

UDI MORAVA s. r.o., Havlíčkovo nábřeží 38, Ostrava – Moravská Ostrava

***STUDIE PROVEDITELNOSTI ZAVEDENÍ  
INTEGROVANÉHO DOPRAVNÍHO SYSTÉMU  
V PODMÍNKÁCH KRAJE VYSOČINA***

***ZPRÁVA***

srpen 2009

## **ZÁKLADNÍ ÚDAJE**

<b>Název:</b>	Studie proveditelnosti zavedení integrovaného dopravního systému v podmínkách kraje Vysočina
<b>Zpracovatel:</b>	UDI MORAVA s. r. o., Havlíčkovo nábřeží 38, Ostrava,
<b>Objednavatel:</b>	Vysočina, Žižkova 57/1882, Jihlava
<b>Stupeň dokumentace:</b>	studie
<b>Zodp. projektant:</b>	Ing. Vladimír Návrat
<b>Zpracovatelé</b>	Ing. Vladimír Návrat, Ing. Pavlína Smejtková, Ing. Šárka Wittichová, Lubomír Maren
<b>Technická kontrola:</b>	Ing. Vladimír Návrat
<b>Termín dokončení:</b>	srpen 2009

1.	ÚVOD	6
2.	VÝCHOZÍ PODKLADY	6
3.	POPIS ÚZEMÍ A ROZBOR DEMOGRAFIE KRAJE	6
3.1	Popis území kraje Vysočina	6
3.1.1	Zeměpisná poloha a základní popis území	6
3.1.2	Základní ekonomické údaje kraje	7
3.1.3	Dopravní infrastruktura	8
3.1.4	Průmysl a zemědělství v kraji	9
3.2	Demografický popis kraje	9
3.2.1	Počet obyvatel kraje	9
3.2.2	Školství	9
3.2.3	Zdravotnictví a sociální péče v kraji	10
3.2.4	Ostatní občanská vybavenost kraje	10
3.3	Správní členění kraje	10
3.3.1	Okresy na území kraje	10
3.3.2	Obce s rozšířenou působností na území okresů	13
3.3.3	Obce s pověřeným obecním úřadem na území okresů	13
4.	ANALÝZA PŘEPRAVNÍCH VAZEB V KRAJI	14
4.1	Vyjíždka a dojíždka obyvatel kraje	14
4.1.1	Vyjíždka a dojíždka v okrese Jihlava	17
4.1.2	Vyjíždka a dojíždka v okrese Třebíč	20
4.1.3	Vyjíždka a dojíždka v okrese Pelhřimov	23
4.1.4	Vyjíždka a dojíždka v okrese Žďár nad Sázavou	26
4.1.5	Vyjíždka a dojíždka v okrese Havlíčkův Brod	29
5.	ANALÝZA SOUČASNÉHO ŘEŠENÍ VEŘEJNÉ DOPRAVY V KRAJI	33
5.1	Městská hromadná doprava v kraji	33
5.1.1	Sítě MHD v okrese Jihlava	33
5.1.1.1	Trasy linek MHD Jihlava	33
5.1.1.2	Tarif MHD Jihlava	36
5.1.2	Sítě MHD v okrese Havlíčkův Brod	39
5.1.2.1	Trasy linek MHD Havlíčkův Brod	39
5.1.2.2	Tarif MHD Havlíčkův Brod	42
5.1.3	Sítě MHD v okrese Pelhřimov	44
5.1.3.1	Trasy linek MHD Pelhřimov	44
5.1.3.2	Tarif MHD Pelhřimov	45
5.1.4	Sítě MHD v okrese Třebíč	45
5.1.4.1	Trasy linek MHD Třebíč	45
5.1.4.2	Tarif MHD Třebíč	47
5.1.5	Sítě MHD v okrese Žďár nad Sázavou	48
5.1.5.1	Trasy linek MHD ve Žďáru nad Sázavou	48
5.1.5.2	Tarif MHD Žďár nad Sázavou	51
5.1.5.3	Trasy linek MHD ve Velkém Meziříčí	51
5.1.5.4	Tarif MHD Velké Meziříčí	53
5.1.5.5	Trasy linek MHD v Bystřici nad Pernštejnem	54
5.1.5.6	Tarif v MHD Bystřice nad Pernštejnem	55
5.2	Veřejná linková autobusová doprava v kraji	55
5.2.1	Provozovatelé linek veřejné linkové autobusové dopravy (VLD)	55
5.2.2	Výkony linek veřejné linkové autobusové dopravy (VLD)	56

5.2.3	Veřejná linková autobusová doprava v okrese Jihlava	58
5.2.3.1	Oblast Jihlava	58
5.2.3.2	Oblast Telč	63
5.2.3.3	Oblast Polná	65
5.2.3.4	Oblast Třešť	66
5.2.3.5	Shrnutí autobusové sítě v okrese Jihlava	67
5.2.4	Veřejná linková autobusová doprava v okrese Havlíčkův Brod	67
5.2.4.1	Oblast Havlíčkův Brod	67
5.2.4.2	Oblast Přibyslav	71
5.2.4.3	Oblast Golčův Jeníkov	72
5.2.4.4	Oblast Ledec nad Sázavou	73
5.2.4.5	Oblast Světlá nad Sázavou	75
5.2.4.6	Oblast Chotěboř	76
5.2.4.7	Shrnutí autobusové sítě v okrese Havlíčkův Brod	78
5.2.5	Veřejná linková autobusová doprava v okrese Pelhřimov	78
5.2.5.1	Oblast Pelhřimov	78
5.2.5.2	Oblast Pacov	82
5.2.5.3	Oblast Humpolec	83
5.2.5.4	Oblast Kamenice nad Lipou	85
5.2.5.5	Oblast Počátky	87
5.2.5.6	Shrnutí autobusové sítě v okrese Pelhřimov	88
5.2.6	Veřejná linková autobusová doprava v okrese Žďár nad Sázavou	88
5.2.6.1	Oblast Žďár nad Sázavou	88
5.2.6.2	Oblast Nové Město na Moravě	92
5.2.6.3	Oblast Bystřice nad Pernštejnem	93
5.2.6.4	Oblast Velká Bíteš	95
5.2.6.5	Oblast Velké Meziříčí	97
5.2.6.6	Shrnutí autobusové sítě v okrese Žďár nad Sázavou	99
5.2.7	Veřejná linková autobusová doprava v okrese Třebíč	99
5.2.7.1	Oblast Třebíč	99
5.2.7.2	Oblast Moravské Budějovice	104
5.2.7.3	Oblast Jaroměřice nad Rokytnou	107
5.2.7.4	Oblast Náměšť nad Oslavou	108
5.2.7.5	Oblast Hrotovice	109
5.2.7.6	Oblast Jemnice	110
5.2.7.7	Shrnutí autobusové sítě v okrese Třebíč	111
5.3	Železniční doprava v kraji	111
5.3.1	Síť železničních tratí	111
5.3.2	Výkony na železničních tratích	114
5.3.3	Shrnutí nabídky železniční dopravy v kraji	114
5.4	Hlavní přepravní vazby v kraji	115
5.4.1	Popis hlavních vazeb	116
5.4.2	Zhodnocení hlavních přepravních vazeb v kraji	121
6.	ZÁSADY PRO REALIZACI A PROVOZ VEŘEJNÉ DOPRAVY V IDS	123
7.	NÁVRH ÚPRAV DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ	125
7.1	Zásady pro úpravy dopravního řešení	125
7.2	Návrh standardů dopravní obslužnosti	127
7.3	Porovnání stávající dopravní obsluhy s navrženými standardy	131
7.3.1	Současná nabídka veřejné dopravy v okrese Jihlava	132
7.3.2	Současná nabídka veřejné dopravy v okrese Havlíčkův Brod	132

7.3.3	Současná nabídka veřejné dopravy v okrese Pelhřimov	133
7.3.4	Současná nabídka veřejné dopravy v okrese Žďár nad Sázavou	134
7.3.5	Současná nabídka veřejné dopravy v okrese Třebíč	135
7.4	Závěr analýzy	136
7.5	Návrh zařazení autobusových linek do IDS	136
7.6	Návrh zařazení vlaků do IDS	137
8.	NÁVRH TARIFU IDS	138
8.1	Návrh tarifního systému IDS	138
8.2	Návrh jízdného a smluvních přepravních podmínek	140
8.2.1	Základní tarifní zásady a návrh jízdného	140
8.2.2	Základní zásady smluvních a přepravních podmínek	147
8.3	Tarif zónový versus kilometrický	147
8.4	Návrh dopravně tarifních zón IDS v kraji Vysočina	148
8.5	Zhodnocení návrhu tarifu IDS, etapovost zavedení IDS	150
9.	ODBAVOVACÍ SYSTÉM	152
9.1	Návrh odbavování cestujících	152
9.1.1	Nákup jízdenky ve veřejné linkové dopravě	153
9.1.2	Způsob odbavení a registrace jízdy ve veřejné linkové dopravě	154
9.1.3	Kontrola cestujících ve veřejné linkové dopravě	154
9.1.4	Specifika odbavení, evidence jízdy a kontrola v MHD	154
9.1.5	Specifika odbavení, evidence jízdy a kontrola v železniční osobní dopravě	155
9.2	Návrh výstupních sestav	155
10.	EKONOMICKÉ VYHODNOCENÍ	157
10.1	Návrh dělení tržeb v IDS - náklady na clearing	157
10.2	Návrh úprav dopravního řešení – nové spoje	158
10.3	Náklady na zavedení IDS	158
10.4	Protarifovací ztráta	159
11.	KOORDINÁTOR IDS	161
11.1	Návrh právní formy, náplň činnosti a organizační strukturu	163
11.1.1	Zřízení samostatného oddělení IDS na krajském úřadě – varianta 1	164
11.1.2	Zřízení nové právnické osoby IDS ve vlastnictví kraje – varianta 2	166
11.1.3	Spolupráce krajského úřadu a vybrané stávající firmy – varianta 3	168
11.2	Zhodnocení návrhu	169
12.	LEGISLATIVA	170
12.1	Přehled právních předpisů ČR k dopravní obsluze	170
12.1.1	Silniční doprava	170
12.1.2	Drážní doprava	172
12.1.3	Jiné právní předpisy	173
12.1.4	Ostatní právní předpisy	174
12.2	Právní předpisy související s IDS	174
13.	ZÁVĚR a DOPORUČENÍ	175

# 1. ÚVOD

Cílem této studie je posoudit možnost vzniku integrovaného systému veřejné dopravy na území Kraje Vysočina, a to z hledisek stanovených zadavatelem.

## 2. VÝCHOZÍ PODKLADY

- mapové podklady území Kraje Vysočina
- Malý lexikon obcí (ČSÚ, 2004)
- Vyjíždka a dojíždka obyvatel okresů Kraje Vysočina (ČSÚ, 2004)
- [www.portal.IDOS.cz](http://www.portal.IDOS.cz)
- [www.portal.gov.cz](http://www.portal.gov.cz)
- webové stránky měst a obcí v Kraji Vysočina
- JŘ dopravců obsluhujících řešenou oblast

## 3. POPIS ÚZEMÍ A ROZBOR DEMOGRAFIE KRAJE

### 3.1 Popis území kraje Vysočina

#### 3.1.1 Zeměpisná poloha a základní popis území

Vysočina (původním názvem Jihlavský kraj) leží na pomezí Čech a Moravy. Na severu sousedí s Pardubickým krajem, na jihovýchodě s Jihomoravským krajem, na jihozápadě s Jihočeským krajem a na severozápadě se Středočeským krajem. Na jihu se téměř přibližuje k hranici Rakouska, ale nedosáhne na ni. Je jedním ze tří vnitrozemských krajů v Česku.

Vysočina a Hlavní město Praha jsou jediné dva samosprávné kraje v Česku, které nemají v názvu stanoveném ústavním zákonem slovo „kraj“.

Kraj Vysočina se rozkládá na ploše 6 796 km<sup>2</sup>, celkový počet obyvatel byl cca 513 tisíc (údaj z roku 2006). Hustota osídlení činila v témže roce 75 ob./km<sup>2</sup>. Celé území kraje Vysočina leží v oblasti Českomoravské vrchoviny. Na jihu zahrnuje západní část Jevišovické pahorkatiny a sever Javoříčké pahorkatiny, na západě je Křemešnická vrchovina, na severozápadě leží Hornosázavská pahorkatina, na

severu Žďárské vrchy s Hornosvrateckou pahorkatinou, na východě a v centru je Křížanovská vrchovina. V Jihlavských vrších (Javořické pahorkatině) se nachází nejvyšší hora Javořice(837 m).

Jen o metr nižší je vrchol Devět skal ve Žďárských vrších. Návštěvníci zde naleznou také dvě chráněné krajinné oblasti, kterými jsou Žďárské vrchy a Železné hory. Kromě přírody se turisté mohou těšit na mnoho kulturních památek, hradů, zámků a církevních staveb. Z kulturních památek v kraji byly tři zapsány na Seznam světového kulturního a přírodního dědictví UNESCO. Jsou jimi historické centrum města Telč, Poutní kostel sv. Jana Nepomuckého na Zelené Hoře a židovská čtvrť, židovský hřbitov a Bazilika sv. Prokopa v Třebíči - jsou zařazeny mezi světové kulturní dědictví UNESCO. Mezi lákadla regionu patří také muzeum v Pelhřimově, mapující jedinečné výkony českých a světových rekordmanů.

Přírodní podmínky rozptýlily obyvatele Vysočiny do více než tisíce sídel, která jsou propojena hustou sítí silnic. Pro Vysočinu jsou charakteristické malé vesnice nepříliš vzdálené od místního centra, jímž bývá klidné malé město se třemi až deseti tisíci obyvatel. Pouze ve čtyřech městech žije více než 20 tisíc obyvatel, krajské město Jihlava dosahuje počtu cca 50 tisíc. S rostoucí životní úrovní a mobilitou obyvatel lze čekat, že toto uspořádání bude výhodou. Umožňuje využívat pozitiva venkovského bydlení a přitom zaručuje dostupnost městského centra.

Výhodou Vysočiny je zachované čisté životní prostředí. Lze říci, že náš kraj je zdravým ostrovem mezi třemi aglomeracemi – pražskou, brněnskou a vídeňskou. I díky tomu se jako první z krajů České republiky stal členem organizace zdravých měst a regionů.

Ekonomika východní části kraje je ovlivněna sousedící brněnskou aglomerací, severozápadní část kraje je již spádovou oblastí hlavního města Prahy. Strategická poloha Vysočiny proto v posledních letech přilákala řadu zahraničních investorů, kteří sem soustřeďují nejen výrobní kapacity, ale rovněž výzkum a vývoj.

### **3.1.2 Základní ekonomické údaje kraje**

Aktuální míra nezaměstnanosti v Kraji Vysočina v únoru 2009 byla 8,2 %, což je v rámci celé republiky průměrná hodnota. V lednu tato hodnota činila 7,44 %.

Při porovnání aktuální míry nezaměstnanosti v jednotlivých správních oblastech obcí s rozšířenou působností (ORP) na území kraje lze říci, že v únoru 2009 byl tento

ukazatel výrazně nejvyšší v ORP Světlá nad Sázavou, což souvisí s útlumem sklářského průmyslu.

ORP	míra %	aktivní ob.
Bystřice nad Pernštejnem	10,41	9756
Havlíčkův Brod	6,95	25658
Humpolec	7,79	8 187
Chotěboř	7,07	10 752
Jihlava	8,38	50 073
Moravské Budějovice	12,17	11 605
Náměšť nad Oslavou	10,09	6 441
Nové Město na Moravě	9,3	9 028
Pacov	5,91	5 090
Pelhřimov	5,99	23 237
Světlá nad Sázavou	14,64	10 423
Telč	11,19	6 576
Třebíč	10,07	38 381
Velké Meziříčí	8,91	16 585
Žďár n. Sázavou	6,63	21 644

Obce s nejvyšší aktuální nezaměstnaností v kraji jsou tyto:

#### **Obce s nejvyšší nezaměstnaností**

obec	ORP	míra %
Moravecké Pavlovice	Bystřice nad Pernšt.	45,5
Rousměrov	Velké Meziříčí	35
Příštpo	Třebíč	31,1
Vlkanov	Světlá nad Sázavou	30
Olší	Telč	28,1
Dědice	Moravské Budějovice	27,5
Vanůvek	Telč	26,3
Rybné	Jihlava	26,2
Druhanov	Světlá nad Sázavou	25,9
Bělá	Pelhřimov	25

Co se týče dalších ekonomických údajů, např. podíl kraje na tvorbě hrubého domácího produktu činil v roce 2006 cca 4 % a stav přímých zahraničních investic činil 100 mil. Kč/1 000 obyvatel (v rámci celé ČR 162 mil.)

### **3.1.3 Dopravní infrastruktura**

Kraj je umístěn v dopravním i populačním středu země. Vysočinou prochází hlavní dopravní tepna České republiky dálnice D1.

Kraj je charakteristický hustou sítí silnic všech kategorií, což umožňuje snadnou dostupnost obcí.



Hustota silniční sítě je vyjádřena kilometrickou délkou silnic na ploše 100 km<sup>2</sup>. Údaje z roku 2006 jsou následující:

- dálnice – 1,37 km/100 km<sup>2</sup>
- silnice I. třídy – 6,18 km/100 km<sup>2</sup>
- silnice II. třídy – 24,0 km/100 km<sup>2</sup>
- silnice III. třídy – 43,4 km/100 km<sup>2</sup>

### **3.1.4 Průmysl a zemědělství v kraji**

Silnou tradici má v Kraji Vysočina průmyslová výroba, především dřevozpracující, sklářský, strojnický, kovodělný, textilní, nábytkářský, potravinářský, průmysl. V současné době vlivem ekonomické krize došlo k útlumu např. sklářské výroby.

**Na území kraje je vyčleněno 36 průmyslových zón**, a to v Jihlavě, Bystřici nad Pernštejnem, Dolní Cerekvi, Hrotovicích, Chotěboři, Jaroměřicích nad Rokytnou, Jemnici, Kamenici nad Lipou, Krucemburku, Ledči nad Sázavou, Moravských Budějovicích, Náměšti nad Oslavou, Novém Městě na Moravě, Pacově, Pelhřimově, Pohledu, Přibyslavi, Světlé nad Sázavou, Telči, Třebíči, Třešti, Velké Bíteši, Velké Losenici, Větrném Jeníkově, Žďáru nad Sázavou a Ždírci nad Doubravou.

Na celkové výměře kraje se v roce 2007 podílela zemědělská půda 60,6 % a nezemědělská půda 39,4%. Hlavními zemědělskými produkty kraje jsou brambory, řepka a mléko. Pro kraj je typická také vysoká produkční schopnost lesů.

## **3.2 Demografický popis kraje**

### **3.2.1 Počet obyvatel kraje**

Údaj o počtu obyvatel Kraje Vysočina ke dni 31. 12. 2007 činil 513 677 (dle ČSÚ za rok 2007). Poslední údaj ČSÚ o počtu obyvatel kraje je z 31. 12. 2008, který udává 515 411 obyvatel celkem, kteří žijí v celkem 704 obcích.

### **3.2.2 Školství**

Ve školním roce dle údajů ČSÚ pracovalo v Kraji Vysočina 277 mateřských škol s 14 946 dětmi, 268 základních škol s 45 314 žáky, 72 středních škol s 27 064 žáky (z toho 18 gymnázií s 6 936 žáky). Dále v kraji pracovalo 48 středních odborných

škol s 10 760 žáky, 31 odborných učilišť s 8 388 žáky, 13 vyšších odborných škol s 1 471 studenty a 2 univerzity.

### **3.2.3 Zdravotnictví a sociální péče v kraji**

Na území kraje se nachází pět nemocnic zřizovaných krajem (Jihlava, Třebíč, Pelhřimov, Havlíčkův Brod a Nové Město na Moravě). Kromě nemocnic zřizovaných krajem jsou na Vysočině další zdravotnická zařízení, např. Nemocnice sv. Zdislavy, Mostiště, léčebny dlouhodobě nemocných, rehabilitační zařízení, psychiatrické léčebny. Výjimečným zařízením v sociální oblasti je Diagnostický ústav sociální péče Černovice, jeden z nejmodernějších v ČR.

### **3.2.4 Ostatní občanská vybavenost kraje**

Na území kraje Vysočina se nachází 44 kin, 7 divadel, 599 veřejných knihoven a 52 muzeí.

Ze sportovních zařízení je zde zastoupeno 100 koupališť a krytých bazénů a 43 otevřených stadionů.

## **3.3 Správní členění kraje**

### **3.3.1 Okresy na území kraje**

Do roku 2002 bylo území Vysočiny rozčleněno do pěti okresů, a to Jihlava, Havlíčkův Brod, Pelhřimov, Třebíč a Žďár nad Sázavou.

Dle sledování ČSÚ jsou poslední údaje o počtu obyvatel v jednotlivých okresech následující:

## Počet obyvatel v kraji Vysočina a jeho okresech v 1. - 4. čtvrtletí 2008

(předběžné výsledky)

	Stav na počátku období 1. ledna 2008			Střední stav obyvatelstva			Stav na konci období 31. prosinec 2008		
	celkem	muži	ženy	celkem	muži	ženy	celkem	muži	ženy
<b>Kraj celkem</b>	<b>513 677</b>	<b>254 552</b>	<b>259 125</b>	<b>514 387</b>	<b>255 100</b>	<b>259 287</b>	<b>515 411</b>	<b>255 773</b>	<b>259 638</b>
v tom okresy:									
Havlíčkův Brod	95 618	47 382	48 236	95 805	47 521	48 284	96 079	47 676	48 403
Jihlava	111 257	55 062	56 195	111 629	55 251	56 378	112 031	55 538	56 493
Pelhřimov	72 958	36 264	36 694	73 092	36 349	36 743	73 227	36 405	36 822
Třebíč	114 153	56 289	57 864	114 051	56 294	57 757	114 028	56 285	57 743
Žďár nad Sázavou	119 691	59 555	60 136	119 810	59 685	60 125	120 046	59 869	60 177

**Nejlidnatějším a zároveň nejrozlehlejším okresem je Žďár nad Sázavou. Během roku 2008 byl zaznamenán ve všech okresech s výjimkou Třebíče nárůst obyvatel. Za poslední rok došlo k celkovému nárůstu obyvatel v kraji o 1 734 osob.**

*Podrobné údaje o počtu obyvatel ve všech obcích jednotlivých okresů jsou součástí následujících tabulek . Jsou zde údaje o počtu obyvatel v r. 2004, o pohybu počtu obyvatel v r. 2007, a také údaj o vybavenosti obcí základní školou. **Ze souhrnných údajů v těchto tabulkách je patrný nárůst obyvatel ve všech okresech také v roce 2007.***

Okresní úřady na území České republiky ukončily svoji činnost 31. prosince 2002, takže od 1. ledna 2003 představují okresy pouze územní obvody policie, soudů a některých jiných státních institucí.

Území okresů se člení na správní oblasti obcí s rozšířenou působností (ORP) – tzv. obce III. stupně.

Obce s rozšířenou působností představují nový typ obcí vykonávajících státní správu v přenesené působnosti. Jsou obcemi s nejširším rozsahem výkonu státní správy v přenesené působnosti. Obce s rozšířenou působností vykonávají následující potřebné agendy, které lidé nejčastěji využívají:

- evidence obyvatel,
- vydávání cestovních a osobních dokladů, řidičských průkazů, technických průkazů,
- evidence motorových vozidel,
- živnostenské oprávnění,
- výplata sociálních dávek,
- sociálně-právní ochrana dětí,
- péče o staré a zdravotně postižené,
- vodoprávní řízení, odpadové hospodářství a ochrana životního prostředí,
- státní správa lesů, myslivosti a rybářství
- doprava a silniční hospodářství (silniční správní úřad, stanovení místní úpravy provozu dopravního značení atd.)

V jimi spravovaném území se nacházejí i obce s pověřeným obecním úřadem – tzv. obce II. stupně.

Pověřený obecní úřad rozhoduje v prvním stupni ve správním řízení o právech a právech stanovených povinnostech fyzických a právnických osob, pokud zákon nestanoví jinak.

Některé z pověřených obecních úřadů jsou zároveň i obecními úřady obcí s rozšířenou působností, z čehož vyplývají další působnosti státní správy.

Správní obvody obcí s rozšířenou působností jsou vymezeny vyhláškou ministerstva vnitra 388/2002 Sb. výčtem obcí, které do nich spadají. Zpravidla tvoří správní obvod rozšířené působnosti část okresu, ale v některých případech je totožný s územím okresu.

Do roku 2006 některé správní obvody obcí s rozšířenou působností zasahovaly v rámci samosprávného kraje do více okresů. Podle vyhlášky 513/2006 Sb., která nabyla účinnosti 1. ledna 2007, se hranice okresů změnily tak, že již správní obvod žádné obce s rozšířenou působností nezasahuje mimo vlastní okres.

### 3.3.2 Obce s rozšířenou působností na území okresů

Členění jednotlivých okresů kraje Vysočina na správní oblasti obcí s rozšířenou působností je uvedeno v předcházejících tabulkách – příslušnost obcí ke spádové obci je zde barevně rozlišena.

