, motorový vůz ř. 841 a souprava 4 osobních vozů vedená lokomotivou ř. 750.7 přecházející z linky Brno – Třebíč

Sp Znojmo – Jihlava – Havlíčkův Brod

- linka spojuje Znojmo a Moravské Budějovice s Prahou ve směrech přepravní špičky – v pracovních dnech ráno ze Znojma do Prahy a odpoledne zpět, v sobotu ráno do Znojma a v neděli ze Znojma do Prahy
- jde převážně o 1 pár vlaků denně, v pracovní dny je zajišťováno spojení na 7. hodinu do Havlíčkova Brodu, v 17 hodin zpět z Havlíčkova Brodu do Znojma, v neděli také v 19 hodin; v sobotu na 13. hodinu do Znojma a v neděli zpět ze Znojma ve 13 a v 15 hodin
- základem konstrukce jízdního řádu linky jsou přípojné vazby v Havlíčkově Brodě nebo v Jihlavě na rychlíky z/do Prahy
- sestava vlaku: motorový vůz ř. 841

Os Znojmo – Moravské Budějovice – Okříšky

- konstrukce jízdního řádu vychází z časových poloh L:00 Okříšky a X:00 Šumná

- vzhledem k zajištění hlavních přepravních vazeb v území autobusovou dopravou přímo do Třebíče, a s návaznostmi na rychlé vlaky do Brna, jsou na železnici v Okříškách upřednostňovány přípoje do Jihlavy
- přípoje ve směru Třebíč jsou zajištěny autobusovou dopravou z ŽST Stařeč (zejména v nepracovních dnech)
- ve Znojmě jsou na základě dohody s Jihomoravským krajem zajišťovány volnější přípoje v uzlu X:00, ze síťového hlediska je Znojmo ze směru Okříšky převážně cílovou destinací
- Kraj Vysočina konstatuje, že z jeho pohledu by bylo velmi přínosné zajištění vazeb v ŽST Šumná autobusovou linkou do Vranova nad Dyjí, to je však plně v samostatné působnosti Jihomoravského kraje
- sestava vlaku: motorová jednotka ř. 814

Střednědobý výhled

Vývoj provozní koncepce bude ovlivněn zejména na trati 240 Brno – Jihlava 2 milníky, kterými jsou dokončení realizace stavební akce Elektrizace trati vč. PEÚ Brno – Zastávka u Brna, 2. etapa k začátku platnosti JŘ 2023/2024 a dále uvažovaný záměr Jihomoravského kraje pořídit na linku osobních vlaků Brno – Třebíč akumulátorové elektrické jednotky (BEMU) s předpokládaným zahájením jejich provozu nejdříve k JŘ 2025/2026.

Sp Brno – Náměšť nad Oslavou – Třebíč

- stávající koncepce i rozsah provozu
- sestava vlaku: motorový vůz ř. 854 a řídicí vůz nebo osobní vůz, nebo souprava 2 x MV ř. 842

Os Brno – Rapotice – Náměšť nad Oslavou – Třebíč

- v souvislosti se zahájením elektrického provozu na trati Brno – Zastávka u Brna předpokládáme v souladu s Jihomoravským krajem provizorní rozlomení této linky v Zastávce u Brna, kde bude realizován přestup z elektrických souprav do vlaků nezávislé trakce
- přestupy mezi vlaky této linky v Zastávce u Brna budou nutné v období od zahájení elektrického provozu začátkem platnosti jízdního řádu pro období 2023/2024 do okamžiku nasazení nových akumulátorových elektrických jednotek (BEMU), s předpokladem nejméně do začátku platnosti JŘ 2025/2026, bude-li tento záměr Jihomoravským krajem realizován
- výhledovým stavem pro Jihomoravský kraj i Kraj Vysočina je nadále elektrizace celé tratě ze Zastávky u Brna do Jihlavy, neboť se nepředpokládá, že u vlaků BEMU dojde k provedení výměny akumulátorů po uplynutí jejich prvního životního cyklu, který je kratší než životnost samotných vozidel; tyto jednotky budou dále provozovány jako EMU (standardní elektrické jednotky)
- sestava vlaků Os v úseku Zastávka u Brna – Třebíč se v přechodném období předpokládá z motorových vozů ř. 854 a řídicích nebo osobních vozů

Os Třebíč – Okříšky – Jihlava

- stejná provozní koncepce jako v krátkodobém časovém horizontu
- sestava vlaků: motorové vozy ř. 841 a souprava motorového vozu 854 s řídicím nebo osobním vozem, nebo motorový vůz ř. 842

Sp Znojmo – Jihlava – Havlíčkův Brod

- provozní koncepce jako v krátkodobém časovém horizontu bude upravena podle výsledných časových poloh linky R Brno – Havlíčkův Brod – Praha v Havlíčkově Brodě, přičemž Kraj Vysočina bude sledovat přesun sobotního dopoledního spěšného vlaku z Jihlavy na páteční večer do trasy z Havlíčkova Brodu v 19 hodin a nedělního vlaku Sp ve 13 hodin ze Znojma do časové polohy v 17 hodin (na 19. hodinu do Havlíčkova Brodu)
- v souvislosti s obnovou vozidel na Vysočině předpokládáme, že vlaky 1930/1933 (dle JŘ 2021/2022) budou vedeny motorovou jednotkou koncepce DMU 120

Os Znojmo – Moravské Budějovice – Okříšky

- stejná provozní koncepce jako v krátkodobém časovém horizontu; Kraj Vysočina však bude usilovat o rozšíření rozsahu provozu v úseku Znojmo – Moravské Budějovice o 2 páry osobních vlaků ze Znojma cca v 6:38 (ve dnech školního vyučování), resp. v 7:38 (denně) a ve 21:08 (v pracovní dny) a zpět z Moravských Budějovic cca ve 14:38 (v pracovní dny) a v 19:53 (v pracovní dny)
- sestava vlaku: motorové jednotky ř. 814

Dlouhodobý časový horizont po roce 2030

- bude ovlivněn dokončenou elektrizací trati Zastávka u Brna – Jihlava a vysokorychlostní tratí Praha – Brno – Břeclav
- rychlíky linky Plzeň – České Budějovice – Jihlava – Brno budou z Jihlavy do Brna vedeny po VRT mimo Třebíč
- přes Třebíč budou vedeny rychlíky Praha – Jihlava – Třebíč – Brno, které budou z Prahy do Jihlavy trasovány po VRT
- Kraj Vysočina bude v této perspektivě požadovat časovou polohu R v X:00 (L:00) Okříšky, ale její dosažení záleží na výsledných polohách všech železničních linek v širším uzlu Jihlava

Tarifní přesahy Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje a Veřejné dopravy Vysočiny

- trať 240: průnik tarifů IDS JMK/VDV v úseku Zastávka u Brna – Náměšť nad Oslavou (v jednání)
- trať 241: průnik tarifů IDS JMK/VDV v úseku Znojmo – Moravské Budějovice (v jednání)

- v řešení problematika tarifního propojení IDS JMK/VDV

Smluvní zajištění veřejných služeb v přepravě cestujících

Na základě smlouvy mezi Krajem Vysočina a Jihomoravským krajem výše uvedené výkony zajišťuje Kraj Vysočina až do Brna a Znojma. Jihomoravský kraj hradí Kraji Vysočina náklady na zajištění dopravní obslužnosti území Jihomoravského kraje (kromě vlaků Sp Brno – Třebíč a zpět) v úseku tratí 240 Brno hl. n. – hranice kraje a 241 Znojmo – hranice kraje. Po elektrizaci trati Brno – Zastávka u Brna bude výkony v tomto úseku zajišťovat Jihomoravský kraj elektrickými soupravami ze svého provozního souboru. Tyto výkony (kromě vlaků Sp) budou vyjmuty ze smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících, kterou Kraj Vysočina uzavřel s dopravcem České dráhy. Jihomoravský kraj pak v časovém horizontu od začátku platnosti jízdního řádu pro období 2023/2024 bude hradit Kraji Vysočina náklady na zajištění dopravní obslužnosti území Jihomoravského kraje v úseku trati 240 Zastávka u Brna – hranice kraje. V případě realizace záměru Jihomoravského kraje na pořízení nových akumulátorových elektrických jednotek pro linku Os Brno – Rapotice – Náměšť nad Oslavou – Třebíč přejdou všechny výkony zajišťované těmito novými soupravami pod smluvní zajištění Jihomoravským krajem (předpoklad nejdříve k JŘ 2025/2026). Pak Kraj Vysočina bude hradit Jihomoravskému kraji náklady na zajištění dopravní obslužnosti svého území v úseku tratě 240 hranice kraje – Třebíč. Zbývající výkony v úseku Zastávka u Brna – Třebíč, které budou nadále zajišťovány náležitostmi Kraje Vysočina přecházejícími z linky Třebíč – Jihlava, bude hradit Jihomoravský kraj v úseku 240 Zastávka u Brna – hranice kraje recipročně Kraji Vysočina.

Infrastruktura

Vhodné umístění přestupních terminálů autobus/vlak

- Rapotice
- Náměšť nad Oslavou
- Třebíč
- Moravské Budějovice
- Jaroměřice nad Rokytnou
- Stařeč (Čechočovice)
- Okříšky
- Jihlava (MHD)
- Jihlava město

Požadavky na rozvoj železniční infrastruktury

Provádění souvislé obnovy železničního svršku v úseku Okříšky – Jihlava a v úsecích, které nebyly realizovány ve stavbě Revitalizace trati Okříšky – Zastávka u Brna, zřízení bezstykové koleje

Elektrizace trati Zastávka u Brna – Jihlava

- zvýšení traťové rychlosti
- zvýšení kapacity dráhy zejména v úseku Okříšky – Jihlava
- využití koleje Vojenské vlečky č. 8 – Náměšť nad Oslavou jako dvoukolejného výběhu trati 240 ze ŽST Náměšť nad Oslavou ve směru Studenec
- zřízení automatického hradla s návěstním bodem přibližně v polovině traťového úseku Okříšky – Bransouze
- zřízení výhybny pro křížování vlaků nebo zřízení automatického hradla s návěstním bodem přibližně v polovině traťového úseku Bransouze – Luka nad Jihlavou
- zřízení výhybny pro křížování vlaků (bez nástupištních hran a přístupu pro cestující) nebo zřízení automatického hradla s návěstním bodem přibližně v polovině traťového úseku Luka nad Jihlavou – Jihlava
- nové zaústění trati do ŽST Jihlava město (jihlavský triangl)
- přesun nástupiště ŽST Luka nad Jihlavou do nové vysunuté polohy v blízkosti mostu přes silnici II/404 ve směru Jihlava; takové řešení zlepší podmínky pro zřízení DOZ, přičemž případná potřeba dvojího zastavení vlaku při křížování je pro Kraj Vysočina přijatelnou cenou za zlepšení dostupnosti železnice
- přesun zastávky Malý Beranov blíže k centru osídlení ve směru Luka nad Jihlavou, její polohu je třeba synchronizovat s řešením nového zaústění do ŽST Jihlava město
- prověření umístění nové zastávky Přibyslavice (800 obyvatel) v lokalitě U Hřbitova v místě železničního přejezdu P3661

Zajištění možnosti nočního odstavení akumulátorových elektrických jednotek (BEMU) v ŽST Náměšť nad Oslavou a Třebíč

Revitalizace trati Znojmo – Okříšky

- vzhledem ke směrové vazbě na vlaky vysokorychlostní linky Brno – Třebíč – Jihlava – Praha předpokládáme nárůst přepravního výkonu na této trati, ačkoliv samotná přepravní vazba Znojmo – Praha bude přenášena železničním spojením Brno – Znojmo (studie proveditelnosti železničního spojení Brno – Znojmo)
- zřízení dálkově ovládaného zabezpečovacího zařízení
- souvislá obnova železničního svršku, zřízení bezstykové koleje
- přesun nástupiště z ŽST Stařeč k osídlení obce Čechočovice (280 obyvatel) do prostoru železničního přejezdu P3652
- prověření umístění nové zastávky Moravské Budějovice zastávka v prostoru vyústění ulice Čechova
- prověření umístění nové zastávky Lukov (370 obyvatel) u železničního přejezdu P3639

- zřízení nových zastávek musí být kompenzováno zvýšením traťové rychlosti vzhledem k požadavku na udržení systémové jízdní doby Šumná – Okříšky (včetně obratu soupravy v ŽST Okříšky)

Vysokorychlostní trať Praha – Brno – Břeclav (včetně zaústění tratě 240 do ŽST Jihlava město)

Svazek tratí 250 Havlíčkův Brod – Žďár nad Sázavou – Tišnov, 256 Žďár nad Sázavou – Nové Město na Moravě – Nedvědice – Tišnov a 257 Křižanov – Velké Meziříčí – Studenec

Průměrná přepravní zátěž v pracovní den (pouze vlaky regionální dopravy – Os a Sp)

250 Havlíčkův Brod – Žďár nad Sázavou: 250 – 500 oskm/km (bez vlaků dálkové dopravy)
 250 Žďár nad Sázavou – Vlkov u Tišnova: 500 – 750 oskm/km (bez vlaků dálkové dopravy)
 256 Žďár nad Sázavou – Nové Město na Moravě: 750 – 1000 oskm/km
 256 Nové Město na Moravě – Nedvědice: 250 – 500 oskm/km
 257 Křižanov – Velké Meziříčí: 250 – 500 oskm/km
 257 Velké Meziříčí – Studenec: 100 – 250 oskm/km

Nejvýznamnější přepravní vztahy v průměrný pracovní den

- Nové Město na Moravě – Žďár nad Sázavou
- Bystřice nad Pernštejnem – Žďár nad Sázavou
- Velké Meziříčí – Brno
- Hamry nad Sázavou – Žďár nad Sázavou
- Velké Meziříčí – Třebíč
- Přibyslav – Havlíčkův Brod
- Velká Bíteš – Velké Meziříčí
- Přibyslav – Žďár nad Sázavou
- Bystřice nad Pernštejnem – Nové Město na Moravě
- Velká Bíteš – Brno
- Ostrov nad Oslavou – Žďár nad Sázavou
- Pohled – Havlíčkův Brod
- Budišov u Třebíče – Třebíč
- Křižanov – Velké Meziříčí
- Velké Meziříčí – Žďár nad Sázavou
- Rožná – Bystřice nad Pernštejnem
- Oslavice – Velké Meziříčí
- Rudíkov – Třebíč
- Žďár nad Sázavou – Havlíčkův Brod
- Martinice u Velkého Meziříčí – Velké Meziříčí

- Sázava u Žďáru – Žďár nad Sázavou
- Velké Meziříčí – Praha
- Chotěboř – Žďár nad Sázavou
- Rozsochy – Bystřice nad Pernštejnem
- Havlíčkův Brod – Brno
- Žďár nad Sázavou – Brno
- Žďár nad Sázavou – Jihlava

Provozní koncepce podle JŘ 2021/2022 a její krátkodobý výhled

Os Žďár nad Sázavou – Havlíčkův Brod – Světlá nad Sázavou – Čáslav – Kolín

- linka doplňuje a zpravidla půlí interval dálkové linky R Brno – Havlíčkův Brod – Praha
- základem konstrukce jízdního řádu je časová poloha L:00 v ŽST Havlíčkův Brod
- v ŽST Žďár nad Sázavou jsou sledovány přípoje z/do směru Nové Město na Moravě a v Havlíčkově Brodě z/do Jihlavy města
- linka je provozována v intervalu 60/120 minut přepravní špička/přepravní sedlo
- sestava vlaku: hnací vozidlo a dva osobní vozy, od začátku platnosti JŘ 2023/2024 elektrická jednotka koncepce EMU 160 (ř. 650.2), a motorová jednotka ř. 814 přecházející z výkonů na trati 257

Os Tišnov – Nedvědice – Nové Město na Moravě – Žďár nad Sázavou

- základem konstrukce jízdního řádu je časová poloha linky v celou hodinu (X:00) v Novém Městě na Moravě
- linka sleduje přípojové vazby s vlaky dálkové dopravy v uzlu Žďár nad Sázavou ve směrech Praha – Žďár nad Sázavou – Bystřice nad Pernštejnem a Brno – Žďár nad Sázavou – Nové Město na Moravě
- provozní interval: v úseku Žďár nad Sázavou – Nové Město na Moravě 60/60 minut přepravní špička/přepravní sedlo, v navazujícím úseku Nové Město na Moravě – Nedvědice 120 minut celodenně
- sestava vlaku: motorová jednotka ř. 814.2, od začátku platnosti JŘ 2023/2024 předpoklad nových vozidel koncepce DMU 120
- o víkendu je na lince veden spěšný vlak Pernštejn z Brna (klasická souprava s lokomotivou)

Os Hustopeče u Brna – Brno – Tišnov – Křižanov – Žďár nad Sázavou

- v úseku na území Kraje Vysočina platí z hlediska konstrukce jízdního řádu požadavek na míjení vlaků této linky v X:00 (L:00) v ŽST Křižanov, a to z důvodu zajištění těsných přestupních vazeb ve směrech Velké Meziříčí – Žďár nad Sázavou i Tišnov – Velké Meziříčí
- provozní interval v úseku Žďár nad Sázavou – Tišnov: 60/120 minut přepravní špička/přepravní sedlo
- sestava vlaku: HV + až 4 osobní vozy, od začátku platnosti JŘ 2022/2023 předpoklad nových elektrických jednotek z provozního souboru Jihomoravského kraje

Os Studenec – Velké Meziříčí – Křižanov

- jízdní řád je na lince koncipován jako kyvadlový mezi uzly Křižanov (L:00) a Studenec (S:00)
- v ranních a odpoledních hodinách jsou v ŽST Studenec upřednostňovány směrové vazby se spěšnými vlaky z/do Brna, a to v opačném směru umožňuje dosáhnout lepších příjezdů/odjezdů z/do Velkého Meziříčí z hlediska dojížděky do škol i zaměstnání
- v přepravně zatíženějším úseku z Křižanova do Velkého Meziříčí zastávky je provozován interval 60/120 min přepravní špička/přepravní sedlo, zatímco v jižní části tratě z Velkého Meziříčí do Studence je nabízen základní interval 120 minut kromě polední doby, ve které dochází k výpadku jednoho páru spojů
- sestava vlaku: MJ ř. 814, na doplňkové výkony převážně ve směru do Studence je nasazován MV ř. 810, v souvislosti s obnovou vozidlového parku předpokládáme výměnu MJ ř. 814 za MV ř. 841

Střednědobý výhled od začátku platnosti JŘ 2025/2026

Provozní koncepce regionální dopravy bude ve střednědobém výhledu ovlivněna zejména přesmykem časových poloh vlaků dálkové linky Brno – Havlíčkův Brod – Praha v úseku Brno – Havlíčkův Brod. Rychlíky z/do Brna budou v Havlíčkově Brodě v základní časové poloze L:00 (místo S:00), posilové rychlíky v době přepravních špiček pak v S:00 (místo L:00). V úseku Havlíčkův Brod – Praha pak budou vlaky dálkové dopravy provozovány v celodenním intervalu 60 minut, ve kterém se budou střídát rychlíky z Brna a z Jihlavy.