#### Členění okresů na tyto správní celky (ORP) je následující:

Okres Jihlava:	Jihlava, Telč
Okres Pelhřimov:	Pelhřimov, Pacov, Humpolec
Okres Třebíč:	Třebíč, Moravské Budějovice Náměšť nad Oslavou
Okres Žďár nad Sázavou:	Žďár nad Sázavou, Bystřice nad Pernštejnem Velké Meziříčí, Nové Město na Moravě
Okres Havlíčkův Brod:	Havlíčkův Brod, Chotěboř, Světlá nad Sázavou

### 3.3.3 Obce s pověřeným obecním úřadem na území okresů

Správní oblasti obcí s rozšířenou působností (ORP) jsou dále členěny na území obcí s pověřeným obecním úřadem (POÚ). Výše uvedené oblasti ORP zahrnují následující oblasti OPÚ:

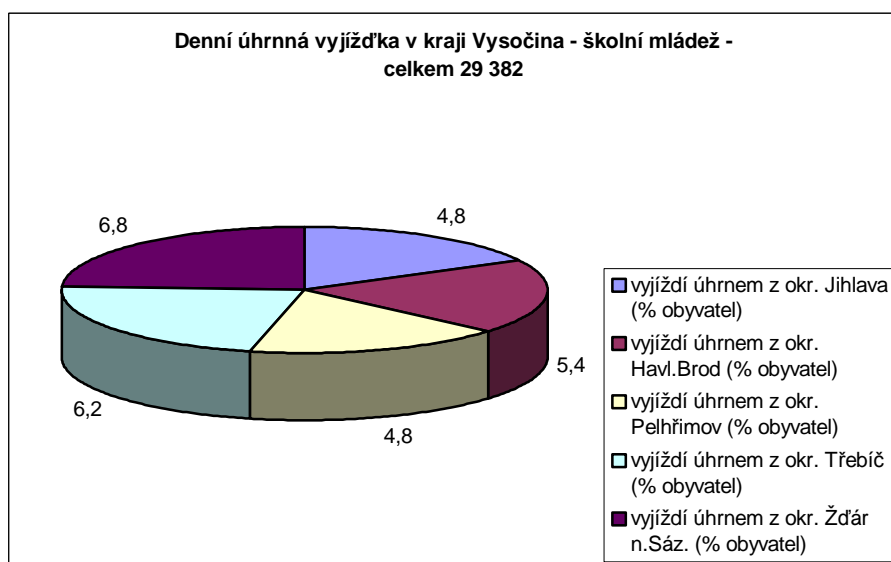
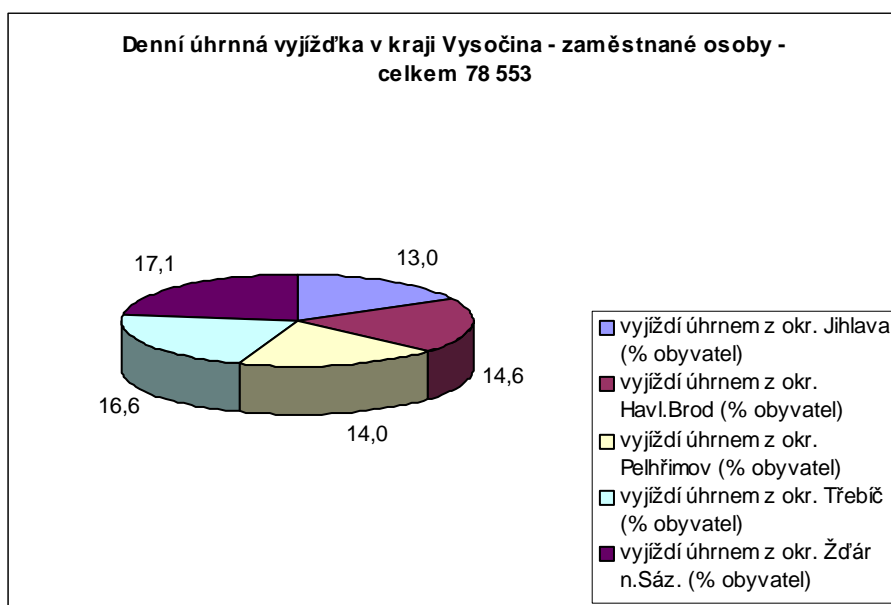
Okres Jihlava:	Jihlava, Telč, Třešť, Polná
Okres Pelhřimov:	Pelhřimov, Pacov, Humpolec, Počátky, Kamenice nad Lipou
Okres Třebíč:	Třebíč, Moravské Budějovice Náměšť nad Oslavou, Hrotovice, Jaroměřice nad Rokytnou
Okres Žďár nad Sázavou:	Žďár nad Sázavou, Bystřice nad Pernštejnem Velké Meziříčí, Nové Město na Moravě, Velká Bíteš
Okres Havlíčkův Brod:	Havlíčkův Brod, Chotěboř, Světlá nad Sázavou, Golčův Jeníkov, Ledec nad Sázavou, Přibyslav

## 4. ANALÝZA PŘEPRAVNÍCH VAZEB V KRAJI

### 4.1 Vyjíždka a dojíždka obyvatel kraje

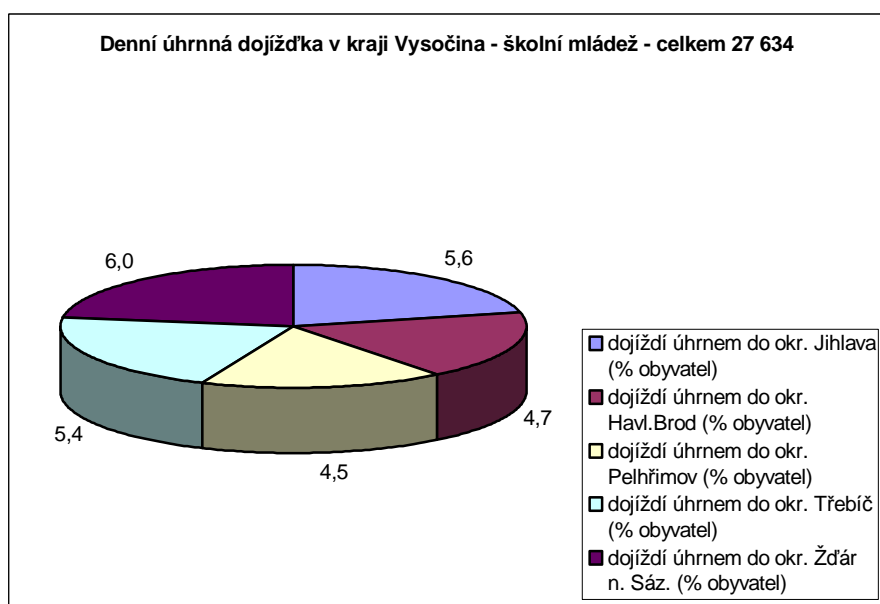
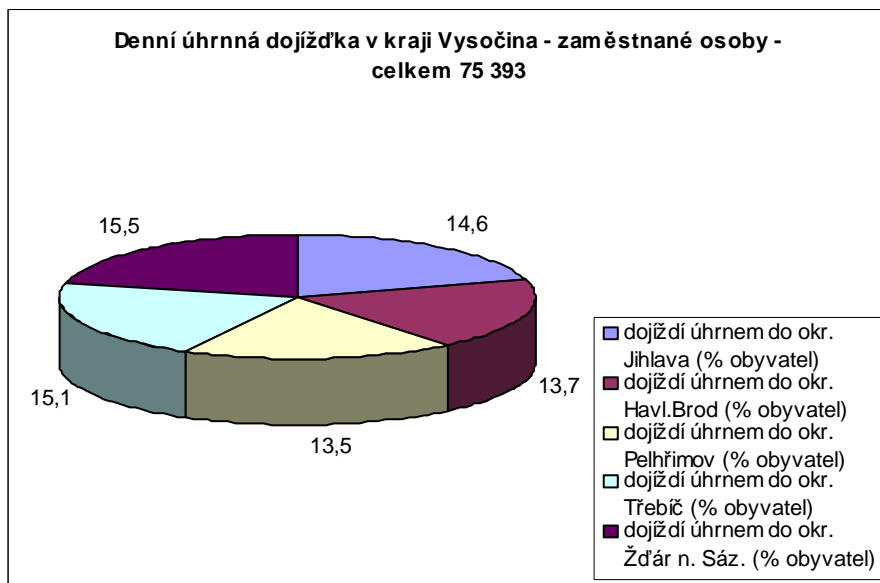
Sčítáním lidu v r. 2001 bylo zjištěno, že všemi dopravními prostředky **ve všech okresech kraje vyjíždí za zaměstnáním denně 78 553 osob a do škol 29 382 osob.**

Procentní podíl všech denně vyjíždějících osob v jednotlivých okresech kraje dokládají následující grafy:



Dále bylo zjištěno, že všemi dopravními prostředky **ve všech okresech kraje dojíždí do zaměstnání denně 75 393 osob a do škol 27 634 osob.**

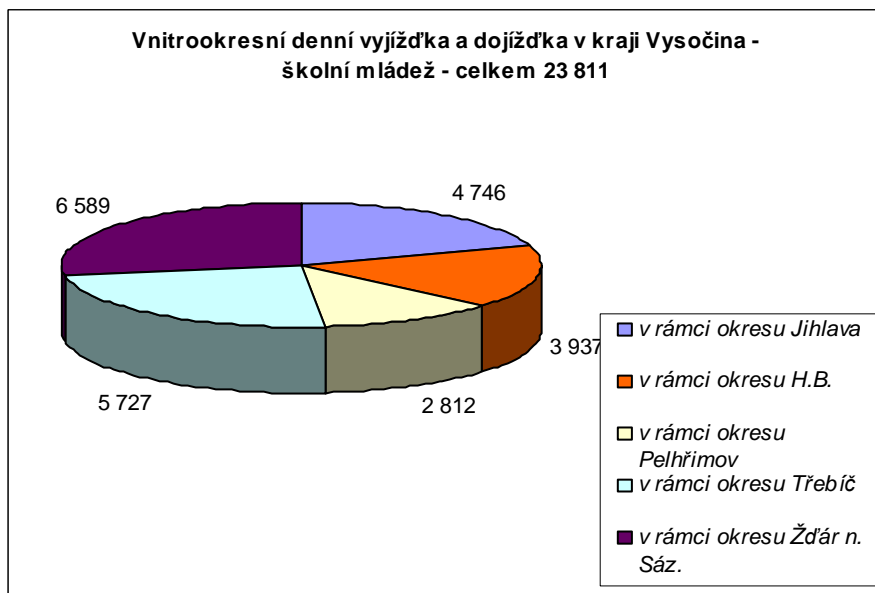
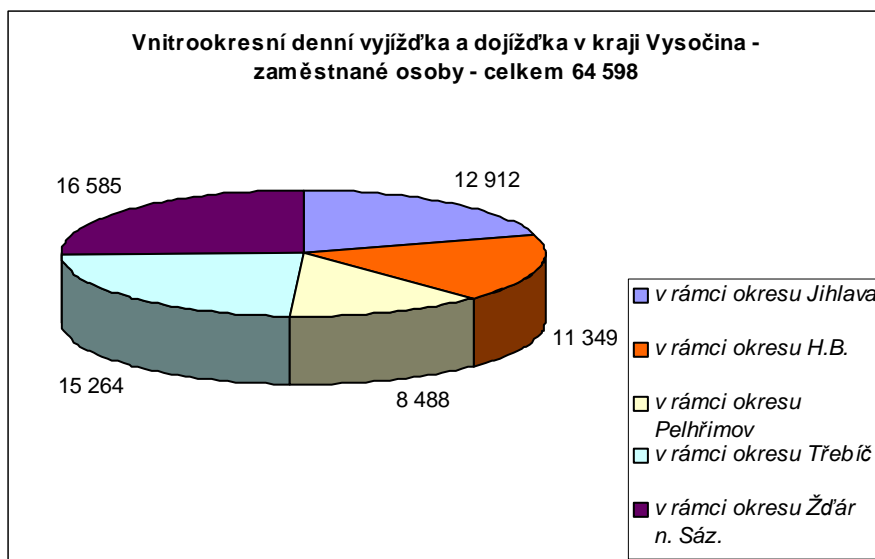
Procentní podíl všech denně dojíždějících osob v jednotlivých okresech kraje dokládají následující grafy:



Nejvýznamnější položku v počtu dojíždějících a vyjíždějících tvoří cesty vnitrookresní.

Sčítáním lidu v r. 2001 bylo zjištěno, že za prací a do škol denně dojíždí **v rámci svého okresu** všemi dopravními prostředky **cca 88 400 lidí, z toho cca 64 600 obyvatel za prací a 23 800 žáků a studentů do škol.**

Pohyby obyvatelstva v kraji po jednotlivých okresech kraje dokládají následující grafy:



**Po porovnání vyjíždějících a dojíždějících osob (denně) a celkového počtu obyvatel v rámci jednotlivých okresů lze říci následující:**

- v nejlidnatějším okrese Žďár nad Sázavou činí tento podíl cca 13,8 % (pracující osoby) a 5,5 % (školní mládež)
- v okrese Jihlava činí podíl dojíždějících cca 11,5 % (pracující) a cca 4 % (školní mládež)
- v okrese Havlíčkův Brod 11,8 % (pracující) a také cca 4% (školní mládež)
- v okrese Třebíč činí podíl dojíždějících 13,4 % (pracující osoby) a 5 % (školní mládež)
- v okrese Pelhřimov se jedná o 11,6 % (pracující) a 3,8% (školní mládež)



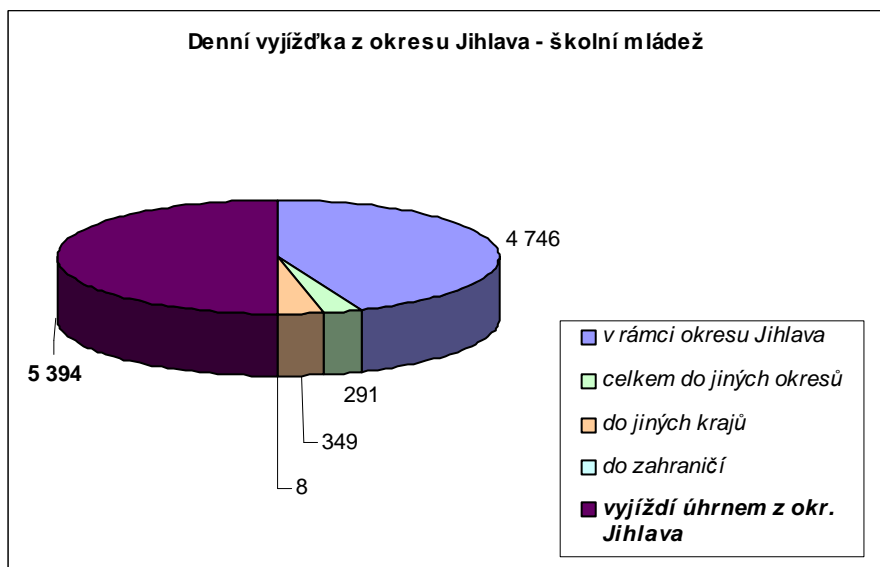
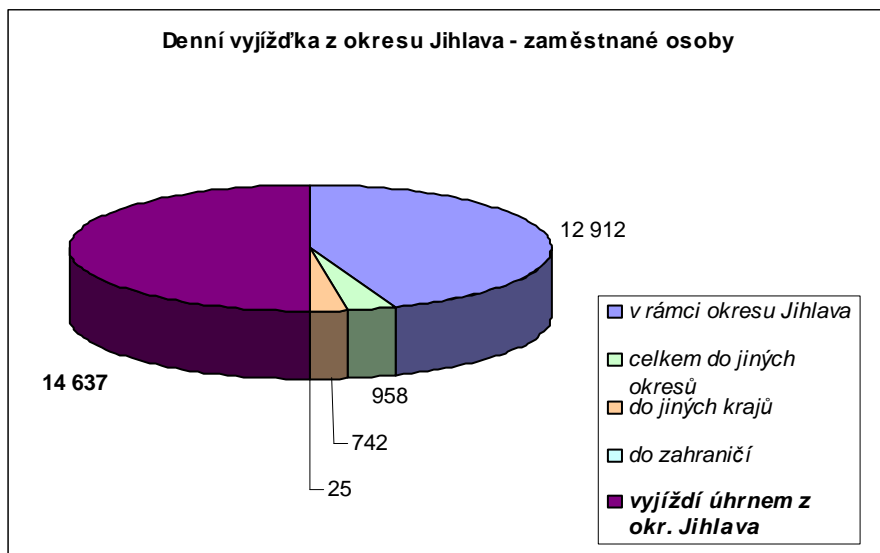
Nejvyšší vnitrookresní pohyb obyvatelstva byl tedy zaznamenán v okresech Žďár nad Sázavou a Třebíč a nejnižší v okrese Jihlava (tedy v okrese s krajským městem).

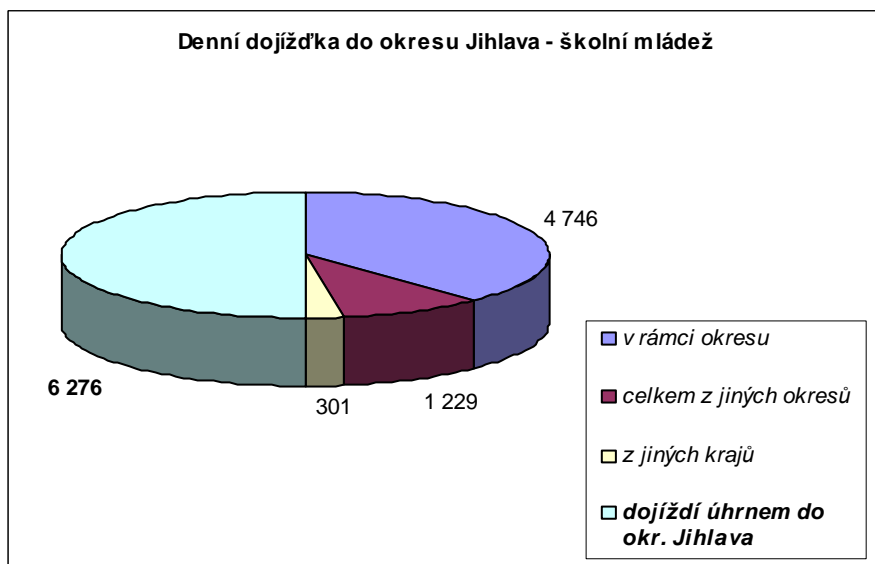
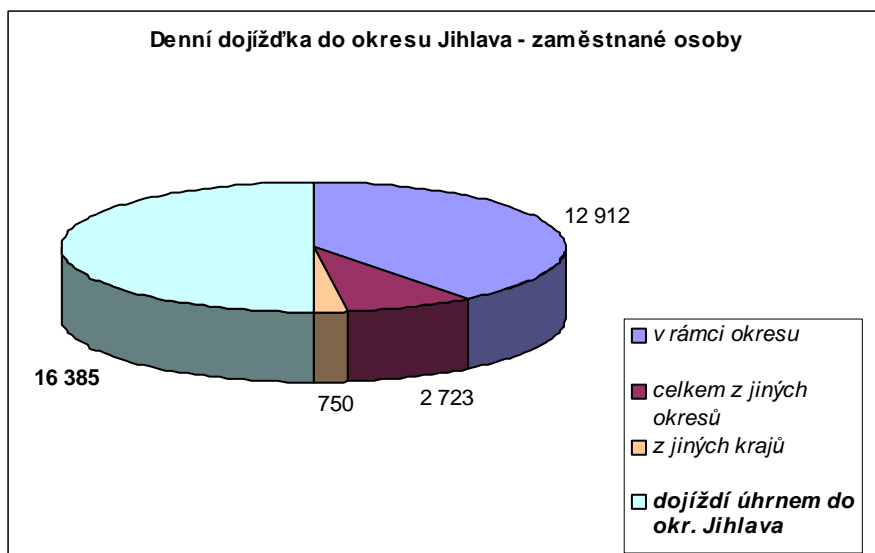
Pozn.: Uvedené procentní podíly vycházejí z údajů ze sčítání lidu z r. 2001 a aktuálního počtu obyvatel kraje. Údaje nejsou tedy zcela přesné.

#### 4.1.1 Vyjíždka a dojíždka v okrese Jihlava

Následuje bližší rozbor pohybu obyvatelstva v jednotlivých okresech kraje. Českým statistickým úřadem byly sledovány vnitrookresní, mimookresní (s bližší specifikací cílů) a mimokrajské cesty obyvatel.

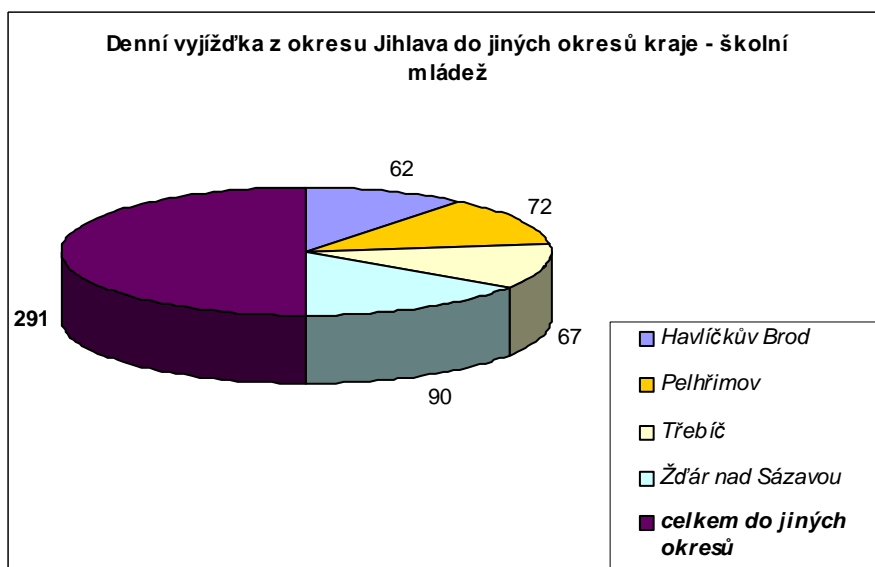
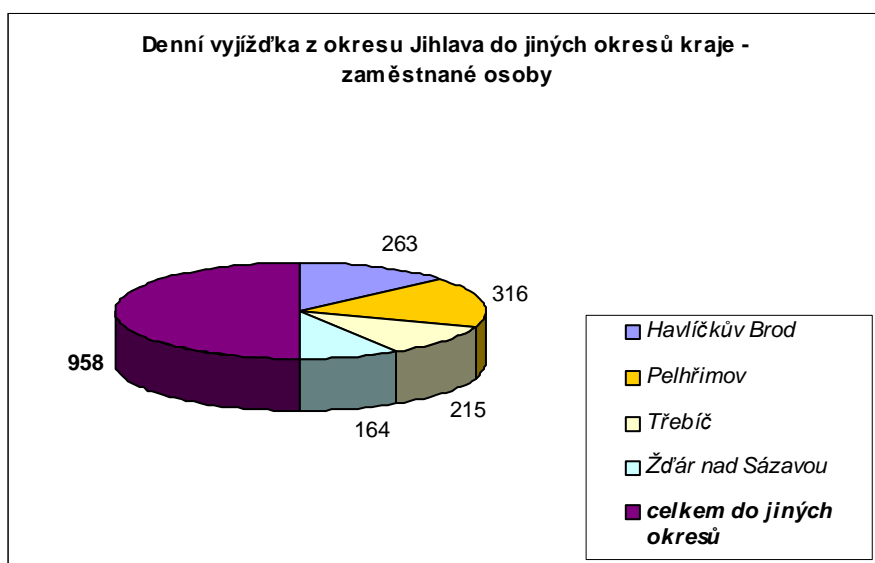
**V okrese Jihlava byly zaznamenány následující počty cest s výše uvedenými cíli:**





Z grafického znázornění cílů cest zaznamenaných u obyvatel okresu Jihlava je patrné, že v souhrnu **převyšují denní cesty** do zaměstnání i škol **směřující do okresu Jihlava**. Jak již bylo konstatováno, **nejvyšší podíl na pohybu obyvatelstva v okrese Jihlava mají cesty uvnitř okresu**.

### Bližší specifikace cest směřujících do ostatních okresů kraje je následující:



Z tohoto znázornění je patrné, že z okresu Jihlava denně míří nejvíce obyvatel za prací do okresu Pelhřimov, dále do okresu Havlíčkův Brod, Třebíč a nejméně cílů bylo zaznamenáno ve Žďáru nad Sázavou.

Nejvíce školních cest směřuje do okresu Žďár nad Sázavou, následuje okres Pelhřimov a dále Třebíč a Havlíčkův Brod.

*Objem přepravních proudů vyjíždějících ze všech obcí na území okresu Jihlava znázorňuje grafická příloha č. 2.*

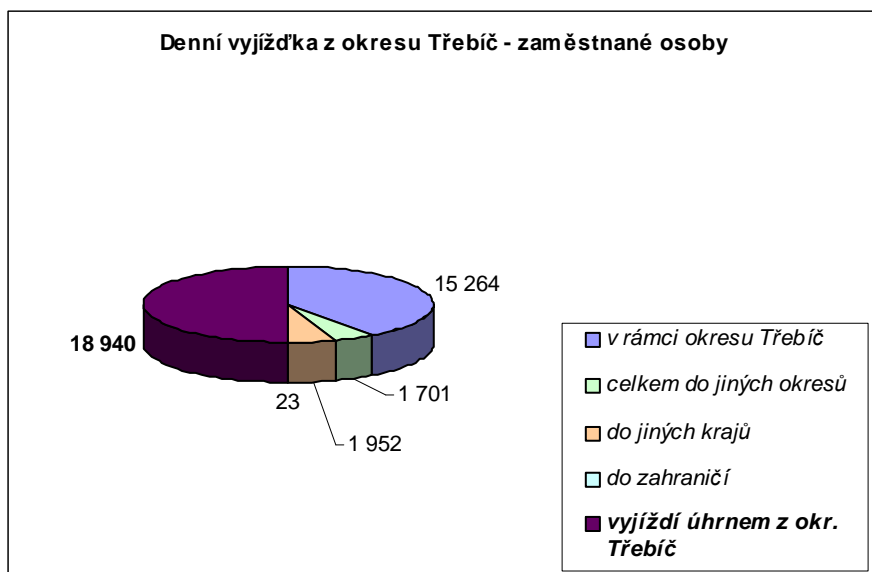
Jsou zde barevně odlišeny katastry obcí podle počtu obyvatel, a také jsou zde barevně odlišeny obce s podílem vyjíždějících nad 50 % a od 20 do 50 % s bližší specifikací cílů.

**V jednotlivých správních oblastech obcí s rozšířenou působností a obcí s pověřeným obecním úřadem okresu Jihlava je situace následující:**

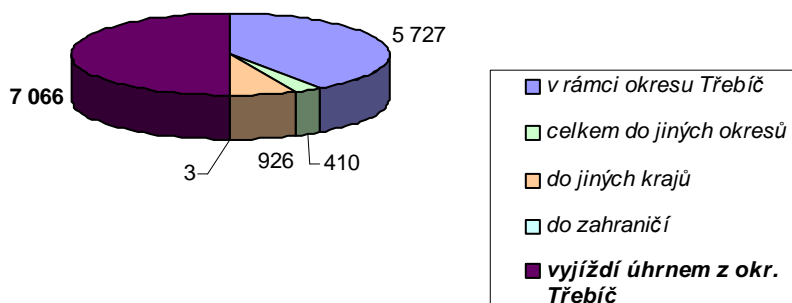
- Oblast Jihlava – všechny znázorněné přepravní proudy směřují do krajského města, jeden zaznamenaný proud směřuje do Brtnice.
- Oblast Telč – většina zaznamenaných proudů s cílem Telč, část proudů s cílem Jihlava.
- Oblast Třešť – vyrovnaná část proudů do Třešti i do Jihlavy (především vyjíždějící z Třešti).
- Oblast Polná – většina cílů v Jihlavě, následují proudy do Polné, také jsou zaznamenané cíle v Dobroníně.

**4.1.2 Vyjíždka a dojíždka v okrese Třebíč**

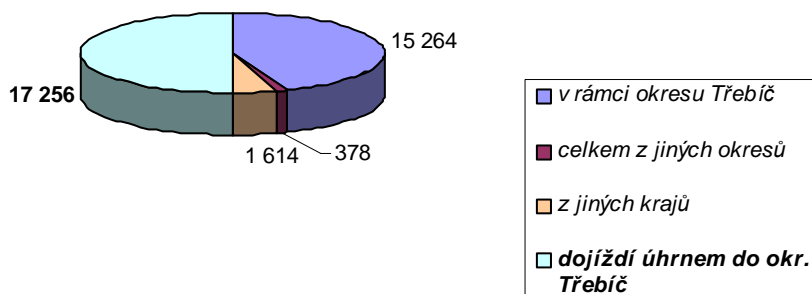
V okrese Třebíč byly zaznamenány následující počty cest s výše uvedenými cíli:



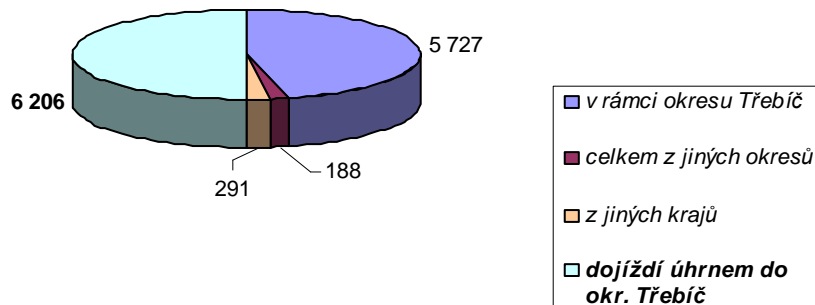
**Denní vyjížďka z okresu Třebíč - školní mládež**



**Denní dojížďka do okresu Třebíč - zaměstnané osoby**

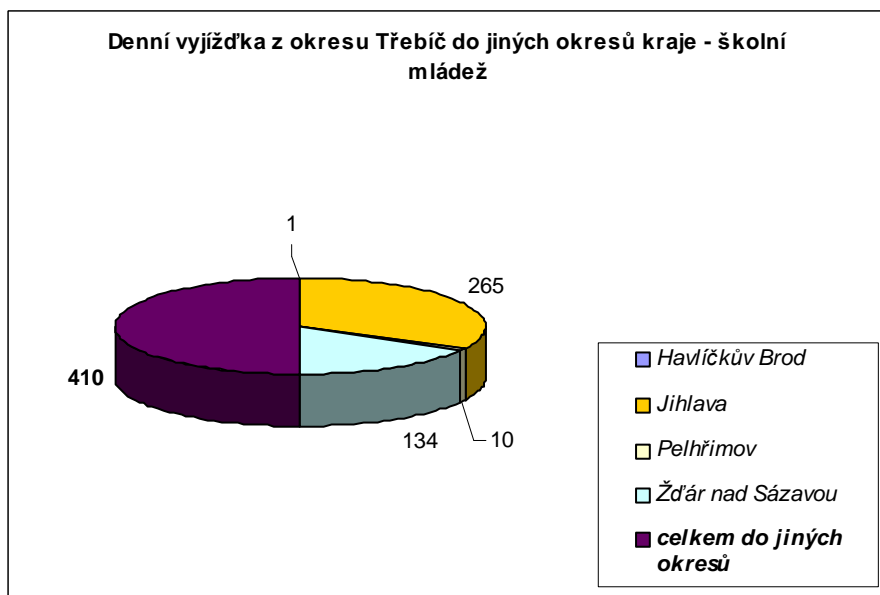
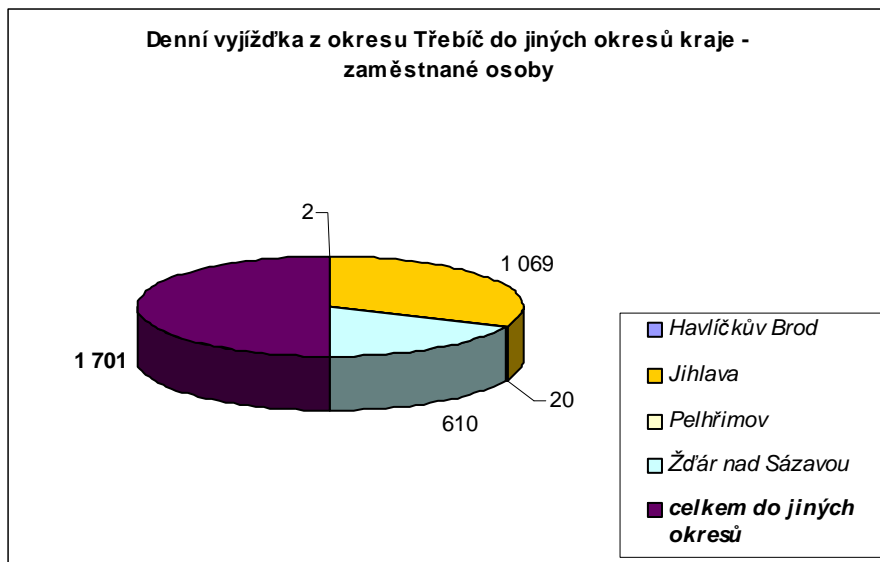


**Denní dojížďka do okresu Třebíč - školní mládež**



Z grafického znázornění cílů cest zaznamenaných u obyvatel okresu Třebíč je patrné, že v souhrnu **převyšují denní cesty** do zaměstnání i škol **směřující z okresu Třebíč**. Jak již bylo konstatováno, **nejvyšší podíl na pohybu obyvatelstva v okrese Třebíč mají cesty uvnitř okresu**.

**Bližší specifikace cest směřujících do ostatních okresů kraje je následující:**



Z tohoto znázornění je patrné, že z okresu Třebíč denně míří nejvíce obyvatel za prací do okresu Jihlava, dále do okresu Žďár nad S., Pelhřimov a nejméně cílů bylo zaznamenáno v okrese Havlíčkův Brod.

U školních cest je pořadí cílů stejné.

*Objem přepravních proudů vyjíždějících ze všech obcí na území okresu Třebíč znázorňuje grafická příloha č. 4.*

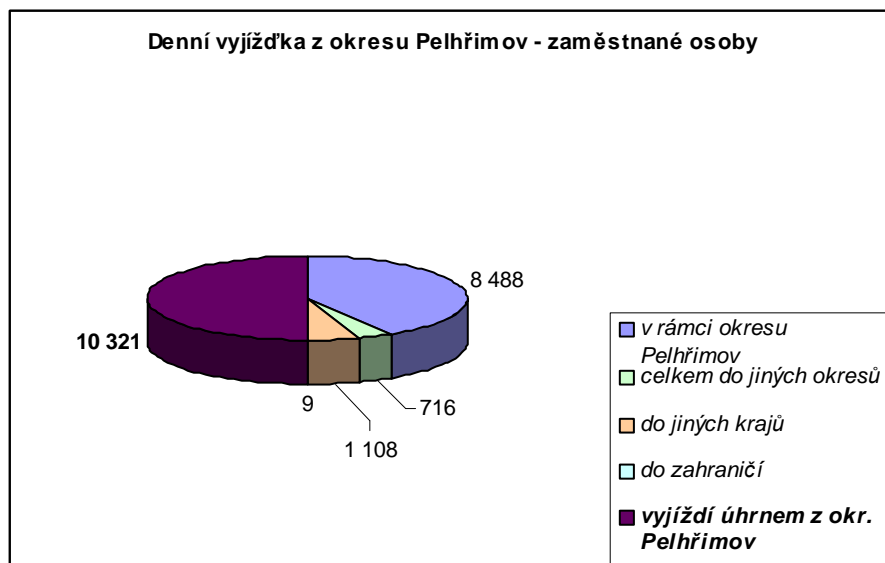
Jsou zde barevně odlišeny katastry obcí podle počtu obyvatel, a také jsou zde barevně odlišeny obce s podílem vyjíždějících nad 50 % a od 20 do 50 % s bližší specifikací cílů.

**V jednotlivých správních oblastech obcí s rozšířenou působností a obcí s pověřeným obecním úřadem okresu Třebíč je situace následující:**

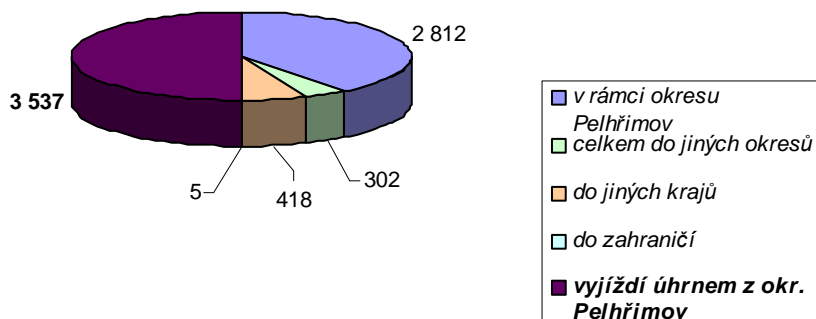
- Oblast Třebíč – naprostá většina cílů v Třebíči, významnější část vyjíždějících z Třebíče směřuje do Dukovan.
- Oblast Náměšť nad Oslavou – převažují cíle v Náměšti nad Oslavou, objevují se zde také proudy do Třebíče a Velké Bíteši.
- Oblast Moravské Budějovice – většina cílů v Moravských Budějovicích, malá část cílů v Třebíči.
- Oblast Jemnice – většina cílů v Jemnici, malá část v Moravských Budějovicích.
- Oblast Jaroměřice nad Rokytnou – většina cílů v Třebíči, malá část v Moravských Budějovicích a Jaroměřicích nad Rok.
- Oblast Hrotovice – většina cílů v Třebíči, menší část v Hrotovicích a Dukovanech.

**4.1.3 Vyjíždka a dojíždka v okrese Pelhřimov**

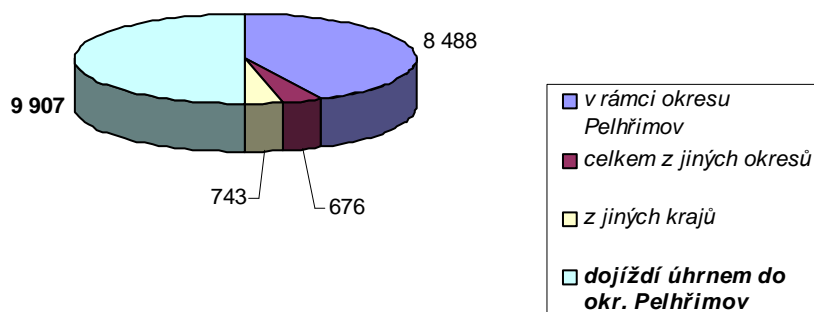
V okrese Pelhřimov byly zaznamenány následující počty cest s výše uvedenými cíli:



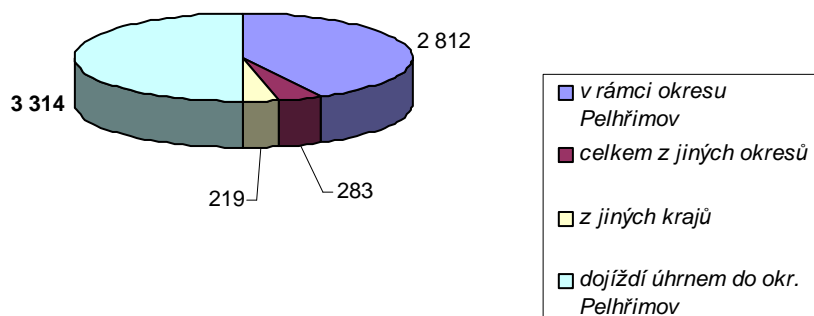
**Denní vyjížďka z okresu Pelhřimov - školní mládež**



**Denní dojížďka do okresu Pelhřimov - zaměstnané osoby**



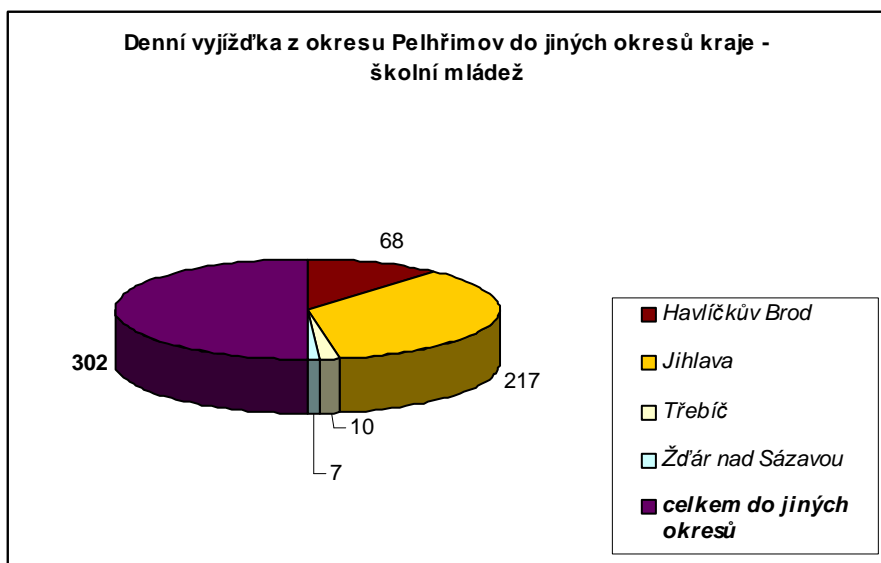
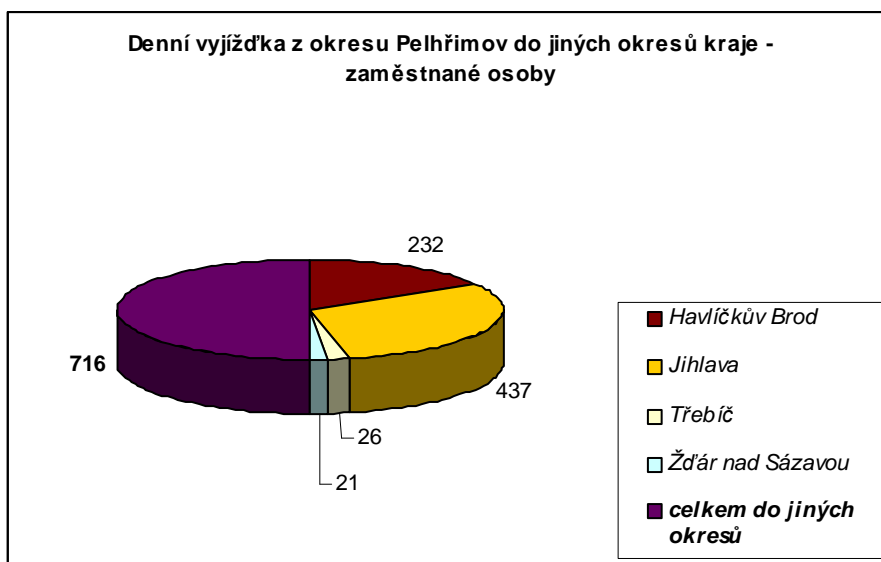
**Denní dojížďka do okresu Pelhřimov - školní mládež**





Z grafického znázornění cílů cest zaznamenaných u obyvatel okresu Pelhřimov je patrné, že v souhrnu **převyšují denní cesty** do zaměstnání i škol směřující **z okresu Pelhřimov**. Nejvyšší podíl na pohybu obyvatelstva v okrese Pelhřimov mají cesty uvnitř okresu.

**Bližší specifikace cest směřujících z okresu do ostatních okresů kraje je následující:**



Z tohoto znázornění je patrné, že z okresu Pelhřimov denně míří nejvíce obyvatel za prací do okresu Jihlava, dále do okresu Havlíčkův Brod, Třebíč a nejméně cílů bylo zaznamenáno v okrese Žďár nad Sázavou.

U školních cest je pořadí cílů stejné.

*Objem přepravních proudů vyjíždějících ze všech obcí na území okresu Pelhřimov znázorňuje grafická příloha č. 3.*

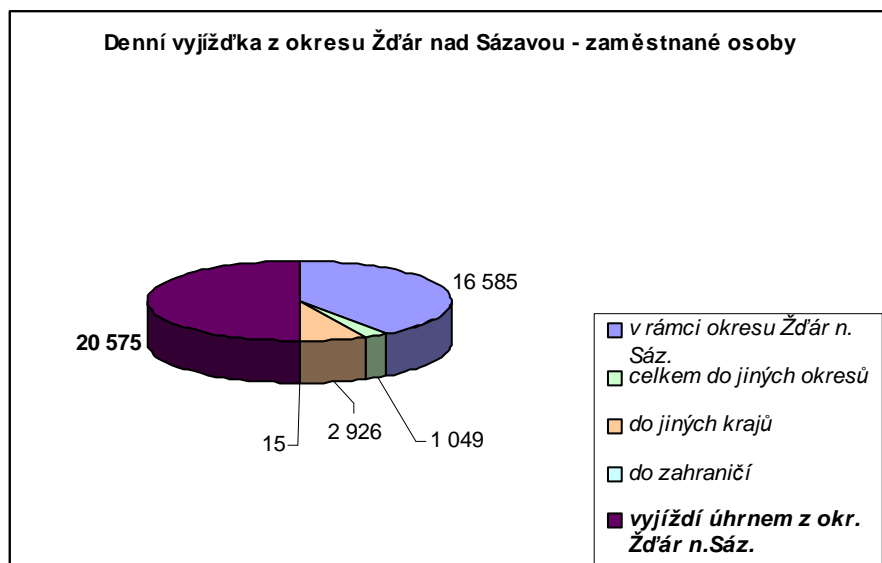
Jsou zde barevně odlišeny katastry obcí podle počtu obyvatel, a také jsou zde barevně odlišeny obce s podílem vyjíždějících nad 50 % a od 20 do 50 % s bližší specifikací cílů.

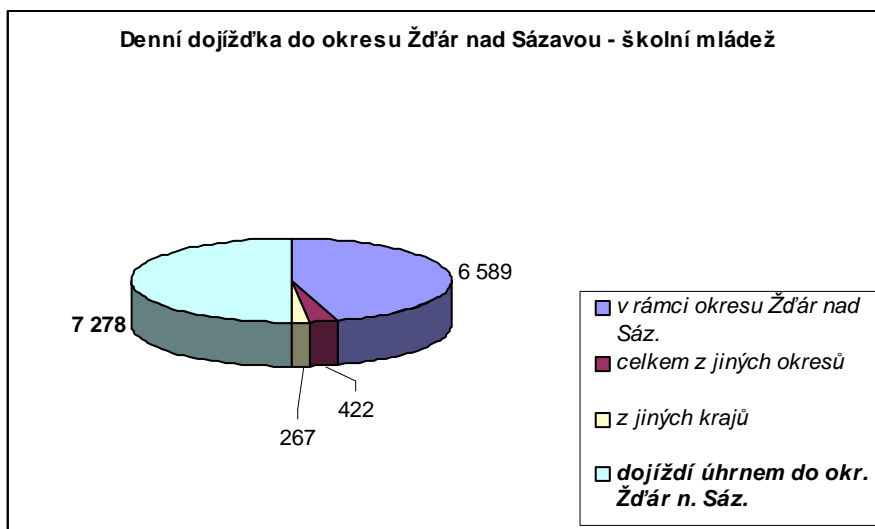
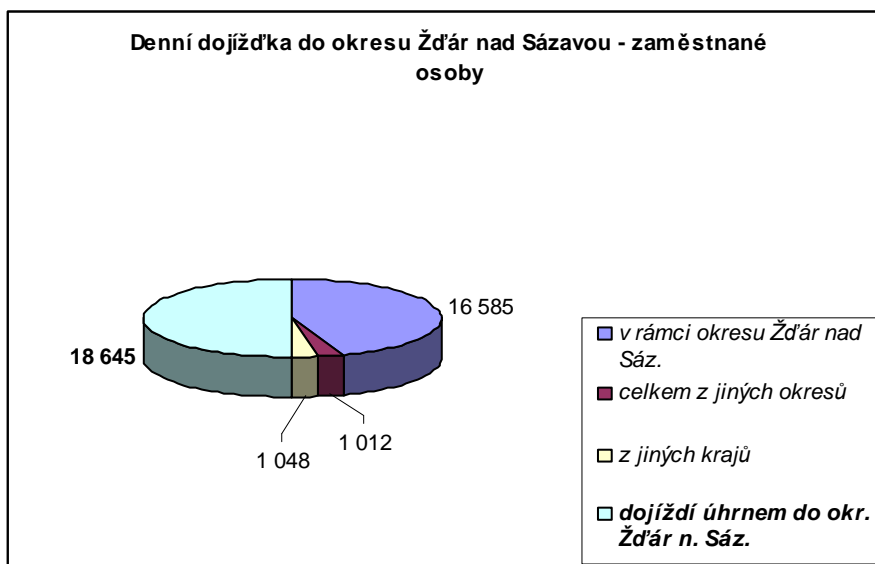
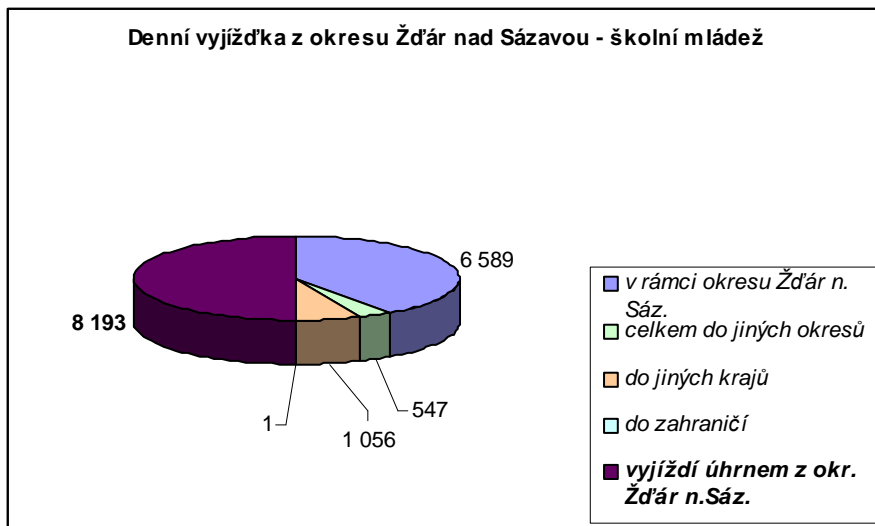
**V jednotlivých správních oblastech obcí s rozšířenou působností a obcí s pověřeným obecním úřadem okresu Pelhřimov je situace následující:**

- Oblast Pelhřimov – všechny proudy směřují do okresního města
- Oblast Humpolec – naprostá většina cílů v Humpolci, malá část v Pelhřimově.
- Oblast Pacov – naprostá většina cílů v Pacově, malá část v Pelhřimově
- Oblast Kamenice nad Lipou – většina cílů v Kamenici nad Lipou, menší část v Pelhřimově
- Oblast Počátky – naprostá většina cílů v Pelhřimově, slabý proud směřuje do Počátků.

**4.1.4 Vyjíždka a dojíždka v okrese Žďár nad Sázavou**

V okrese Žďár nad Sázavou byly zaznamenány následující počty cest s výše uvedenými cíli:

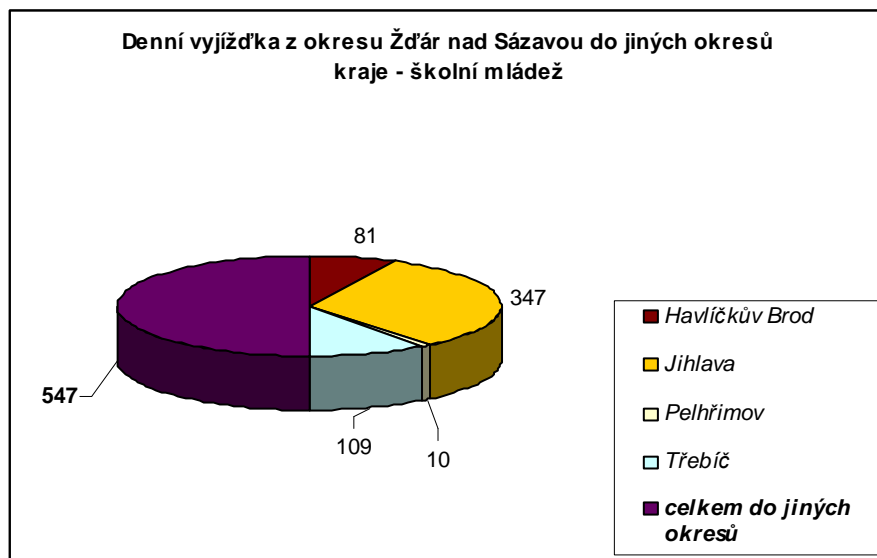
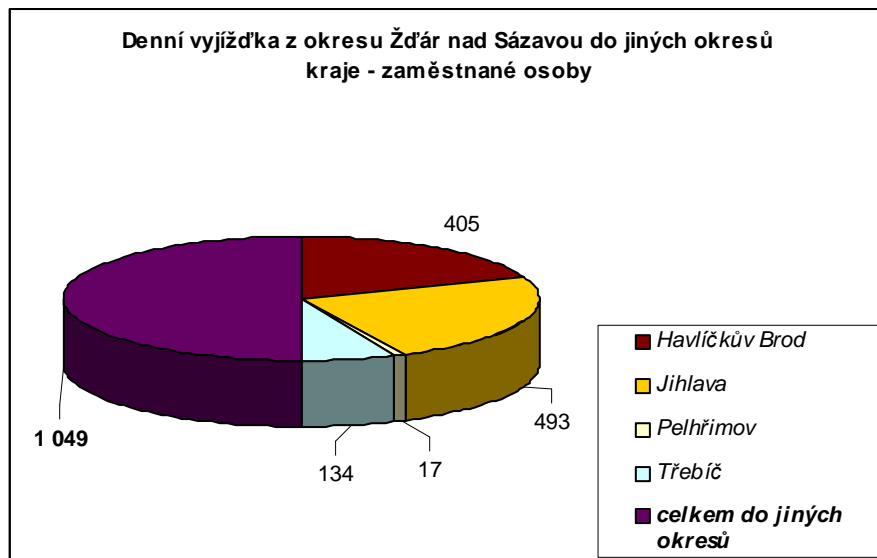




Z grafického znázornění cílů cest zaznamenaných u obyvatel okresu Žďár nad Sázavou je patrné, že v souhrnu **převyšují denní cesty** do zaměstnání i škol

směřující z okresu Žďár nad Sázavou. Nejvyšší podíl na pohybu obyvatelstva v okrese Žďár nad Sázavou mají cesty uvnitř okresu.