V úseku Žďár nad Sázavou – Havlíčkův Brod budou vlaky linky Os Žďár nad Sázavou – Kolín nahrazeny vlaky z trati 256:

Os Tišnov – Nedvědice – Nové Město na Moravě – Žďár nad Sázavou – Havlíčkův Brod

- vlaky této linky budou vedeny do uzlu Havlíčkův Brod v časové poloze v S:00, která umožní zachovat možnost spojení Bystřice nad Pernštejnem – Praha s 1 přestupem (v Havlíčkově Brodě místo Žďáru nad Sázavou)
- spojení Nové Město na Moravě – Praha bude nabízeno každou hodinu s 1 přestupem (v Havlíčkově Brodě nebo ve Žďáru nad Sázavou)
- spojení Žďár nad Sázavou – Praha bude nabízeno každou hodinu – přímým rychlíkem nebo přestupem z osobního vlaku na rychlík již v Havlíčkově Brodě (nikoli v Kolíně dle stávajícího provozního schématu)
- v úseku Tišnov – Nedvědice – Nové Město na Moravě – Žďár nad Sázavou zůstane koncepce jízdního řádu stejná jako v krátkodobém časovém horizontu
- provozní intervaly: úsek Nedvědice – Nové Město na Moravě 120 minut, Nové Město na Moravě – Žďár nad Sázavou 60 minut, Žďár nad Sázavou – Havlíčkův Brod 60/120 minut přepravní špička/přepravní sedlo
- sestava vlaku: motorová jednotka koncepce DMU 120 a motorové vozy ř. 841 (zejména na vložených výkonech Nové Město na Moravě – Žďár nad Sázavou)

- součástí linky bude nadále Sp Pernštejn Brno – Tišnov – Nedvědice – Nové Město na Moravě – Žďár nad Sázavou vedený náležitosti z provozního souboru Jihomoravského kraje

Os Hustopeče u Brna – Brno – Tišnov – Křižanov – Žďár nad Sázavou

- stávající koncepce linky s uzlem Křižanov v L:00 v základní časové poloze zůstane zachována
- linka tedy nebude vedena v období přepravního sedla ve sledu s vlaky R, ale bude je doplňovat přibližným půlením jejich intervalu

Os Studenec – Velké Meziříčí – Křižanov

- koncepce provozu stejná jako v krátkodobém časovém horizontu, ovšem s rizikem omezení provozu v úseku Studenec – Velké Meziříčí zastávka (příp. Oslavice) v případě požadavku na dosažení úspor (úspora 1 vozidla)

Vzhledem k silným přepravním vztahům Velké Meziříčí, Rudíkov, Budišov u Třebíče – Třebíč, musí být v těchto relacích zajišťováno kvalitní přímé spojení autobusovými linkami. Přepravní vztahy těchto sídel ve směru Náměšť nad Oslavou jsou malé. Ve vztahu k Velkému Meziříčí je limitní vzdálená poloha ŽST Rudíkov od stejnojmenné obce. Z těchto faktorů vyplývá nízké přepravní využití trati Velké Meziříčí zastávka – Studenec. Jestliže přepravní zátěž v tomto úseku trati poklesne pod 100 oskm/km nebo bude nutné v systému dopravní obslužnosti hledat finanční úspory, je možné, že provoz osobních vlaků bude v úseku Velké Meziříčí zastávka (Oslavice) – Studenec omezen.

Dlouhodobý časový horizont po roce 2030

- bude ovlivněn vysokorychlostní tratí Praha – Brno – Břeclav
- vlaky dálkové linky R Brno – Havlíčkův Brod (X:00) – Praha pojedou z Brna mimo Tišnov po VRT a dále spojovací tratí z Velké Bíteše do Osové Bítýšky, přes Žďár nad Sázavou a Havlíčkův Brod do Světlé nad Sázavou a dále po VRT do Prahy; tyto vlaky budou provozovány v celodenním intervalu 60 minut
- vlaky z tratě 256 budou vedeny až do Brna linkou Sp Brno – Tišnov – Nedvědice – Nové Město na Moravě – Žďár nad Sázavou (v úseku Brno – Tišnov se zastavovací koncepcí R, dále ve směru Žďár nad Sázavou jako Os); provozní interval 60 minut celodenně
- dálkové vlaky R v úseku Žďár nad Sázavou – Havlíčkův Brod budou doplněny linkou Os Nové Město na Moravě (X:30) – Žďár nad Sázavou – Havlíčkův Brod (X:30) v intervalu 60/120 min přepravní špička/přepravní sedlo, v ose Nové Město na Moravě – Havlíčkův Brod tak bude nabízen interval 30 minut v době přepravních špiček
- Kraj Vysočina předpokládá zavedení nové linky Sp Brno – Velká Bíteš – Osová Bítýška – Velké Meziříčí v celodenním intervalu 60 minut, která společně s dálkovou linkou R bude v úseku Brno – Velká Bíteš nabízet interval cca 30 minut

Tarifní přesahy Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje a Veřejné dopravy Vysočiny

- trať 250: průnik tarifu IDS JMK/VDV v úseku Křižanov – Tišnov (v jednání)
- trať 256: průnik tarifů IDS JMK/VDV v úseku Rovné-Divišov – Tišnov (v jednání)
- v řešení problematika tarifního propojení IDS JMK/VDV

Smluvní zajištění veřejných služeb v přepravě cestujících

Na základě smlouvy uzavřené mezi Krajem Vysočina a Jihomoravským krajem výkony na linkách Hustopeče u Brna – Žďár nad Sázavou a Tišnov – Bystřice nad Pernštejnem – Žďár nad Sázavou smluvně zajišťuje Jihomoravský kraj. Kraj Vysočina hradí Jihomoravskému kraji náklady na zajištění dopravní obslužnosti svého území na obou linkách v úsecích od krajských hranic do Žďáru nad Sázavou. Výkony v úseku Křižanov – Žďár nad Sázavou, které jsou zajišťovány vozidly z provozního souboru Kraje Vysočina, jsou provozovány v objednávce Kraje Vysočina. V souvislosti s obnovou vozidel v Kraji Vysočina se na trati 256 předpokládá, že Kraj Vysočina převezme tyto výkony do svého závazku od začátku platnosti JŘ 2023/2024 (kromě Sp Pernštejn). Jihomoravský kraj pak bude hradit Kraji Vysočina náklady na zajištění dopravní obslužnosti svého území v úseku Tišnov – Nedvědice – hranice kraje, tím není dotčena možnost samostatné objednávky v úseku Tišnov – Nedvědice (po optimalizaci tratě) Jihomoravským krajem. Kraj Vysočina bude recipročně hradit Jihomoravskému kraji náklady na zajištění vlaku Sp Pernštejn na svém území.

Infrastruktura

Vhodné umístění přestupních terminálů autobus/vlak

- Havlíčkův Brod
- Přibyslav
- Žďár nad Sázavou
- Nové Město na Moravě
- Bystřice nad Pernštejnem
- Křižanov
- Osová Bítýška
- Velká Bíteš (terminál VRT)
- Velké Meziříčí (železniční stanice)

Požadavky na rozvoj železniční infrastruktury

Rekonstrukce trati Havlíčkův Brod – Brno

Optimalizace trati Žďár nad Sázavou – Bystřice nad Pernštejnem – Tišnov

- elektrizace trati v celé délce
- dosažení systémové jízdní doby Nové Město na Moravě – Rožná 30 minut (křížování vlaků v intervalu 60 minut)
- dosažení systémové jízdní doby Rožná – Tišnov 30 minut
- přesunutí zastávky Rovné-Divišov k železničnímu přejezdu P7036 blíže osídlení
- přesun nástupiště ŽST Rožná do nové vysunuté polohy k železničnímu přejezdu P7057 blíže osídlení
- přesunutí zastávky Věžná k železničnímu přejezdu P7059 blíže osídlení místní části Jabloňov
- zřízení dvoukolejného výběhu trati z ŽST Rožná směrem k zastávce v místní části Jabloňov

Vysokorychlostní trať Praha – Brno – Břeclav

Elektrizace trati Křižanov – Velké Meziříčí a zřízení nové zastávky Velké Meziříčí-Bezděkov v proluce mezi č. p. 183/45 a 1498/47 v ulici Gen. Jaroše

Ostatní tratě

Trať 228 Jindřichův Hradec – Obrataň

Vzhledem k významné úloze úzkokolejné dráhy ve volnočasových přepravách je její jízdní řád sestavován zejména s ohledem na dobrou dostupnost úzkokolejky z uzlů dálkové dopravy v Jindřichově Hradci a v Táboře (Obratani), tedy od Českých Budějovic a z Prahy. Řešeny jsou ovšem také potřeby dojížděky místního obyvatelstva v regionálních i dálkových vazbách.

Základem konstrukce jízdního řádu je železniční uzel Jindřichův Hradec v celou hodinu, zejména v celou lichou hodinu, kdy jsou v Jindřichově Hradci k dispozici přípoje z/do Českých Budějovic i Brna. Tato časová poloha ale není kompatibilní s uzlem Tábor, ve kterém je další nabídka přípojů z/do Českých Budějovic, Prahy a Strakonice, a proto musí docházet k pobytům vybraných vlaků v Kamenici nad Lipou nebo v Černovicích. To je řešeno pomocí přesmyků taktových časových poloh vlaků na trati 228 ve směru denních i týdenních přepravních špiček:

- v ranní době pracovních dnů jsou vedeny přímé vlaky bez pobytů v Černovicích a Kamenici nad Lipou ve směru Obrataň – Jindřichův Hradec (přípoje ve směru České Budějovice jsou zajištěny vlakem Sp)
- v ranní době pracovních dnů jsou v Obratani primárně sledovány směrové vazby Kamenice nad Lipou – Černovice – Tábor (s dalšími návaznostmi ve směru Praha, České Budějovice a Strakonice)
- v ranní době pracovních dnů jsou v Obratani sekundárně sledovány směrové vazby Pelhřimov – Pacov – Černovice – Kamenice nad Lipou

Během dopoledne pracovních dnů pak dojde k přesmyku:

- vlaky z Jindřichova Hradce (s přípoji od vlaků Sp z Českých Budějovic) jsou vedeny přímo bez pobytů v Kamenici nad Lipou nebo v Černovicích do Obrataně
- v Obratani jsou primárně sledovány směrové vazby Tábor (s dalšími návaznostmi od Prahy, Českých Budějovic a Strakonice) – Černovice – Kamenice nad Lipou a sekundárně Kamenice nad Lipou – Černovice – Pacov – Pelhřimov

Obdobný polycentrický model je sledován také v nepracovních dnech. Takové řešení jízdního řádu minimalizuje počet cestujících, kteří by byli dotčeni čekáním vlaků na další vhodnou časovou trasu. Většinou se tak týká železničních turistů projíždějících celou trať za účelem jejího poznání. Přestávek v jízdě lze využít ke krátké prohlídce měst Kamenice nad Lipou nebo Černovice.

Podle usnesení Rady Kraje Vysočina č. j. 0675/13/2021/RK ze dne 15. 4. 2021 bude od roku 2025 dopravní obslužnost v úseku trati Kamenice nad Lipou – Černovice – Obrataň zajištěna přednostně veřejnou linkovou osobní dopravou. Půjde o autobusové linky Kamenice nad Lipou – Černovice – Obrataň – Pacov a Černovice – Tábor. Možnosti zajištění dopravní obslužnosti drážní osobní dopravou v předmětném úseku prostřednictvím sezónního provozu jsou nyní v prověřování. Doprava na trati 228 v úseku Kamenice nad Lipou – Jindřichův Hradec je ovlivněna rozhodováním Jihočeského kraje a Kraj Vysočina je připraven na jednotlivé varianty reagovat.

Trat' 243 Moravské Budějovice – Jemnice

Na trati je zajišťován víkendový provoz 3 – 4 páry vlaků v nepracovních dnech v prodloužené letní sezóně cca od Velikonoc do začátku října. S obdobnou koncepcí provozu se počítá také ve střednědobém časovém horizontu. Dopravní obslužnost je přednostně zajišťována veřejnou linkovou osobní dopravou, a to autobusovou linkou Třebíč – Jaroměřice nad Rokytnou – Moravské Budějovice – Jemnice.

Trat' 249 Dobronín – Polná

Pravidelný provoz osobních vlaků je na trati zastaven již od začátku JŘ 1982/1983. Kraj

Vysočina s jeho obnovou nepočítá, a to z důvodů nevhodného umístění stanice v Polné vzhledem ke středu osídlení a velkému převýšení ze středu města, a také kvůli vyčerpané kapacitě dráhy v navazujících úsecích Dobronín – Jihlava – Jihlava město. Dopravní obslužnost je zajištěna veřejnou linkovou osobní dopravou, a to autobusovými linkami Žďár nad Sázavou – Polná – Jihlava a Polná – Havlíčkův Brod.

Veřejná linková doprava

Stávající stav organizace veřejné linkové dopravy

Kraj Vysočina v uplynulých letech centralizoval objednávku veřejné služby v linkové dopravě, a to převodem objednávky jak od části komerčních dopravců, tak od jednotlivých obcí Kraje Vysočina. Současná objednávka komerčních dopravců představuje velmi malý, zanedbatelný výkon. Jde o relace, které nejsou v souladu jak s krajskou koncepcí dopravy, tak s podobou zajištění veřejné služby v mezikrajské dopravě. Postupná optimalizace veřejné dopravy vychází z aktuální podoby objednávky drážní dopravy. V období let 2015–2021 došlo postupnou změnou k navýšení objednávky kraje z 15,8 mil km/rok na hodnotu 21 mil. km/rok.

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 jde o jednu či několik málo linek, kde pro zabezpečení provozu obvykle postačuje jeden autobus.

Tarifní propojení městské dopravy s tarifem VDV je aktuálně řešeno jen v rámci MHD Třebíč a to od 1. 10. 2020. Probíhá příprava integrace tarifu VDV s MHD statutárního města Jihlavy s předpokládaným zahájením akceptace jízdního dokladu VDV v dopravním prostředku MHD Jihlavy od druhé poloviny roku 2022. 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. Jde 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 provozy MHD v Havlíčkově Brodě, Jihlavě, Třebíči a v Bystřici nad Pernštejnem, kde MHD zajišťuje jiný dopravce. Konceptní materiál k integraci MHD je uveden v příloze č. 1

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. Nízkopodlažnost, buď celková, nebo alespoň částečná, je průměrně u 40 % vozidel.

V rámci objednávky kraje došlo k nové specifikaci vozidlového parku, a to jak vyšším využitím částečně nízkopodlažních vozidel, tak v souvislosti s postupnou optimalizací k nasazení menších vozidel do jednotlivých oběhů. Na základě objednatel nastavených vzorových oběhů jednotlivých vozidel je definovaná velikost jednotlivých vozidel, kdy velikost je orientační a směrodatná je pro dopravce minimální obsazenost a počet sedadel ve vozidle. Dopravce může na konkrétní spoj nasadit vozidlo o větší velikosti za předpokladu, že jím bude schopen spoj zajistit, tj. například vyřešit problematiku otáčení, průjezdu na pozemních komunikacích atd.

Odbavovací zařízení u dopravců jsou rozdílného druhu a v souvislosti se zavedením tarifu VDV došlo k částečné obnově odbavovacích zařízení tak, aby dopravce byl schopen splnit

zvýšené požadavky na odbavení jak cesty vnitrokrajské (tarif VDV), tak i mezikrajské (tarif VDV + IDS2).

Tvorba jízdních řádů ve veřejné linkové dopravě, jejich vzájemná koordinace, případně koordinace s vlakovými jízdními řády a jízdními řády městských hromadných doprav, byla v Kraji Vysočina v minulosti plně v kompetenci jednotlivých dopravců. Nyní Kraj Vysočina postupně optimalizuje veřejnou hromadnou dopravu, a tím definuje jednotlivé jízdní řády pro dopravce. Dopravce na základě požadavku objednatele následně předkládá do celostátního informačního systému podobu jízdního řádu definovanou objednatelem. Vznikem centrálního dispečerského řízení dochází k jeho centralizaci a zajištění přestupů mezi spoji jednotlivých dopravců.

Střednědobý výhled 2022 - 2026

Základním principem řešení dopravního systému Veřejná doprava Vysočiny je organizace dopravní obslužnosti v systému taktové dopravy. Od prosince 2019 došlo k cílené tvorbě přestupních návazností na železnici a nyní dochází k vytvoření návazných přestupů za využití veřejné linkové dopravy, tj. 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. Aktuálně jde o již realizované oblasti východní části okresů Havlíčkův Brod a Třebíč.

Uvažovaná kategorizace linek:

- a) Páteřní linky veřejné dopravy budou spojovat alespoň ORP. 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 ty, 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 objednané železniční dálkové dopravy, vytváří ucelenou podobu dopravní nabídky v rámci Veřejné dopravy Vysočiny.

Zčásti obslužné linky slouží jako linky napájecí, které počet cestujících na páteřní trase budou zvyšovat, nebo jako linky vedené v obdobném směru například s větším množstvím zajížděk 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 upřednostňují 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 stanovil minimální standardy výbavy vozidel tak, aby byl zaručen shodný standard dle typu linek v celém kraji. Tento standard je citlivě nastaven tak, aby zbytečně neprodražoval náklady na veřejnou dopravu, na druhou stranu by však nemělo docházet ke snížení kvality oproti současnému stavu. V jednotlivých obdobích je rozdílně nastaven tak, aby reflektoval změnu objednávky v čase.

Jedním ze základních prvků je složení vozového parku. Do výběrových řízení na dopravce ve veřejné linkové dopravě byly 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 maximálního stáří vozidel.

Ve smlouvách s dopravci zajišťujícími objednávku kraje je jasné stanoveno, jakým způsobem se řeší navyšování či snižování dopravních výkonů (a to včetně zvyšování počtu vozidel či změna obsaditelnosti), je zohledňována výše cen pohonných hmot, průměrná měsíční mzda v odvětví, změna indexu spotřebitelských cen, cena mýta a případně i dodatečných požadavků Kraje Vysočina např. na zřizování cyklobusů.

Zvláštní kapitolou je zohledňování poplatku za vjezdy na autobusová nádraží. Aktuálně je poplatek za vjezd na autobusové nádraží součástí ceny dopravního výkonu. V rámci otevřeného výběrového řízení na linkové dopravce je poplatek za vjezd na autobusová nádraží již samostatně hrazen ze strany objednatele, obdobně jako poplatek za využití pozemních komunikací podléhajících mýtu. Z daného důvodu bude snahou Kraje Vysočina nařízením kraje regulovat cenu za vjezd a využití jednotlivých autobusových nádraží. Současně je třeba minimalizovat vjezdy na dopravně zbytná autobusová nádraží jak v Kraji Vysočina, tak v okolních krajích.

Vedle snahy o nákladovou úspornost navrženého řešení je 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, případně řidičů).

Vzhledem k vlastnostem taktové dopravy je 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 je 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 směrů velkých podniků.

Velká změna nastala zavedením přestupního tarifu VDV jak v linkové dopravě tak v drážní na území Kraje Vysočina. 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 postupně dochází k vhodnému sjednocení více přepravních směrů do jednoho spoje.

Veřejná doprava Vysočiny, jak již bylo uvedeno, je založena na přestupních návaznostech. Předpokladem úspěšného provozu systému je fungující dispečerský aparát, který ve spolupráci s dopravci operativně řídí 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. Dispečerské řízení je realizováno Centrálním dispečinkem VDV, viz příloha č. 2.

Víkendový provoz je postupně rozšiřován z páteřních linek na významné linky tak, jak postupně dochází k optimalizaci linkové dopravy po jednotlivých oblastech kraje. Jde o oblasti 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 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.

V Kraji Vysočina jsou jednotlivé odjezdové hrany zastávek, u kterých dochází k využití veřejnou linkovou dopravou, označeny dopravní značkou IJ4a a IJ4b dle grafického manuálu VDV. Na území měst, kde je provozována místní MHD, dochází k domluvě na vizuální podobě dopravní značky označující zastávku. Jako příklad je možno uvést dvojí způsob řešení, tj. např. Jihlava (kombinace podoby města a kraje) anebo společná podoba dle grafického manuálu VDV, tj. např. Velké Meziříčí.

V následující části bude stručně popsána stávající nabídka dopravní obslužnosti kraje v hlavních přepravních směrech, a to podle jednotlivých osmi oblastí:

- Bystřicko a Velkomeziříčsko
- Žďárské vrchy

- Havlíčkovobrodsko
- Jihlavsko
- Moravskobudějovicko
- Třebíčsko
- Humpolecko
- Pelhřimovsko

včetně jejího vývoje ve střednědobém výhledu založeném na výše popsaném novém systému organizace veřejné dopravy v kraji.

Oblast Bystřicko, Velkomeziříčsko

Oblast Bystřicko, Velkomeziříčsko zahrnuje severovýchod Kraje Vysočina. Z jihu je oblast ohraničena dálnicí D1, s překryvy do sousedních oblastí.

Preferovaným druhem hromadné dopravy pro místní přepravu je v této oblasti linková doprava, která navazuje na drážní dopravu.