**Bližší specifikace cest směřujících z okresu do ostatních okresů kraje je následující:**



Z tohoto znázornění je patrné, že z okresu Žďár nad Sázavou denně míří nejvíce obyvatel za prací do okresu Jihlava, dále do okresu Havlíčkův Brod, Třebíč a nejméně cílů bylo zaznamenáno v okrese Pelhřimov.

U školních cest je pořadí cílů stejné.

*Objem přepravních proudů vyjíždějících ze všech obcí na území okresu Žďár nad Sázavou znázorňuje grafická příloha č. 5.*

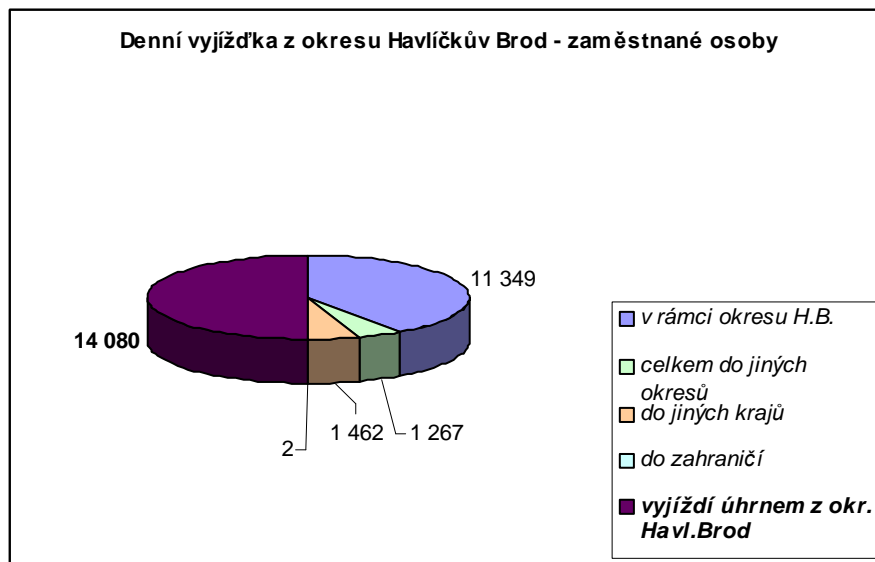
Jsou zde barevně odlišeny katastry obcí podle počtu obyvatel, a také jsou zde barevně odlišeny obce s podílem vyjíždějících nad 50 % a od 20 do 50 % s bližší specifikací cílů.

**V jednotlivých správních oblastech obcí s rozšířenou působností a obcí s pověřeným obecním úřadem okresu Žďár nad Sázavou je situace následující:**

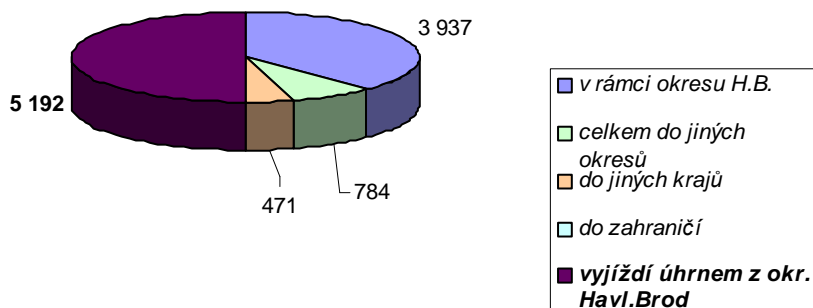
- Oblast Žďár nad Sázavou – hlavní přepravní proudy ze všech obcí směřují do okresního města, ze Žďáru n. S. jsou zaznamenány cíle v Novém Městě n. M.
- Oblast Nové Město na Moravě – nejsilnější přepravní proudy směřují do Nového Města, slabší do Žďáru nad S. (především z Nového Města).
- Oblast Bystřice nad Pernštejnem – převládají proudy do Bystřice nad Pern., jsou zde zaznamenány také cíle v Dolní Rožince.
- Oblast Velké Meziříčí – převládají proudy do Velkého Meziříčí, objevuje se zde také proud do Žďáru nad Sázavou a Velké Bíteši.
- Oblast Velká Bíteš – silný proud je zaznamenán z Velké Bíteši do Brna, proudy z ostatních obcí oblasti směřují do Velké Bíteši.

**4.1.5 Vyjíždka a dojíždka v okrese Havlíčkův Brod**

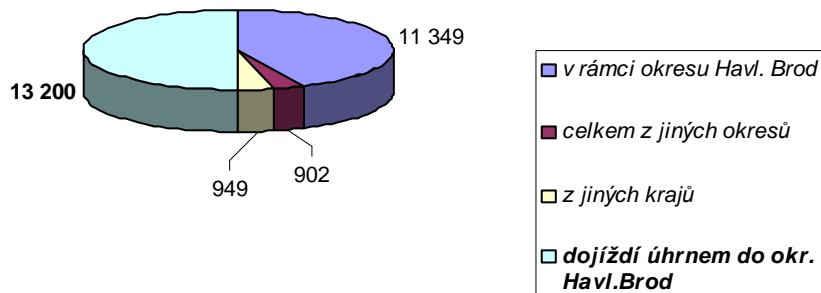
V okrese Havlíčkův Brod byly zaznamenány následující počty cest s výše uvedenými cíli:



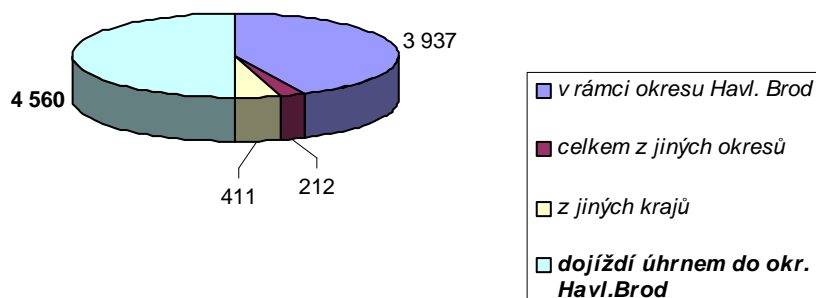
Denní vyjížďka z okresu Havlíčkův Brod - školní mládež



Denní dojížďka do okresu Havlíčkův Brod - zaměstnané osoby

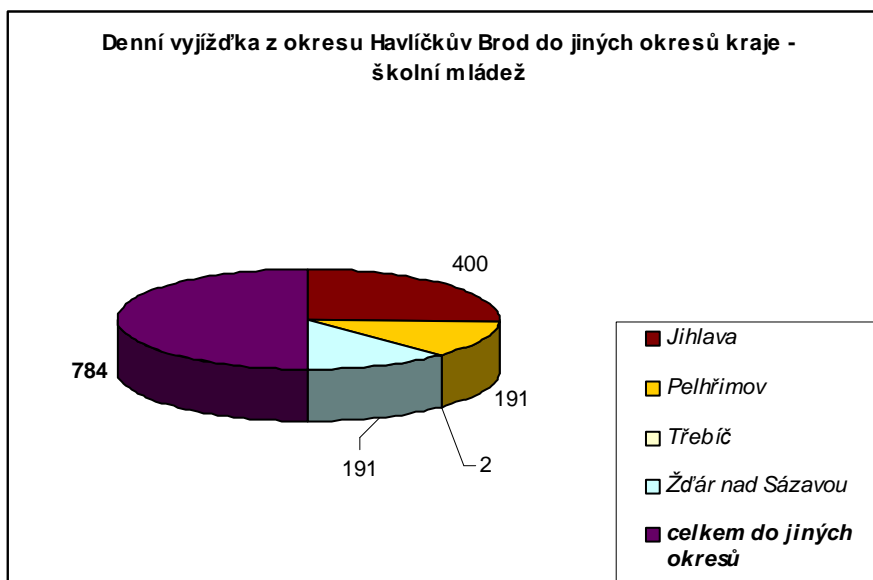
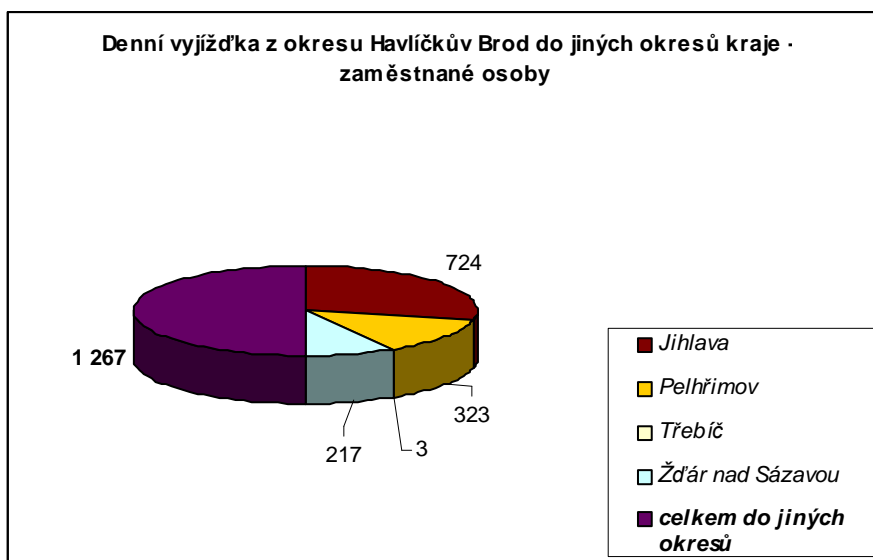


Denní dojížďka do okresu Havlíčkův Brod - školní mládež



Z grafického znázornění cílů cest zaznamenaných u obyvatel okresu Havlíčkův Brod je patrné, že v souhrnu převyšují denní cesty do zaměstnání i škol směřující z okresu Havlíčkův Brod. **Nejvyšší podíl na pohybu obyvatelstva v okrese Havlíčkův Brod mají cesty uvnitř okresu.**

**Bližší specifikace cest směřujících z okresu do ostatních okresů kraje je následující:**



Z tohoto znázornění je patrné, že z okresu Havlíčkův Brod denně míří nejvíce obyvatel za prací do okresu Jihlava, dále do okresu Pelhřimov, Žďár nad Sázavou a nejméně cílů bylo zaznamenáno v okrese Třebíč.

U školních cest je pořadí cílů stejné, avšak počet cílů v okrese Pelhřimov a Žďár nad Sázavou je vyrovnaný.

*Objem přepravních proudů vyjíždějících ze všech obcí na území okresu Havlíčkův Brod znázorňuje grafická příloha č. 1.*

Jsou zde barevně odlišeny katastry obcí podle počtu obyvatel, a také jsou zde barevně odlišeny obce s podílem vyjíždějících nad 50 % a od 20 do 50 % s bližší specifikací cílů.

**V jednotlivých správních oblastech obcí s rozšířenou působností a obcí s pověřeným obecním úřadem okresu Havlíčkův Brod je situace následující:**

- Oblast Havlíčkův Brod – cíl cest ze všech obcí oblasti je Havlíčkův Brod, převažující cíle cest z Havlíčkova Brodu jsou v Jihlavě.
- Oblast Chotěboř – cesty téměř ze všech obcí oblasti směřují do Chotěboře, proudy z Chotěboře směřují do Havlíčkova Brodu a u některých obcí jsou zaznamenány cíle ve Ždírci nad Doubravou.
- Oblast Světlá nad Sázavou – většina cílů ve Světlé nad Sázavou, z centra oblasti směřují nejvýznamnější proudy do Havlíčkova Brodu, jsou zde také zaznamenány cíle v Ledči nad Sázavou.
- Oblast Ledec nad Sázavou – většina cílů v Ledči, proudy z Ledče směřují do Světlé nad Sázavou.
- Oblast Přebyslav – převažují cíle v Havlíčkově Brodě.



## **5. ANALÝZA SOUČASNÉHO ŘEŠENÍ VEŘEJNÉ DOPRAVY V KRAJI**

V následujících kapitolách zprávy budou popsány sítě městské hromadné dopravy, nabídka veřejné linkové autobusové dopravy a železniční dopravy v jednotlivých okresech kraje Vysočina.

### **5.1 Městská hromadná doprava v kraji**

#### **5.1.1 Síť MHD v okrese Jihlava**

Na území tohoto okresu je městská doprava provozována v krajském městě Jihlavě, a to Dopravním podnikem města Jihlava a.s. Obsluhu města zajišťuje osm denních autobusových linek s čísly 4, 5, 7, 8, 9, 10, 12 a 36. V 90. letech došlo ke změně linkového vedení, kdy byly sloučeny původní linky 1 a 2 do linky 12 a linky 3 a 6 do linky 36. Právě tyto linky jsou v jihlavské autobusové síti nejexponovanější – ve špičkách pracovních dnů jezdí přibližně 5x do hodiny, o víkendu cca 2x do hodiny. Linky 4, 5 a 7 jezdí v pracovních dnech cca po 60 minutách, o víkendu je tvoří několik nahodilých spojů. Zbylé linky 8, 9 a 10 jezdí pouze několika málo spoji v pracovní dny. Provozovatelem je společnost ICOM Transport.

##### **5.1.1.1 Trasy linek MHD Jihlava**

Autobusové linky jsou vedeny následovně:

- Linka č. 4 tvoří spojení Heroltice (variantně Henčov) – Polenská – U Modety (přes nádraží ČD či mimo nádraží) – U Tesly – Swotes – Masarykovo náměstí v různých variantních délkách spojů. Převažují spoje z Heroltic na Mas. nám. přes Teslu a Swotes, míjející nádraží ČD, případně kratší spoje mezi Swotes a Masarykovým nám. Interval ve špičce pracovního dne je 5 min. až 20 min., v sedle 60 min., o víkendu cca 5 spojů za den.
- Linka č. 5 tvoří přepravní vazbu Zborná – Slavíčková – Na Růžku – Kaufland – U Tesly – Masarykovo nám. Interval spojů je ve špičce pracovního dne cca 30 min., v sedle cca 60 min, o víkendu zhruba 120 min. a delší.

- Linka č. 7 tvoří přepravní vazbu Masarykovo nám. – Seifertova – Pístov – Vysoká – Popice. Provoz na lince je zajištěn pouze v době špičky v pracovní dny (zhruba 1x v hodině), o víkendu 4 spoji za den.
- Linka č. 8 vytváří přepravní vazbu Masarykovo nám – autobusové nádraží – Škola Rošického - S. K. Neumanna - Škola Jarní – Romana Havelky – Hybrálec, variantně Masarykovo nám – autobusové nádraží – Jiráskova ul. – R. Havelky – Hybrálec. V provozu na lince jsou 3 páry spojů v pracovním dni, o víkendu nejezdí.
- Linka č. 9 vytváří vazbu Masarykovo nám – U hřbitova – Hosov. Zahrnuje jen 1 pár spojů v ranní špičce, o víkendu nejezdí.
- Linka č.10 tvoří přepravní vazbu Masarykovo nám. – Na brněnském mostě – Kosovská – Kosovská SÚS – JEZ – Kosov. Některé spoje zajíždějí k Hotelu Jihlava přes Okružní. Jízdní řád zahrnuje 5 spojů z Masarykova nám. a 6 spojů z Kosova pouze v pracovním dni.
- Linka č. 12 vytváří vazbu Velký Beranov – Malý Beranov – Brněnský kopec – Masarykovo nám. – U Tesly – Kaufland – ul. 5. května – BOSCH DIESEL – Pávov – Červený Kříž – Jipocar (variantně) - Antonínův důl – Štoky (variantně). Interval na této lince je v době špičky cca 15 min. a v sedle 30 až 60 min.
- Linka č. 36 vytváří vazbu Horní Kosov – Rantířská – U hřbitova – Masarykovo nám. – U Tesly – Kaufland – Královský vršek – Ul. 5. května – Škola Bedřichov – BOSCH DIESEL. Interval na této lince je v době špičky 5 až 10 min., v sedle 30 až 40 min.

Tramvajový provoz ve městě byl nahrazen trolejbusovým na konci 40. let minulého století.

V současné době dopravce ve městě provozuje také 5 **trolejbusových linek** pod označením A, B, BI, C, E. Tyto linky jsou vedeny v trasách:

- Linka A – Dopravní podnik – Masarykovo nám. – U Tesly – U Modety – Pod Jánským kopečkem – Hl. nádraží ČD. Interval spojů na lince je ve špičce pracovního dne 10 min., v sedle 15 min., o víkendu 15 min. celý den. Tato linky zajišťuje v pracovní den i o víkendech noční spojení.
- Linka B – okružní – Nádraží ČD – Okružní – Hotel Jihlava – Brněnský kopec – Masarykovo nám. – Kino Sokol – 17. listopadu – Žižkova – Seifertova – Kino

Sokol – U Tesly – U Modety – Na Vyhlídce – Nádraží ČD. Interval spojů na lince je ve špičce 10 min., v sedle 12 až 20 min., o víkendech zhruba 20 min. Tato linka je provozována také v tzv. letním režimu s častějšími spoji než ve víkendovém provozu.

- Linka BI – je vedena ve stejné stopě jako linka B, je také okružní, avšak v úseku od Kina Sokol jede v protisměru k lince B. Interval spojů je obdobný jako linky B včetně letního provozu.
- Linka C je vedena v trase Horní Kosov – S. K. Neumanna – autobusové nádraží – Kino Sokol – Masarykova nám. – Brněnský kopec – Okružní. Interval na lince je přibližně stejně nastaven jako na lince B včetně letního provozu.
- Linka E je vedena v trase Dopravní podnik – Masarykovo nám. – U Tesly – Romana Havelky – Motorpal. Interval na lince je v době špičky cca 10 min., v sedle 45 min., a to v úseku z Motorpalu k Masarykovu nám. (resp. Domu kultury). Ve zbývajícím úseku trasy linky od náměstí k Dopravnímu podniku je spojení méně časté.

**Po vyhodnocení městské sítě lze říci, že úloha autobusových linek spočívá v obsluze především okrajových městských částí. Spojují centrum s okrajovými městskými částmi Horní Kosov, Hosov, Popice, Kosov, Henčov, Heroltice, Pávov, Antonínův Důl, Červený Kříž, Zborná, Staré Hory, Vysoká, Pístov, Hruškové Dvory. Pouze linky č. 12 a 36 spojují navzájem dvě okrajové městské části přes centrum města. Linka 8, 12 a 5 zasahují částí své trasy za katastrální území města (do obcí Malý Beranov, Velký Beranov, Nové Domky).**

**Trolejbusové linky plní významnou úlohu v obsluze především centrální městské části. Majoritně zajišťují spojení k nádraží ČD. Z okrajových městských částí zajišťují trolejbusové linky obsluhu Horního Kosova, Starých Hor a Sasova.**

**Všechny linky MHD se stýkají v hlavním přestupním bodě na Masarykově náměstí.**

*Síť MHD Jihlava je znázorněna v následujícím výřezu.*

### **5.1.1.2 Tarif MHD Jihlava**

Dopravní podnik města Jihlavy nabízí jednotlivé i časové jízdné. Území obsluhované linkami MHD je rozděleno do vnitřního a vnějšího pásma. Nástup probíhá všemi dveřmi. Dopravce vydává pouze papírové jízdenky.

#### **VNITŘNÍ A VNĚJŠÍ PÁSMO:**

Autobusové linky č. "8","12", "5" jedou část své trasy mimo katastrální území města Jihlavy, to je mimo **PÁSMO I-VNITŘNÍ**. Tato část linek je tarifně označena jako **"PÁSMO II-VNĚJŠÍ "** a je ohraničena zastávkami (názvy dle jízdních řádů) takto:  
**linka č. 8** - směr Jihlava-Hybrálec - poslední zastávka patřící ještě do **PÁSMO I-VNITŘNÍ je-"Okrajová"**

**linka č. 8** - směr Hybrálec-Jihlava - první zastávka **PÁSMO I-VNITŘNÍ** je "Okrajová"  
.Cestující jedoucí z Hybrálce musí mít jízdenku tarifního pásma II-vnější.

**linka č. 12** - směr Jihlava-Velký Beranov - poslední zastávka patřící ještě do **PÁSMO I-VNITŘNÍ** je"Helenín-zast."

**linka č. 12** - směr Velký Beranov-Jihlava - první zastávka patřící do **PÁSMO I-VNITŘNÍ** je "Helenín-zast."

**linka č. 12** - směr Jihlava - Štoky - poslední zastávka patřící ještě do **PÁSMO I-VNITŘNÍ** je "Antonínův Důl".

**linka č. 12** - směr Štoky-Jihlava - první zastávka patřící do **PÁSMO I-VNITŘNÍ** je "Antonínův Důl"**linka č. 5** - směr Jihlava - Smrčná - poslední zastávka patřící ještě do **PÁSMO I-VNITŘNÍ** je "Zborná, rozc."

**linka č. 5** - směr Smrčná - Jihlava - první zastávka patřící do **PÁSMO I-VNITŘNÍ** je "Zborná, rozc."

#### **CENÍK JEDNOTLIVÉHO JÍZDNÉHO**

Jízdenky je možné zakoupit v předprodeji Dopravního podniku nebo ve všech automatech pro prodej jízdenek. U smluvních prodejců budou prodávány pouze jízdenky pro pásmo I-vnitřní.

Občanské jízdné:

	<b>Pásmo I-vnitřní [Kč]</b>	<b>Pásmo I+II [Kč]</b>	<b>Pásmo II-vnější [Kč]</b>
<b>60 minut přestupní</b>	12	15	12
<b>24 hodin přestupní</b>	40	52	-

Platí pro cestující od 15 let včetně, kteří nemají právo na bezplatnou přepravu nebo slevu.

Zlevněné jízdné:

	<b>Pásmo I-vnitřní [Kč]</b>	<b>Pásmo I+II [Kč]</b>	<b>Pásmo II-vnější [Kč]</b>
<b>60 minut přestupní</b>	6	7	6
<b>24 hodin přestupní</b>	20	26	-

Platí pro děti od dosažení 6 let do dovršení 15 let (tj. dne, který předchází dni 15. narozenin),  
platí pro občany po dosažení věku 70 let, platí pro psa, není-li přepravován ve schráně,  
platí pro zavazadlo, jehož jeden rozměr přesahuje 25x45x70 cm.

## **DRUHY ČASOVÝCH JÍZDENEK:**

### **Plnocenná:**

Cestující od 15 let včetně, kteří nemají právo na bezplatnou přepravu nebo slevu

### **Zlevněná:**

Děti od 6 do 15 let věku. Nárok na vydání průkazky ke zlevněné jízdence je nutné doložit dokladem o rodném čísle dítěte a jeho zákonného zástupce. Například rodný list dítěte a Občanský průkaz zákonného zástupce.

Žáci studenti a učni od 15 do 26 let věku včetně, kteří se soustavně připravují na budoucí povolání.

Nárok na vydání průkazky ke zlevněné jízdence je nutné doložit dokladem o rodném čísle (Občanský průkaz) a potvrzení příslušného učiliště nebo školy, že žadatel je učeněm nebo studentem.

### **Občané nad 70 let:**

Platí pro občany nad 70 let věku. Po předložení Občanského průkazu si mohou zakoupit časovou jízdenku na 365 dnů za 120.-Kč

<b>Časové jízdenky</b>	<b>Pásmo I-vnitřní Jízdné Kč Plné / Zlevněné</b>	<b>Pásmo I + II Jízdné Kč Plné / Zlevněné</b>	<b>Pásmo II-vnější Jízdné Kč Plné / Zlevněné</b>
<b>2 denní</b>	48 / 24	63 / 31	48 / 24
<b>3 denní</b>	60 / 30	78 / 39	60 / 30
<b>4 denní</b>	78 / 39	102 / 51	78 / 39
<b>5 denní</b>	106 / 53	137 / 68	106 / 53
<b>6 denní</b>	114 / 57	149 / 74	114 / 57
<b>7 denní</b>	128 / 64	166 / 83	128 / 64
<b>8 denní</b>	138 / 69	180 / 90	138 / 69
<b>9 denní</b>	152 / 76	197 / 98	152 / 76
<b>10 denní</b>	166 / 83	215 / 107	166 / 83
<b>11 denní</b>	179 / 89	233 / 116	179 / 89
<b>12 denní</b>	192 / 96	250 / 125	192 / 96
<b>13 denní</b>	206 / 103	267 / 133	206 / 103
<b>14 denní</b>	215 / 107	280 / 140	215 / 107
<b>30 denní</b>	350 / 175	450 / 225	350 / 175
<b>90 denní</b>	1000 / 500	1250 / 625	1000 / 500

<b>365 denní</b>	3400 / 1700	4200 / 2100	3400 / 1700
<b>365 denní občané nad 70 let</b>	x	x / 120	x / x

### **Bezplatně se přepravují osoby:**

- děti do dovršení 6 let věku
- držitelé platného průkazu ZTP, popř. ZTP-P včetně průvodce a psa, případně invalidního vozíku
- poslanci Parlamentu České republiky
- senátoři Parlamentu České republiky
- soudci Ústavního soudu České republiky
- držitelé platných průkazů Českého svazu bojovníků za svobodu
- držitelé platných průkazů Konfederace politických vězňů České republiky
- držitelé platných průkazů Sdružení bývalých politických vězňů České republiky
- držitelé platných průkazů Ústřední rady Svazu PTP – VTNP

### **5.1.2 Síť MHD v okrese Havlíčkův Brod**

V tomto okrese je MHD provozována v okresním městě Havlíčkův Brod a v Chotěboři.

**MHD v Havlíčkově Brodě** tvoří 10 autobusových linek s čísly 1–10 (licenční čísla 605001 až 605010). Provozovatelem jsou Technické služby Havlíčkův Brod.

Linky 1–8, 10 jezdí pouze v pracovní dny (několik spojů linek 1, 5 a 6 i o volných dnech), linka 9 pouze o volných dnech.

#### **5.1.2.1 Trasy linek MHD Havlíčkův Brod**

- **Linka 1** - Dopravní terminál-Havlíčkovo nám.-Výšina-PENNY market-Zahradnického-Havlíčkov-Nemocnice-Psych. léčebna-Perknov. Interval spojů na lince je nepravidelný, ve špičce zhruba 30 min.
- **Linka 2** - BTV plast-Kyjovská-Žižkov II.-Havlíčkovo nám.-Husova – Sídl.Pražská - Nemocnice - Rozkošská – Perknov. Frekvence spojů je zde cca 1 krát v hodině, a to pouze v době špičky.
- **Linka 3** - opravní terminál-Poříč-Vysočany-Termesivy. Interval větší než hodina, provoz jen v době špičky.