Hlavní přestupní uzly jsou v současné době tvořeny největšími sídly v oblasti, kterými jsou Bystřice nad Pernštejnem a Velké Meziříčí. Zde je možné využít přestupu mezi regionálními autobusovými spoji, vlakovými a autobusovými spoji i přestupy na mezikrajské autobusové spoje.

Mezi nejvýznamnější přepravní proudy v rámci oblasti Bystřicko, Velkomeziříčsko, které jsou realizované spoji VLOD, patří zejména ty z větších obcí, městysů a měst do okresního města Bystřice nad Pernštejnem, Velké Meziříčí a zpět. Jde například o Nové Město na Moravě – Bystřice nad Pernštejnem, Žďár nad Sázavou – Bystřice nad Pernštejnem, Měřín – Velké Meziříčí, Oslavice – Velké Meziříčí. Významné přepravní proudy v oblasti jsou realizovány také na základě potřeby přepravy školských zařízení.

V případě mezikrajské dopravy je významná vyjížďka do města Brna.

V průběhu platnosti Plánu dopravní obslužnosti území Kraje Vysočina pro období 2017-2021 proběhla na části linek v této oblasti optimalizace v souladu se zmíněným plánem Kraje Vysočina. Optimalizace se týkala zejména linek: Jihlava – Měřín – Velké Meziříčí Velká Bíteš Brno; Rovečné – Věstín,Bolešín; Bystřice nad Pernštejnem – Rovečné – Bystré – Jimramov; Bystřice nad Pernštejnem – Jimramov,Ubušín; Vír-Nedvědice; Dalečín – Hluboké – Vír; Bystřice nad Pernštejnem – Nedvědice – Tišnov; Bystřice nad Pernštejnem-Nedvědice-Předklášteří-Kuřim.

V rámci změn v oblasti došlo také k převzetí vybraných spojů objednávaných obcemi jako ostatní dopravní obslužnosti (ODO) do závazku Kraje Vysočina. Nad rámec objednávky kraje obce v současné době objednávají přímo u dopravce spoje na lince Žďár nad Sázavou-Hamry, Šlakhamry; Nové Město na Moravě – Jimramov - Polička a Nové Město na Moravě-Zubří.

V současné době se roční objem najetých km na linkách spadajících do této oblasti pohybuje kolem 2,6 milionu km.

Městská hromadná doprava je provozována ve městech Velké Meziříčí a Bystřice nad Pernštejnem. Jde o jednu či několik málo linek, které zabezpečují provoz v rámci města a místních částí.

Důležitá přestupní místa

Současný stav: Jihlava, Měřín, „Velké Meziříčí“,Novosady“, Velká Bíteš, Žďár nad Sázavou, Křižanov, Velká Bíteš, Bystřice nad Pernštejnem, Nedvědice, Tišnov

Střednědobý výhled: Jihlava, Měřín, Velké Meziříčí,„Novosady, Velká Bíteš, Velká Bíteš, Žďár nad Sázavou, Hodíškov, Křižanov, Bystřice nad Pernštejnem, Nedvědice, Tišnov

Hlavní přepravní směry

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

Současný stav

Popis uveden v oblasti Jihlavsko.

V současné době je na páteřním směru Jihlava – Měřín – Velké Meziříčí – Velká Bíteš – Brno zajištěna přestupní vazba ve Velké Bíteši pro směr Žďár nad Sázavou linkou 840123 v pracovní dny i o sobotách, nedělích a státem uznaných svátcích.

Střednědobý výhled

V rámci střednědobého výhledu je pro tento přepravní směr navržena realizace páteřní linky VDV 100 Jihlava – Měřín – Velké Meziříčí – Velká Bíteš – Brno. Na linku je navržena přestupní vazba ve Velké Bíteši s významnou linkou VDV 110 Žďár nad Sázavou – Bohdalec – Bobrová – Moravec – Křižanov – Velká Bíteš.

Ostatní navržené vazby na páteřní linku VDV 100 Jihlava – Měřín – Velké Meziříčí – Velká Bíteš – Brno jsou popsány v oblastech Jihlavsko a Žďárské vrchy.

Spojení je zajištěno v pracovních dnech i během víkendu.

Přepravní směr Žďár nad Sázavou – Bohdalec – Bobrová – Moravec – Křižanov – Velká Bíteš

Současný stav

V současné době je ve směru Žďár nad Sázavou – Bohdalec – Bobrová – Moravec – Křižanov – Velká Bíteš vedena linka 840123. Jednotlivé úseky doplňují další obslužné linky např.: Žďár nad Sázavou – Křižanov linka 840208. Linka je také doplněna v přímém směru po silnici I/37 párem spojů na lince 840509. Ve Velké Bíteši je zajištěna přestupní vazba na páteřní linku Jihlava – Měřín – Velké Meziříčí – Velká Bíteš – Brno.

Spojení je zajištěno v pracovních dnech i během víkendu.

Střednědobý výhled

V rámci střednědobého výhledu je pro tento přepravní směr navržena významná linka VDV 110 Žďár nad Sázavou – Bohdalec – Bobrová – Moravec – Křižanov – Velká Bíteš. Uzel ve Žďáře nad Sázavou X:30. Pro případné využití je navržen taktový uzel L:00 v Hodíškově. Linka je vedena dvěma rameny přes Obyčtov – Hodíškov nebo Ostrov nad Oslavou – Bohdalec. Z kapacitních důvodů jsou v časech ranní směny zavedeny spoje nad rámec hodinového taktu v trase Bobrová – Žďár nad Sázavou, případně Vatín – Žďár nad Sázavou z důvodu školní posily. Na linku je navržena přestupní vazba ve Velké Bíteši na linku VDV 100 Jihlava – Měřín – Velké Meziříčí – Velká Bíteš – Brno. V rámci plánovaných změn bude kladen důraz na rozšíření a optimalizaci nabídky autobusových spojů a zajištění většího

počtu přestupních vazeb mezi autobusovou a vlakovou dopravou. Spojení je zajištěno v pracovních dnech i během víkendu.

Přepravní směr Bystřice nad Pernštejnem – Nedvědice – Tišnov

Současný stav

V současné době je ve směru Bystřice nad Pernštejnem – Nedvědice – Tišnov vedena linka 840311(18 spojů). Linka je již upravena do podoby VDV. V Tišnově je poskytována vazba na rychlíky a osobní vlaky ve směru Brno. V relaci Bystřice nad Pernštejnem – Nedvědice je linka doplněna linkou 840310, kde je vybranými spoji zajištěna vazba na vlak v Nedvědici. Spojení je zajištěno v pracovních dnech. V sobotu, neděli a svátek zajištěno spojení vlakem.

Střednědobý výhled

V rámci střednědobého výhledu je pro tento přepravní směr navrženo označení významná linka VDV 120 Bystřice nad Pernštejnem – Nedvědice – Tišnov. Uzel v Bystřici nad Pernštejnem L:00. V současné době nejsou plánovány úpravy v trasování spojů ani v nastavení časových poloh.

Oblast Žďárské vrchy

Oblast Žďárské vrchy zahrnuje převážně oblast ORP Žďár nad Sázavou a Nové Město na Moravě s drobnými překryvy do sousedních oblastí.

V rámci střednědobého výhledu je navrženo přerozdělení částí oblasti k jiným oblastem. Konkrétně jde o připojení linek z okolí Polné k oblasti Žďárské vrchy.

Hlavní přestupní uzly jsou v současné době tvořeny největšími sídly v oblasti, kterými jsou Žďár nad Sázavou a Nové Město na Moravě. V těchto sídlech je možné využít přestupu mezi regionálními autobusovými spoji, vlakovými a autobusovými spoji i přestupy na mezikrajské autobusové spoje. Ve Žďáře nad Sázavou je možné využít přestupu jak mezi regionálním vlakovými a autobusovými spoji, tak i na mezikrajské osobní vlaky, případně rychlíky. V Novém Městě na Moravě je možné využít přestupu jak mezi regionálním vlakovými a autobusovými spoji, tak i na mezikrajské osobní vlaky.

Mezi nejvýznamnější přepravní proudy v rámci oblasti Žďárské vrchy, které jsou realizované spoji VLOD patří zejména ty z větších obcí, městysů a měst do okresního města Žďáru nad Sázavou a Nového Města na Moravě a zpět. Jde například o trasu Nové Město na Moravě – Bystřice nad Pernštejnem, Nové Město na Moravě – Žďár nad Sázavou, Žďár nad Sázavou – Jihlava, Jihlava – Polná, Žďár nad Sázavou – Bystřice nad Pernštejnem. Významné přepravní proudy v oblasti jsou realizovány také na základě potřeby přepravy školských zařízení.

V případě mezikrajské dopravy je významná vyjíždka do města Brna.

V průběhu platnosti Plánu dopravní obslužnosti území Kraje Vysočina pro období 2017-2021 proběhla na části linek v této oblasti optimalizace v souladu se zmíněným plánem Kraje Vysočina. Optimalizace se týkala zejména linek: Svatka-Polička; Svatka-Herálec-Žďár nad Sázavou; Nové Město na Moravě-Fryšava-Sněžné; Nové Město na Moravě-Jimramov-Polička; Žďár nad Sázavou-Škrdlovice-Vojnův Městec-Ždírec nad Doubravou-Chotěboř; Nové Město na Moravě-Zubří.

V rámci změn v oblasti došlo také k převzetí vybraných spojů objednávaných obcemi v rámci ostatní dopravní obslužnosti (ODO) do závazku Kraje Vysočina. Nad rámec objednávky kraje obce v současné době objednávají přímo u dopravce spoje na lince Nové Město na Moravě-Fryšava-Sněžné; Žďár nad Sázavou-Hamry,Šlakhamry; Nové Město na Moravě-Zubří.

V současné době se roční objem najetých km na linkách spadajících do této oblasti pohybuje kolem 2,7 milionu km.

Městská hromadná doprava je provozována v Novém Městě na Moravě a Žďáře nad Sázavou, kde jde o rozsáhlejší síť linek. V Novém Městě na Moravě jde o 5 linek zabezpečujících obsluhu včetně místních částí.

Důležitá přestupní místa

Současný stav: Jihlava, Žďár nad Sázavou, Bystřice nad Pernštejnem, Nedvědice, Tišnov, Nové Město na Moravě, Jimramovské Pavlovice

Střednědobý výhled: Jihlava, Žďár nad Sázavou, Bystřice nad Pernštejnem, Nedvědice, Tišnov, Nové Město na Moravě, Jimramovské Pavlovice, Polná, Nížkov, Havlíčkův Brod

Hlavní přepravní směry

Přepravní směr Bystřice nad Pernštejnem – Nové Město na Moravě – Žďár nad Sázavou – Bohdalov – Jihlava

Současný stav

V současné době je na páteřním směru Bystřice nad Pernštejnem-Nové Město na Moravě-Žďár nad Sázavou-Bohdalov-Jihlava provozováno více linek. Celý úsek je členěn na kratší úseky. Přímé spojení Bystřice nad Pernštejnem-Žďár nad Sázavou zajišťuje linka 840315, která je doplněna v úseku Nové Město na Moravě-Žďár nad Sázavou linkou 840120, 840121 (2 páry spojů přes Jámy) a 840130 (přes místní část Slavkovice). V relaci Bystřice nad Pernštejnem-Nové Město na Moravě-Žďár nad Sázavou je možné využít i železniční dopravu. U vybraných spojů jsou zajištěny přestupní vazby v Novém Městě na Moravě a Žďáře nad Sázavou. Dále je na vybraných spojích zajištěna přestupní vazba v Bystřici nad Pernštejnem směrem na Tišnov linkou 840311. Jízdní řády v relaci Bystřice na Pernštejnem-Tišnov jsou již upraveny do podoby linky VDV 120 Bystřice nad Pernštejnem-Nedvědice-Tišnov. Relaci Žďár nad Sázavou-Jihlava zajišťují dvě přímé autobusové linky přes Bohdalov 760580 a 840132. Přes Polnou jsou trasovány linky 840106, 840321 a 760770. Spojení je zajištěno v pracovních dnech i během víkendu.

Střednědobý výhled

V rámci střednědobého výhledu je pro tento přepravní směr navržena páteřní linka VDV 200 Bystřice nad Pernštejnem-Nové Město na Moravě-Žďár nad Sázavou-Bohdalov-Jihlava. Na linku je navržena přestupní vazba v Bystřici nad Pernštejnem s významnou linkou VDV 120 Bystřice nad Pernštejnem-Nedvědice-Tišnov. V Novém Městě na Moravě je navržena přestupní vazba na linku VDV 130 a VDV 140. Ve Žďáře nad Sázavou je navržena přestupní vazba na linku VDV 150 a 180. Další přestupní vazby budou v Novém Městě na Moravě, Žďáře nad Sázavou a Jihlavě. Doplňující linka přes Slavkovice zůstane zachována.

Přepravní směr Nové Město na Moravě-Jimramov-Polička (Pardubický kraj)

Současný stav

V současné době je v tomto směru vedena linka 840118 a 840903. Linky jsou vedeny v rámci Kraje Vysočina a Pardubického kraje. Jízdní řády byly upraveny do podoby taktového jízdního řádu. Linka je vázána v „Novém Městě na Moravě, „dopravní terminál“ uzel S:00. Dále je také možné využít uzel X:30 „Věcov, Jimramovské Pavlovice“. V časech přepravní špičky jezdí spoje těchto linek v hodinovém intervalu, mimo špičku pak přibližně ve 2 hodinovém intervalu. Spojení je zajištěno i během víkendu.

Střednědobý výhled

V rámci střednědobého výhledu dojde ke sloučení linek. Nové označení linky VDV 130 Nové Město na Moravě-Jimramov-Polička. V rámci této linky nejsou plánovány další zásadní úpravy.

Přepravní směr Nové Město na Moravě-Sněžné-Svratka

Současný stav

V současné době je v tomto směru vedena linka 840102. V jízdním řádu již byly provedeny částečné úpravy. Spojení je zajištěno v pracovních dnech i během víkendu. V tuto chvíli není všemi spoji zajištěna přestupní vazba na železniční dopravu.

Střednědobý výhled

V rámci střednědobého výhledu je pro tento přepravní směr navržena linka VDV 140 Nové Město na Moravě-Sněžné-Svratka. Jízdní řád je plánovaný v časech přepravní špičky v hodinovém intervalu, mimo špičku v 2hodinovém intervalu. O víkendu v 2hodinovém intervalu v relaci Svratka - Nové Město na Moravě s doplněním spojů v trase Sněžné - Svratka. Linka je vázaná v Novém Městě na Moravě na dopravním terminálu v uzlu S:00 s možností přestupu ve směrech Žďár nad Sázavou a Bystřice nad Pernštejnem. Přestupní vazbu linek 140 a 150 nelze zajistit s ohledem na ukotvení v Novém Městě na Moravě, resp. Žďáru nad Sázavou. Spojení je zajištěno v pracovních dnech i během víkendu. Linka prochází turisticky atraktivní oblastí Žďárských vrchů, proto je v sobotu, neděli a svátek během letní a zimní sezony navržen interval 2 h.

Přepravní směr Žďár nad Sázavou-Herálec-Svratka

Současný stav

V současné době je v tomto směru vedena linka 840103. Jízdní řád byl ze značné části upraven do podoby VDV. Ve Žďáře nad Sázavou je částí spojů zajištěna vazba na železniční dopravu. Spojení je zajištěno v pracovní dny i během víkendu. V časech přepravní špičky jezdí spoje v hodinovém intervalu, mimo špičku pak přibližně ve 2 hodinovém intervalu.

Střednědobý výhled

V rámci střednědobého výhledu dojde k novému označení linky VDV 150 Žďár nad Sázavou-Herálec-Svratka. V rámci této linky jsou plánované minutové posuny spojů, případně redukce spojů oproti plánovanému jízdnímu řádu. Uzel X:30 v zastávce „Žďár nad Sázavou,„aut.nádr““. Pro další případné využití uzel X:30 v zastávce „Svratka,„aut.st.““. Z kapacitních důvodů jsou ve špičkových časech zařazeny vybrané spoje nad rámec

hodinového taktu. Spojení je zajištěno v pracovních dnech i během víkendu.

Přepravní směr Žďár nad Sázavou-Nížkov-Polná-Jihlava

Současný stav

V současné době je v tomto směru vedena linka 840321. Trasa této linky je vedena ze Žďáru nad Sázavou, Nížkov, Polná, Dobronín do Jihlavy. Tento přepravní směr je doplněn linkou 760770 a 840106 v trase Polná, Měšín, Jihlava. Nyní jsou v rámci linky 840321 doplněny dva páry spojů z Jihlavy do Humpolce.

Střednědobý výhled

V rámci střednědobého výhledu dojde k novému označení linky VDV 180 Žďár nad Sázavou-Nížkov-Polná-Jihlava. Uzel X:30 v zastávce „Žďár nad Sázavou, aut.nádr.“. Pro další případné využití uzel S:00 a L:00 v zastávce „Nížkov“. V časech přepravní špičky jezdí spoje v hodinovém intervalu v prokladu s linkou VDV 182. Trasa linky 180 je vedena ze Žďáru nad Sázavou přes Nížkov, Polnou a Měšín do Jihlavy. Linka je doplněna ještě linkou 182 Jihlava - Jihlava, BOSCH DIESEL – Polná - Nížkov Žďár nad Sázavou, která je vedena v trase Žďáru nad Sázavou, Nížkov, Polná, Dobronín do Jihlavy.

V rámci plánovaných změn bude kladen důraz na rozšíření a optimalizaci nabídky autobusových spojů a zajištění většího počtu přestupních vazeb mezi autobusovou a vlakovou dopravou.

Přepravní směr Havlíčkův Brod-Šlapanov-Polná

Současný stav

V současné době je v tomto směru vedena linka 600080. Její trasa je vedena z Polné po silnici III/3503 do Šlapanova, dále po silnici III/03811 do Havlíčkova Brodu. Spojení je zajištěno v pracovních dnech i během víkendu.

Střednědobý výhled

V rámci střednědobého výhledu dojde k realizaci navrhované linky pod označením VDV 210 Havlíčkův Brod-Šlapanov-Polná. Jízdní řád je plánovaný v časech přepravní špičky v hodinovém intervalu, mimo špičku v 2hodinovém intervalu. Na dopravním terminálu v Havlíčkově Brodě je zajištěna přestupní vazba na železniční dopravu směr Brno i Praha.

Spojení je zajištěno v pracovních dnech i během víkendu.

Oblast Havlíčkovobrodsko

Tato oblast zahrnuje většinu okresu Havlíčkův Brod, a to primárně severozápadně až východně od Havlíčkova Brodu, Světlé nad Sázavou a severně od Přibyslavi. Tato oblast zahrnuje tu část okresu Havlíčkův Brod, která se nachází na pravém břehu řeky Sázavy. V současné době do této oblasti patří také linky vedené jižně od řeky Sázavy a obsluhující například Štoky, Dolní Město nebo Ledec nad Sázavou.

Preferovaným druhem hromadné dopravy osob je v této oblasti drážní doprava. Důvodem je skutečnost, že do Havlíčkova Brodu se radiálně sbíhají železniční tratě ze všech významných směrů. Z toho důvodu je snahou Kraje Vysočina odstranit nežádoucí souběhy autobusové a drážní dopravy a zajistit přestupní vazby. Kromě drážní a regionální autobusové dopravy je v této oblasti provozována také městská hromadná doprava v Havlíčkově Brodě, která obsluhuje také některé místní části. Zavedení MHD je plánováno také v Chotěboři, avšak zahájení pilotního provozu bylo v tuto chvíli odloženo na neurčito.

Důležitá přestupní místa

Současný stav

Habry,,aut.st.

Havlíčková Borová

Havlíčkův Brod,,Dopravní terminál

Golčův Jeníkov,,žel.zast.

Chotěboř,,žel.st.

Chotěboř,,nám. TGM

Kámen

Přibyslav,,Bechyňovo nám.

Přibyslav,,žel.st.

Světlá n.Sáz.,,žel.st.

Ždírec n.Doubr.,,žel.st.

Střednědobý výhled

Habry,,aut.st.

Havlíčková Borová

Havlíčkův Brod,,Dopravní terminál

Golčův Jeníkov,,žel.zast.

Chotěboř,,žel.st.

Chotěboř,,nám. TGM

Kámen

Přibyslav,,Bechyňovo nám.

Přibyslav,,žel.st.

Světlá n.Sáz.,,žel.st.

Ždírec n.Doubr.,,žel.st.

Hlavní přestupní uzly jsou zde, v současné době, tvořeny největšími sídly, kterými jsou Havlíčkův Brod, Světlá nad Sázavou a Chotěboř, kde je možné využít přestupu jak mezi regionálními vlakovými a autobusovými spoji, tak i na mezikrajské osobní vlaky, případně rychlíky (mimo Chotěboř). Pro meziregionální dopravu jsou dále významnými uzly například Přibyslav, Ždírec nad Doubravou, Ledec nad Sázavou nebo Golčův Jeníkov. Pokud jde o regionální autobusovou dopravu, tak zde jsou významné přestupní uzly v Habrech a v České Bělé, případně v Havlíčkově Borové.

Mezi nejvýznamnější přepravní proudy v rámci oblasti Havlíčkobrodsko, které jsou realizované spoji VLOD, patří zejména ty z větších obcí, městysů a měst do okresního města Havlíčkův Brod a zpět. Jde například o Českou Bělou, Habry, Chotěboř, Lučice, Okrouhlice, Pohled, Přibyslav a Světlu nad Sázavou. Dále existují významné proudy do obcí s rozšířenou působností, jako je například z Libice nad Doubravou do Chotěboře nebo z Ledce nad Sázavou do Světlé nad Sázavou. Významné přepravní proudy mimo tuto oblast, respektive mimo okres Havlíčkův Brod, jsou například Golčův Jeníkov – Čáslav, Havlíčkův Brod – Humpolec, Havlíčkův Brod – Jihlava, Krucemburk-Žďár nad Sázavou a Ždírec nad Doubravou-Žďár nad Sázavou.

V průběhu platnosti Plánu dopravní obslužnosti území Kraje Vysočina pro období 2017-2021 proběhla na většině linek v této oblasti jejich optimalizace v souladu se zmíněným plánem. Hlavním účelem této optimalizace bylo odstranit nežádoucí souběhy autobusové a vlakové dopravy a také zajistit lepší návaznost mezi oběma druhy dopravy. Dalším účelem byl také přechod z poptávkových jízdních řádů na taktové, které právě lépe umožňují zajistit přestupní vazby a upravit oběhy vozidel tak, aby bylo možné zajistit více spojů při minimálním navýšení počtu vozidel. Základem pro tuto optimalizaci byly návrhy jízdních řádů VDV, které byly revidovány a byly do nich zapracovány změny v poptávce po veřejné dopravě, jako například dojíždění většího počtu žáků z obce Sedletín do ZŠ Skuhrov. Dále také relevantní připomínky od zástupců obcí a cestující veřejnosti. Optimalizace se týkala zejména linek směřujících do/z Chotěboře, Golčova Jeníkova, Habrů, Ždírcem nad Doubravou a z Přibyslavi směrem do Havlíčkova Brodu. Dále pak také mezikrajských linek ve směru do/z Pardubického kraje. V rámci změn došlo také k převzetí naprosté většiny spojů objednávaných obcemi v rámci ostatní dopravní obslužnosti (ODO) do závazku Kraje Vysočina. Konkrétně obce v současné době objednávají přímo u dopravce pouze jeden pár spojů. Úpravy se zatím příliš nedotkly linek v relaci Přibyslav-Žďár nad Sázavou, linek vedoucích z Havlíčkova Brodu směrem do Světlé nad Sázavou (kromě víkendových spojů a převzetí spojů ODO) a linek v relacích, u kterých je plánováno, že budou zahrnuty do jiných oblastí.

V současné době se roční objem najetých km na linkách spadajících do této oblasti pohybuje kolem 3,1 milionu km. V krátkodobém horizontu nejsou v této oblasti plánovány žádné

významnější úpravy již optimalizovaných linek. Nelze však vyloučit drobné úpravy v závislosti na připomínkách od cestující veřejnosti nebo jiných dotčených subjektů. Předpokládáme například drobné úpravy linek obsluhujících zastávku „Přibyslav,Hesov“, a to v závislosti na změnách pracovní doby firmy, jejíž zaměstnanci tuto zastávku využívají. Dále je také plánována optimalizace linky 600650 Leděč nad Sázavou-Pavlov- Světlá nad Sázavou-Havlíčkův Brod spočívající v odstranění souběhů s drážní dopravou a ukončení některých spojů ve Světlé nad Sázavou, a to jak ve směru z Ledče nad Sázavou, tak i ve směru z Havlíčkova Brodu a jejich navázání na odjezdy/příjezdy vlaků na zastávce „Světlá n.Sáz.,,žel.st“.

Ve střednědobém a dlouhodobém horizontu je plánována optimalizace zbývajících částí této oblasti. Jde zejména o úpravu linek v relaci Přibyslav-Žďár nad Sázavou, které jsou v současné době zahrnuty do oblasti Žďárské vrchy. Na opačném okraji této oblasti jde o linky začínající ve Světlé nad Sázavou, které budou rozděleny mezi oblast Havlíčkobrodsko a Humpolecko, přičemž do oblasti Humpolecko budou zařazeny všechny linky v okolí Ledče nad Sázavou. Stejně tak budou, po optimalizaci, zařazeny do Humpolecka i linky obsluhující oblast ohraničenou levým břehem řeky Sázavy a dálnicí D1.

Hlavní přepravní směry

Havlíčkův Brod-Kámen-Habry

Současný stav

V této relaci je v současné době zajišťována veřejná linková osobní doprava stejnojmennou linkou 600960. Její trasa je vedena převážně po silnici I/38 se zajiždkami do obcí Olešná a Skuhrov. Vybrané spoje také zajiždějí do osady Zbožice, která je součástí města Havlíčkův Brod.

Jízdní řád této linky již byl upraven do podoby taktového jízdního řádu se zajištěním přestupů na vlakové spoje v Havlíčkově Brodě (S:00), linku 600270 (Chotěboř-Kámen-Tis-Habry) v Kameni a na další regionální spoje v Habrech (L:00). Na lince je celkem 16 párů spojů jedoucích v pracovní dny a 4 páry spojů provozovaných o víkendech a svátcích. V časech přepravní špičky jezdí spoje této linky v hodinovém intervalu, mimo špičku pak přibližně ve 2 hodinovém intervalu. O víkendu ve 4 hodinovém intervalu.

Střednědobý výhled

V rámci střednědobého a dlouhodobého výhledu nejsou plánovány další úpravy této linky. Aktuální stav lze považovat za finální nejen co do počtu spojů, ale také jejich trasování. Oproti předchozímu střednědobému výhledu byl v této relaci navýšen počet spojů jedoucích v celé trase, a to konkrétně o 1 pár v pracovní dny a o 1 pár o víkendech, naopak byl zredukován počet spojů obsluhujících zastávku „Havlíčkův Brod,Zbožice“. Lze očekávat pouze změnu označení této linky na VDV 220 Havlíčkův Brod-Habry, případně drobné úpravy časových poloh jednotlivých spojů.

Chotěboř-Vilémov-Golčův Jeníkov

Současný stav

Mezi Chotěboř a Golčovým Jeníkovem je v současné době provozována linka 600210. Její trasa vede po silnici II/345 přes obce Nová Ves u Chotěboře a Vilémov. Ve Vilémově je zajištěna návaznost na obslužnou linku 600240. V Golčově Jeníkově linka vytváří směrovou vazbu na rychlíky do Čáslavi, Kolína a Prahy.

Kvůli návaznosti na rychlík v Golčově Jeníkově byl na této lince zaveden taktový jízdní řád. Na lince je provozováno v pracovní dny celkem 11 párů spojů v celé její délce a 1,5 páru v úseku Golčův Jeníkov-Vilémov. Ve dnech pracovního klidu jsou provozovány 3 (sobota), respektive 4 (neděle + svátek) páry spojů. Spoje této linky jsou provozovány v hodinovém intervalu, kromě dopoledního sedla, kdy je interval prodloužen na 2 hodiny.

Střednědobý výhled

Stav jízdního řádu této linky lze považovat za finální a nejsou v něm plánovány žádné zásadní úpravy. Lze očekávat pouze přejmenování této linky na VDV 170 Golčův Jeníkov – Chotěboř. Na rozdíl od původního návrhu jízdního řádu VDV 170 byl přidán 1 pár spojů v dopoledních hodinách, všechny spoje prodlouženy až na zastávku „Chotěboř,žel.st.“ a nebyl realizován víkendový závlek do Uhelné Příbrami.

Žďár nad Sázavou – Ždírec nad Doubravou - Chotěboř

Současný stav

Spojení v této relaci je v současné době zajištěno 2 linkami. První je 600200 Chotěboř-Ždírec nad Doubravou-Vojnův Městec-Žďár nad Sázavou, a tou druhou 840125 Žďár nad Sázavou-Škrdlovice-Vojnův Městec-Ždírec nad Doubravou-Chotěboř. Hlavní trasa těchto linek je vedena ze Žďáru nad Sázavou přes Krucemburk a Vojnův Městec do Ždírci nad Doubravou po silnici I/37 a dále pak po silnici II/345 přes Sobiňov do Chotěboře. Vybrané spoje zajiždějí do Polničky, Radostína a Škrdlovic. Ve Žďáře nad Sázavou je zajištěna směrová vazba na rychlíky do/z Brna. Ve Ždírci nad Doubravou je pak zajištěna návaznost na vlaky směrem do Pardubického kraje.

Celkem je na těchto 2 linkách provozováno 18,5 párů spojů ve všední dny. Po celé trase (Žďár nad Sázavou-Chotěboř) jede 7 párů spojů a 3 páry školních spojů jedou pouze v úseku Žďár nad Sázavou - Polnička – Škrdlovice/Světnov. O víkendech jsou provozovány 3 páry spojů v úseku Žďár nad Sázavou-Chotěboř a 1 pár spojů v úseku Žďár nad Sázavou-Vojnův Městec. Ve směru ze Ždírci nad Doubravou do Žďáru nad Sázavou jezdí spoje 1-2hodinovým intervalu, v případě ranních školních spojů dokonce v půlhodinovém intervalu. V opačném směru se interval pohybuje po celý den mez i 1 a 2 hodinami a v relaci Chotěboř-Žďár nad Sázavou je nastaven 2hodinový takt.

Střednědobý výhled

Pokud jde o střednědobý až dlouhodobý výhled, tak tyto linky budou sloučeny do jedné. Označené jako VDV 160 Žďár nad Sázavou-Vojnův Městec-Ždírec nad Doubravou-

Chotěboř, ze které ale budou vyčleněny školní spoje v relaci Žďár nad Sázavou-Škrdlovice/Světlov, a to do samostatné linky VDV 159. V rámci změny oběhu vozidel může dojít na výsledné lince ke zkrácení nebo zrušení některých spojů, které lze v současné době považovat spíše za přejezdové.

Ledeč nad Sázavou – Leština u Světlé

Současný stav

Spojení v této relaci je v současné době zajištěno linkou 600560 Ledeč nad Sázavou-Číhošť-Leština u Světlé-Habry. V jízdním řádu této linky nalezneme 2 rozdílné trasy. Většina spojů je vedena po silnici II/130 se zastávkou do obce Číhošť. Tři spoje jsou vedeny po silnicích III. třídy přes Číhošť, Tunochody, Hroznětín a Dobrnice. Několik spojů je navázáno na vlaky zastavující ve stanici Leština u Světlé.

Ve směru z Ledče nad Sázavou byl částečně zaveden taktový jízdní řád s 2-3hodinovým taktem mezi 10. a 17. hodinou. V opačném směru jsou časové polohy dány oběhovými možnostmi a poptávkou po spojení. Celkem je v současné době na této lince vypravováno 5 párů spojů v pracovní dny.

Střednědobý výhled

Ve střednědobém až dlouhodobém horizontu bude tato linka převedena do oblasti Humpolecko a bude nově realizována v podobě linky VDV 230 Ledeč nad Sázavou-Leština u Světlé-Leština u Světlé,Štěpánov. Linka bude upravena tak, aby byly zajištěny návaznosti autobusů na vlaky ve směru do/z Golčova Jeníkova a dále do Středočeského kraje. Je plánováno rozšíření nabídky spojů o 2 páry a dojde také ke změně trasování, kdy většina spojů bude vedena po silnicích III. třídy přes Dobrnice a Hroznětín.

Další významné směry:

Chotěboř - Libice nad Doubravou – Pardubický Kraj

V současné době je spojení v relaci Chotěboř-Libice nad Doubravou zajištěno primárně linkou 600390, která dále pokračuje do Běstviny a Třemošnice. Spolu s linkou 600370 Chotěboř-Křemenice-Horní Bradlo je z Chotěboře do Libice nad Doubravou zajištěno spojení až v hodinovém taktu v odpoledních hodinách. Tyto linky jsou doplněny ještě linkou 600391 Chotěboř-Maleč-Libice nad Doubravou-Chotěboř, díky které je zajištěno zejména víkendové spojení, a to ve 4 hodinovém taktu. Tento stav lze považovat za finální. V rámci jízdních řádů VDV jde o jízdní řády VDV 164 a 165.

Havlíčkův Brod – Česká Bělá – Havlíčkova Borová

Spojení do České Bělé a Havlíčkovy Borové z Havlíčkova Brodu je v současné době zajištěno linkami 600000 přes Krátkou Ves, se zastávkou do Pohledu a 600060 přes

Rouštany a Ždírec. V ranních a odpoledních hodinách je do České Bělé i Havlíčkovy Borové zajištěno spojení v hodinovém taktu, v dopoledních hodinách pak v 2hodinovém. I v tomto případě lze považovat tento stav za finální, i když se nepatrně liší od původních návrhů linek VDV 168 Havlíčkův Brod-Česká Bělá-Havlíčková Borová-Vepřová a VDV 214 Havlíčkův Brod-Ždírec-Česká Bělá-Kojetín,Pouch

Oblast Jihlavsko

Oblast Jihlavsko je v současnosti vymezena převážně hranicí okresu Jihlava s drobnými překryvy do sousedních oblastí a do Jihočeského a Jihomoravského kraje. Roční rozsah oblasti je v současné době 4,3 mil. km. V rámci střednědobého výhledu je navrženo přerozdělení částí okresu Jihlava k jiným oblastem. Konkrétně jde o připojení linek z okolí Polné k oblasti Žďárské vrchy a linek z okolí Telče k oblasti Moravskobudějovicko. Tímto přeskupením vznikne samostatná oblast s názvem „Jihlavsko východ“ s předpokládaným ročním rozsahem 3,5 mil. km. Páteřní a významné linky této oblasti budou zajišťovat spojení v relacích: Jihlava – Stonařov - Moravské Budějovice, Jihlava – Brtnice – Okříšky-Třebíč, Jihlava – Luka nad Jihlavou – Kamenice – Měřín, Třebíč – Jaroměřice nad Rokytnou – Moravské Budějovice - Dačice, Třebíč – Jaroměřice nad Rokytnou – Moravské Budějovice - Znojmo.

V oblasti Jihlavsko jsou nejsilnější přepravní relace do krajského města. Další významné přepravní proudy směřují do okresních měst Třebíč, Havlíčkův Brod, Žďár nad Sázavou a Pelhřimov či do významných měst jako Telč, Třešť, Polná. V případě mezikrajské dopravy je významná vyjíždka do Prahy a Brna.

Zajištění dopravní obslužnosti území je řešeno prostřednictvím páteřních a významných linek, které jsou doplněny o linky obslužné. V neposlední řadě zde existují i linky účelové, které jsou určeny pro specifické skupiny cestujících, např. k přepravám žáků a studentů do škol, zaměstnanců do průmyslových podniků apod. Páteřní a významné linky veřejné linkové dopravy doplňují nabídku drážní dopravy, a obsluhují tak poptávku cestujících ve směru hlavních přepravních proudů, které není možné efektivně zajistit po železnici, ovšem s větším množstvím zajižděk do obcí. Obslužné linky jsou koncipovány tak, aby napájely linky páteřní, a to včetně železnice v tzv. dopravních uzlech.

Kromě drážní a regionální autobusové dopravy je v této oblasti provozována také městská hromadná doprava v Jihlavě, která mimo jiné zajišťuje i dopravní obslužnost vybraných obcí Kraje Vysočina (přílehlých ke statutárnímu městu Jihlava), jako jsou Velký Beranov, Malý Beranov, Hybrálec a Střítež.

Důležitá přestupní místa

Současný stav

Batelov,žel.st.

Jihlava,aut.nádr.

Měřín,nám.

Telč,aut.nádr.

Třešť,nám.

Střednědobý výhled

Batelov,žel.st.: směrová vazba (Telč –) Třešť – Jindřichův Hradec – České Budějovice

Jihlava,aut.nádr.: uzel X:30

Měřín,,nám.: směrová vazba Kamenice – Brno

Moravské Budějovice,,aut.nádr.: uzel X:30

Třebíč,,aut.nádr.: uzel X:30

Třebíč,žel.st.: směrová vazba Dačice, Telč – Brno s vlaky R a Sp

Velké Meziříčí,,Novosady: uzel X:30

Želetava: směrová vazba Brtnice – Moravské Budějovice

Hlavní přepravní směry

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

Současný stav

V tomto přepravním směru objednává Kraj Vysočina páteřní linku s desítkami spojů v pravidelných intervalech. Rychlíkové spoje v trase Jihlava – Velké Meziříčí – Brno směřují do taktových uzlů Jihlava X:30. Zastávkové spoje v trase Jihlava – Měřín – Velké Meziříčí – Velká Bíteš – Brno sledují taktový uzel Velké Meziříčí X:30. Linka zajišťuje jak dopravu v pracovní dny tak i víkendovou dopravu v pravidelných intervalech po celý den.

Střednědobý výhled

V rámci střednědobého výhledu je na páteřní linku VDV 100 Jihlava – Měřín – Velké Meziříčí – Velká Bíteš – Brno navržena přestupní vazba v Měříně s významnou linkou VDV 470 Jihlava – Luka nad Jihlavou – Kamenice – Měřín v pravidelném intervalu po celý pracovní den. Víkendové spoje se zajištěním přestupu již byly zavedeny na stávající lince 760552 Jihlava - Kamenice,Vržanov – Kamenice – Měřín od 1. 1. 2021.

Ostatní navržené vazby na páteřní linku VDV 100 Jihlava – Měřín – Velké Meziříčí – Velká Bíteš – Brno jsou popsány v oblastech Třebíčsko a Žďárské vrchy.

Přepravní směr Jihlava – Brtnice – Kněžice – Okříšky – Třebíč

Současný stav

Přímé spojení Jihlava – Třebíč je zajištěno primárně železnicí. Významné autobusové linky jsou v tomto směru dvě. Linka 760531 Jihlava – Třebíč a linka 790250 Třebíč – Brtnice – Jihlava, jejíž účelově vybrané spoje jsou trasovány až do průmyslové zóny v Jihlavě. Spoje těchto linek doplňují přímé spojení Třebíče s krajským městem při současném zajištění obsluhy sídel na trase, a to v pravidelném intervalu po celý den včetně víkendů.

Střednědobý výhled

V tomto přepravním směru bude provozována linka VDV 420 Jihlava – Brtnice – Kněžice – Okříšky - Třebíč, která bude vázat na přestupní uzel v Jihlavě v X:30 a v Třebíči na uzel v X:30. Linka bude provozována v intervalu 120/60 (přepravní sedlo/špička v pracovní dny). 9 spojů této linky bude v pracovní dny trasováno přes Puklice. Tři páry spojů budou zajišťovat dopravu z/do průmyslové zóny v Jihlavě po všechny pracovní dny, soboty, neděle a státem uznané svátky. Víkendová doprava bude zajištěna pěti páry spojů s trasou přes Puklice.

Přepravní směr Jihlava – Puklice – Brtnice – Kněžice – Předín – Želetava

Současný stav

V současné době je tento směr zajišťován linkou 760520 Jihlava – Kněžice – Předín – Želetava, ale to pouze v úseku Jihlava – Opatov, a dvěma spoji, které jsou trasovány do Předína. Od 1. 1. 2021 byly na této lince objednány 4 páry víkendových spojů dle koncepce VDV.