- Linka 4 - Dopravní terminál – (Perknov) - Havlíčkovovo nám. - Čechova-Letiště-Šmolovy a zpět Šmolovy-Lipnická-Stavební škola-Havlíčkovovo nám.-(Perknov)-Dopravní terminál. Pár spojů za den, především v době špičky. Linka zahrnuje variantní spoje v úsecích Šmolovy – Perknov nebo Šmolovy – Dopravní terminál.
- Linka 5 - Dopravní terminál-Poliklinika-Pleas-Futaba-Nový svět-Dopravní terminál a v opačném směru Dopravní terminál–OSBD-Nový svět–Futaba–Pleas-Dopravní terminál. Okružní linka, která je vedena ve více variantách tras s rozdílnou četností spojů.
- Linka 6 - Dopravní terminál-Stavební škola - Havlíčkovovo nám.-Výšina-Reynkova TS-Vršovice. Některé spoje vedeny přes zast. Výšina. Provoz pouze v době špičky pracovního dne, 1 spoj v sobotu a 1 pár spojů v neděli.
- Linka 7 - Dopravní terminál-KD Ostrov-Žižkova-Kyjovská-Pekárny-Zetor–BTV plast, zpět BTV plast-Zetor-Pekárny-Žižkova-Kyjovská-Žižkov II.- Stavební škola-Dopravní terminál. Provoz v době špiček včetně jednoho večerního páru spojů (obsluha pekáren), nepravidelný interval.
- Linka 8 - Dopravní terminál-Stavební škola-Žižkova–BTV plast-Žižkov II.- Havlíčkovovo nám.-Výšina-Nový hřbitov-Nemocnice-Perknov a zpět Perknov-Nemocnice-Nový hřbitov-Výšina -Pražská-Havlíčkovovo nám.-Žižkova–BTVplast–Zetor-Žižkov II.-Stavební škola-Dopravní terminál. Vyšší počet spojů zaznamenává směr z části Perknov do centra. Interval nepravidelný, v ranních hodinách cca hodinový.
- Linka 9 – víkendová linka v trase linky 8, interval z terminálu zhruba dvouhodinový, směr ze Sídliště Perknov posílen na interval cca 45 min.
- Linka 10 – posilová linka v úseku Stavební škola - Poliklinika - Dopravní terminál — s dvěma spoji dopoledne a po třech spojích po 14. hodině a 16. hodině.

**Po prvním vyhodnocení sítě lze říci, že linky MHD obsluhují především centrální městskou část ve vazbě na nádraží ČD , z okrajových městských částí jsou obslouženy tímto typem dopravy pouze části Termesivy, Mírovka a Šmolovy. Nejvíce spojů zajišťuje obsluhu sídliště Perknov ve vazbě přes centrum na autobusové nádraží a nádraží ČD. Linkami MHD jsou obslouženy**



**lokality s významnějšími zaměstnavateli ve městě, jako ZZN, Agrozet České Budějovice, Pleas, BTV Plast, Futaba Czech.**

**Jízdní řády však nezajišťují pravidelný interval mezi spoji a trasy linek se v mnoha úsecích shodují.**

*Síť MHD Havlíčkův Brod je znázorněna v následujícím výřezu.*

### 5.1.2.2 Tarif MHD Havlíčkův Brod

Na linkách MHD platí jednotlivé nebo časové jízdné. Odbavení cestujících probíhá u řidiče zaplacením v hotovosti nebo čipovou kartou. Čipová karta nese aplikaci elektronická peněženka nebo časový kupón. Provozovatel vydává karty občanské, žákovské, rodinné, důchodcovské a seniorské.

Ceník jízdného je následující:

#### **Základní jízdné a dovozné za jednotlivou jízdu, placené hotově u řidiče:**

(jízdenku lze použít pro jeden přestup do 45 min. na přestupních zastávkách Autobusový terminál, Stavební škola, Havlíčkovo nám., KD Ostrov. Jízdenku zakoupenou ve vozidle lze použít bez výstupu z vozidla pro následující spoj při průjezdu vozidla zastávkami Autobusový terminál, BTV plast, Pekárny a Žižkov II. Jízdenka je platná 60 min. od vydání.

- a) občanské 10,-Kč
- b) děti od 6ti do 15ti let 8,-Kč/ děti od 10 let po předložení průkazu vystaveného dopravcem potvrzující datum, kdy dovrší 15 let /
- c) důchodci a senioři 8,-Kč/ po předložení průkazu vystaveného dopravcem
- d) kočárek bez dítěte 8,-Kč
- e) pes beze schrány 8,-Kč
- f) zavazadlo rozměrů větších než 250x450x700 mm nebo 1000x1000x50 mm /přesahuje-li jeden rozměr/ 8,-Kč

#### **Základní jízdné a dovozné za jednotlivou jízdu, placené bezhotovostně čipovou**

**kartou** (jízdenku lze použít pro jeden přestup do 45 min. na přestupních zastávkách Autobusový terminál, Stavební škola, Havlíčkovo nám., KD Ostrov. Jízdenku zakoupenou ve vozidle lze použít bez výstupu z vozidla pro následující spoj při průjezdu vozidla zastávkami Autobusový terminál, BTV plast, Pekárny a Žižkov II. Jízdenka je platná 60 min. od vydání.)

- a) občanské 7,-Kč
- b) děti od 6ti let do 15let 5,-Kč / čipová karta R - děti od 10 let po předložení průkazu vystaveného dopravcem potvrzující datum, kdy dovrší 15let /
- c) důchodci do 70 let 5,-Kč / čipová karta R - po předložení průkazu vystaveného dopravcem /

d) senioři nad 70 let do 40 jízd měsíčně 1,-Kč /jízda, nad 40 jízd/měs. 5,-  
Kč/jízda

e) kočárek bez dítěte 5,-Kč

f) pes beze schrány 5,-Kč

g) zavazadlo rozměrů větších než 250x450x700 mm nebo 1000x1000x50 mm  
/přesahuje-li jeden rozměr/ 5,-Kč

**Časové jízdné (lze použít pouze pomocí čipové karty s identifikací):**

a) měsíční žákovská(stud.) 125,- Kč

b) měsíční pro důchodce 135,-Kč

c) měsíční občanská 255,-Kč

d) čtvrtletní občanská 655,-Kč

**Bezplatná přeprava:**

a) držitelé čipové karty V – volná

b) děti do 6 let

c) kočárek s dítětem

d) držitelé průkazu ZTP a ZTP-P

e) průvodce držitele průkazu ZTP-P

f) důchodci držitelé průkazu Konfederace politických vězňů a Svazu PTP/VTNP

g) pes je-li průvodcem držitele průkazu ZTP-P

h) pes je-li přepravován ve schráně nepřesahující rozměry 250x450x700 mm

i) cestující dle zákona 236/1995 Sb. ve znění pozdějších předpisů

**MHD Chotěboř**

V 80. letech 20. století byl pro linku obsluhující město vyhrazen jeden autobus městského provedení. V roce 1991/1992 existovala linka ČSAD 51440 Chotěboř, rest. U zámku - Chotěboř, žel. st., oficiálně však status MHD neměla. V současné době je několik párů městských spojů v pracovní dny uvedeno na regionální lince 600310 dopravce Veolia Transport Východní Čechy a. s., a to v trase Výkupní podnik – žel.stan. – závod ČSAD – Letná – ÚNZ – Nám. TGM.

V současné době tedy území města neobsluhuje linka se statusem MHD. Proběhlo však výběrové řízení na projekt obnovy MHD.

### 5.1.3 Síť MHD v okrese Pelhřimov

Na území tohoto okresu jsou linky MHD provozovány pouze v Pelhřimově společností ICOM Transport.

#### 5.1.3.1 Trasy linek MHD Pelhřimov

Provoz MHD v Pelhřimově je zajišťován 4 trasami, autobusovou dopravou:

- Linka 1 – je vedena v trase Silo - (Lhotka) - (Kartáčovny) - Nádraží ČD - Aut. nádraží - - Příkopy / Strachovská - Tábořská - (Starý Pelhřimov) - (Dubovice). Zajišťuje spojení na hlavní ose spojující sídliště s centrem, autobusovým a vlakovým nádražím a průmyslovou oblastí na opačném konci města. Ačkoli se jedná v podstatě o páteřní linku, jezdí pouze v pracovní dny ve špičkách a dva páry spojů večer. Přes střed města se jezdí buď ulicí Na příkopech nebo Strachovskou, některé spoje zajíždějí do části Lhotka, některé jsou prodlouženy do Starého Pelhřimova, případně až do Dubovic, jiné naopak jezdí jen v úseku Silo - Aut. nádraží.
- Linka 3 - je okružní v trase Aut. nádraží - Pod Floriánem - Pražská - Nemocnice - Hřbitov - Aut. nádraží. Obsluhuje okrajové čtvrtě a zároveň zajišťuje spojení k nemocnici a hřbitovu. Má stabilizovanou trasu, jezdí v pracovní dny cca do 18:00 hodin a jako jediná také o víkendu, byť se jedná jen o dva spoje odpoledne. Linka je sice okružní, ale trasa je projížděna oběma směry.
- Linka 2 a 4 - jsou jakousi kombinací tras dvou zbývajících linek. Obě jezdí pouze v pracovních dnech, mají ale též dva páry spojů dopoledne a v pozdních večerních hodinách.

**Linku č.1 lze považovat za páteřní s trasou ze sídliště přes centrum, obě nádraží do průmyslové oblasti. Linky 2 a 4 spojují průmyslovou oblast se sídlištěm, ale většina spojů projíždí i čtvrtě, obsluhované jinak linkou č. 3. Žádná z linek nemá pravidelný interval, nejmenší rozmezí mezi spoji je však cca 30 min. na lince č. 1. MHD jsou tedy obslouženy např. městské části Lhotka, centrum města, Starý Pelhřimov, ale i např. obec Dubovice za katastrem města. Síť MHD Pelhřimov je znázorněna v následujícím výřezu.**

### **5.1.3.2 Tarif MHD Pelhřimov**

Jednotlivé jízdné je možno hradit v hotovosti nebo čipovou kartou. Jedna jízda bez přestupu libovolně dlouhá stojí při platbě v hotovosti 10,- Kč, v případě nároku na zlevněné jízdné (děti 6 - 15 let) 5,- Kč. Při platbě jednotlivého jízdného čipovou kartou činí plné jízdné 6,- a zlevněné (na které mají v tomto případě nárok i žáci, studenti a důchodci) 3,- Kč. Za větší zavazadlo, psa mimo schránku a dětský kočárek se platí v hotovosti i kartou 5,- Kč. Čipová karta může také sloužit jako předplatní legitimace, umožňující vykonat v daném měsíci libovolný počet jízd bez dalšího placení.

**V Pacově** obsluhu města zajišťují spoje příměstské linky 350050 dopravce ICOM Transport a.s. v trase žel. st. – strojírny – škola – aut.nádr. – Poláček - škola Za branou,sídl.

### **5.1.4 Sítě MHD v okrese Třebíč**

Na území tohoto okresu je provozována městská doprava pouze v Třebíči. Ještě do roku 1992 se připravovala "trolejizace" Třebíče, dokonce se téměř začala stavět vozovna. Přesto se zavedení trolejbusů nepodařilo dovést do konce. V současné době je doprava zajištěna 9 autobusovými linkami. Provozovatelem byla dříve společnost TRADO-MAD, která v současné době patří společnosti ICOM.

#### **5.1.4.1 Trasy linek MHD Třebíč**

Trasy linek jdou následující:

- Linka 1 - Za Rybníkem - Karlovo náměstí - Znojemská - Demlova – Poliklinika. Interval spoju na lince jsou většinou 30 min., v době především ranní špičky je posílen na cca 15 min. Provoz na lince je v době špičky o letních prázdninách omezen. O víkendech je interval 60 min.
- Linka 2 - Hřbitov - Týn - Karlovo náměstí - Křížkovského - Jiráskova – Poliklinika. Interval na lince je v pracovní dny nepravidelný, většinou ke 30 minutám, v sedle hodinový. Omezená doba provozu pouze do 17 hod., o víkendech jen mezi 8. a 17. hodinou.
- Linka 3 - Za Rybníkem - Karlovo náměstí - Týn - Atom hotel - ZŠ Na Kopcích - Karlovo náměstí. Interval spoju je pravidelný, většinou 30 min., večer prodloužen na 60 min., s omezením provozu o prázdninách a o víkendech.

- Linka 4 - Atom hotel - Týn - Míčova - Karlovo náměstí - Hrotovická – Poliklinika. Interval spojů na lince převládá 30 min. s posílením ve špičce, s mírným omezením o prázdninách. O víkendech spoje na lince jednou za hodinu.
- Linka 5 - Hřbitov - Týn - Míčova - Karlovo náměstí - Za Rybníkem. Interval spojů na lince převládá 30 min. s posílením ve špičce, s mírným omezením o prázdninách. O víkendech spoje na lince jednou za hodinu.
- Linka 6 - Karlovo náměstí - ZŠ Na Kopcích - Marie Majerové - Týn - Karlovo náměstí. Okružní linka s provozem mezi 6. a 7. a mezi 13. až 17. hodinou, s intervalem max.3 krát v hodině. Provoz pouze v pracovní dny školního roku.
- Linka 7 - Ptáčov - Kaufland - Karlovo náměstí - Za Rybníkem. Interval hodinový, provoz jen ve špičce (především odpolední). O prázdninách jen několik spojů. O víkendu nejede.
- Linka 8 - Samešova - Karlovo náměstí - Kosmákova – Jitona. Spoje časté mezi 5. a 6. hodinou ranní, po zbytek dne již jen pár spojů. Nejede o víkendu.
- Linka 9 - Karlovo náměstí - Revoluční – Poušov. Nabízí pouze 3 páry spojů v pracovní dny.

**Středem dopravního systému, kde se všechny linky sbíhají, je Karlovo náměstí. Zde jsou spoje ve večerních hodinách a o víkendech zkoordinovány. Nejvýznamněji jsou obslouženy městské části Borovina (část Za Rybníkem), Horka – Domky, centrum města a Nové Dvory (Hájek a Týn). Nižší nabídku spojů zaznamenávají městské části Podklášteří (Týn) a Nové Město (sídliště Na Kopcích), Nové Město (Ptáčov), Stařečka, Jejkov.**

*Síť MHD Třebíč je znázorněna v následujícím výřezu.*

#### 5.1.4.2 Tarif MHD Třebíč

##### Jízdné za jednotlivou jízdu, dovozné za zavazadla:

		způsob placení	
		kartou	hotovost
a)	cestující ve věku od 15 let	7,- Kč	10,- Kč
b)	starobní a plně invalidní důchodci	3,- Kč	5,- Kč
c)	děti od 6 do 15 let	3,- Kč	5,- Kč
d)	dětský kočárek bez dítěte, invalidní vozík bez uživatele	3,- Kč	5,- Kč
e)	zavazadlo (dle smluvních přepravních podmínek)	3,- Kč	5,- Kč
f)	pes na krátkém vodítku	7,- Kč	10,- Kč
g)	pes ve schráně s nepropustným dnem	3,- Kč	5,- Kč

##### Časové jízdenky:

a)	měsíční jízdenka MAD občanská	190,-
b)	měsíční jízdenka MAD žákovská, studentská (platí pro žáky základních škol, studenty středních a vysokých škol)	80,-Kč
c)	měsíční jízdenka MAD pro starobní a plně invalidní důchodce	80,-Kč
d)	čtvrtletní jízdenka MAD občanská	500,-Kč
e)	čtvrtletní jízdenka MAD pro starobní a plně invalidní důchodce	210,-Kč

##### Bezplatně se přepravují:

- a) osoby stanovené v položce „Doprava osob městská hromadná a příměstská provozovaná v rámci městské hromadné dopravy“ aktuálního výměru ministerstva financí, kterým se vydává seznam zboží s regulovanými cenami pro příslušný rok
- b) dětský kočárek s dítětem

- c) invalidní vozík obsazený uživatelem
- d) držitelé průkazů vydaných: Ústředním výborem Českého svazu bojovníků za svobodu, - Konfederací politických vězňů ČR, - Ústřední radou Svazu PTP-VTNP (osoby pobývající v minulosti v tzv. Vojenských táborech nucených prací)
- e) strážník Městské policie Třebíč v uniformě

Jízdné za jednotlivé jízdné a dovozné za zavazadla neplatí pro přestup a je jednotné v celé síti MAD, a to v denním i nočním provozu.

### **5.1.5 Síť MHD v okrese Žďár nad Sázavou**

Na území okresu Třebíč je městská hromadná doprava provozována ve Žďáru nad Sázavou, Velkém Meziříčí, a to společností ZDAR, a v Bystřici nad Pernštejnem společností Zlatovánek.

#### **5.1.5.1 Trasy linek MHD ve Žďáru nad Sázavou**

Linky jsou vedeny v následujících trasách:

- Linka č. 1A - Jihlavská,HETTICH - Autobusové nádraží,ČD - Strojírenská,Hypernova - ŽĐAS,a.s. - Brodská,pošta 3 - Žižkova,MěÚ - Studentská,poliklinika - Vysočany,Vnitřní - Bezručova,stadiony - Zámek - Santiniho,TOKOZ. Spoje jen v době špiček.
- Linka č. 1B - Autobusové nádraží,ČD - Strojírenská,Hypernova - Brodská,pošta 3 - Žižkova,MěÚ - Bezručova,stadiony - Zámek - Santiniho,TOKOZ. Spoje jen v době špiček.
- Linka č. 1C - Autobusové nádraží,ČD - Novoměstská,hřbitov - Neumannova,Gottlerův rybník - Studentská,poliklinika - Libušín,Wonkova - Bezručova,stadiony - Zámek - Santiniho,TOKOZ. Spoje jen v době špiček.
- Linka č. 1D - Autobusové nádraží,ČD - Nádražní,pošta 1 - Dagmarky - Brodská,pošta 3 - Žižkova,MěÚ - Zámek - Santiniho,TOKOZ. Spoje jen v době špiček.
- Linka č. 2A - Autobusové nádraží,ČD - Jihlavská,ZDAR - Brněnská,policie - Horní,hotel FIT - Havlíčkovo nám. - Studentská,poliklinika - Vysočany,Vnitřní - Bezručova,stadiony - Zámek - Santiniho,TOKOZ - Pilská nádrž. Linka v provozu celodenně, interval 5 – 60 min. Provoz také o víkendu ve stejném rozsahu jako v prac. den.



- Linka č. 2B - Autobusové nádraží,ČD - Strojírenská,Hypernova - Brodská,pošta 3 - Žižkova,MěÚ - Studentská,poliklinika - Vysočany,Vnitřní - Bezručova,stadiony - Zámek - Santiniho,TOKOZ - Pilská nádrž. Jezdí pouze ráno a dvěma spoji odpoledne a večer – jedná se o časy, kdy nejede žádný spoj linky 2A. Provoz také o víkendu ve stejném rozsahu jako v prac. den.
- Linka č. 3A - Autobusové nádraží,ČD - Nádražní,pošta 1 - Dagmarky - Brodská,pošta 3 - Žižkova,MěÚ - Havlíčkovo nám. - Horní,hotel FIT - Novoměstská,hřbitov - Vodojem,Jamborova. Několik spojů denně.
- Linka č. 3B - Brněnská,PKS - Jihlavská,ZDAR - Autobusové nádraží,ČD - Strojírenská,Hypernova - Brodská,pošta 3 - Žižkova,MěÚ - Havlíčkovo nám. - Horní,hotel FIT - Novoměstská,hřbitov - Vodojem,Jamborova. Spoje jen v době špiček.
- Linka č. 3C - Autobusové nádraží,ČD - Strojírenská,Hypernova - Strojírenská,Penny Market - Brodská,pošta 3 - Žižkova,MěÚ - Vysočany,Květná - Vysočany,Vnitřní - Studentská,poliklinika - Neumannova,Gottlerův rybník - Novoměstská,hřbitov - Jamská,prům.zóna I - Jamská,prům.zóna II - Brněnská,PKS - Jihlavská,ZDAR - Autobusové nádraží,ČD. Několik spojů denně.
- Linka č. 4A - Autobusové nádraží,ČD - Jihlavská,ZDAR - Brněnská,policie - Novoměstská,hřbitov - Neumannova,Gottlerův rybník - Studentská,poliklinika - Lbušín,Wonkova - Libušínská,pečovat.dům - Žižkova,MěÚ - Brodská,pošta 3 - Okružní,SATT - Okružní,křížov .Hamry - Strojírenská,Penny Market - Strojírenská,Hypernova - Autobusové nádraží,ČD. Linka v provozu celodenně, interval 30 min. Provoz také o víkendu ve stejném rozsahu jako v prac. den.
- Linka č. 4B - Autobusové nádraží,ČD - Jihlavská,ZDAR - Brněnská,policie - Novoměstská,hřbitov - Vodojem,Jamborova - Neumannova,Gottlerův rybník - Studentská,poliklinika - Libušín,Wonkova - Libušínská,pečovat.dům - Žižkova,MěÚ - Brodská,pošta 3 - Okružní SATT - Okružní,křížov. Hamry - Strojírenská,Penny Market - Strojírenská,Hypernova - Autobusové nádraží,ČD. Linka v provozu v době špiček, interval 5 – 60 min. Provoz také o víkendu ve stejném rozsahu jako v prac. den.
- Linka č. 4C - Autobusové nádraží,ČD - Strojírenská,Hypernova - Strojírenská,Penny Market - Okružní,SATT - Okružní,křížov. Hamry -

Okružní,mateř.škola - Brodská,pošta 3 - Žižkova,MěÚ -  
Libušínská,pečovat.dům - Libušín,Wonkova - Studentská,poliklinika -  
Neumannova,Gottlerův rybník - Novoměstská,hřbitov - Jihlavská,ZDAR -  
Autobusové nádraží,ČD. Linka v provozu v době špiček, interval 5 – 60 min.

- Linka č. 5 - Autobusové nádraží,ČD - Jihlavská,ZDAR - Jamská,prům.zóna I -  
Jamská,prům.zóna II - Brněnská,PKS - Brněnská,policie - Horní,hotel FIT -  
Havlíčkovo nám. - Libušínská,pečovat.dům - Bezručova,stadiony - Nová ul. -  
Vejmluvova ul. - Sychrova,pošta 2 - Bezručova,OD Kinsky -  
Bezručova,stadiony - Libušínská,pečovat.dům - Havlíčkovo nám. - Horní,hotel  
FIT - Brněnská,PKS - Jamská,prům.zóna I - Jamská,prům.zóna II -  
Jihlavská,ZDAR - Autobusové nádraží,ČD. Linka v provozu ve špičkách  
a večer kolem 22. hod., interval 60 min.
- Linka č. 6 - Autobusové nádraží,ČD - Strojírenská,Hypervnova - Brodská,pošta  
3 - Žižkova,MěÚ - Havlíčkovo nám. - Horní,hotel FIT - Novoměstská,hřbitov -  
Vodojem,Jamborova - Neumannova,Gottlerův rybník - Studentská,poliklinika -  
Vysočany,Vnitřní - Bezručova,stadiony - Bezručova,OD Kinsky -  
Sychrova,pošta 2 - Zelená hora,hřbitov (- Zámek,Santiniho,TOKOZ ). Několik  
spojů denně. Provoz také o víkendu (posílení oproti všednímu dni).

#### **Sít' linek MHD ve Žďáru nad Sázavou lze zhodnotit takto:**

**Páteří systému jsou linky 2A, 4A, 4B a 5. Linky 2A a 5 zajišťují spojení v severojižní ose města, zatímco linky 4A a 4B okružním způsobem spojují nádraží se sídlištěm. Všechny čtyři linky jezdí v pravidelném intervalu.**

**Druhou skupinou jsou linky 2B, 3A, 3C a 6, které lze charakterizovat jako doplňkové. Ostatní linky z této skupiny obsluhují místa s nízkou poptávkou cestujících a jejich jízdní řád tvoří jen jednotlivé spoje.**

**Třetí skupinu linek lze charakterizovat jako posilové. Sem patří linky 1A, 1B, 1C, 1D a 3B, jež slouží k obsluze větších podniků a jejich spoje jsou soustředěny jen do časů přepravních špiček, resp. přímo navazují na začátky a konce pracovních směn.**

*Sít' MHD Žďár nad Sázavou je znázorněna v následujícím výřezu.*

### 5.1.5.2 Tarif MHD Žďár nad Sázavou

Na linkách MHD se odbavují cestující v hotovosti nebo pomocí čipové karty.

#### **Ceník jednotlivého jízdného ve městě je následující:**

Platba	hotově	čipovou kartou
a) za osobu	10,-Kč	8,-Kč
b) děti od 6 do 15 let, pes	5,-Kč	4,-Kč
c) zavazadla	2,-Kč	2,-Kč

#### **Typy čipových karet a ceník časového jízdného ve městě je následující:**

a) seniorská (adresná, nad 70 let)	bezplatná
b) studentská (adresná, pro žáky ZŠ, SŠ, VŠ	110,-Kč
c) zlevněná (adresná, pro občany ve starobním nebo plném invalidním důchodu)	110,-Kč
d) občanská (adresná)	220,-Kč
f) přenosná – pro jednotlivou jízdu, bezplatný přestup do 30 min. od času vydání 1. jízdenky.	

#### **Bezplatná přeprava:**

- Děti do 6 let
- Osoba nebo pes – průvodce osoby ZTP-P
- Držitelé průkazu ZTP, ZTP-P včetně vozíku
- Představitelé státní moci (poslanci, senátoři, soudci úst. soudu)
- Důchodci nad 70 let na základě čip. Karty
- Kočárky s dítětem
- Držitelé průkazu PTP
- Členové Konfederace pol. vězňů
- Držitelé Zlaté plakety prof. Jánského
- Důchodci – přímí účastníci odboje a vdovy po nich

### 5.1.5.3 Trasy linek MHD ve Velkém Meziříčí

Síť MHD ve Velkém Meziříčí tvoří 3 autobusové linky s následujícími trasami:

- Linka č. 1 – Autobusové nádraží – Novosady – U Roumových – Motorpal – Výtahy. Jízdní řád zahrnuje jeden pár spojů v ranní špičce a 1 pár spojů v odpolední špičce pracovního dne.

- Linka č. 2 – Autobusové nádraží – Průmyslová - Hřbitov – Novosady – Hornoměstská – U Elektrárny – Hornoměstská – Staré Nádraží – Katastrální úřad – Draka Kabely – Oslavice v různých variantách. Provoz pouze v pracovních dnech, nepravidelný interval, provoz celý den.
- Linka č. 3 – Autobusové nádr. – Hřbitov – Dolní Radslavice – Kúsky - Lhotky – Dolní Radslavice – Hřbitov – U Kozů – Novosady – Hornoměstská – Správa silnic – U Elektrárny – Hornoměstská - Staré Nádraží – Katastrální úřad – Draka Kabely. Jeden spoj kolem 16 hod. v popsáném směru.