Střednědobý výhled

Ve směru Jihlava – Želetava bude zavedena významná linka VDV 410 Jihlava – Puklice – Brtnice – Kněžice – Předín – Želetava, která bude provozována v intervalu 120/60 (přepravní sedlo/špička v pracovní dny). Tato linka bude doplňovat linku VDV 420 v úseku Jihlava – Kněžice, kde budou společně vytvářet ve špičce nabídku půlhodinového intervalu. Na lince VDV 410 je v Želetavě plánována směrová vazba Brtnice – Moravské Budějovice.

Přepravní směr Jihlava – Stonařov – Želetava – Moravské Budějovice

Současný stav

Významný přepravní směr kopírující sil. I/38 má na území Kraje Vysočina dvě centra spádovosti: Jihlavu a Moravské Budějovice. Linka 790620 Moravské Budějovice – Jihlava disponuje čtyřmi páry spojů v pracovní dny, z nichž dva jsou trasovány až do průmyslové zóny v Jihlavě. Dále je na této lince nabídka víkendové dopravy ve čtyřhodinovém intervalu. Toto spojení je doplněno spoji na linkách 760760 Jihlava – Znojmo a 830700 Znojmo – Moravské Budějovice – Jihlava, které již také korespondují s koncepcí dopravního řešení Veřejné dopravy Vysočiny se současným přesahem do Znojma. Uvedené linky jsou provozovány na základě mezikrajské smlouvy s Jihomoravským krajem.

Střednědobý výhled

V rámci střednědobého výhledu je v tomto přepravním směru navržena páteřní linka VDV 400 Jihlava – Stonařov – Želetava – Moravské Budějovice, která bude vázat s ostatními linkami v Jihlavě na přestupní uzel v X:30 a v Moravských Budějovicích rovněž na uzel v X:30. Linka bude provozována v intervalu 120/60 (přepravní sedlo/špička v pracovní dny).

Nabídka víkendové dopravy se rozšíří na dvouhodinový interval. Linka bude zahrnovat 3 páry spojů, které budou trasovány do/z průmyslové zóny v Jihlavě v pracovní dny, soboty, neděle a státem uznané svátky. V Želetavě budou vytvořeny přestupní vazby na linky VDV 406 Třebíč – Želetava – Budeč – Dačice a VDV 410 Jihlava – Puklice – Brtnice – Kněžice – Předín – Želetava.

Přepravní směr Třebíč – Telč

Současný stav

V tomto přepravním směru je v současné době provozováno několik dálkových komerčních linek sledujících horizontální linii Brno – České Budějovice. V rámci území Kraje Vysočina je v této ose významný přepravní vztah Třebíč – Telč. Linkami 790210 a 790211, které jsou zahrnuty v dopravní obslužnosti Kraje Vysočina, je zajištěno spojení čtyřmi páry spojů v pracovní dny a jedním párem spojů v neděli.

Střednědobý výhled

Navržená linka VDV 350 Třebíč – Telč – Dačice prodlouží základní trasu až do jihočeských Dačic. V nabídce bude pět párů spojů v pracovní dny, soboty, neděle a státem uznané svátky, které budou provozovány v intervalu 120 minut ve špičce. Všechny spoje této linky budou sledovat přestupní uzel v Třebíči v L:00, kde bude možné napojení na vlaky dálkové dopravy ve směru na Brno.

Přepravní směr Batelov – Třešť – Brtnice – Okříšky

Současný stav

Tento přepravní směr se skládá z přepravních vztahů Batelov – Třešť, Třešť – Brtnice a Brtnice – Okříšky. Aktuální nabídka spojů v daném směru je realizována prostřednictvím řady různorodých linek, ovšem spojení mezi koncovými sídly chybí. Významné bylo zavedení linky 350550 Stojčín – Počátky – Batelov – Třešť – Telč, které umožnilo mimo jiné pravidelné spojení v trase Batelov – Třešť s vazbou od dálkových vlaků v Batelově ze směru České Budějovice, Jindřichův Hradec. V trase Třešť – Brtnice je provozována linka 790100 Kněžice – Třešť, která zahrnuje 4 páry spojů v pracovní dny. Ve směru Brtnice – Okříšky je nabídka závazkových spojů na linkách 760531 Jihlava – Třebíč a 790250 Třebíč – Brtnice – Jihlava.

Střednědobý výhled

V tomto přepravním směru je navržena významná linka VDV 330 Batelov – Třešť – Brtnice – Okříšky – Nová Ves, která bude propojovat obce na trase s dálkovými vlaky v Batelově. Na lince bude celodenní pravidelný interval mezi Batelovem a Okříškami včetně obsluhy obcí Zašovice, Brtnice, Stonařov, Třešť. Tři páry spojů budou trasovány do/z průmyslových zón Přibyslavice a Nová Ves. Na lince je navržen i jeden pár spojů v neděli ve večerních hodinách. V Okříškách pak budou k dispozici návaznosti na vlaky dálkové dopravy ve směru Brno. Tato tangenciální autobusová linka tak bude napájet rychlíky v Batelově ze směru Stonařov, Třešť na České Budějovice a v Okříškách ze směru Třešť, Stonařov na Brno.

Oblast Moravskobudějovicko

Tato oblast zahrnuje západní polovinu okresu Třebíč, okolí Jaroměřic nad Rokytnou a Moravských Budějovic směrem na západ a okolí Jemnice. V současné době patří do této oblasti i linky vedené do Jihlavy, Dukovan, Hrotovic a také do sousedních krajů – do Jihomoravského kraje a Jihočeského kraje.

Ačkoliv intenzita přepravních vztahů z obcí na trati 241 do Třebíče (Moravské Budějovice, Jaroměřice nad Rokytnou, Kojetice na Moravě, Stařeč, Čechočovice) je velmi silná, jsou vzhledem k trasování trati do Okříšek významné přepravní vztahy zajišťovány primárně autobusovými linkami, zejména rychlou autobusovou linkou Jemnice – Moravské Budějovice – Jaroměřice nad Rokytnou – Třebíč (s přípoji na rychlé vlaky R, Sp ve směru Brno) a Třebíč – Stařeč (s přípoji na osobní vlaky ve směru Znojmo). Pro využití přepravy po železnici není vhodné ani umístění ŽST Jaroměřice nad Rokytnou.

Významným centrem a cílem cest je v této oblasti město Moravské Budějovice, Jaroměřice nad Rokytnou a také Třebíč a Jemnice.

Hlavními přestupními uzly této oblasti jsou v současné době Moravské Budějovice, Třebíč, Jaroměřice nad Rokytnou.

Mezi nejvýznamnější přepravní proudy v rámci oblasti Moravskobudějovicko, které jsou realizované spoji VLOD, patří zejména ty z větších obcí, městysů a měst do okresního města Třebíč (například ze Starče, Jaroměřic nad Rokytnou, Náměště nad Oslavou, Moravských Budějovic, Rokytnice nad Rokytnou, Stříteže, Výčap) a do Moravských Budějovic (například z Jaroměřic nad Rokytnou, Nových Syrovic, Jemnice, Třebíče, Jakubova u Moravských Budějovic, Blížkovic, Litohoře, Lukova, Třebelovic, Želetavy) a zpět. Z oblasti je také významná vyjíždka do Dukovan a Hrotovic.

Významné cíle cest z této oblasti směřují také do jiných krajů například do Brna, Prahy, Znojma, Dačic.

V současné době probíhá na části linek v této oblasti jejich optimalizace. Základem pro tuto optimalizaci byly návrhy jízdních řádů VDV, které byly revidovány a byly do nich zapracovány změny v poptávce po veřejné dopravě a také připomínky od zástupců obcí a cestující veřejnosti.

Ve střednědobém horizontu v rámci veřejné zakázky na zajištění dopravní obslužnosti v Kraji Vysočina je plánováno částečné přeskupení linek v jednotlivých oblastech. Do oblasti Moravskobudějovicko budou zařazeny i linky obsluhující okolí Telče, Třeště, Batelova, Nového Rychnova, Vyskytné, Počátek a naopak navržené významné linky VDV 370 Třebíč-Jaroměřice nad Rokytnou-Moravské Budějovice-Jemnice-Dačice a 380 Třebíč-Jaroměřice nad Rokytnou-Moravské Budějovice-Vranovská Ves-Znojmo budou zařazeny do oblasti Jihlavsko.

Důležitá přestupní místa

Současný stav

Třebíč

Moravské Budějovice

Jaroměřice nad Rokytnou

Střednědobý výhled

Třebíč

Moravské Budějovice v X:30

Jemnice v S:00

Hlavní přepravní směry

Přepravní směr Třebíč – Jaroměřice nad Rokytnou – Moravské Budějovice – Jemnice – Dačice

Současný stav

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

V úseku Třebíč – Jaroměřice nad Rokytnou – Moravské Budějovice - Jemnice je vedena linka 790690 Jemnice-Moravské Budějovice-Jaroměřice n.Rok.-Třebíč s dvěma desítkami spojů v pracovní dny (polovina spojů je vedena až do Jemnice), linka také nabízí víkendovou obsluhu v rozsahu 8 párů spojů, z toho 4 páry jsou vedeny až do Jemnice.

V úseku Třebíč – Jaroměřice nad Rokytnou je vedena již zmíněná linka 790690 Jemnice-Moravské Budějovice-Jaroměřice n.Rok.-Třebíč a linka 790680 Třebíč-Jaroměřice n.Rok.-Příštpo, trasovaná přes Ratibořice až do Příštpa.

V úseku Moravské Budějovice – Jemnice je vedena již zmíněná linka 790690 Jemnice-Moravské Budějovice-Jaroměřice n.Rok.-Třebíč, linka 790740 Moravské Budějovice-Lomy-Jemnice (trasovaná přes Budkov a Lomy) a linka 790750 Moravské Budějovice-Jemnice.

V úseku Jemnice – Dačice jsou vedeny linky 760450 Jihlava-Dačice-Bítov, 340720 Dačice-Jemnice-Police-Bítov-Vratěhín, 340580 Dačice-Budeč-Jemnice-Třebelovice, 340571 Dačice-Třebětice-Jemnice, 340570 Dačice-Staré Hobzí-Jemnice. Převážná část trasy těchto linek je vedena po území Jihočeského kraje.

Střednědobý výhled

V rámci střednědobého výhledu je v tomto přepravním směru navržena významná linka VDV

370 Třebíč-Jaroměřice nad Rokytnou-Moravské Budějovice-Jemnice-Dačice.

V Třebíči je zajištěno napojení na dálkové vlaky směr Brno.

V Moravských Budějovicích bude vytvořen přestupní uzel v X:30. Navržen je přestup na páteřní linku VDV 400 Jihlava-Stonařov-Želetava-Moravské Budějovice, čímž vznikne spojení z Jihlavy do Jemnice (i o víkendu), dále budou do Moravských Budějovic navázány obslužné linky VDV (371 směr na Blanné-Častohostice-Pavlice, 373 směr na Dešov-Vysočany-Lubnici-Vratěním, 385 směr na Třebíč přes Šebkovice a Mastník a 433 směr Želetava-Opatov-Okříšky-Nová Ves). Tyto obslužné linky budou nabízet spojení okolních obcí (včetně obcí z Jihomoravského kraje) do Moravských Budějovic.

V Jemnici bude vytvořen přestupní uzel v S:00, na který budou navázány další obslužné linky VDV (374 směr Police-Vysočany-Bítov, 375 směr Bačkovice-Lubnice-Vratěním, 405 směr na Třebíč trasované přes Budkov-Lesonice-Čáslavice).

Dále je navržena významná linka VDV 380 Třebíč-Jaroměřice nad Rokytnou-Moravské Budějovice-Vranovská Ves-Znojmo. Linka bude nabízet i víkendové spoje. V Třebíči s vazbou na významnou linku VDV 460 Velké Meziříčí-Rudíkov-Třebíč v pracovní dny. V této oblasti je navržena i obslužná linka VDV 384 Třebíč-Mikulovice-Lesůňky-Jaroměřice nad Rokytnou.

Přepravní směr Jihlava – Stonařov – Želetava – Moravské Budějovice

Tento přepravní směr je popsán v oblasti Jihlavsko.

Přepravní směr Třebíč – Telč

Tento přepravní směr je popsán v oblasti Jihlavsko.

Přepravní směr Jihlava – Brtnice – Kněžice – Okříšky – Třebíč

Tento přepravní směr je popsán v oblasti Jihlavsko.

Oblast Třebíčsko

Tato oblast zahrnuje východní polovinu okresu Třebíč, východní část okolí Jaroměřic nad Rokytnou a Moravských Budějovic, okolí Náměště nad Oslavou, Hrotovic, Dukovan, okolí Velkého Meziříčí a Velké Bíteše jižně od dálnice D1. Přepravní vazby jsou ovšem navázány i na okolní oblasti, a to oblast Jihlavsko, Moravskobudějovicko, Bystřicko a Velkomeziříčsko.

Významným centrem a cílem cest je v této oblasti město Třebíč, Moravské Budějovice, Jaroměřice nad Rokytnou, Náměšť nad Oslavou, Hrotovice a také Velké Meziříčí, Velká Bíteš a Jihlava.

Hlavními přestupními uzly v této oblasti je v současné době město Třebíč, Moravské Budějovice, Náměšť nad Oslavou.

Mezi nejvýznamnější přepravní proudy v rámci oblasti Třebíčsko, které jsou realizované spoji VL0D, patří zejména ty z větších obcí, městysů a měst do okresního města Třebíč (například z Jaroměřic nad Rokytnou, Náměště nad Oslavou, Moravských Budějovic, Vladislavi, Budišova, Hrotovic, Rouchovan, Valče, Lipníku, Velkého Meziříčí). Významným cílem cest v této oblasti je JE Dukovany. Dalšími cíli cest je například Velké Meziříčí, Hrotovice, Náměšť nad Oslavou, Moravské Budějovice, Jaroměřice nad Rokytnou. Spojení Náměšť nad Oslavou – Třebíč je realizováno především po železnici.

Významné cíle cest z této oblasti směřují také do obcí mimo území Kraje Vysočina, například do Brna, Prahy, Znojma, Moravského Krumlova, Českých Budějovic.

V současné době probíhá na části linek v této oblasti jejich optimalizace. Jejím základem byly návrhy jízdních řádů VDV, které byly revidovány a byly do nich zapracovány změny v optávce po veřejné dopravě a také připomínky od zástupců obcí a cestujících veřejnosti.

Ve střednědobém horizontu v rámci veřejné zakázky na zajištění dopravní obslužnosti v Kraji Vysočina je plánováno částečné přeskupení linek v jednotlivých oblastech. Navržené významné linky VDV 370 Třebíč-Jaroměřice nad Rokytnou-Moravské Budějovice-Jemnice-Dačice a VDV 380 Třebíč-Jaroměřice nad Rokytnou-Moravské Budějovice-Vranovská Ves-Znojmo (které budou zajišťovat obsluhu jak v oblasti Moravskobudějovicko, tak i v oblasti Třebíčsko, a jsou popsány v oblasti Moravskobudějovicko) budou zařazeny do oblasti Jihlavsko. Do oblasti Třebíčsko budou zařazeny navržené významné linky VDV 450 Velká Bíteš-Krokočín-Náměšť nad Oslavou a VDV 460 Velké Meziříčí-Rudíkov-Třebíč.

Městská hromadná doprava je provozována ve městě Třebíč. Provoz MHD Třebíč funguje od 4:15 do 23:15, a to na desíti linkách – třech páteřních, šesti doplňkových a jedné školní. Kromě poslední zmíněné všechny linky zastavují na Karlově náměstí, které je hlavním přestupním uzlem. Špičkový provoz je v časech 6:00 – 8:00 a 13:00 – 16:00.

Důležitá přestupní místa

Současný stav

Třebíč

Moravské Budějovice

Náměšť nad Oslavou

Střednědobý výhled

Třebíč

Náměšť nad Oslavou

Budišov

Hrotovice

Dukovany

Velká Bíteš

Hlavní přepravní směry

Přepravní směr Jihlava – Brtnice – Kněžice – Okříšky – Třebíč

Tento přepravní směr je popsán v oblasti Jihlavsko.

Přepravní směr Moravské Budějovice – Jaroměřice nad Rokytnou – Hrotovice – Dukovany

Současný stav

V tomto směru je vedena linka 790621 Moravské Budějovice-Jaroměřice nad Rokytnou-Hrotovice-Dukovany s možností přestupu v Hrotovicích na linku 790441 Třebíč-Třeбенice-Hrotovice-Roučovany-Dukovany-Jamolice-Moravský Krumlov. Tímto přestupem je umožněno spojení Moravské Budějovice-Moravský Krumlov. V Moravském Krumlově je možný přestup na vlak směr Brno. Linka 790441 nabízí i víkendové spoje. Dále je v tomto směru vedena linka 790630 Moravské Budějovice-Radkovice-Hrotovice trasovaná přes Hostim, Rozkoš a Biskupice-Pulkov. Do Hrotovic jsou také vedeny linky z Třebíče (790390 Třebíč-Valeč-Račice-Hrotovice a 790380 Třebíč-Dolní Vilémovice-Valeč-Hrotovice).

Střednědobý výhled

V rámci střednědobého výhledu je v tomto přepravním směru navržena významná linka VDV 430 Moravské Budějovice-Jaroměřice nad Rokytnou-Hrotovice-Dukovany s obdobnou nabídkou spojů jako stávající linka 790621. Tato linka bude nabízet i možnost přestupu v Dukovanech na VDV linku 480 Třebíč-Třeбенice-Hrotovice-Roučovany-Dukovany-Jamolice-Moravský Krumlov, čímž vznikne spojení Moravské Budějovice-Moravský Krumlov.

Ve směru z Třebíče přes Hrotovice, Dukovany do Moravského Krumlova je navržena významná linka VDV 480 Třebíč-Třeбенice-Hrotovice-Roučovany-Dukovany-Jamolice-Moravský Krumlov s obdobnou nabídkou spojů jako stávající linka 790441. Linka VDV 480 bude nabízet i víkendové spoje a v Moravském Krumlově možnost přestupu na železnici směr Brno tam i zpět.

Do Hrotovic budou vedeny také obslužné linky VDV 481 Třebíč-Dolní Vilémovice-Valeč-Hrotovice a VDV 435 Moravské Budějovice-Biskupice-Pulkov-Hrotovice-Roučovany

V této oblasti je také navržena obslužná linka VDV 455 Nová Ves-Okříšky-Třebíč-Hartvíkovice-Mohelno-Dukovany s nabídkou spojení do města Třebíč s možností přestupu

na linku do Velkého Meziříčí a linku do Jihlavy pro obce ležící severně nad Dalešickou přehradou.

Přepravní směr Náměšť nad Oslavou – Velká Bíteš

Současný stav

V tomto směru je vedena linka 790540 Třebíč-Studenec-Náměšť nad Oslavou-Jinošov-Velká Bíteš. Většina spojů je vedena ze Studence, přes Okarec do Náměště n. Oslavou a dále do Velké Bíteše (přes Krokočín) a linka 790550 Velká Bíteš-Jasenice-Náměšť nad Oslavou-Sedlec-Hartvíkovice.

Střednědobý výhled

V rámci střednědobého výhledu je v tomto směru navržena významná linka VDV 450 Velká Bíteš-Krokočín-Náměšť nad Oslavou, trasovaná přes Krokočín, Jinošov a Hluboké a obslužná linka VDV 451 Velká Bíteš-Pucov-Náměšť nad Oslavou, trasovaná přes obce Jasenice, Pucov, Jinošov, Hluboké. Do Náměště nad Oslavou budou směřovány také další obslužné linky nabízející spojení z okolních obcí (452 Třebíč-Smrk-Pyšel-Ocmanice-Náměšť nad Oslavou, 453 Třebíč-Koněšín-Studenec-Náměšť nad Oslavou). V této oblasti je třeba zmínit i další navrhovanou obslužnou linku VDV 101 Velká Bíteš-Tasov-Budišov-Trnava-Třebíč. Tato linka nabízí spojení pro obce ležící mezi Velkou Bíteší a Třebíčí, je trasovaná přes Budišov, nabízí také víkendové spoje a ve Velké Bíteši návaznosti do Brna páteří linkou 100.