Lze říci, že linky zajišťují obsluhu všech městských částí s výjimkou Hrbova, Mostišťe, Svařenova a Olší nad Oslavou. Všechny linky zajití vazbu jak jmenovaných okrajových částí, tak centrální části a významných zaměstnavatelů na autobusové nádraží.

*Síť MHD Velké Meziříčí je znázorněna v následujícím výřezu.*

#### **5.1.5.4 Tarif MHD Velké Meziříčí**

Tarif na linkách ve městě je strukturován u jednotlivého jízdného stejně jako ve Žďáru nad Sázavou, u časového jízdného a pro bezplatnou přepravu odlišně, a také se liší v sazbách:

##### **Ceník jednotlivého jízdného ve městě je následující:**

Platba	hotově	čipovou kartou
a) za osobu	8,-Kč	7,-Kč
b) děti od 6 do 15 let, pes	4,-Kč	3,-Kč
c) zavazadla	3,-Kč	2,-Kč

##### **Typy čipových karet a ceník časového jízdného ve městě je následující:**

- a) studentská (adresná, pro studenty SŠ, VŠ) 70,-Kč
- b) zlevněná (adresná, pro občany ve starobním nebo plném invalidním důchodu) 70,-Kč
- c) žákovská (adresná, pro žáky ZŠ) 30,-Kč
- c) občanská (adresná) 160,-Kč
- d) přenosná (anonymní) pro jednotlivou jízdu

##### **Bezplatná přeprava:**

- Děti do 6 let
- Osoba nebo pes – průvodce osoby ZTP-P
- Držitelé průkazu ZTP, ZTP-P včetně vozíku
- Představitelé státní moci (poslanci, senátoři, soudci úst. soudu)

#### **5.1.5.5 Trasy linek MHD v Bystřici nad Pernštejnem**

MHD v tomto městě tvoří jediná autobusová linka, jejímž provozovatelem je Zlatovánek s.r.o. z Poličky.

Trasa je žel. st. – U Závodu – Gymnázium – U mostu – Poliklinika – Zahradnictví – Hřbitov – Sídliště – Domanínek – Domanín ve variantách. Provoz na lince od 5 do 17 hod. pouze v pracovní dny, ve špičce interval cca 30 min., po zbytek dne cca 60 min.

**Linka obslouží okrajové městské části Domanín a Domanínek a centrum města.**

**Trasa již neobsáhne ostatní části města, které jsou však výrazně vzdálenější centru.**

*Síť MHD Bystřice nad Pernštejnem je znázorněna v následujícím výřezu.*

### **5.1.5.6 Tarif v MHD Bystřice nad Pernštejnem**

Na výše popsané lince platí tarif vyhlášený dopravcem.

## **5.2 Veřejná linková autobusová doprava v kraji**

### **5.2.1 Provozovatelé linek veřejné linkové autobusové dopravy (VLD)**

Na obsluze území kraje se podílí mnoho velkých i malých dopravců. K dominantním patří:

- ICOM transport a.s. (před rokem 1996 ČSAD Jihlava a.s.)
- ZDAR, a.s.
- Veolia Transport Východní Čechy a.s.
- TRADO-BUS, s.r.o.

Doprovci s menším, avšak také významným podílem na obsluze kraje:

- ČSAD Jindřichův Hradec
- BDS –BUS, s.r.o.
- TREDOS, spol. s r.o.
- BK BUS s.r.o.
- Tourbus, a.s.
- ČSAD Tišnov, a.s.
- ČSAD Benešov, a.s.
- TRADO-MAD s.r.o.

Doprovci s nejnižším podílem na obsluze kraje (většinou provozující dálkové linky):

- Veolia transport Praha a.s.
- ADOSA a.s.
- Rostislav Koranda
- Veolia Morava a.s.
- Jaroslav Perfilov
- Václav Seifrt
- CAR-TOUR spol. s r.o.
- JH BUS Jindřichův Hradec s.r.o.
- ČSAD Ústí nad Orlicí a.s.
- ČSAD Vsetín a.s.

- KRODOS BUS a.s.
- Oldřich Řezanina
- ČSAD STTRANS a.s.
- ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s.
- Radek Čech
- ČAS-SERVICE a.s.
- Znojemská dopravní společnost-PSOTA
- VYDOS-BUS a.s.
- EUROLINES Česká republika spol. s r.o.
- ČSAD Slaný a.s.
- ČSAD Semily a.s.
- ČSAD Jihotrans a.s.
- ČAD Blansko a.s.
- Zlatovánek spol. s r.o.
- H.F. TOUR s.r.o.
- František Kolář – ČASAD
- Josef Štefl – tour
- Jaromír Herna
- COMETT PLUS, spol. s r.o.
- Student Agency, s.r.o.
- BODOS BUS
- Josef Holešovský

## 5.2.2 Výkony linek veřejné linkové autobusové dopravy (VLD)

Dle podkladů krajského úřadu na úhradu prokazatelné ztráty bylo dopravcům provozujících spoje v rámci ZDO poskytnuty v letech 2005 až 2008 prostředky ve výši:

rok	2003	2004	2005	2006	2007	2008
ZDO (tis km)	202 000	211 100	213 226	220 634	229 020	239 070
ODO (tis km)	26 202	27 190	25 000	25 000	25 000	25 000
výkon (mil km)			15,09	15,1	15,5	15,8

Aktuální cena dopravního výkonu

28,40 Kč/km



Aktuální objem výkonů dopravců, které jsou financovány krajem v rámci ZDO a obcemi v rámci ODO, činil v roce 2008 **15, 8 mil. km**. Z přehledu je patrné, že se každoročně zvyšuje objem dotovaných výkonů v rámci ZDO.

*Přehled všech linek a dopravců v kraji Vysočina je součástí následující tabulky.*

### 5.2.3 Veřejná linková autobusová doprava v okrese Jihlava

Na území okresu Jihlava je dominantním dopravcem ICOM Transport a.s., provozující především místní linky. Dalšími dopravci s podstatně menším podílem na obsluze území jsou Veolia Transport a.s., ZDAR a.s., TRADO-BUS s.r.o., TREDOS s.r.o., H.F.Tour s.r.o., ČSAD Ústí nad Orlicí a.s., ČSAD STTRANS a.s., ČSAD Jindřichův Hradec a.s., ČSAD Autobusy České Budějovice a.s., ČAS-SERVICE a.s., Eurolines Česká republika spol. s r.o., Radek Čech, Student Agency s.r.o., VYDOS BUS a.s., Znojemská dopravní společnost PSOTA s.r.o. Uvedení minoritní dopravci provozují na území většinou dálkovou dopravu.

Stávající síť linek veřejné linkové autobusové dopravy na území okresu je analyzována po oblastech Jihlava, Telč, Polná a Třešť.

#### 5.2.3.1 Oblast Jihlava

Přepravní vazby z krajského města tvoří převážně linky, které zde mají výchozí a konečnou stanici (z nich některé jsou označeny jako dálkové) a z menší části linky Jihlavou projíždějící (především dálkové).

**Linky vytvářejí přepravní vazby v následujících směrech:**

##### **Jižně směrem na Rančičov jsou vedeny linky s cílem:**

- **Nová Říše** – s trasou přes Čížov, Vílanec, Suchou, Stonařov, Sedlatice, Starou Říši, Bohuslavice.
- **Telč** – s trasou přes Čížov, Vílanec, Suchou, Stonařov, Otín, Pavlov, Urbanov.
- **Moravské Budějovice** - Čížov, Vílanec, Suchou, Stonařov, Starou Říši, Želetavu.
- **Opatov** – s trasou přes Čížov, Vílanec, Suchou, Stonařov, Otín, Pavlov, Dlouhou Brtnici
- **Znojmo** – přes Želetavu (příp. Třebíč) a Moravské Budějovice (především dálkové)

##### **Jihovýchodně směrem na Puklici, příp. Brtnici jsou vedeny linky s cílem:**

- **Brtnice** – přes Puklici, Brtnici-Komárovice, Střížov, do Brtnice-Přímělkova nebo přes Puklici, Brtnici-Komárovice, Brtnici-Uhřínovice do Brtnice nám.
- **Předín** – přes Puklici, Brtnici nám., Kněžici, Opatov.

- **Třebíč** – přes Puklici, Brtnici nám., Kněžici, Zašovice, Okříšky, Petrovice, Krahulov nebo přes Puklici, Brtnici nám., Kněžici, Zašovice, Heraldice, Okříšky, Petrovice, Krahulov, Stařeč.
- **Velké Meziříčí** – přes Puklici, Brtnici-Komárovce, Luka nad J., Bítovčice, Kamenice, Pavlínov, Uhřínov.
- **Moravské Budějovice** – přes Brtnici, Kněžici, Zašovice, Okříšky, Třebíč, Střítež, Jaroměřice nad Rok.

#### **Východně směrem na Velký Beranov jsou vedeny linky s cílem:**

- **Brno** (především dálkové) – přes Vysoké Studnice, Kamenici, Měřín, Velké Meziříčí, Velkou Bíteš,
- **Strání** (dálková) – přes Brno, Kyjov, Veselí na Moravě
- **Jersín** – přes Kozlov, Jamné, rybné, Nadějov, Zhoř
- **Velká Bíteš** – přes Kozlov, Věžnice, Kamenice, Meziříčko, Měřín, Velké Meziříčí, Jabloňov, Ruda
- **Žďár nad Sázavou** – přes Jamné, Zhoř, Stáj, Rudolec, Nové Veselí, Budeč
- **Svratka** – přes Jamné, Zhoř, Rudolec, Bohdalov, Nové Veselí, Žďár nad S., Světnov, Herálec
- **Kamenice** – přes Kozlov, Jamné, Věžnici nebo přes Luka nad Jihlavou, Bítovčice
- **Měřín** – přes Luka nad Jihlavou, Bítovčice, Kamenici, Kameničky
- **Bítovčice** – přes Luka nad Jihlavou nebo přes Luka nad Jihlavou, Brtnici, Střížov
- **Bransouze** – přes Vysoké Studnice, Věžnici, Kamenici, Radošov, Kouty, Chlum
- **Arnolec** - přes Kozlov, Jamné, Rybné, Věžnici, Nadějov a Jersín.

#### **Severovýchodně směrem na Měšín jsou vedeny linky s cílem:**

- **Měřín** – přes Ždírec, Věžničku, Dobronín, Polnou, Jamné - Lipinu, Zhoř, Stáj, Jersín, Meziříčko.
- **Přibyslav** - Ždírec, Věžničku, Dobronín, Polnou, Brzkov
- **Žďár nad Sáz.** – Ždírec, Polnou, Zábornou, Rudolec, Bohdalov, Nové Veselí, Budeč nebo přes Ždírec, Polnou, Zábornou, Poděšín, Sirákov, Újezd, Nové Veselí, Budeč.

- **Polná (Dobronín)** – přes Ždírec
- **Ostrava** - Ždírec, Polnou, Rudolec, Bohdalov, Nové Veselí, Budeč, Žďár n. Sáz., Nové Město n. Mor., Bystřici nad P., Kunštát, Boskovice, Měřín, Velké Meziříčí, Brno, Prostějov, Olomouc, Nový Jičín, Příbor (dálková)

**Severně směrem na Pávov, Antonínův Důl, příp. Štoky jsou vedeny linky s cílem:**

- **Praha, Slaný** – s trasou po dálnici nebo přes Humpolec (jen dálkové)
- **Hradec Králové** – přes Štoky, Havlíčkův Brod, Pohled, Krátkou Ves, Českou Bělou, Ždírec nad Doubravou, Trhovou Kamenici, Nasavrky, Slatiňany, Chrudim, Pardubice.
- **Jeseník** – přes Štoky, Havlíčkův Brod, Českou Bělou, Ždírec nad Doubr., Hlinsko, Poličku, Svitavy, Moravská Třebová, Mohelnici, Zábřeh, Šumperk, Ostružná, Lipová-lázně (dálková)
- **Písek**- přes Vyskytnou, Pelhřimov, Kámen, Obrataň, Chýnov, Tábor, Opařany, Bernatice.
- **Ústí nad Orlicí** – přes Havlíčkův Brod, Českou Bělou, Ždírec nad Doubr., Hlinsko, Krouna, Polička, Litomyšl, Českou Třebovou (dálková linka).
- **Jičín** – přes Štoky, Havlíčkův Brod, Chotěboř, Seč, Chrudim, Pardubice, Hradec Králové, Hořici.
- **Ledeč nad Sázavou** – přes Štoky, Havlíčkův Brod, Okrouhlici, Světlou nad Sáz., Pavlov, Vilémovice, Ostrov.
- **Chotěboř** – přes Štoky, Havl. Brod, Dolní Krupou, Rozsochatec.
- **Havlíčkův Brod** – přes Štoky.

**Severně směrem na Střítež jsou vedeny linky s cílem:**

- **Bystřice nad Pernštejnem** – přes Bosch Diesel, Střítež, Dobronín, Polná, Nížkov, Sázava, Hamry nad S., Žďár nad S., Nové Město na Mor.
- **Polná** – přes Bosch Diesel, Střítež, Dobronín.

**Severozápadně směrem na Hybrálec jsou vedeny linky s cílem:**

- **Hybrálec** – přes Motorpal, Borovinka.
- **Ledeč nad Sázavou** – přes Větrný Jeníkov, Kalhov, Humpolec, Jiřice, Koberovice, Hojanovice, Kamennou Lhotu, Kožlí.

**Severozápadně směrem na Smrčnou jsou vedeny linky s cílem:**

- Havlíčkův Brod – přes Úsobí, Kochánov, Lípu, Květinov.

### **Severozápadně směrem na Plandry jsou vedeny linky s cílem:**

- **Nový Rychnov** – Vyskytnou nad Jihlavou, Dušejov, Hojkov, Milíčov.
- **Humpolec** – přes Bílý Kámen, Větrný Jeníkov, Kalhov.
- **Dudín** – přes Plandry rozc., Bílý Kámen, Větrný Jeníkov, Ústí, Zbilidy.
- **Úsobí** – přes Plandry rozc., Bílý Kámen, Větrný Jeníkov, Zbinohy, Skorkov, Herálec.

### **Západně směrem na Rantířov jsou vedeny linky s cílem:**

- **Nový Rychnov** – přes Rantířov, Vyskytnou nad Jihlavou, Ježenou, Dušejov, Hojkov, Milíčov.
- **Dudín** – přes Rantířov, Vyskytnou nad J., Šimanov, Ústí, Zbilidy.
- **Herálec** – pouze ve směru do Jihlavy – přes Skorkov, Zbinohy, Větrný Jeníkov, Vyskytná nad J., Rantířov.

### **Západně směrem na Dvorce jsou vedeny linky s cílem:**

- **Čechtice** – přes Dvorce rozc., Hubenov, Dušejov, Opatov, Vyskytnou, Olešnou, Pelhřimov, Červenou Řečici, Křelovice, Košetici, Chyšnou.
- **Telč** – přes Dvorce, Kostelec, Jezdovice, Třešť, Hodice.
- **Nový Rychnov** - přes Dvorce rozc., Hubenov, Dušejov, Hojkov, Milíčov.
- **Pelhřimov** - přes Dvorce rozc., Hubenov, Opatov, Vyskytnou, Olešnou.
- **Praha** – přes Dvorce rozc., Vyskytnou, Olešnou, Pelhřimov, Červenou Řečici, Vlašim, Benešov nebo po dálnici přes Pelhřimov a Humpolec. Všechny linky dálkové.
- **Vlašim** - přes Dvorce rozc., Vyskytnou, Olešnou, Pelhřimov, Červenou Řečici, Křelovice, Chýstovice, Čechtice, Kuňovice.
- **Pacov** – přes Hubenov, Vyskytnou, Olešnou, Pelhřimov, Čížkov, Zlátenku, Kámen, Eš.
- **Písek** – přes Pelhřimov, Kámen, Obrataň, Chýnov, Tábor, Opařany, Bernatice, Křenovice (dálková linka).
- **Tábor** - Pelhřimov, Kámen, Obrataň, Chýnov (dálková linka).
- **Strakonice** - přes Pelhřimov, Kámen, Obrataň, Chýnov, Tábor, Opařany, Bernatice, Písek, Dobeš (dálková linka).

### **Jihozápadně směrem na Kostelec jsou vedeny linky s cílem:**

- **Vysočany** – přes Kostelec, Jezdovice, Třešť, Hodice, Telč, Dačice, Jemnici, Mladoňovice, Lubnici, Korolupy.

- **Mrákotín** - Kostelec, Třešť, Hodice, Volevčice, Telč, Krahulčí.
- **Jihlávka** – přes Kostelec, Dolní Cerekev, Batelov, Horní Dubenky.
- **Studená** – přes Kostelec, Jezdovice, Třešť, Doupě, Řásnou, Mrákotín.
- **Počátky** – přes Dvorce, Kostelec, Dolní Cerekev, Batelov, Horní Dubenky, Kaliště, Panské Dubenky.
- **Batelov** - přes Kostelec, Jezdovice, Třešť.
- **Telč** – přes Kostelec, Jezdovice, Třešť, Hodice, Doupě, Řásná, Mrákotín, Krahulčí nebo přes Kostelec, Jezdovice, Třešť, Hodice, Panenská Rozsíčka (jen ve směru do Jihlavy).
- **Dačice** – přes Kostelec, Jezdovice, Třešť, Hodice, Telč.
- **Třeboň** – přes Kostelec, Třešť, Hodice, Telč, Dačice, Kunžak, Jindřichův Hradec, Stráž nad Nežárkou (dálková linka) nebo přes Kostelec, Třešť, Telč, Mrákotín, Studená, Jindř. Hradec, Stráž nad Nežárkou (dálková linka).
- **Kamenice nad Lipou** – přes Kostelec, Dolní Cerekev, Batelov, Horní Cerekev, Počátky, Rodinov, Kamenice nad Lipou, Jarošov nad Než., Jindřichův Hradec, Nová Včelnice, Žirovnice (dálková linka).
- **Jemnice** – přes Kostelec, Třešť, Hodice, Telč, Dačice.

*Současná síť veřejné dopravy v okolí Jihlavy je znázorněna v následujících výřezech. Přehled linek VLD v oblasti je součástí následující tabulky.*

### **5.2.3.2 Oblast Telč**

Obsluhu města s rozšířenou působností Telče zajišťují linky, které v převážné většině městem projíždějí.

**Linky vytvářejí přepravní vazby v následujících směrech:**

#### **Severovýchodně směrem na Žatec, příp. Dyjice jsou vedeny linky s cílem:**

- **Jihlava** – vazba popsána v oblasti Jihlava
- **Marvartice** - vazba popsána v oblasti Jihlava
- **Dačice** – přes Dyjici, Ořechov, Olšany, Stará Říše, Markvartice, Vápovice, Novou Říši, Dolní Vilímeč, Hříšice.
- **Třebíč** – přes Dyjici, Olšany, Stará Říše, Markvartice, Předín, Chlístov.
- **Studená** – přes Krahulčí, Mrákotín.
- **Brno** – přes Olšany, Stará Říše, Markvartice, Předín, Třebíč, Vladislav nebo přes Olšany, Stará Říše, Markvartice, Předín, Třebíč, Vladislav, Náměšť nad Oslavou.
- **Želetava** – přes Zvolenovice, Dolní Vilímeč, Nová Říše, Krasonice, Zdeňkov, Jindřichovice, Želetava.

#### **Severně směrem na Volevčice, příp. Hodice jsou vedeny linky s cílem:**

- **Jihlava** - vazba popsána v oblasti Jihlava
- **Praha** – přes Hodice, Třešť, Batelov, Horní Cerekev, Pelhřimov, Červená Řečice, Čechtice, Vlašim, Benešov nebo přes Hodice, Třešť, Batelov, Horní Cerekev, Pelhřimov, Humpolec, Košetice, Čechtice, Zdislavice nebo přes Mrákotín, Studenou, Strmilov, Kunžak, Jindřichův Hradec, Žirovnici, Počátky, Pelhřimov, Humpolec.
- **Ústí nad Orlicí** - vazba popsána v oblasti Jihlava

#### **Severozápadně směrem na Vanov jsou vedeny linky s cílem:**

- **Jihlava** - vazba popsána v oblasti Jihlava

#### **Západně směrem na Krahulčí jsou vedeny linky s cílem:**

- **Studená** – přes Krahulčí, Mrákotín nebo přes Krahulčí, Hostětice, Mrákotín.
- **Mrákotín** - vazba popsána v oblasti Jihlava
- **Jihlava** - vazba popsána v oblasti Jihlava

- **Dačice** – přes Borovná, Horní Myslová, Mysletice, Kostelní Vydří.
- **Znojmo** – přes Dačice, Jemnice, Bítov, Vysočany, Vranov nad Dyjí nebo přes Dačice, Jemnice, Třebelovice, Dědice, Moravské Budějovice, Pavlice.
- **České Budějovice** – přes Mrákotín, Studená, Strmilov, Kunžak, Jindřichův Hradec, Stráž nad Než., Třeboň (dálková linka)
- **Třeboň** - přes Mrákotín, Jindřichův Hradec, Stráž nad Než. (dálková linka)
- **Jemnice** – přes Dačice (jen dálkové linky)

**Jižně směrem na Černíč, Myslůvku jsou vedeny linky s cílem:**

- **Jemnice**– vazba popsána v oblasti Jihlava
- **Třeboň** - vazba popsána v oblasti Jihlava
- **Dačice** – přes Dačice, Velký Pěčín

*Současná síť veřejné dopravy v okolí Telče je znázorněna v následujících výřezech.*

*Přehled linek VLD v oblasti je součástí následující tabulky.*



### **5.2.3.3 Oblast Polná**

Obsluhu obce s pověřeným úřadem Polné zajišťují linky, které v převážné většině projíždějí.

**Linky vytvářejí přepravní vazby v následujících směrech:**

**Jihovýchodně směrem na Dobrouť jsou vedeny linky s cílem:**

- **Měřín** – vazba popsána v oblasti Jihlava

**Jihozápadně směrem na Ždírec jsou vedeny linky s cílem:**

- **Jihlava** - vazba popsána v oblasti Jihlava
- **Humpolec** - vazba popsána v oblasti Jihlava

**Západně směrem na Dobronín jsou vedeny linky s cílem:**

- **Jihlava** - vazba popsána v oblasti Jihlava

**Severozápadně směrem na Šlapanov, popř. Kamennou jsou vedeny linky s cílem:**

- **Havlíčkův Brod** – přes Věžnici, Šlapanov, Vysokou, Havlíčkův Brod-Baštinov
- **Jihlava** – vazba popsána v oblasti Jihlava
- **Dobronín** – přes Polná-Nové Dvory, Kamennou.

**Severně směrem na Brzkov jsou vedeny linky s cílem:**

- **Přibyslav** – přes Polná-Hrbov, Brzkov, Přibyslav-Česká Jablonná.
- **Havlíčkův Brod** – přes Polná-Hrbov, Brzkov, Přibyslav-Česká Jablonná, Přibyslav-Dolní Jablonná, Přibyslav-Utín, Dlouhá Ves, Bartoušov, Havlíčkův Brod-lesní školka.
- **Brzkov** – přes Polná-Hrbov

**Jižně směrem na Věžničku jsou vedeny linky s cílem:**

- **Jihlava** – vazby popsány v oblasti Jihlava

**Východně směrem na Zábornou jsou vedeny linky s cílem:**

- **Žďár nad Sázavou** – vazba popsána v oblasti Jihlava
- **Bystřice nad Pernštejnem** - vazba popsána v oblasti Jihlava
- **Velké Meziříčí** – přes Záborná, Arnolec, Jersín, Meziříčko, Černá, Měřín, Stránecká Zhoř, Velké Meziříčí-Jestřábek kemp.

*Přehled linek VLD v oblasti je součástí následující tabulky.*

#### **5.2.3.4 Oblast Třešť**

Obsluhu obce s pověřeným obecním úřadem Třešti zajišťují linky, které v převážné většině projíždějí, pouze 3 linky odsud vyjíždí.

**Linky vytvářejí přepravní vazby v následujících směrech:**

**Severně směrem na Jezdovice jsou vedeny linky s cílem:**

- Jihlava
- Praha
- Ústí nad Orl.

Trasy linek v těchto vazbách jsou popsány v oblasti Jihlava a Telč. Linky s cílem v Praze a Ústí nad Orlicí jsou dálkové.

**Jižně směrem na Hodice jsou vedeny linky s cílem:**

- **Telč** – vazba popsána v oblasti Jihlava
- **Mrákotín** - vazba popsána v oblasti Jihlava
- **Studená** - vazba popsána v oblasti Jihlava
- **Jemnice** – přes Hodice, Telč, Dačice (dálkové).
- **Třeboň** - vazba popsána v oblasti Jihlava
- **Dačice** – přes Hodice, Telč
- **Znojmo** – přes Telč, Dačice, Jemnici, Moravské Budějovice, Vranovská Ves, Znojmo-Pražská (dálkové linky).

**Západně směrem na Batelov jsou vedeny linky s cílem:**

- **Praha** – vazba popsána v oblasti Telč
- **Počátky** - vazba popsána v oblasti Jihlava

**Jihozápadně směrem na Růženou jsou vedeny linky s cílem:**

- **Růžená** – přes Třešť-Čenkov

**Východně směrem na Stonařov jsou vedeny linky s cílem:**

- **Hrutov (Brtnice)** – přes Třešť-pouště, Stonařov, Brtnici, Kněžici.

*Přehled linek VLD v oblasti je součástí následující tabulky.*

### **5.2.3.5 Shrnutí autobusové sítě v okrese Jihlava**

Po vyhodnocení sítě autobusových linek v okrese Jihlava lze hovořit o vysoké nabídce spojení krajského města Jihlavy s hl. městem Prahou, Brnem a Znojmem. Dalšími mimokrajskými cíli jsou Strakonice, Tábor a Třeboň. Město Jihlava má také spojení se všemi ostatními okresními městy, tedy Havlíčkovým Brodem, Pelhřimovem, Žďárem nad Sáz., Třebíčí.

Stávající síť veřejné dopravy v okrese Jihlava je součástí grafické přílohy č. 7.

### **5.2.4 Veřejná linková autobusová doprava v okrese Havlíčkův Brod**

Na území okresu Jihlava je dominantním dopravcem Veolia Transport Východní Čechy a.s. Následují dopravci ICOM transport a.s., ČSAD Semily a.s., CAR-TOUR spol. s r.o., Jaroslav Perfilov, Zlatovánek, ZDAR a.s., ČSAD Benešov. Stávající síť linek veřejné linkové autobusové dopravy na území okresu je analyzována po oblastech spádových obcí, a to Havlíčkův Brod, Přibyslav, Golčův Jeníkov, Ledec nad Sáz., Světlá nad Sáz. a Chotěboř.