Přepravní směr Třebíč – Velké Meziříčí

Současný stav

V tomto směru je vedena linka 790311 Velké Meziříčí-Rudíkov-Třebíč a linka 840214 Velké Meziříčí-Rudíkov-Třebíč, s vybranými spoji trasovanými přes Trnavu. Tyto dvě linky se vzájemně doplňují nabídkou spojů. V této oblasti je také vedena linka 840209 Budišov-Hodov-Rohy-Velké Meziříčí-Tasov, 790320 Třebíč-Vladislav-Budišov-Pyšel-Tasov, 790300 Kožichovice-Třebíč-Budišov-Tasov-Velká Bíteš. Tyto linky jsou trasovány přes Budišov, kde vzniká přestupní uzel pro obce na trase linek s možností přestupu v Budišově pro spojení z Hodova do Třebíče, případně obcemi Kojatín, Vladislav, Smrk pro spojení do Velkého Meziříčí.

Střednědobý výhled

V rámci střednědobého výhledu je v tomto směru navržena významná linka VDV 460 Velké Meziříčí-Rudíkov-Třebíč, vybranými spoji trasovaná přes Trnavu. Tato linka bude nabízet i 4 páry víkendových spojů. V této oblasti je navržena i obslužná linka VDV 102 Budišov-Hodov-Rohy-Velké Meziříčí-Tasov, nabízející i víkendové spoje, obslužná linka VDV 106 Třebíč-Vladislav-Budišov-Pyšel-Tasov a také linka VDV 101 Velká Bíteš-Tasov-Budišov-Trnava-Třebíč, nabízející i víkendové spoje a obslužná linka VDV 422 Třebíč-Benetice-Horní Vilémovice-Bochovice-Rudíkov.

Oblast Humpolecko

Tato oblast se nachází v západní části Kraje Vysočina a je tvořena severní až severozápadní půlkou okresu Pelhřimov. Konkrétněji tedy v severní části v současnosti lehce zasahuje do okresu Havlíčkův Brod, na západě tvoří hranici mezi Středočeským krajem a Krajem Vysočina. Jižní hranici oblasti tvoří Pacov, Červená Řečice, Velký Rybník a Mysletín. Dále pak na východní straně lze vycházet z hranice mezi okresy Pelhřimov a Jihlava.

Z důvodu nedostatečného pokrytí železniční sítí je v této oblasti pro hromadnou přepravu osob preferována autobusová linková doprava. Na druhé straně tato oblast nabývá na významu v sektoru dopravy z důvodu protnutí hlavním tahem D1 směrem na Prahu. V průběhu platnosti Plánu dopravní obslužnosti území Kraje Vysočina pro období 2017-2021 proběhla na některých linkách v této oblasti optimalizace, ať částečně či úplně, na základě plánu Kraje Vysočiny. V současné době Kraj Vysočina v této oblasti objednává přibližný roční objem 1,7 mil. km.

Důležitá přestupní místa

Současný stav

Červená Řečice

Košetice

Křelovice

Humpolec

Pacov

Střednědobý výhled

Červená Řečice

Dolní Město

Humpolec

Košetice

Křelovice

Pacov

Větrný Jeníkov

Přepravní proudy cestujících v oblasti Humpolecko jsou v rámci samotné oblasti nejsilnější přepravní relace do měst Humpolec a Pacov. Další významné přepravní proudy, mimo samotnou oblast, ale v rámci Vysočiny, směřují do krajského města Jihlavy a okolních okresních a větších měst, jako je například Pelhřimov, Havlíčkův Brod a Ledec nad Sázavou. Pokud budeme brát v potaz mezikrajskou dopravu, pak nejsilnější vazba je směr Praha,

nicméně je třeba také zmínit sice o něco slabší, ale přesto důležité spojení s Jihočeským krajem. Konkrétně jde o České Budějovice a Tábor.

Při přechodu na podobu jízdních řádů a rozdělení jednotlivých oblastí dle VDV, je počítáno s rozšířením oblasti v severní části hlouběji do okresu Havlíčkův brod. Půjde přibližně o část zmiňovaného okresu po řeku Sázavu směrem od Humpolce. Z důvodu tohoto rozšíření dojde i k přiřazení některých linek z jiné oblasti právě do Humpolecka. Jde například o plánovanou linku VDV 190 Jihlava – Úsobí – Lípa – Havlíčkův Brod nebo linku VDV 230 Ledec nad Sázavou – Leština u Světlé – Leština u Světlé, Štěpánov, které v současnosti spadají pod oblast Havlíčkobrodsko. V rámci realizace jízdních řádů VDV se počítá s přibližným ročním objemem 2,9 mil. km.

Hlavní přepravní směry

Humpolec – Dolní Město – Světlá nad Sázavou

Současný stav

Relace mezi Humpolcem a Světloú nad Sázavou je zajiřřována linkou 350320 pětí a půl páru spojů ve všední dny. Jde o linku koncipovanou především pro pracující, popřípadě školáky. Další spoje na této lince zajiřřují spojení s obcemi na této trase, jako je například Budíkov, Čejov nebo Kejřlice.

Střednědobý výhled

Ve střednědobém až dlouhodobém výhledu dojde k realizaci linky VDV 240 Světlá nad Sázavou – Dolní město – Humpolec. Tím dojde značnému posílení v celém úseku. V porovnání se současnými pětí a půl páru spojů bude Kraj Vysočina usilovat o téměř dvojnásobné posílení, co se četnosti spojů týče. Návrh přejmenované linky dále nabízí tři páry víkendových spojů.

Havlíčkův Brod – Humpolec – Pelhřimov

Tuto relaci lze považovat za velice důležitou, protože Havlíčkův Brod je významný železniční uzel. Tento železniční uzel otvírá nespočet možností dalšího cestování do cílových destinací jak po Kraji Vysočina, tak do sousedních krajů za prací, kulturou nebo volnočasovou aktivitou. Další dopravní uzel, přibližně v půli této relace, ve městě Humpolec ve spojení na Prahu po dálnici D1, jen posiluje významnost propojení těchto okresních měst. Spojení těchto měst lze rozdělit na tři segmenty. První úsek mezi Pelhřimovem a Humpolcem, druhý úsek mezi Humpolcem a Havlíčkovým Brodem a třetí segment jako jeden celek, tedy Pelhřimov – Humpolec – Havlíčkův Brod.

Současný stav

V úseku Pelhřimov – Humpolec jsou tři páry spojů linky 350030 ve všední dny, které vyplňují poptávku v časech, kdy nejsou zajiřřovány ostatními spoji, které figurují v celém úseku. Tuto linku dále posiluje linka 350260 svými čtyřmi páry spojů jedoucí přes Zachotín. Linka 350031

posiluje jedním párem spojů dopravu o víkendech. V pracovní dny lze také využít v tomto úseku dva páry spojů linky 350300 přes Sedlice.

V úseku Humpolec - Havlíčkův Brod jsou tři a půl páru spojů linky 350030 ve všední dny, které vyplňují poptávku v časech, kdy nejsou zajišťovány ostatními spoji, které figurují v celém úseku. Linka 350031 posiluje jedním párem spojů dopravu o víkendech. Dále lze ve všedních dnech využít čtyři páry spojů linky 350340 jedoucí přes Květinov, Herálec, Větrný Jeníkov a Mysletín.

Spojení v celém úseku Pelhřimov – Humpolec – Havlíčkův Brod je v současnosti zajišťováno linkou 350030 dvanácti páry spojů ve všední dny v téměř pravidelném hodinovém intervalu přes den a přestupním uzlem v Pelhřimově v X:30. Linka 350031 s pěti páry spojů zajišťuje spojení o víkendech. V porovnání s minulostí je zde značné posílení.

Střednědobý výhled

Stav jízdního řádu v celém úseku hlavní linky 350030 lze považovat za finální, tedy nejsou zde plánované žádné větší úpravy. Jízdní řád bude označen VDV 250 Havlíčkův Brod – Humpolec – Pelhřimov.

Humpolec - Ústí - Větrný Jeníkov - Jihlava

Současný stav

Spojení města Humpolec s krajským městem Jihlava je zajišťováno linkou 350270 osmi a půl páru spojů ve všední dny a čtyřmi páry spojů o víkendech. Tento jízdní řád je sestaven do taktového uzlu Jihlava X:30. Na tomto jízdním řádu také nalezneme přestupní uzel ve Větrném Jeníkově, který umožňuje přestup na obslužné autobusové linky z okolních obcí a zpět. Tato relace je ještě posílena linkou 840321 dvěma páry spojů ve všední dny.

Střednědobý výhled

Stav jízdního řádu této linky lze považovat za téměř finální. Realizací linky VDV 260 Jihlava – Větrný Jeníkov – Humpolec dojde k posílení čtyř párů spojů. V rámci posílení spojů na celé trase je dále v návrhu posílení jedním párem spojů v úseku do a z Větrného Jeníkova.

Oblast Pelhřimovsko

Do této oblasti spadá zbytek území okresu Pelhřimov (bez Humpolecka, viz předchozí oblast) a je tvořena přibližně jižní až jihovýchodní částí okresu. Konkrétněji je tvořena v severní části pomyslnou hranicí Pacov, Červená Řečice, Velký Rybník a Mysletín. Na západě až jihu tvoří hranici mezi Jihočeským krajem a Krajem Vysočina. U východní strany dále pak lze vycházet z hranic mezi okresy Pelhřimov a Jihlava.

Část oblasti je protnuta železniční tratí, kde je snaha Kraje Vysočiny o to, aby autobusy nebyly v souběhu s těmito vlaky. Z tohoto důvodu zde již v minulosti došlo k redukci autobusových spojů či optimalizaci dopravy jak autobusové, tak vlakové jako jednoho celku. V místech absence tratě je preferována autobusová linková doprava. V průběhu platnosti Plánu dopravní obslužnosti území Kraje Vysočina pro období 2017-2021 proběhla na některých linkách v této oblasti optimalizace, ať částečně či úplně, na základě zmiňovaného plánu Kraje Vysočina. Aktuální přibližný roční objem v km činí 2 mil. km.

Důležitá přestupní místa

Současný stav

Kamenice nad Lipou

Pelhřimov

Počátky

Střednědobý výhled

Červená Řečice

Kamenice nad Lipou

Nový Rychnov

Pelhřimov

Počátky

Žirovnice

Přepravní proudy cestujících v oblasti Pelhřimovsko jsou v rámci samotné oblasti nejsilnější přepravní relace do měst Pelhřimov, Kamenice nad Lipou a Počátky. Další významné přepravní proudy, mimo samotnou oblast, ale v rámci Kraje Vysočina směřují do krajského města Jihlava a okolních okresních (Havlíčkův Brod) a dalších větších měst, jako jsou například Humpolec nebo Třešť. V případě mezikrajské dopravy je zde nejsilnější vazba směřující do jižních Čech, a to konkrétně do Tábora, Českých Budějovic či Jindřichova Hradce.

V průběhu platnosti Plánu dopravní obslužnosti území Kraje Vysočina pro období 2017-2021 proběhla na vybraných linkách optimalizace v souladu se zmíněným plánem Kraje Vysočina. Při přechodu na podobu jízdních řádů a rozdělení jednotlivých oblastí dle VDV, je počítáno s ročním objemem km kolem 3,9 mil. km.

Hlavní přepravní směry

Pelhřimov – Kamenice nad Lipou – Jindřichův Hradec

V současném stavu je spojení v celé trase nedostatečné, co se počtu spojů týče, a poptávka po přepravě z Kamenice nad Lipou a okolí je největší do Pelhřimova a Jindřichova Hradce. Z tohoto důvodu lze celou trasu rozdělit do třech úseků: Pelhřimov – Kamenice nad Lipou, Kamenice nad Lipou – Jindřichův Hradec a celý segment, tedy Pelhřimov – Kamenice nad Lipou – Jindřichův Hradec.

Současný stav

Spojení v úseku Pelhřimov – Kamenice nad Lipou je zajišťováno linkami 340200, 350010 a 350560. Tento úsek je doplněn linkou 350020 jedoucí přes Těmice a čtyřmi spoji linky 350070 jedoucí přes Horní Cerekev. Víkendovou obsluhu zajišťuje linka 350170.

Spojení v úseku Kamenice nad Lipou – Jindřichův Hradec je zajišťováno linkami 340120 a 340200.

Spojení v celém úseku Pelhřimov – Kamenice nad Lipou – Jindřichův Hradec je zajišťováno linkami 340200, 340040.

Střednědobý výhled

Ve střednědobém výhledu je plánováno vytvoření páteřní linky v celém úseku Pelhřimov – Kamenice nad Lipou – Jindřichův Hradec pod linkou VDV 280. Tato linka bude vytvářet v Jindřichově Hradci přestupní uzel (L:00) a zároveň přestupní uzel X:30 v Pelhřimově společně s ostatními nejenom páteřními linkami. Na této lince je počítáno s deseti a půl páry spojů denně s intervalem provozu 120/60 (přepravní sedlo/špička) v pracovních dnech. Přes víkendy je plánovaná obsluha v úseku Pelhřimov – Kamenice nad Lipou čtyřmi páry spojů.

Pelhřimov – Počátky – Žirovnice – Jindřichův Hradec

V současném stavu není Kraj Vysočina zajišťován v celém úseku Pelhřimov – Počátky – Žirovnice – Jindřichův Hradec přímý spoj. Lze tedy aktuálně tuto trasu rozdělit do dvou úseků na Pelhřimov – Počátky a Počátky – Jindřichův Hradec.

současný stav

Spojení v úseku Pelhřimov – Počátky je v současnosti zajišťováno linkami 350080, 350140, 350610 a 350960. Z uvedených linek linka 350140 pokračuje až do Žirovnice. Víkendové spojení je zajišťováno linkou 350610.

Spojení v úseku Počátky – Jindřichův Hradec je nyní zajišťováno linkou 350660. Na víkendové obsluze se Kraj Vysočina aktuálně nepodílí.

střednědobý plán

Ve střednědobém výhledu je plánováno vytvoření páteřní linky v celém úseku Pelhřimov – Počátky – Žirovnice – Jindřichův Hradec pod linkou VDV 290. Tato linka bude vytvářet

v Jindřichově Hradci přestupní uzel (L:00) a zároveň přestupní uzel X:30 v Pelhřimově s ostatními nejenom páteřními linkami. Na této lince je počítáno s devíti páry spojů denně. Víkendová doprava bude zajišťována přes Popelín nově vytvořenou linkou VDV 790 Pelhřimov – Počátky – Žirovnice – Popelín - Jindřichův Hradec.

Pacov – Pelhřimov - Jihlava

V současném stavu neexistuje přímé autobusové spojení na trase Pacov – Pelhřimov – Jihlava (kromě jednoho páru spoje linky 350050), proto je v tuto chvíli nutné celou trasu rozdělit na dva úseky, a to Pacov – Pelhřimov a Pelhřimov – Jihlava.

Současný stav

Spojení v úseku Pacov – Pelhřimov je v současnosti zajišťováno primárně linkou 350050. Tento úsek dále doplňuje jeden a půl páru spoje linka 350830 přes obec Hořepník. Na víkendovém spojení této relace se v současné době Kraj Vysočina nepodílí.

Spojení v úseku Pelhřimov – Jihlava je nyní zajišťováno linkami 350050, 350120, 350160, 350450, 350560 a 720010. Víkendová obsluha této relace je zajišťována linkou 760440.

Většina uvedených spojů je z velké části zaměřena na dopravní obsluhu především v dopravní špičce bez pravidelného intervalu a znatelně méně pak v dopravním sedle.

Střednědobý výhled

Ve střednědobém výhledu je plánováno vytvoření páteřní linky v celém úseku Jihlava – Pelhřimov - Pacov pod linkou VDV 300. Tato linka bude umožňovat napojení na dálkové vlaky směr Brno a také směr Havlíčkův Brod. Tato linka bude vytvářet přestupní uzel X:30 v Jihlavě a zároveň přestupní uzel X:30 v Pelhřimově. Na této lince je počítáno s jedenácti páry spojů denně s intervalem provozu 120/60 (přepravní sedlo/špička) v pracovních dnech. Přes víkendy je plánována obsluha v úseku Jihlava – Pelhřimov osmi páry spojů v dvouhodinovém intervalu.

Pelhřimov – Červená Řečice – Čechtice – Praha

současný stav

V současném stavu není Krajem Vysočina zajišťována tato relace.

střednědobý výhled

Ve střednědobém výhledu je plánováno vytvoření páteřní linky v celém úseku Pelhřimov – Červená Řečice – Čechtice – Praha pod linkou VDV 750. V Křelovicích bude vytvořen přestupní uzel a stejně tak je plánováno vytvoření přestupního uzlu v blízkosti obce Loket. Na této lince je počítáno s devíti páry spojů denně a dalšími několika spoji vyplňujícími poptávku v jednotlivých úsecích této relace. Jde například o úsek Pelhřimov – Červená

Řečice nebo o úsek Pelhřimov – Čechtice. Přes víkendy je plánována obsluha v celém úseku sedmi páry spojů v dvouhodinovém intervalu.

Další významné směry

Horní Cerekvev – Počátky – Žirovnice – Kamenice nad Lipou

Současný stav

V současném stavu spojení mezi Horní Cerkví a Kamenicí nad Lipou zajišťují linky 350650 a 760720. Na víkendové obsluze se aktuálně Kraj Vysočina nepodílí.

střednědobý plán

Ve střednědobém výhledu dojde k realizaci VDV 310. Nově je počítáno s posílením linky o dva spoje ve směru z Kamenice nad Lipou do Horní Cerekve. Dále je počítáno s víkendovou obsluhou čtyřmi páry spojů v úseku Horní Cerekvev – Žirovnice. Spoje budou z velké většiny alokovány na dopravní špičku a méně pak během přepravního sedla. Linka bude v Horní Cerkvi vázána na rychlíky a osobní vlaky z/do směru Jihlava.

Pelhřimov – Nový Rychnov

současný stav

V současném stavu je spojení mezi Pelhřimovem a Novým Rychnovem zajišťováno linkami 350090 a 350150. Další spojení zajišťuje linka 350040, která z velké části pokračuje až do Batelova anebo linka 350060, která pokračuje do Horní Cerekve.

střednědobý plán

Ve střednědobém výhledu je plánováno vytvoření významné linky VDV 320, která bude figurovat na této trase. Je počítáno s posílením spojů na deset párů denně a přestupním uzlem X:30 v Pelhřimově. Spoje budou z velké většiny alokovány na dopravní špičku a méně pak během přepravního sedla.

Relace Kamenice nad Lipou – Obrataň – Pacov

současný stav

Současný stav je popsán v kapitole zaměřující se na železnici. Aktuálně v části relace zajišťuje obsluha na trati č. 228 v úseku Kamenice nad Lipou – Obrataň.

střednědobý výhled

Ve střednědobém výhledu není počítáno s provozem JHMD zajišťovaným Krajem Vysočina. Z tohoto důvodu je plánováno vytvoření náhradní autobusové dopravy v podobě VDV linek

287, 288 a 306. V rámci návrhu náhrady za JHMD je počítáno s přibližným ročním objemem 325 300 km.

Kamenice nad Lipou – Mnich – Černovice – Hojovice

Na této lince je počítáno s pěti páry spojů denně v celém úseku a dalšími několika spoji vyplňujícími poptávku v jednotlivých úsecích této relace. Jde například o úsek Kamenice nad Lipou – Černovice nebo Černovice – Hojovice. V tomto návrhu je počítáno s vytvořením přípojů na vybrané vlaky jedoucí do/z Jindřichova Hradce. Černovice by v rámci tohoto návrhu tvořily přestupní uzel z/do Pacova anebo Kamenice nad Lipou.

Kamenice nad Lipou – Černovice – Obrataň – Pacov

Na této relaci je počítáno se sedmi páry spojů denně a jedním spojem v úseku Černovice – Kamenice nad Lipou. Víkendová obsluha je zajištěna třemi páry spojů v celém úseku a jedním párem spojů v úseku Pacov – Černovice. V tomto návrhu je počítáno s vytvořením přípojů na vlaky z/do Jindřichova Hradce. Pacov by v rámci tohoto návrhu tvořil přestupní uzel z/do Pelhřimova a Jihlavy a v Černovicích by vznikl přípoj na vybrané spoje z/do Pelhřimova přes Lidmaň.

Pacov – Obrataň – Černovice

Na této trase je počítáno se sedmi páry spojů denně. V tomto návrhu je počítáno s vytvořením přípojů v Černovicích u vybraných spojů z/do Pelhřimova přes Lidmaň. Pacov by v rámci tohoto návrhu tvořil přestupní uzel z/do Pelhřimov-Jihlava.

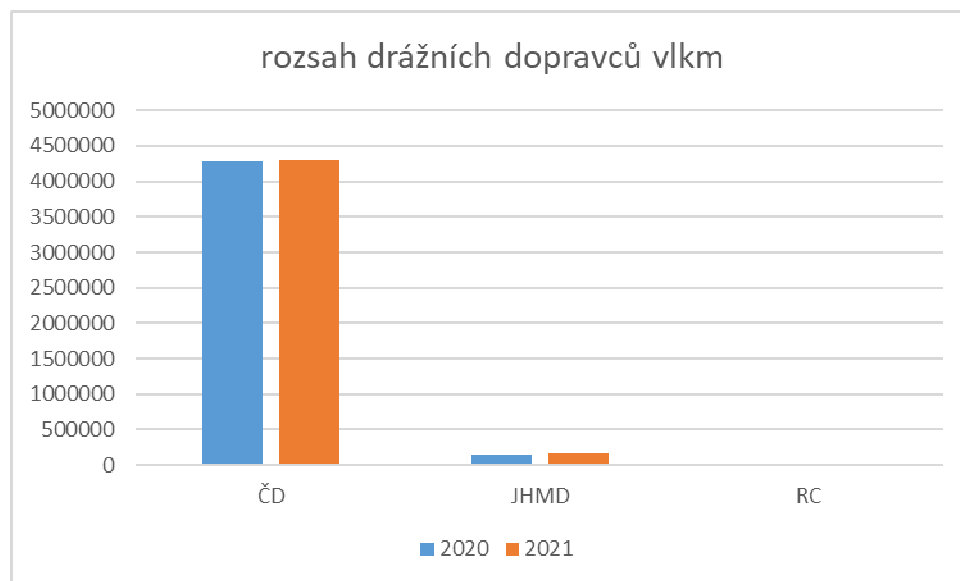
Předpokládaný rozsah poskytované kompenzace

Veřejná drážní osobní doprava

Kraj Vysočina v rámci drážní dopravy má aktuálně smluvní vztah se třemi dopravci. Konkrétně jde o České dráhy, a. s., Jindřichohradecké místní dráhy, a. s. a Railway Capital, a. s.

V grafu č. 1 je znázorněn podíl výkonů objednaných na základě smlouvy s danými dopravci.

Graf 1 Podíl výkonů objednaných na základě smlouvy s danými dopravci



Smluvní vztah s jednotlivými dopravci je v režimu netto, což znamená, že dopravce nese riziko změny poptávky ze strany cestujících. Při uzavírání jednotlivých smluv dopravce v rámci předložení nabídky vycházel z podoby navrhované smlouvy a dle nastavení jednotlivých rizik (počet cestujících, inflace, PHM, mzdy atd.) zpracoval nabídkovou cenu do smlouvy. Současně, smlouva s dopravcem České dráhy, a. s. reflektuje požadavek na uplatňování tarifu VDV ze strany dopravce, a tím má dopravce ve smlouvě ujednání upravující garanci výnosů ze strany objednatele v okamžiku zavedení tarifu VDV na dráze.

Aktuálně je možno uplatnit vedle tarifu dopravce i tarif VDV a to v případě dopravců České dráhy, a. s. a Railway Capital a. s.

Na financování drážní dopravy se podílí i stát, a to prostřednictvím Smlouvy o zajištění stabilního financování regionální železniční osobní dopravy. Daná smlouva řeší spolufinancování ze strany státu v období 2020 – 2034. Za rok 2020 šlo o účelovou dotaci ve výši 138 118 881 Kč na doplnění finančních zdrojů na kompenzace ze smluv o veřejných službách v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě. Účelová dotace na kompenzaci veřejných služeb ve veřejné železniční osobní dopravě v roce 2021 je ve výši

141 986 209 Kč. Současně po rok 2021 došlo k přidělení 4 739 782 Kč na kompenzaci ceny za použití přístupových komunikací železničních zastávek a stanic.

V rámci střednědobého výhledu lze předpokládat následující:

- Obnova kolejových vozidel na základě uzavřené smlouvy s dopravcem České dráhy, a. s. Dopravce v průběhu roku 2023 začne postupně dodávat 9 ks motorových jednotek pod označením DMU 120. Jde o jednotky s kapacitou míst k sezení 120 osob. Současně dojde k dodání 6 ks elektrických jednotek s kapacitou 160 osob k sezení pod označením EMU 160. Nasazení výše uvedených 15 ks nových jednotek na výkony pod smlouvou s dopravcem dojde k zásadní změně jak v komfortu, tak ve spolehlivosti dopravy. Současně dojde ke změně nákladů tak, jak je ve smlouvě uvedeno ve finančním modelu. Dané jednotky z části svých výkonů budou zajišťovat i výkony na území sousedních krajů s tím, že výkony se sousedním krajem jsou vypořádány prostřednictvím mezikrajských smluv.
- Obnova kolejových vozidel na základě smluv sousedních krajů s drážními dopravci zajišťující dopravní obsluhu území Kraje Vysočina. Jde o období předcházejícího bodu s tím, že výkony na území Kraje Vysočina jsou standardně hrazeny Krajem Vysočina na základě mezikrajské smlouvy. Obnovou kolejových vozidel dojde k nárůstu nákladů spojených s financováním drážní dopravy. Jde např. o obnovu kolejových vozidel na lince Pardubice – Havlíčkův Brod přes Hlinsko, kdy dojde k odstranění přestupu cestujících v Hlinsku.
- Změna objednávky na základě úpravy koncepce rychlíkových spojení ze strany ministerstva dopravy. Aktuálně jde o úpravu koncepce linky R9 – Praha – Havlíčkův Brod – Jihlava/Brno. Zavedením koncepce obsluhy linky R9 bude nutné zajistit navýšení objednávky spojení města Žďáru nad Sázavou s přípoji v Havlíčkově Brodě. Toto navýšení nebude v plné výši možné pokrýt úsporou výkonů v úseku Havlíčkův Brod – Jihlava, město, kde zavedením linky R9 dojde k úspoře ve dvouhodinovém intervalu Sp Renesance v úseku Havlíčkův Brod – Jihlava, město. Předpokládané změny jsou ze strany ministerstva dopravy avizovány k jízdnímu řádu 2023/2024.
- Změna objednávky na trati č. 228. Na základě usnesení rady kraje pod č. 0675/13/2021/RK došlo k doplnění s obcemi projednané podoby jízdních řádů linkové dopravy do konceptu obsluhy území VDV Kamenice nad Lipou – Obrataň – Pacov od roku 2025. Současně od roku 2025 na trati 228 v úseku Kamenice nad Lipou – Obrataň je ze strany Kraje po domluvě s předmětnými obcemi počítáno s tzv. turistickým provozem dle definice usnesení rady kraje pod č. 0675/13/2021/RK. Výsledná obsluha od roku 2025 má zajistit jak nárůst komfortu pro cestující pomocí linkové dopravy, tak odpovídající turistický provoz na trati č. 228.
- Protarifovací ztráta tarifu VDV v drážní dopravě. Dopravce České dráhy, a. s. pravidelně valorizuje svůj tarif dopravce pod označením TR10. Když k dané valorizaci nepřistoupí příslušný kraj valorizací krajského tarifu, v našem případě tarifu VDV, tak dochází k nárůstu protarifovací ztráty mezi tarifem drážního dopravce a tarifem krajským, v našem případě tarifem VDV.

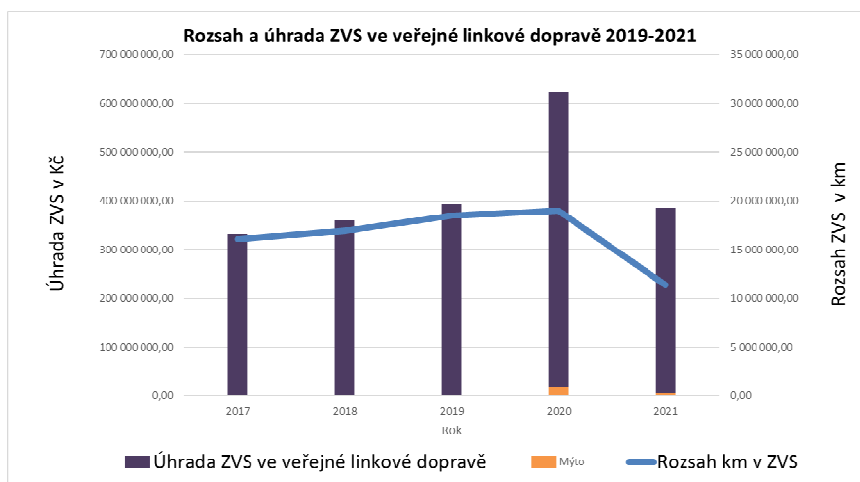
Veřejná linková doprava

Od 2. listopadu 2019 Kraj Vysočina uzavřel nové smlouvy s dopravci, kde dopravce podal nabídku v rámci zadávacího řízení k veřejné zakázce. Smlouvy byly uzavřeny v brutto režimu. Princip brutto smlouvy spočívá v tom, že dopravce nese nákladové riziko, avšak objednatel si ponechává riziko výnosů. Dopravce nenese riziko změny poptávky ze strany cestujících. Případné zvýšení nákladů nezbytných k zajištění veřejné linkové dopravy během doby trvání smlouvy tak jde obecně na vrub dopravce, neboť ze strany objednatele mu jsou kompenzovány náklady pouze ve výši dohodnuté při uzavření smlouvy v rámci tzv. ceny dopravního výkonu. Současně jednotliví dopravci v rámci smluvního vztahu mají jasně ošetřena jednotlivá rizika, díky čemuž jim v rámci nabídkové nákladové ceny nebyl vytvořen velký prostor pro případná rizika dopadající na jednotlivé dopravce a následně jednotlivé změny podléhají indexaci nákladů.

V praxi dochází k limitaci rizika neseného dopravcem, např. formou inflačních doložek přenášejících riziko nárůstu cen pohonných hmot nebo mzdových nákladů na objednatele. Obecně totiž platí, že přenos nákladových rizik na dopravce, která se nacházejí mimo jeho kontrolu, mohou vést k nadměrnému navyšování nabídkové ceny za účelem pokrytí těchto rizik, tak jak je výše uvedeno.

Z výše uvedeného vyplývá, že brutto smlouvy se současným ošetřením ostatních rizik uvedených ve smlouvě, dopravce motivují k nákladově efektivnímu zajištění provozu veřejné linkové dopravy, avšak nijak je nemotivují ke zvyšování tržeb, neboť riziko jejich poklesu nese objednatel. Z tohoto důvodu je to objednatel, kdo má na základě brutto smlouvy právo rozhodovat o rozsahu realizovaného dopravního výkonu, podobě poskytovaných služeb, úpravách jízdních řádů, cenotvorbě a výši uplatňovaného tarifu apod. Vzhledem k tomu, že smlouvy stimulují dopravce ke snižování nákladů bez ohledu na případný pokles tržeb, je rovněž nezbytné ve smlouvě předem stanovit minimální požadavky na kvalitu provozované linkové dopravy a dodržování těchto požadavků ze strany dopravce důsledně kontrolovat po celou dobu trvání smlouvy.

Provoz veřejné linkové dopravy je jednou z oblastí vyznačujících se značnými riziky, kterou se dle zákona rozumí „doprava, při které jsou přepravní služby nabízeny podle předem vyhlášených podmínek a jsou poskytovány k uspokojování přepravních potřeb“. Zajištění veřejné přepravy cestujících je totiž spojeno s celou řadou nejistot, jako např. se zvyšováním cen pohonných hmot, změnami ve struktuře cestujících využívajících veřejnou dopravu nebo vývojem přepravních preferencí obyvatelstva v čase. Není proto překvapením, že se objednatelé veřejné dopravy na straně jedné a autobusoví dopravci na straně druhé pokoušejí ve smlouvách o veřejných službách v přepravě cestujících pojmenovat jednotlivá rizika spojená s provozováním veřejné linkové dopravy a vhodným způsobem nastavit mechanismy alokace těchto rizik mezi obě smluvní strany.



Graf 2 Rozsah a úhrada ZVS ve veřejné linkové dopravě 2017 – 2021

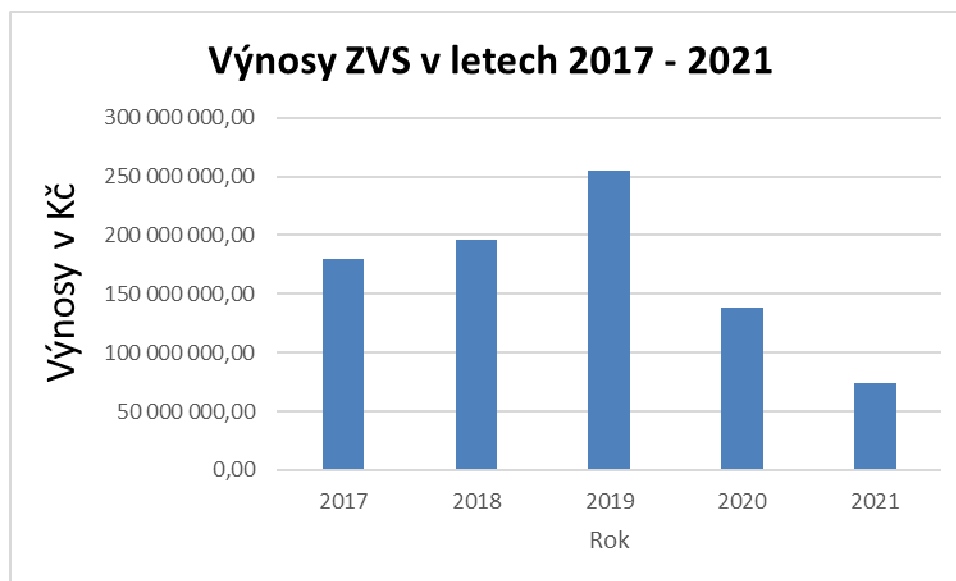
Na grafu č. 2 (údaje v roce 2021 leden - červenec). Z grafu je patrné, že výsledná úhrada závazku ve veřejné linkové dopravě se v roce 2020 výrazně zvýšila. Příčinou nárůstu v letech 2020 a 2021 se stala celosvětová pandemie covid-19. Na grafu č. 3 (údaje v roce 2021 leden - červenec) Z grafu je patrné, že důsledkem pandemie došlo ke snížení výnosů dopravců, které jsou z pohledu uzavřených brutto smluv rizikem objednatele, na objednateli zůstává riziko příjmů. Při plánování výnosů pro rok 2020 a 2021 se vycházelo z údajů o výnosech z roku 2019, které se z důvodu pandemie covid-19 nenaplnily. Objednatel je pak povinen dle charakteru uzavřené smlouvy dopravcům doplatit v plné výši odměnu za závazek veřejné služby ve veřejné linkové dopravě, dle vzorce:

$$O = (C_{km} * K_m) - V$$

O Odměna

C_{km} Cena dopravního výkonu za 1 km

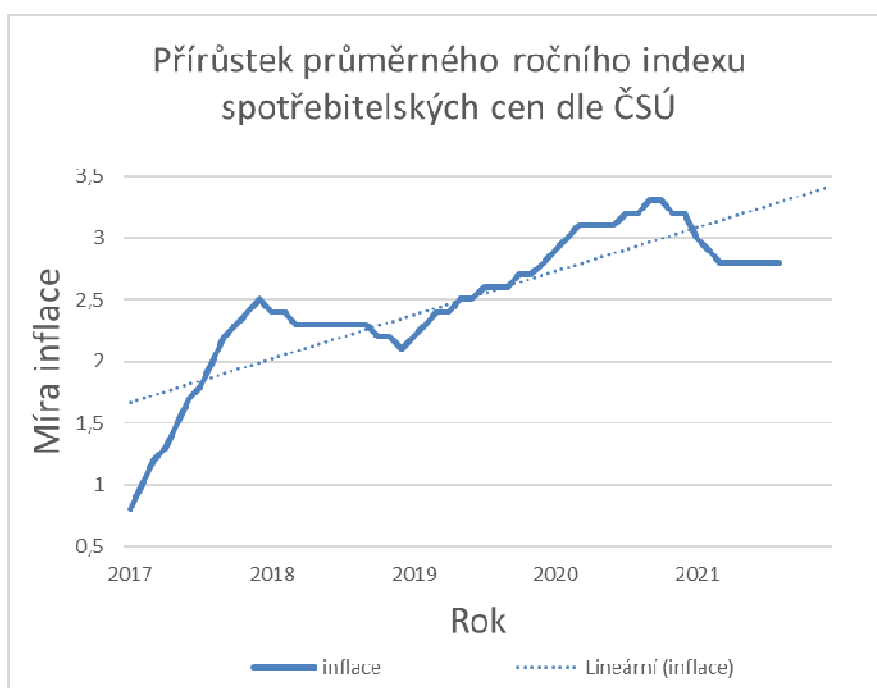
V Výnosy



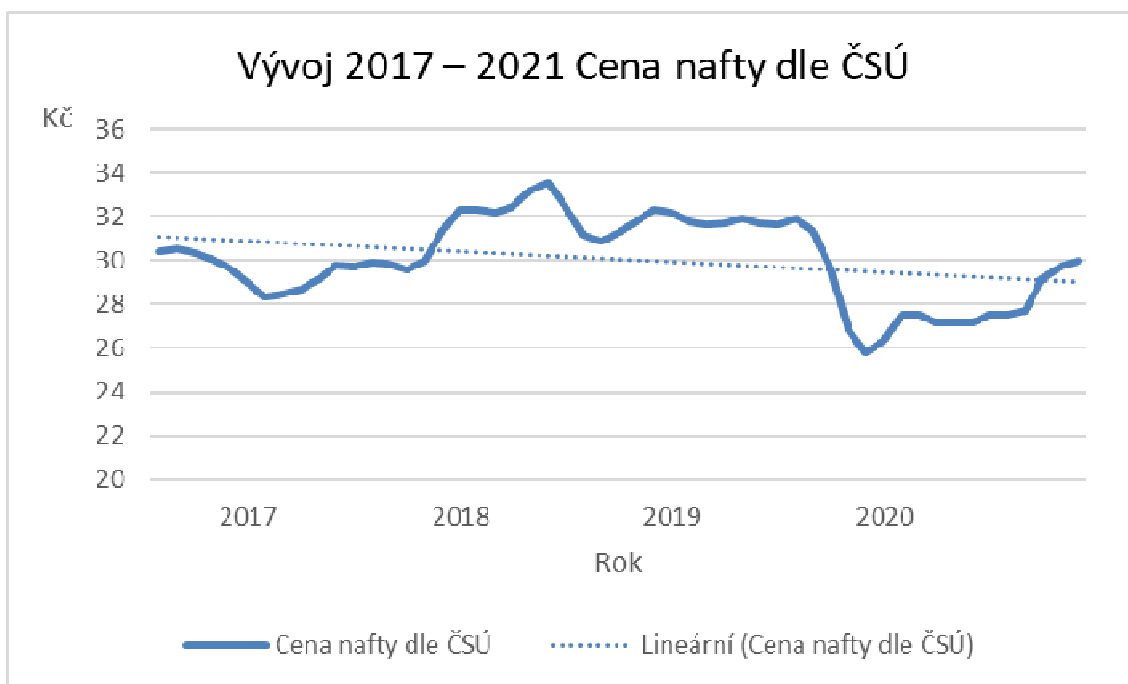
Graf 3 Vývoj výnosů v letech 2017 – 2021