#### **5.2.4.1 Oblast Havlíčkův Brod**

Převážnou vazbu z města tvoří převážně linky, které zde mají výchozí a konečnou stanici (z nich některé jsou označeny jako dálkové) a z menší části linky Havlíčkovým Brodem projíždějící (především dálkové).

**Linky vytvářejí přepravní vazby v následujících směrech:**

**Jihozápadně směrem na Michalovice, příp. Věž jsou vedeny linky s cílem:**

- **Humpolec** – přes Havlíčkův Brod-Šmolovy Lipka, Michalovice, Věž, Humpolec-Rozkoš nebo přes Havlíčkův Brod-Šmolovy Lipka, Michalovice, Květinov, Herálec, Zbinohy, Simanov, Ústí, Dudín, Mysletín, Staré Bříšně, Mladé Bříšně, Komorovice, Vystrkov, Humpolec dálnice.
- **České Budějovice** – přes Havlíčkův Brod-Humpolecká, Věž, Humpolec, Vystrkov, Pelhřimov, Božejov, Kamenice nad Lipou, Nová Včelnice, Jarošov nad Než., Kardašova Řečice, Veselí nad Lužn., Sevětín nebo přes Havlíčkův Brod-Humpolecká, Věž, Humpolec, Pelhřimov, Božejov, Kamenice nad Lipou, Nová Včelnice, Jindřichův Hradec, Stráž nad Než., Třeboň, Lišov (dálkové linky). Další varianta je přes Pelhřimov, Počátky,

Žirovnice, Nová Včelnice, Jindřichův Hradec, Stráž nad Než., Třeboň, Lišov (dálková linka).

- **Jičín** – přes Chotěboř, Seč, Chrudim, Pardubice, Hradec Králové, Hořice (dálková).

#### **Severozápadně směrem na Okrouhlici jsou vedeny linky s cílem:**

- **Ledeč nad Sázavou** – přes Havlíčkův Brod-Perknov, Okrouhlici, Novou Ves u Světlé, Světlou nad S., Vilémovice, Ostrov (místní a dálková linka).
- **Okrouhlice** – přes Havlíčkův Brod-Perknov, Veselý Žďár.
- **Praha** – přes Havlíčkův Brod-Perknov, Okrouhlici, Novou Ves u Světlé, Světlou nad S., Vilémovice, Ostrov, Ledec nad S., Hněvkovice, Loket u Čechtice (dálková linka).

#### **Severozápadně směrem na Veselý Žďár jsou vedeny linky s cílem:**

- **Světlá nad Sázavou** – přes Havlíčkův Brod-Perknov, Veselý Žďár, Lučice, Malčín, Příseku u Sv.

#### **Západně směrem na Hurtovu Lhotu jsou vedeny linky s cílem:**

- **Dolní Město** – přes Havl.Brod-Poděbavy, Hurtovu Lhotu, Havl.Brod-Březinku, Krásnou Horu, Lipnice nad Sázavou.
- **Ledeč nad Sázavou** – přes Havl.Brod-Poděbavy, Hurtovu Lhotu, Krásnou Horu, Lipnici nad S., Dolní Město, Horní Paseku, Kouty, Bojiště.

#### **Jihozápadně směrem na Lípu jsou vedeny linky s cílem:**

- **Jihlava** – přes Havlíčkův Brod-Šmolovy, Lípu, Kochánov, Úsobí, Smrčnou, Jihlavu-Stříbrný důl.
- **Herálec** - přes Havlíčkův Brod-Šmolovy Lipka, Lípu, Úsobí, Skorkov.

#### **Jižně směrem na Okrouhličku, Štoky jsou vedeny linky s cílem:**

- **Šlapanov** – přes Havlíčkův Brod, Svatý Kříž, Havlíčkův Brod, Suchá-samoty, Okrouhlička, Štoky.
- **Jihlava** – přes Havlíčkův Brod-Květnov, Štoky, Jihlava-Antonínův Důl (místní i dálkové linky).
- **Mrákotín** – přes havlíčkův Brod-Květnov, Štoky, Jihlava, Kostelec, Třešť, Hodice, Telč (dálková linka).

#### **Jižně směrem na Bartoušov, příp. Polnou jsou vedeny linky s cílem:**

- **Polná** – přes Havlíčkův Brod-Baštinov, Vysokou, Šlapanov, Věžnici dolní, Věžnici dolní nebo přes Havlíčkův Brod-lesní školka, Bartoušov, Dlouhá Ves, Přibyslav-Utín, Přibyslav-Česká Jablonná, Brzkov.

#### **Východně směrem na Pohled jsou vedeny linky s cílem:**

- **Přibyslav** – přes Havlíčkův Brod-Pohledští Dvořáci, Pohled, Stříbrné Hory, Přibyslav-Keřkov.
- **Havlíčková Borová** – přes Havlíčkův Brod-Pohledští Dvořáci, Pohled, Krátkou Ves, Českou Bělou, Jitkov, Oudoleň nebo přes Havlíčkův Brod-Pohledští Dvořáci, Pohled, Ždírec, Českou Bělou, Oudoleň.
- **Chotěboř** – přes Havlíčkův Brod-pekárny, Krátkou Ves, Českou Bělou, Chotěboř-Střížov (dálková linka).
- **Jeseník** – přes Havlíčkův Brod terminál, Českou Bělou, Ždírec, Svitavy, Moravskou Třebovou, Mohelnici, Zábřeh, Šumperk, Ostružnou, Lipovou-lázně.

#### **Severovýchodně směrem na Břevnici jsou vedeny linky s cílem:**

- **Chotěboř** – přes Havl. Brod-Vršovice, Břevnici, Kojetín, Čachotín, Jilem, Chotěboř-Rankov.

#### **Severovýchodně směrem na Dolní Krupou, příp. Knyk jsou vedeny linky s cílem:**

- **Chotěboř** – přes Havlíčkův Brod-Cihlář, Dolní Krupou, Rozsochatec, Chotěboř-Havlíčková (místní a dálková linka) nebo přes Havlíčkův Brod-Pražskou, Knyk, Dolní Krupou, Horní Krupou, Čachotín, Chotěboř-Rankov.
- **Janské Lázně** – přes Havlíčkův Brod, VÚB, Dolní Krupou, Rozsochatec, Chotěboř, Sobíňov, Ždírec nad D., Chrudim, Pardubice, Trutnov, Hradec Králové (dálková)
- **Hradec Králové** - přes Havlíčkův Brod, VÚB, Chotěboř, Ždírec nad D., Nasavrky, Slatiňany, Chrudim, Pardubice, Opatovice n. L. nebo přes Havlíčkův Brod, VÚB, , Rozsochatec, Chotěboř, Sobíňov, Ždírec nad D., Nasavrky, Slatiňany, Chrudim, Pardubice, Opatovice n. L. (dálkové)
- **Čečkovice** - přes Havlíčkův Brod, VÚB, Dolní Krupou, Rozsochatec, Chotěboř, Novou Ves u Chot., Vísku, Maleč.

**Severně směrem na Radostín jsou vedeny linky s cílem:**

- **Čáslav** – přes Havl.Brod-Pražská, Knyk-osadu, Radostín, Skuhrov, Kámen, Habry-Frýdnava, Golčův Jeníkov, Horky.
- **Habry** - přes Havl.Brod-Pražská, Knyk-Rozňák, Radostín, Olešnou, Skuhrov, Kámen, Tis, Sázavku.
- **Praha** - přes Havl.Brod-terminál, Radostín, Kámen, Habry, Golčův Jeníkov, Čáslav, Kolín (dálková). *Současná síť veřejné dopravy v okolí Havlíčkova Brodu je znázorněna v následujících výřezech.*

*Přehled linek VLD v oblasti je součástí následující tabulky.*

#### **5.2.4.2 Oblast Příbyslav**

Přepavní vazby z města tvoří převážně linky, které zde mají výchozí a konečnou stanici a z menší části linky Příbyslaví projíždějící.

**Linky vytvářejí přepravní vazby v následujících směrech:**

**Jihozápadně směrem na Šlapanov jsou vedeny linky s cílem:**

- **Šlapanov** – přes Příbyslav-Dvorek, Šlapanov-Šachotín.

**Jižně směrem na Brzkov jsou vedeny linky s cílem:**

- **Polná** – přes Příbyslav-Česká Jablonná, Brzkov.
- **Jihlava** - přes Příbyslav-Česká Jablonná, Brzkov, Dobronín, Polnou, Ždírec, Měšín, Jihlava-Heroltice.

**Západně směrem na Dlouhou Ves, příp. Stříbrné Hory jsou vedeny linky s cílem:**

- **Havlíčkův Brod** – přes Příbyslav-Keřkov, Stříbrné Hory (nebo míjí Stř. Hory), Dlouhou Ves, Bartoušov, Havlíčkův Brod-lesní školka nebo přes Příbyslav-Keřkov, Stříbrné Hory, Pohled, Havlíčkův Brod-Pohledští Dvořáci.

**Severovýchodně směrem na Modlíkov jsou vedeny linky s cílem:**

- **Ždírec nad Doubravou** – přes Příbyslav-Agrozet, Modlíkov, Havlíčkovu Borovou, Oudoleň, Ždírec nad Doub.-Nové Ransko.
- **Chotěboř** - přes Příbyslav-Agrozet, Modlíkov, Havlíčkovu Borovou, Oudoleň, Jitkov, Chotěboř-Střížov.

**Severovýchodně směrem na Malou Losenici, příp. Nové Dvory jsou vedeny linky s cílem:**

- **Žďár nad Sázavou** – přes Příbyslav-Agrozet, Velkou Losenici, Malou Losenici, Vepřovou, Račín, Polničku, Žďár nad Sázavou-Tokoz nebo přes Příbyslav-Ronov, Nové Dvory, Velkou Losenici, Sázavu, Hamry nad Sáz., Žďár nad Sáz.-Brodská lékárna.

**Jihovýchodně směrem na Nížkov jsou vedeny linky s cílem:**

- **Žďár nad Sázavou** – přes Příbyslav-Poříčí, Olešenku, Nížkov, Sázavu, Rosičku, Matějov, Nové Veselí, Budeč, Žďár nad Sázavou-Veselín.

*Přehled linek VLD v oblasti je součástí následující tabulky.*

### **5.2.4.3 Oblast Golčův Jeníkov**

Vazby na tuto obec vytvářejí linky převážně projíždějící.

#### **Východně směrem na Vilémov jsou vedeny linky s cílem:**

- **Chotěboř** – přes Golčův Jeníkov-Nasavrky rozc., Vilémov, Uhelná Příbram, Vepřikov (nebo míjí), Nejepín, Chotěboř-Klouzovy nebo přes přes Golčův Jeníkov-Nasavrky rozc, Vilémov, Kraborovice, Borek, Nová Ves u Chotěboře (některé linky dálkové).
- **Polička** – přes Vilémov, Borek, Novou Ves u Chot., Chotěboř, Ždírec nad Doub., Hlinsko, Poličku (dálková)

#### **Severozápadně směrem na Podmoky, příp. Okřesaneč jsou vedeny linky s cílem:**

- **Čáslav** – přes Podmoky, Okřesaneč, Bratčice, Horky.
- **Praha** – přes Čáslav, Kolín nebo přes Čáslav, Kutnou Horu, Kolín, Úvaly (příp. Plaňany) (dálkové linky). Další variantou vazby je přes Horky-Skalku, Čáslav, Kolín (místní linka).

#### **Severně směrem na Skryje jsou vedeny linky s cílem:**

- **Třemošnice** – přes Skryje, Golčův Jeníkov-Sirákovice, Zvěstovice, Heřmanice, Kněžici.

#### **Jižně směrem na Habry, příp. Rybníček jsou vedeny linky s cílem:**

- **Habry** – přes Golčův Jeníkov-Olšinky nebo přes Golčův Jeníkov-Olšinky, Rybníček, Leškovice.
- **Havlíčkův Brod** – přes Golčův Jeníkov-Kobylí Hlava, Habry-Frýdnava, Kámen, Radostín, Knyk-Rožňák, Havl. Brod-nový hřbitov.
- **Telč** – přes Habry, Kámen, Havlíčkův Brod, Štoky, Jihlava, Kostelec, Telč, Třešť.

#### **Jihozápadně směrem na Novou Ves u Leštiny jsou vedeny linky s cílem:**

- **Ledeč nad Sáz.** – přes Golčův Jen.-Chlumek, Novou Ves u L., Leštinu, Číhošť, Hradec, Ledec nad S.-Horní Ledec.

*Současná síť veřejné dopravy v okolí Golčova Jeníkova je znázorněna v následujících výřezech.*

*Přehled linek VLD v oblasti je součástí následující tabulky.*



#### **5.2.4.4 Oblast Ledec nad Sázavou**

Město a okolí obsluhují převážně linky zde ukončené. Vytvářejí následující přepravní vazby:

##### **Jižně směrem na Bojiště jsou vedeny linky s cílem:**

- **Světlá nad Sázavou** – přes Ledec n.S.-Havlíčková, Bojiště, Trpišovice, Dolní Město, Světlá n.S.-Radostovice.
- **Havlíčkův Brod** – přes Ledec n.S.-Havlíčková, Bojiště, Kouty, Dolní Město, Krásnou Horu, Havlíčkův Brod-Březinku.

##### **Jihozápadně směrem na Kožlí jsou vedeny linky s cílem:**

- **Kamenná Lhota** – přes Ledec n.S.-sídli.Plácky nebo přes Ledec n.S.-sídli.Plácky, Kožlí.
- **Humpolec** - přes Ledec n.S.-sídli.Plácky, Kožlí, Kamennou Lhotu, Vojslavice, Koberovice, Jiřice, Humpolec-U Pipků.
- **Jihlava** - přes Ledec n.S.-sídli.Plácky, Kožlí, Hojanovice, Koberovice, Jiřice, Kostelec, Kalhov, Větrný Jeníkov.
- **Praha** – přes Kožlí, Hněvkovice, Loket u Čechtice, Čechtice, Vlašim, Benešov (dálková).
- **Čechtice, Dolní Kralovice** – přes Ledec n.S.-sídli.Plácky, Kožlí, Hněvkovice, Loket u Č., Dolní Kralovice, Studený, Křivsoudov.

##### **Východně směrem na Ostrov jsou vedeny linky s cílem:**

- **Havlíčkův Brod** – přes Ledec n.S.-Horní Ledec, Ostrov, Světlá n.S., Okrouhlice.
- **Jihlava** - přes Ledec n.S.-Horní Ledec, Ostrov, Světlá n.S., Okrouhlice, Havlíčkův Brod.
- **Světlá nad S.** - přes Ledec n.S.-Horní Ledec, Ostrov-horní, Pavlov.
- **Hradec Králové** - přes Ledec n.S.-Horní Ledec, Ostrov, Vilémovice, Světlou n.S., Havlíčkův Brod, Chotěboř, Chrudim, Pardubice, Hradec Králové, Janské Lázně (dálková)
- **Chotěboř** - Ostrov, Vilémovice, Okrouhlice, Havl.Brod, Českou Bělou.

##### **Severovýchodně směrem na Hradec jsou vedeny linky s cílem:**

- **Golčův Jeníkov** –vazba popsána v oblasti Golčův Jeníkov

##### **Severozápadně směrem na Jedlou jsou vedeny linky s cílem:**

- **Zbraslavice** – přes Ledec n.S.-Obrváň, Jedlou, Bělou, Bohdaneč.

- **Zruč nad S.** – přes Ledech n.S.-Habrek, Jedlou, Pertoltice, Dolní Pohled.

**Západně směrem na Hněvkovice jsou vedeny linky s cílem:**

- **Praha** – přes Hněvkovice, Loket u Čechtí (dálková)

**Severně směrem na Kozlov jsou vedeny linky s cílem:**

- **Čáslav** – přes Ledech n.S.-sušárna, Kozlov, Dobrovítov, Zbýšov, Žáky, Čáslav-U mostu.

*Současná síť veřejné dopravy v okolí Ledče nad Sázavou je znázorněna v následujících výřezech.*

*Přehled linek VLD v oblasti je součástí následující tabulky.*

#### **5.2.4.5 Oblast Světlá nad Sázavou**

Město a okolí obsluhují převážně linky zde ukončené. Vytvářejí následující přepravní vazby:

##### **Jihovýchodně směrem na Novou Ves jsou vedeny linky s cílem:**

- **Janské Lázně** – vazba popsána v oblasti Leděč
- **Havlíčkův Brod** - vazba popsána v oblasti Leděč
- **Chotěboř** - vazba popsána v oblasti Leděč

##### **Jihozápadně směrem na Dolní Město jsou vedeny linky s cílem:**

- **Humpolec** – přes Světlá n.S.-Radostovice, Dolní Město, Kejžlici, Čejov nebo přes Světlá n.S.-Radostovice, Dolní Město, Proseč, Kaliště, Horní Rápotice (pouze směr do Světlé).
- **Ledeč n.S.** – vazby popsány v oblasti Leděč

##### **Severozápadně směrem na Vilémovice jsou vedeny linky s cílem:**

- **Ledeč n.S.** – vazba popsána v oblasti Leděč (dálková)
- **Jihlava, Havlíčkův Brod** - vazba popsána v oblasti Leděč
- **Praha** – přes Světlou n.S.-Leštinku, Vilémovice, Ostrov, Leděč n.S., Hněvkovice, Loket u Čechtí.

##### **Severozápadně směrem na Pavlov jsou vedeny linky s cílem:**

- **Číhošť** – přes Světlou n.S.-Opatovice, Pavlov, Vlkanov, Kynici.

##### **Severně směrem na Druhanov jsou vedeny linky s cílem:**

- **Ledeč n.S.** – přes Světlá nad Sázavou-Bohušice, Druhanov, Ovesnou Lhotu, Vlkanov, Kynici, Hradec.

##### **Severovýchodně směrem na Kunemil jsou vedeny linky s cílem:**

- **Habry** – přes Světlou n.S.-Josefodol, Kunemil, Sázavku, Bačkov.
- **Kutná Hora** - přes Světlou n.S.-Josefodol, Kunemil, Bačkov, Habry, Golčův Jeníkov, Čáslav, Církvici.

##### **Východně směrem na Příseku, Malčín jsou vedeny linky s cílem:**

- **Havlíčkův Brod** – vazba popsána v oblasti Havlíčkův Brod

*Přehled linek VLD v oblasti je součástí následující tabulky.*

#### **5.2.4.6 Oblast Chotěboř**

Tuto oblast obsluhují především linky, pro které je Chotěboř výchozí a konečnou stanicí. Přepravní vazby z města jsou následující:

##### **Východně směrem na Libice nad Doubravou jsou vedeny linky s cílem:**

- **Žďár nad S.** – přes Chotěboř-Drůbežárna Křivý, Ždírec n.D., Krucemburk, Vojnův Městec, Karlov, Žďár nad S.-Stržanov.
- **Ždírec nad D.** –přes Libice n.D., Bezděkov, Sloupno, Podmoklany.
- **Janské Lázně** – vazba popsána v oblasti Ledech

##### **Východně směrem na Dolní sokolovec jsou vedeny linky s cílem:**

- **Slavíkov** – přes Dolní Sokolovec, Sloupno, Slavíkov.

##### **Jihovýchodně směrem na Jitkov jsou vedeny linky s cílem:**

- **Přibyslav** – vazba popsána v oblasti Přibyslav

##### **Severně směrem na Novou Ves u Chot. jsou vedeny linky s cílem:**

- **Čečkovice** – vazba popsána v oblasti Havlíčkův Brod
- **Heřmanův Městec** – přes Chotěboř-Zástraní, Novou Ves, Maleč, Čečkovice, Jeřišno, Běstvína, Třemošnice, Kostelec u H.M.
- **Libice n.D.** – přes Vísku, Maleč, Novou Ves.

##### **Severozápadně směrem na Nejepín jsou vedeny linky s cílem:**

- **Světlá nad Sázavou** – vazba popsána v oblasti Světlá n.S.
- **Golčův Jeníkov** – vazba popsána v oblasti Golčův J.

##### **Západně směrem na Jilem jsou vedeny linky s cílem:**

- **Havlíčkův Brod** – vazba popsána v oblasti H.Brod
- **Habry** – přes Chotěboř-Rankov, Jilem, Tis, Bačkov.

##### **Jižně směrem na Českou Bělou jsou vedeny linky s cílem:**

- **Praha** – přes Chotěboř-Počátky, Českou Bělou, Havlíčkův Brod, Okrouhlici, Světlou n.S., Ostrov, Ledech, Locket u Čechtí (dálková)
- **Šlapanov** – přes Chotěboř-Počátky, Českou Bělou, Žižkovo Pole, Přibyslav.

##### **Jihozápadně směrem na Rozsochatec jsou vedeny linky s cílem:**

- **Havlíčkův Brod** – vazby popsány v oblasti Havl. Brod
- **Jihlava** – přes Chotěboř,Havlíčková, Rozsochatec, Havlíčkův Brod, Štoky.

- **České Budějovice** – přes Chotěboř, Havlíčkova, Rozsochatec, Havlíčkův Brod, Humpolec, Pelhřimov, Kamenici nad Lipou, Jind. Hradec, Veselí n. L. (dálková)
- **Ledeč n. S.** – vazba popsána v oblasti Ledec

*Přehled linek VLD v oblasti je součástí následující tabulky.*

#### **5.2.4.7 Shrnutí autobusové sítě v okrese Havlíčkův Brod**

Ze všech správních center okresu je umožněno přímé spojení s okresním i krajským městem. Není možné využít přímého spojení Havlíčkova Brodu do Žďáru n. S. a Třebíče.

Z okresního města je umožněno přímé spojení s velkými městy jiných krajů, a to Českými Budějovicemi, Hradcem Králové, Janskými Lázněmi, Jeseníkem, a také s hl. městem Prahou.

Stávající síť veřejné dopravy v okrese Havlíčkův Brod je součástí grafické přílohy č. 6.

#### **5.2.5 Veřejná linková autobusová doprava v okrese Pelhřimov**

Na území okresu Pelhřimov je dominantním dopravcem ICOM Transport a.s. Následují Veolia Transport Východní Čech a.s., Veolia Transport Praha a.s., H.F.Tour s.r.o., CAR TOUR s.r.o., JH BUS s.r.o., ČAD Blansko a.s., ZDAR a.s., R. Koranda, F. Kolář-ČASAD, ČSAD Benešov a.s., COMETT PLUS s.r.o., ČSAD ST TRANS a.s., ČSAD Autobusy České Budějovice a.s., ČSAD Jindřichův Hradec a.s., Radek Čech, Tourbus s.r.o., VYDOS BUS a.s.

Území okresu je analyzováno po oblastech obcí s rozšířenou působností a obcí s pověřeným obecním úřadem, a to Pelhřimov, Kamenice nad Lipou, Počátky, Pacov a Humpolec.

##### **5.2.5.1 Oblast Pelhřimov**

Tuto oblast obsluhují linky především městem projíždějící a vytvářejí následující přepravní vazby:

##### **Jihozápadně směrem na Myslotín, Libkovu Vodu jsou vedeny linky s cílem:**

- **Kamenice nad Lipou** – přes Pelhřimov-Myslotín, Ondřejov, Ústrašín, Božejov, Střítež, Novou Cerekev, Těmice nebo přes Pelhřimov-STRABAG, Libkovu Vodu, Ústrašín, Božejov, Střítež, Novou Cerekev, Těmice.
- **Počátky** - přes Pelhřimov-Myslotín, Ondřejov, Ústrašín, Božejov, Kamenici nad L., Častrov, Žirovnici.
- **České Budějovice** - přes Pelhřimov-Myslotín, Ondřejov, Ústrašín, Božejov, Kamenici nad L., Novou Včelnici, Jindřichův Hradec, Třeboň nebo

přes Humpolec, Havlíčkův Brod, Chotěboř, Ždírec, Trhová Kamenice, Nasavrky, Chrudim, Pardubice, Opatovice (dálková) nebo přes Božejov, Kamenici nad L., Novou Včelnici, Jindřichův Hradec, Kardašovu Řečici, Veselí nad Lužnicí.

- **Nová Včelnice** - přes Pelhřimov-Myslotín, Ondřejov, Ústrašín, Božejov, Kamenici nad L-Vodnou.
- **Jindřichův Hradec** - přes Pelhřimov-Myslotín, Ondřejov, Ústrašín, Božejov, Kamenici nad L., Novou Včelnici, Jarošov nad Než. (i dálková)

#### **Jižně směrem na Pavlov, Vokov, Rynárec jsou vedeny linky s cílem:**

- **Horní Cerekev** – přes Pelhřimov-ACHP, Pavlov, Pelhřimov-Lešov, Nová Rychnov, Černov, Novou Bukovou.
- **Žirovnice** - přes Pelhřimov-ACHP, (Vokov), Rynárec, Mezná, Čelistná, Častrov přes Pelhřimov-ACHP, Rynárec, Pelhřimov-Janovice, Veselou, Polesí, Počátky.
- **Horní Ves** - přes Pelhřimov-ACHP, (Vokov), Rynárec, Zajíčkov, Dobrou Vodu, Novou Bukovou, Horní Cerekev, Horní Ves (Počátky).
- **Stojčín** - přes Pelhřimov-ACHP, Rynárec, Pelhřimov-Janovice, Veselou, Polesí, Počátky, Žirovnici.
- **Dačice** – přes Rynárec, Zajíčkov, Novou Bukovou, Horní Cerekev, Batelov, Telč, Třešť (dálková).
- **Počátky** - přes Rynárec, Pelhřimov-Janovice, Veselou, Polesí.
- **Jemnice** – přes Rynárec, Zajíčkov, Novou Bukovou, Horní Cerekev, Batelov, Třešť, Hodice, Telč, Dačice (dálková) nebo přes Počátky, Žirovnici, Jind. Hradec, Horní Pěnu, Novou Bystřici, Slavonice, Staré Hobzí (dálková) nebo přes Počátky, Žirovnici, Jind. Hradec, Kunžak, Studenou, Mrákotín, Telč, Dačice (dálková).
- **Znojmo** – přes Pelhřimov-Pražská, Rynárec, Zajíčkov, Novou Bukovou, Horní Cerekev, Batelov, Třešť, Hodice, Telč, Dačice, Jemnici, Pavlice, Olbramkostel.

#### **Jihovýchodně směrem na Putimov jsou vedeny linky s cílem:**

- **Batelov** –přes Pelhřimov-hřbitov, Putimov, Nový Rychnov, Rohoznou.
- **Nový Rychnov** - přes Pelhřimov-Skrýšov, Putimov, Proseč pod Kř., Vyskytnou.