V současných smlouvách Kraj Vysočina zohledňuje nákladová rizika dopravců, které dopravce není schopen ovlivnit, neboť jde o nákladové položky, nad kterými nemůže mít plnou kontrolu. Jsou to tyto položky:

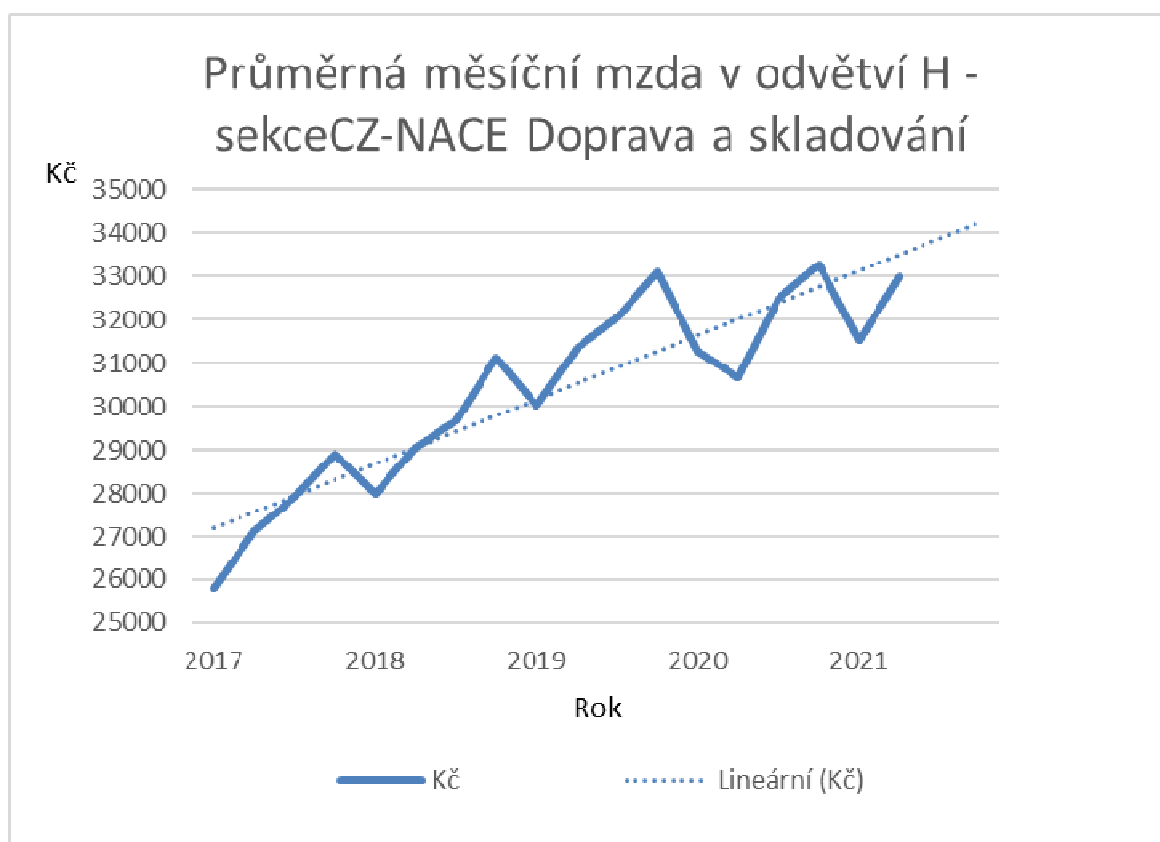
- přírůstek průměrného ročního indexu spotřebitelských cen
- pohonné hmoty,
- mzdy řidičů
- změna rozsahu závazku veřejné služby



Graf 4 Vývoj 2017 – 2021 Přírůstek průměrného ročního indexu



Graf 5 Vývoj 2017 – 2021 Cena nafty dle ČSÚ



Graf 6 Vývoj 2017 – 2021 Mzda řidičů dle ČSÚ

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.

Způsob zadání dopravních služeb u aktuálně platných smluv

Zadání veřejných služeb v přepravě cestujících podle nařízení (EU) č. 1370/2007, ve znění pozdějších předpisů podle:

- 1) článku 5 odst. 4 (přímé zadání malé zakázky)
 - železniční dopravce Railway Capital a.s. s ročním rozsahem dopravy 7987,2 vlkm
- 2) článku 5 odst. 6 (přímé zadání na železnici)
 - železniční dopravce České dráhy, a.s. s ročním rozsahem dopravy 4 309 476,69 vlkm

Zadání veřejných služeb v přepravě cestujících podle ustanovení jiných předpisů:

- 1) Zadávací řízení podle zákona o zadávání veřejných zakázek – další druhy zadávacích řízení (např. jednací řízení bez uveřejnění)
 - autobusoví dopravci s ročním rozsahem dopravy 19 174 138,76 vozokm:

ARRIVA VÝCHODNÍ ČECHY a.s., BDS-BUS, s.r.o., BK BUS, s.r.o., ČAD Blansko a.s., COMETT PLUS, spol. s r.o., ČSAD Benešov s.r.o., ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o., ČSAD

Tišnov, spol. s r.o., ICOM transport a.s., Jaromír Herna, Oldřich Řezanina, Štefl-tour Dačice s.r.o., Tourbus, a.s., TRADO-BUS, s.r.o., TREDOS, spol. s r.o., Václav Seifert, ZDAR, a.s., Zlatovánek spol. s r.o.

- 2) Zadání smlouvy o veřejných službách ve veřejné dopravě před vstupem nařízení (EU) č. 1370/2007 v účinnost:
- železniční dopravce Jindřichohradecké místní dráhy, a.s. s ročním rozsahem dopravy 155 640,99 vlkm

Výběrové řízení na dopravce

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 se řeší 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.

Zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou na území Kraje Vysočina od roku 2022

Zadávací řízení podle zákona č. 134/2016 Sb. § 56 (nadlimitní režim – otevřené řízení) „Zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou na území Kraje Vysočina od roku 2022“ s předpokládaným rozsahem dopravy 242 661 573,6 vozokm na období 10 let. Datum zahájení veřejné zakázky 01. 03. 2021.

Dlouhodobější smlouvy musí zahrnovat citlivé rozdělení rizik mezi smluvní strany. Jde zejména o riziko tržeb, potřeby investic souvisejících se závazkem veřejné služby a změny ekonomických parametrů. Čím větší riziko nese objednatel, tím silnější má 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 10 let a také doporučila při výběru

dopraců 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.

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 zavedení nového integrovaného taktového dopravního a tarifního systému.

Harmonogram a způsob integrace

Stávající stav organizace integrovaných veřejných služeb v přepravě cestujících

Tarifní integrace dopravního systému Veřejná doprava Vysočiny (VDV) začala 1. března 2020, a to zavedením jednotného krajského tarifu v různých druzích dopravy podle jednotných Smluvních přepravních podmínek VDV (dále jen „SPP VDV“) a tarifu VDV.

Tarif VDV stanovuje výši jízdného, způsob výpočtu jízdného a podmínky uplatňování cen jízdného na autobusových linkách veřejné silniční linkové dopravy a ve vlacích veřejné drážní osobní dopravy zapojených do systému VDV.

SPP VDV platí pro přepravu osob, jejich zavazadel a živých zvířat ve veřejné silniční linkové dopravě a ve veřejné drážní osobní dopravě provozované v rámci VDV zúčastněnými dopravci a stanovují podmínky pro vznik přepravní smlouvy, podmínky přepravy, práva, povinnosti a odpovědnost cestujících a dopravců zapojených ve VDV.

Tarif VDV, SPP VDV, ceník, seznamy dopravců, linek, spojů, tarifních zón, tarifních jednic, prodejních míst a dále tarifní mapy a matice povolených cest jsou přístupné pro veřejnost na webových stránkách VDV.

Stručné znění tarifu VDV, SPP VDV a ceník VDV jsou umístěné ve vozidlech VDV a místech s větší koncentrací cestujících veřejnosti.

Na webových stránkách VDV je umístěn tarifní kalkulátor a webová tarifní mapa, které umožňují cestujícím si dopředu vyhledat cenu a povolenou cestu pro plánovanou přepravu. Tyto stránky jsou využívány i pro informování cestujících o připravovaných změnách s tím, že je možné volbou zvoleného období si zkontrolovat plánovanou cestu k chystané změně s předstihem.

Tarif VDV je relačně-zónový. Cestující s platným jízdním dokladem VDV je oprávněn použít k jízdě mezi stanicemi/zastávkami výchozí a cílové zóny libovolné spoje všech linek, na nichž je daný jízdní doklad akceptován, a to nejkratší cestou, cestou s nejmenším počtem přestupů, nejkratší docházkovou či přestupní vzdáleností nebo časově nejvhodnější cestou s možným přestupem mezi spoji nebo dopravci v rámci povolených kontrolních nadzón.

V současné době je 100 tarifních nadzón a slouží pro kontrolu povolených cest. Každá nadzóna obsahuje zpravidla 10 tarifních zón. Zón je v současné době 791 a z nich je 100 zón neaktivních. Tyto neaktivní zóny jsou umístěny na území sousedních krajů. Výhledově budou tyto neaktivní zóny použité při řešení mezikrajské přepravy.

Kraj Vysočina v současné době vydává všechny jízdní doklady pouze v papírové formě, a to jako jednotlivé jízdné a síťové 24hodinové jízdné, které jsou přestupné na všechny integrované linkové autobusy a vlaky. Uznávané jsou všechny zákonné slevy pro cestující, a to včetně krajských slev na jízdném. Jízdní doklady VDV jsou vydávány u řidiče v autobusech, v pokladnách železničních stanic a na příručních pokladnách pověřených osob (POP) ve vlaku.

Integrovaná je z velké části veřejná linková doprava (mimo komerční dopravce), linky Českých drah, a. s. (ČD) včetně rychlíků a železniční linka 243 Moravské Budějovice –

Jemnice dopravce Railway Capital a. s. Není integrovaná železniční linka 228 Jindřichův Hradec – Obrataň dopravce JHMD a také linky sousedních integrovaných dopravních systémů (IDS), na nichž je výlučně tarif sousedních IDS z důvodů spádovosti mimo území Kraje Vysočina.

Odbavení cestujících v mezikrajské přepravě (přeprava mezi dvěma sousedními IDS) probíhá několika způsoby:

- a) Na lince je výlučně jeden z tarifu IDS (druhý tarif je vyloučen)
- b) Na lince jsou oba tarify IDS, v rámci přepravy pouze v jednom kraji platí tarif dané IDS a na přepravu mezi kraji se použije kilometrický tarif dopravce
- c) Ve vlacích ČD je možné kombinovat Tarif ČD s tarifem daných IDS

Kraj Vysočina je umístěn mezi třemi velkými IDS, kterými jsou Pražská integrovaná doprava/Středočeská integrovaná doprava (PID/SID), Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje (IDS JMK) a Integrovaná regionální doprava Královéhradeckého a Pardubického kraje (IREDO). Snahou Kraje Vysočina je sladit odbavení mezikrajské přepravy tak, aby bylo jednotné v rámci Kraje Vysočina a zároveň umožnilo odbavení i s dalšími IDS. Výsledkem jednání se sousedními kraji bylo převzetí návrhu přeshraničního odbavení od SID/PID, s následným projednáním s IDS JMK a IREDO a vytvořením návrhu na jednotné mezikrajské odbavení se zmíněnými kraji, který bude zároveň s dalšími požadavky na odbavení implementován v následujících letech.

Městská hromadná doprava (dále jen „MHD“) v jednotlivých městech Kraje Vysočina není integrovaná do VDV mimo dojezdu v MHD Třebíč na jízdní doklad VDV v časové platnosti jízdenky. S městy v Kraji Vysočina je jednáno o zapojení MHD do VDV. Výsledkem je zpracovaný dokument „Integrace MHD v Kraji Vysočina do VDV“, jenž shrnuje základní podmínky pro integraci MHD do VDV a stanovuje nutné náležitosti, které musí být splněné před započítáním integrace. Všechny části tarifního systému VDV, jež budou použité pro integraci pro MHD, jsou již v současnosti připravované právě s ohledem na budoucí integraci s MHD.

Střednědobý výhled 2023 – 2026

Cílem je dotvořit stabilní tarifní systém, na kterém se aplikuje Elektronické odbavení cestujících (dále jen „EOC“), a vytvoří se tak plně fungující tarifní systém s předplatným a možností plně integrovat MHD.

V nejbližších letech dopravci veřejné linkové dopravy, kteří jsou integrováni ve VDV nebo nově přistoupivší do VDV, musí splnit jak požadavky na Pokročilé odbavení na mezikrajských linkách, tak i další požadavky. Mezi ně patří kontrola přestupů pomocí QR kódu na jízdním dokladu, kontrola cesty pomocí povolených nadzón a platba jízdného prostřednictvím bankovní karty. Tyto požadavky lze realizovat i bez zavedení EOC. Vzhledem k technické náročnosti a k rozšiřování na nové dopravce budou tyto požadavky naplňovány v několika etapách v rozmezí dvou let.

Cílem dalších kroků v Pokročilém odbavení je dosáhnout toho, aby si cestující na

mezikrajských linkách mohl vybrat jakoukoli kombinací tarifů a od jakých zastávek s daným tarifem se odbaví s ohledem na cílovou zastávku přepravy.

Tisknutí QR kódu na jízdním dokladu umožní kvalitní a rychlou kontrolu cestujících při přestupu. Zavedení QR kódu je nutným předpokladem pro následné zavádění mobilních aplikací a bude i vhodným doplněním do integrace s MHD.

Pro optimální využití relačně-zónového tarifu je důležité využití povolené cesty mezi dvěma nadzónami. Tyto povolené nadzóny budou zobrazené na jízdním dokladu a při kontrole přestupu budou vyhodnocovány pomocí QR kódu. Zároveň umožní cestujícímu si předem zkontrolovat povolenou cestu v tarifním kalkulátoru. Po zavedení EOC bude mít cestující možnost vidět tuto povolenou cestu před koupi jízdního dokladu na e-shopu VDV.

Povolená cesta je stanovená na základě několika podmínek. Mělo by jít o nejkratší cestu s nejmenším počtem přestupů, nejkratší docházkovou či přestupní vzdáleností nebo časově nejvhodnější cestu s možným přestupem mezi spoji nebo dopravci. Zároveň je třeba zohlednit nutnost nalezení vhodného spojení z každé zastávky ve zdrojové nadzóně do každé zastávky v cílové nadzóně. Optimální povolená cesta musí být v časové platnosti jízdního dokladu a zároveň musí úměrně odpovídat ceně za ujetou vzdálenost mezi dvěma zastávkami.

Vzhledem k uvedeným podmínkám je třeba mít určitou toleranci (jak územní, tak časovou), a to z hlediska každodenního provozu. Časová platnost jízdního dokladu a rozsah nadzón povolené cesty jsou mírně navýšeny ve prospěch cestujícího, a to i z důvodu preference rychlých spojení (železnice a páteřní linky autobusů). I nadále ale platí princip ceny za ujetou vzdálenost. Z tohoto důvodu není možné dostatečně rozšířit povolené nadzóny, přestože by cesta splňovala jednu z výše uvedených podmínek, např. rychlost spojení. U některých přeprav nelze kombinovat územní a časovou platnost jízdenky, ale při přepravě je nutné se odbavit více jízdními doklady. Řešením těchto neshod není tedy tarifní úprava, ale optimalizace dopravního spojení.

Pro umožnění zrychleného nástupu cestujících a další rozšíření služeb pro cestující bude zavedena úhrada pomocí bankovní karty přes vlastní platební bránu Kraje Vysočina.

Jako příprava pro implementaci EOC budou i nově vytvořené webové stránky, na které budou postupně doplňovány jak stávající, tak i nové funkce.

V tomto období budou i nadále probíhat jednání s městy, která projeví zájem o integraci MHD do VDV. Cílem je v probíhajících postupných modernizacích MHD již aplikovat změny, jež umožní relativně bezproblémovou integraci do VDV. Zvláště na připravenost odbavovacího zařízení ve vozidlech je kladen velký důraz, a to s ohledem na jiný způsob odbavení, než je doposud používaný.

Dlouhodobý výhled

Jako nutný předpoklad pro plnou integraci MHD a zavedení předplatného je nutné zprovoznit EOC. To by mělo proběhnout v následujících pěti letech.

Mimo výše uvedené možnosti se v rámci EOC počítá se zavedením systému identifikace (odbavení) cestujících registrovaných do VDV, a to za pomoci bankovní karty, karty dopravce

nebo QR kódu.

Cestující se bude moci zaregistrovat, případně zakoupit dopravní produkt na prodejním místě dopravce, v e-shopu nebo mobilní aplikaci VDV. K dispozici bude mít tarifní kalkulátor integrovaný do vyhledávače spojení. Registrovanému cestujícímu bude zřízen v systému EOC VDV uživatelský účet, který s vazbou na platební bránu VDV umožní bezpečné a pohodlné on-line platby jízdného.

Platební brána VDV a systém EOC umožní bezhotovostní nákup dopravního produktu rovněž neregistrovaným cestujícím.

Cílem kombinace Pokročilého odbavení a integrace MHD je dosáhnout kýženého stavu, kdy cestující použije na začátku MHD jednoho tarifního systému, přesune se vlakem nebo autobusem do jiného tarifního systému a ukončí cestu v jiné MHD, a to s možností zakoupení jízdního dokladu dopředu pro celou přepravu a co možná nejkomfortněji.

Seznam použitých zkratk

ČD – České dráhy, a.s.
ČSÚ – Český statistický úřad
EU – Evropská unie
Hl. n. – hlavní nádraží
HV – hnací vozidlo
JMK – Jihomoravský kraj
JK – Jihočeský kraj
IREDO – Integrovaná regionální doprava Královéhradeckého a Pardubického kraje
JHMD – Jindřichohradecké místní dráhy, a.s.
MHD – městská hromadná doprava
ODO – tzv. ostatní dopravní obslužnost
ORP – obec s rozšířenou působností
Os – osobní vlak
PHM – pohonné hmoty
P + R – parkoviště Park & Ride (Zaparkuj a jeď)
R9, R11 – linky dálkové dopravy v závazku veřejné služby Ministerstva dopravy ČR
ř. – řada (hnacího drážního vozidla)
Sp – spěšný vlak
TK – temeno kolejnice
VDV – Veřejná doprava Vysočiny
ZVS – závazek veřejné služby
X:00 – časový údaj – přestupní uzel v každou celou hodinu
S:00 – časový údaj – přestupní uzel v sudou celou hodinu
L:00 – časový údaj – přestupní uzel v lichou celou hodinu
X:30 – časový údaj – přestupní uzel v každou 30. minutu
BEMU – akumulátorová elektrická jednotka
č. p. – číslo popisné
DMU 70 nebo DMU 120 – motorová jednotka (diesel) s kapacitou cca 70 nebo 120 míst k sezení
DOZ – dálkově ovládané zabezpečovací zařízení
EMU 160 – elektrická jednotka s kapacitou do 160 míst k sezení
IDS – integrovaný dopravní systém
JŘ – jízdní řád
MJ – motorová jednotka (diesel)
MV – motorový vůz (diesel)
oskm – osobokilometr
oskm/km – průměrný počet osobokilometrů na kilometru tratě (přepravní zátěž na profilu tratě)
PEÚ – předelektrizační úpravy
R – rychlík
ŽST – železniční stanice

Přílohy

Příloha č. 1 – Integrace MHD v Kraji Vysočina do VDV

Příloha č. 2 – Centrální dispečink VDV

Seznam grafů

Graf 1 Podíl výkonů objednaných na základě smlouvy s danými dopravci.....	78
Graf 2 Rozsah a úhrada ZVS ve veřejné linkové dopravě 2017 – 2021.....	81
Graf 3 Vývoj výnosů v letech 2017 – 2021.....	81
Graf 4 Vývoj 2017 – 2021 Přírůstek průměrného ročního indexu.....	82
Graf 5 Vývoj 2017 – 2021 Cena nafty dle ČSÚ.....	83
Graf 6 Vývoj 2017 – 2021 Mzda řidičů dle ČSÚ.....	83