### **Severovýchodně směrem na Olešnou jsou vedeny linky s cílem:**

- **Žirov** - přes Pelhřimov-nemII, Olešnou, Vyskytnou, Pelhřimov-Kocourový Lhotky
- **Humpolec** - přes Pelhřimov-nemII, Olešnou, Zachotín, Mysletín, Mladé Bříště, Komorovice.
- **Praha** – přes Humpolec.
- **Jihlava** - přes Pelhřimov-nemII, Olešnou, Vyskytnou, Hubenov nebo zrychlená trasa
- **Nový Rychnov** - přes Pelhřimov-nemII, Olešnou, Zachotín, Vyskytnou.
- **Znojmo** – přes Želetavu, Mor. Budějovice (jen směr do Pelhřimova).
- **Brno** – přes Jihlavu, Měřín a Velkou Bíteš (jen směr do Pelhřimova) nebo přes Jihlavu, Měřín, Velké Mez. a Velkou Bíteš nebo přes Humpolec, Jihlavu, Měřín, Velké Mez.

### **Severně směrem na Kojčice, Krasíkovice, Komorovice jsou vedeny linky s cílem:**

- **Humpolec** – přes Pelhřimov-nem I, Kojčice, Dehtáře, Komorovice, Vystrkov nebo přes Pelhřimov- Radětín, Krasíkovice, Svěpravice, Sedlice nebo přes Komorovice.
- **Praha** – přes Humpolec, Locket u Č. (dálková)
- **Chotěboř** – přes Humpolec, Věž, Havl. Brod, Dolní Krupou.
- **Hradec Králové** - přes Humpolec, Věž, Havl. Brod, Dolní Krupou, Trhovou Kamenici, Chrudim, Pardubice, Opatovice.
- **Ježov** – přes Pelhřimov-Radětín, Krasíkovice, Svěpravice, Sedlice, Želiv, Senožaty, Hořice, Píšť.

### **Západně směrem na Čížkov, Novou Cerekev jsou vedeny linky s cílem:**

- **Pacov** – přes Pelhřimov-Pražská, Čížkov, Útěchovičky, Bořetice, Lesnou, Samsín nebo přes Čížkov, Kámen, Eš.
- **Tábor** - přes Čížkov, Zlátenku, Kámen, Obrataň, Chýnov nebo ne přes Zlátenku.
- **Písek** - přes Čížkov, Kámen, Obrataň, Chýnov, Opařany, Podolí nebo přes Kámen, Obrataň, Chýnov, Tábor, Bernatice.
- **Strakonice** - přes Kámen, Obrataň, Chýnov, Tábor, Bernatice, Písek.
- **Černovice** – přes Novou Cerekev, Moraveč, Lidmaň.



- **Kamenice nad Lipou** – přes Ústrašín, Božejov, Střítež, Novou Cerekev, Těmice nebo jen přes Novou Cerekev, Těmice.

**Severozápadně směrem na Červenou Řečici, Útěchovice jsou vedeny linky s cílem:**

- **Praha** – přes Červená Řečice, Košetice, Chýstovice, Vlašim, Benešov, Jesenici nebo přes Červená Řečice, Košetice, Čechtice, Zdislavice.
- **Vlašim** - přes Červená Řečice, Košetice, Chýstovice, Kuňovice.
- **Čechtice** - přes Červená Řečice, Křelovice, Košetice.
- **Lukavec** – přes Útěchovice, Bořetice, Buřenice.

*Současná síť veřejné dopravy v okolí Pelhřimova je znázorněna v následujících výřezech.*

*Přehled linek VLD v oblasti je součástí následující tabulky.*

### **5.2.5.2 Oblast Pacov**

Tuto oblast obsluhují převážně linky, které jsou ukončeny v Pacově. Vytvářejí následující vazby:

#### **Severozápadně směrem na Důl jsou vedeny linky s cílem:**

- **Hořepník** – přes Pacov-statek, Důl, Pošná, Leskovice, Litohošť, Útěchovice, Bořetice, Rovnou.

#### **Východně směrem na Samšín jsou vedeny linky s cílem:**

- **Humpolec** – přes Samšín, Hořepník, Křelovice, Želiv, Jiřici.
- **Dunice** - přes Samšín, Hořepník, Buřenici, Košetici, Onšov, Studený.
- **Pelhřimov** – vazba popsána v oblasti Pelhřimov.
- **Praha** - přes Samšín, Hořepník, Arneštovice, Čechtice.

#### **Jižně směrem na Eš jsou vedeny linky s cílem:**

- **Jihlava** – přes Eš, Kámen, Čížkov, Pelhřimov.
- **Tábor** – přes Cetoraz, Dolní Hořici, Chýnov.

#### **Západně směrem na Cetoraz jsou vedeny linky s cílem:**

- **Hojovice** – přes Eš, Věžnou, Černovice.
- **České Budějovice** – přes Obrataň, Mlýny, Soběslav, Vitín.
- **Počátky** – přes Cetoraz, Obrataň, Černovice, Kamenici nad L., (Častrov), Žirovnici.
- **Zlátenka** – přes Cetoraz, Obrataň, Kámen, Vysokou Lhotu.

#### **Západně směrem na Vodice (Jihočeský kraj) jsou vedeny linky s cílem:**

- **Tábor** – přes Vodice, Dolní Hořici, Chýnov.

#### **Severozápadně směrem na Zhořec, Těchobuz jsou vedeny linky s cílem:**

- **Pojbuky** – přes Zhořec, Zadní Střítež nebo přes Zhořec, Těchobuz, Zadní Střítež.
- **Mladá Vožice** – přes Těchobuz, Smilovy Hory,

#### **Severně směrem na Velkou Chyšku, Bratřice jsou vedeny linky s cílem:**

- **Lukavec** – přes Velkou Chyšku, Vyklantice-Kateřinky nebo přes Bratřice, Mezilesí.
- **Praha** - přes Velkou Chyšku, Lukavec, Kondrac, Vlašim, Benešov.
- **Načeradec** – přes Bratřice, Mezilesí. *Přehled linek VLD v oblasti-viz tab.:*

### **5.2.5.3 Oblast Humpolec**

V této oblasti linky VLD vytvářejí následující přepravní vazby:

#### **Severně směrem na Budíkov, Čejov, Horní Rápotice jsou vedeny linky s cílem:**

- **Dolní Město** – přes Humpolec-čist.st., Humpolec-Světlice, Kejžlice, Řečice-Kamenná Trouba.
- **Světlá nad Sázavou** - přes Humpolec-Dusilov, Čejov, Kejžlice, Dolní Město nebo přes Humpolec-Brunka, Horní Rápotice, Kaliště, Proseč, Řečice, Dolní Město, Světlá n. Sáz.-Radostovice.
- **Kejžlice** – přes Humpolec-čist.st., Čejov-Hadina, Budíkov.

#### **Východně směrem na Věž, Herálec jsou vedeny linky s cílem:**

- **Havl. Brod** – přes Humpolec-Rozkoš, Věž, Michalovice, Havl. Brod-Šmolovy, Lipka.
- **Chotěboř** – vazba popsána v oblasti Pelhřimov
- **České Budějovice** – přes Pelhřimov, Kamenici n. Lipou, Jind. Hradec, Třeboň nebo přes Pelhřimov, Počátky, Žirovnici, Novou Včelnici, Jindřichův Hradec, Třeboň (dálkové).
- **Kunštát** – přes Věž, Havlíčkův Brod, Ždírec n. Doubr., Poličku, Olešnici.
- **Herálec** – přes Humpolec-Rozkoš, Herálec-ZD, Herálec, Slavníč, Herálec-Mikulášov.

#### **Jižně směrem na Vystrkov jsou vedeny linky s cílem:**

- **Pelhřimov** – vazba popsána v oblasti Pelhřimov
- **České Budějovice** – přes Pelhřimov, dále vazby popsány v oblasti Pelhřimov.
- **Hradec Králové** – vazby popsány v oblasti Pelhřimov
- **Praha** – vazby popsány v oblasti Pelhřimov

#### **Západně směrem na Želiv jsou vedeny linky s cílem:**

- **Tábor** – přes Humpolec-Strojírny, Želiv, Arnešovice, Samšín, Pacov, Cetoraz, Chýnov.
- **Pelhřimov-Agrostroj** – přes Humpolec-park. Lnářská.
- **Praha** – vazby popsána v oblasti Pelhřimov

**Jihozápadně směrem na Sedlice jsou vedeny linky s cílem:**

- **Pelhřimov** – vazba popsána v oblasti Pelhřimov.

**Jihovýchodně směrem na Kalhov jsou vedeny linky s cílem:**

- **Jihlava** – přes Humpolec-Krasoňov, Ústí, Kalhov, Větrný Jeníkov, Bílý Kámen, Jihlava-Šipnov, Motorpal-nová hala nebo přes Jihlava-Jiráskova nebo přímý (dálková linka).
- **Jemnice** – přes Jihlavu. Telč, Třešť, Dačice nebo přes Pelhřimov, Počátky, Jindřichův Hradec, Novou Bystřici nebo přes Pelhřimov, Počátky, Jindřichův Hradec, Kunžak, Telč, Dačice.
- **Znojmo** – přes Pelhřimov, vazba popsána v oblasti Pelhřimov.

**Severozápadně směrem na Jiřice jsou vedeny linky s cílem:**

- **Ledeč n. Sáz.** – přes Humpolec-pošta, Jiřice, Koberovice, Hojanovice, Kamennou Lhotu-Dolní Paseku, Kožlí nebo přes Humpolec-pošta, Jiřice, Hojanovice, Kamennou Lhotu-Dolní Paseku, Kožlí.
- **Křelovice** - přes Humpolec-pošta, Jiřice, Želiv-Miletín, Senožaty, Křelovice-Jiříčky.
- **Praha** - přes Humpolec-pošta, Jiřice, Křelovice-Jiříčky, Košetice, Čechtici, Vlašim, Benešov (dálková).

*Přehled linek VLD v oblasti je součástí následující tabulky.*

#### **5.2.5.4 Oblast Kamenice nad Lipou**

Linky VLD vytvářejí v této oblasti Následující přepravní vazby:

##### **Severně směrem na Těmice jsou vedeny linky s cílem:**

- **Pelhřimov** – vazby popsány v oblasti Pelhřimov
- **Tábor** – přes Těmice, Lidmaň, Černovice, Křeč, Radenín, Chýnov-Záhostice.

##### **Sevovýchodně směrem na Božejov jsou vedeny linky s cílem:**

- **Pelhřimov** – vazby popsány v oblasti Pelhřimov
- **Humpolec** – vazba popsána v oblasti Humpolec
- **Hradec Králové** – přes Pelhřimov, Humpolec, vazba popsána v oblasti Pelhřimov.
- **Chotěboř** – přes Pelhřimov, Humpolec, vazba popsána v oblasti Pelhřimov.
- **Praha** – přes Pelhřimov, vazba popsána v oblasti Pelhřimov.

##### **Jižně směrem na Novou Včelnici, Vlčetinec (Jihočeský kraj) jsou vedeny linky s cílem:**

- **Nová Včelnice** – přes Žďár.
- **České Budějovice** – přes Pelhřimov, vazba popsána v oblasti Pelhřimov.
- **Jindřichův Hradec** – přes Žďár, Novou Včelnici nebo přes Žďár, Novou Včelnici, Vlčetinec, Dívčí Kopy, Horní Radouň, Kostelní Radouň.

##### **Východně směrem na Lhotu-Vlasenici, Častrov jsou vedeny linky s cílem:**

- **Počátky** – přes Lhotu-Vlasenici, Častrov, Žirovnici nebo přes Častrov, Žirovnici.
- **Jihlava** – přes Rodinov, Žirovnici, Počátky, Horní Cerekev, Dolní Cerekev, Kostelec.

##### **Jihovýchodně směrem na Rodinov jsou vedeny linky s cílem:**

- **Počátky** – přes Rodinov, Žirovnici.
- **Jindřichův Hradec**- přes Rodinov, Žirovnici, Novou Včelnici, Jarošov nad Než. (dálková).

##### **Západně směrem na Včelničku jsou vedeny linky s cílem:**

- **Praha** – přes Včelničku, Černovice, Obrataň, Pacov, Čechtice, Vlašim, Benešov (dálková).
- **Černovice** – přes Včelničku, Bohdalín, Mnich (nebo Bořetín, Hojovice).

*Přehled linek VLD v oblasti je součástí následující tabulky.*

### **5.2.5.5 Oblast Počátky**

Zde linky VLD vytvářejí následující přepravní vazby:

#### **Východně směrem na Jihlávku jsou vedeny linky s cílem:**

- **Studená** – přes Jihlávku, Horní Dubenky, Kaliště, Klatovec.

#### **Severovýchodně směrem na Horní Ves jsou vedeny linky s cílem:**

- **Horní Cerekev** – přes Horní Ves.
- **Pelhřimov** – vazba popsána v oblasti pelhřimov
- **Jihlava** – přes Horní Ves, Batelov, Horní Cerekev, (Dolní Cerekev) Kostelec (dálkové linky).

#### **Jižně směrem na Panské Dubenky jsou vedeny linky s cílem:**

- **Panské Dubenky** – jen směr do Počátků.
- **Jihlava** – přes Panské Dubenky, Kaliště, Horní Dubenky, Batelov, Cerekev, Kostelec, Dvorce nebo přes Panské Dubenky, Kaliště, Horní Dubenky, Batelov, Třešť, Kostelec.
- **Studená** – přes Panské Dubenky, Zahrádky, Horní Dvorce, Horní Meziříčko, Jilem.

#### **Západně směrem na Žirovnici jsou vedeny linky s cílem:**

- **Žirovnice** – přes Počátky-U nem.
- **Kamenice nad Lipou** – vazba popsána v oblasti Kamenice nad Lipou
- **Pelhřimov** – přes Stojčín, Žirovnici, Kamenici nad Lipou, Božejov, Ústrašín.
- **České Budějovice** – přes Žirovnici, Jarošov nad N., Jind. Hradec, Třeboň nebo přes Žirovnici, Novou Včelnici, Stráž nad N., Třeboň (dálkové).
- **Praha** - přes Žirovnici, Kamenici nad Lipou, Včelničku, Černovice, Obrataň, Pacov, Čechtice, Vlašim, Benešov (dálková).
- **Popelín** – přes Žirovnici, Stojčín, Panské Dubenky.
- **Nová Včelnice** - přes Žirovnici, Jarošov nad Než.

#### **Severně směrem na Polesí jsou vedeny linky s cílem:**

- **Pelhřimov** – vazba popsána v oblasti Pelhřimov.
- **Praha** – přes Pelhřimov, vazba popsána v oblasti Pelhřimov.

*Přehled linek VLD v oblasti je součástí následující tabulky.*

### **5.2.5.6 Shrnutí autobusové sítě v okrese Pelhřimov**

Všechna správní centra okresu mají v současné době přímé spojení s okresním městem. Všechna správní centra okresu mají také přímé spojení s krajským městem. V současné síti je nabízeno také přímé spojení Pelhřimova a Havlíčkova Brodu, není umožněno přímé spojení z Pelhřimova do Třebíče a Žďáru nad Sázavou.

Především dálkové linky umožňují přímé spojení z Pelhřimova do velkých měst jiných krajů, a to do Brna, Znojma, Hradce Králové, Českých Budějovic, Jindřichova Hradce, Tábora, Strakonice, a také hl. města Prahy.

Stávající síť veřejné dopravy v okrese Pelhřimov je součástí grafické přílohy č 8.

### **5.2.6 Veřejná linková autobusová doprava v okrese Žďár nad Sázavou**

Veřejnou linkovou autobusovou dopravu v tomto okrese zajišťuje dominantní dopravce ZDAR a.s. Následují dopravci s nižším zastoupením, a to jsou ICOM Transport a.s., BDS-BUS s.r.o., TRADO-BUS s.r.o., VYDOS-BUS s.r.o., Veolia Transport Východní Čechy a.s., Tourbus s.r.o., KRODOS-BUS s.r.o., ČSAD Autobusy České Budějovice a.s., ČSAD STTRANS a.s., ČAS-SERVICE s.r.o., ČSAD Vsetín, ČSAD Tišnov a.s., ČSAD Ústí nad Orlicí. a.s., ADOSA s.r.o., Zlatovánek s.r.o.

Stávající síť linek veřejné linkové autobusové dopravy na území okresu je analyzována po oblastech spádových obcí, a to Žďáru nad Sázavou, Nového Města na Moravě, Bystřice nad Pernštejnem, Velké Bíteši a Velkého Meziříčí.

#### **5.2.6.1 Oblast Žďár nad Sázavou**

Obsluha této oblasti je zajištěna linkami, jejichž trasy z většiny začínají či končí ve městě Žďár nad Sázavou. Vytvářejí následující přepravní vazby:

#### **Jihozápadně směrem na Budeč jsou vedeny linky s cílem:**

- **Jihlava** – přes Žďár n.S.-Radonín, Budeč, Nové Veselí, Polná, Měšín, Jihlava-Heroltice nebo přes Žďár n.S.-Jihlavská, Budeč, Zhoř, Jamné, Velký Beranov, Jihlava-Helenín (dálkové i místní linky).



- **Měřín** – přes Žďár n.S.-Radonín, Budeč, Bohdalov, Pavlov, Černou nebo přes Žďár n.S.-Radonín, Budeč, Nové Veselí, Březí nad Oslavou, Bohdalov, Kyjov.
- **Přibyslav** – přes Žďár n.S.-Radonín, Budeč, Nové Veselí, Matějov, Nížkov, Olešenka, Přibyslav-Poříčí.

#### **Severně směrem na Světnov jsou vedeny linky s cílem:**

- **Svratka** – přes Žďár nad S.-Stržanov, Světnov, Cikháj, Herálec.
- **Vojnův Městec** - přes Žďár nad S.-Stržanov, Světnov, Škrdlovice, Karlov.
- **Ždírec nad Doub.** - přes Žďár nad S.-Stržanov, Škrdlovice, Karlov, Vojnův Městec, Krucemburk.
- **Hradec Králové** - přes Žďár nad S.-Stržanov, Škrdlovice, Vojnův Městec, Krucemburk, Ždírec n.D, Trhovou Kamenici, Chrudim, Pardubice nebo přes Žďár nad S.-Stržanov, Škrdlovice, Vojnův Městec, Krucemburk, Ždírec n.D, Trhovou Kamenici, Chrudim, Pardubice, Staré Hrad., Hrobice, Opatovice nad Labem (dálkové linky).
- **Špindlerův Mlýn** – přes Krucemburk, Ždírec n.D, Hlinsko, Trhovou Kamenici, Chrudim, Pardubice, Hradec Králové, Hořice, Novou Paku, Vrchlabí (dálková)
- **Chotěboř** – přes Žďár nad S.-Stržanov, Škrdlovice, Karlov, Vojnův Městec, Krucemburk, Ždírec n.D., Sobíňov.
- **Praha** – přes Žďár nad S.-Bezručova, Vojnův Městec, Ždírec n.D, Chotěboř, Vilémov, Golčův Jeníkov, Čáslav, Kolín (dálková).

#### **Severozápadně směrem na Polničku jsou vedeny linky s cílem:**

- **Přibyslav** - přes Žďár nad S.-Stržanov, Polničku, Račín, Vepřovou, Malou a Velkou Losenici, Přibyslav-Ronov.
- **Vojnův Městec** – přes Žďár n.S.-Tokoz, Polničku, Škrdlovice, Karlov, Vojnův Městec.
- **Hlinsko** - přes Žďár n.S.-Tokoz, Polničku, Krucemburk, Vojnův Městec, Studnici.

#### **Západně směrem na Hamry nad Sázavou jsou vedeny linky s cílem:**

- **Hamry** – přes Žďár n.S.-Brodská lékárna, Hamry nad Sázavou-u Kybkových.

- **Přibyslav** – přes Žďár n.S.-Brodská lékárna, Hamry nad Sázavou-Dolní, Sázavu, Velkou Losenici, Přibyslav-Ronov.
- **Nížkov** - přes Žďár n.S.-Brodská lékárna, Hamry nad Sázavou-Dolní, Sázavu, Rosičku (nebo dále přes Matějov, Újezd, Sirákov, Poděšín).
- **Jihlava, Humpolec** – přes Žďár n.S.-Brodská lékárna, Hamry nad Sázavou-Dolní, Sázavu, Nížkov, Polnou, Dobronín, Střítež, Jihlava-Červený kříž.

#### **Jižně směrem na Vatín jsou vedeny linky s cílem:**

- **Velké Meziříčí** – přes Žďár n.S.-Brněnská, Vatín, Sazomín, Hodíškov, Bohdalec, Bobrůvku, Moravec, Pikarec, Křižanov, Dobrou Vodu, Vídeň nebo přes Žďár n.S.-Brněnská, Vatín, Sazomín, Ostrov n.Osl., Znětínek, Pavlov, Netín.
- **Třebíč** - přes Žďár n.S.-Brněnská, Vatín, Ostrov nad Osl. (nebo Rousměrov), Velké Meziříčí, Rudíkov, Trnavu nebo přes Žďár n.S.-Brněnská, Vatín, Sazomín, Radostín, Velké Meziříčí, Rudíkov, Trnavu. Další variantou je trasa dálkové linky přes Ostrov nad Osl., Netín, Velké Meziříčí.
- **Velká Bíteš** - přes Žďár n.S.-Brněnská, Vatín, Sazomín, Ostrov nad Osl., Jívoví, Křižanov, Ořechov.
- **Znojmo** – přes Ostrov nad Osl., Velké Meziříčí, Třebíč, Jaroměřice n. Rok., Mor. Budějovice (dálkové linky).
- **Brno** – přes Křižanov, Velkou Bíteš (dálková).

#### **Jihovýchodně směrem na Jámy jsou vedeny linky s cílem:**

- **Moravec** – přes Žďár n.S.-Grejdy, Jámy, Nové Město n. Mor., Řečice, Podolí, Bobrovou.
- **Dolní Rožínka** - přes Žďár n.S.-Grejdy, Jámy, Řečici, Radešínskou Svratku, Mirošov, Blažkov.

#### **Východně směrem na Mělkovice jsou vedeny linky s cílem:**

- **Nové Město na Moravě** – přes Žďár n.S.-Mělkovice, Žďár n.S.-Veselíčko, Nové M. na M.-Slavkovice.
- **Olomouc** - přes Žďár n.S.-Mělkovice,

#### **Východně směrem na Radňovice jsou vedeny linky s cílem:**

- **Nové Město na Moravě** – přes Žďár n.S.-Veselíčko rozc., Radňovice.

- **Bystřice nad Pern.** - přes Žďár n.S.-Veselíčko rozc., Radňovice, Nové Město na M.-Olešnou, Bystřici n.P.-Divišov (místní i dálková linka).

**Severovýchodně směrem na Vysoké jsou vedeny linky s cílem:**

- **Spělkov** - přes Žďár n.S.-Vysočany, Vysoké-Dolní, Počítky, Sklenné, Fryšavu, Kadov, Krásné.
- **Lhotka** – přes Žďár n.S.-Vysočany, Vysoké.
- **Olomouc** - přes Žďár n.S.-Mělkovice, Radňovice, Nové Město na M., Bystřici n. P., Kunštát, Boskovice, Prostějov.

*Současná síť veřejné dopravy v okolí Žďáru nad Sázavou je zobrazena v následujících výřezech.*

*Přehled linek VLD v oblasti je součástí následující tabulky.*

### **5.2.6.2 Oblast Nové Město na Moravě**

Obsluhu této oblasti zajišťují přibližně stejnou měrou linky, které jsou ukončeny v Novém Městě, a linky projíždějící. Vytvářejí následující přepravní vazby:

#### **Západně směrem na Nové Město, Slavkovice jsou vedeny linky s cílem:**

- **Žďár nad Sáz.** – vazby popsány v oblasti Žďár n.S.
- **Jihlava** – přes Žďár nad S., Budeč, Polnou, Měšín.

#### **Jižně směrem na Řečici jsou vedeny linky s cílem:**

- **Ostrov nad Oslavou** – přes Nové Město-Petrovice, Řečici, Hodíškov, Obyčtov.
- **Velké Meziříčí** - přes Nové Město-Petrovice, Řečici, Podolí, Bohdalec, Moravec, Pikárec, Křižanov, Vídeň, Velké Meziříčí-mostiště.
- **Dolní Rožínka** - přes Nové Město-Petrovice, Řečici, Podolí, Mirošov, Blažkov.
- **Moravec** – vazba popsána v oblasti Žďár n.S.

#### **Západně směrem na Radňovice jsou vedeny linky s cílem:**

- **Žďár nad Sáz.** - vazba popsána v oblasti Žďár n.S.
- **Jihlava** – přes Žďár n.S., Hamry, Sázavu, Polnou, Dobronín, Jihlavu-Červený kříž.
- **Praha** – přes Radňovice, Žďár n.S., Karlov, Krucemburk, Chotěboř, Vilémov, Golčův Jen., Čáslav, Kolín, Praha.

#### **Jihovýchodně směrem na Bystřici, jsou vedeny linky s cílem:**

- **Bystřice nad Pernštejnem** – vazba popsána v oblasti Žďár n.S.
- **Olomouc** – vazba popsána v oblasti Žďár n.S.
- **Brno** – přes Bystřice n.P.-Rovné, Bystřici n.P., Kuřim.

#### **Jižně směrem na Novou Ves jsou vedeny linky s cílem:**

- **Dolní Rožínka** - přes Nové Město-Olešnou rozc., Nová Ves u N. M., Křídla, Zvole, Blažkov.
- **Bobruvka** – přes Novou Ves u N. M., Dlouhé, Račice, Bobrovou, Radešín.
- **Brno** - přes Novou Ves u N. M., Křídla, Zvole, Věžná, Borač, Tišnov, Kuřim.

#### **Severozápadně směrem na Vlachovice, Kadov jsou vedeny linky s cílem:**

- **Sněžné** – přes Nové M.-hotel SKI, Vlachovice, Tři Studně, Fryšavu.
- **Svratka** - přes Nové M.-hotel SKI, Vlachovice, Tři Studně, Fryšavu, Kadov, Sněžné nebo přes Nové M.-Paseky, Kadov, Kuklík, Sněžné, Křižánky.
- **Polička** - Nové M.-Paseky, Kadov, Kuklík, Sněžné, Lišná, Jimramov, Korouhev.

**Severovýchodně směrem na Věcov jsou vedeny linky s cílem:**

- **Jimramov** – přes Nové M.-Pohledecká skála, Věcov, Lísek.

**Východně směrem na Zubří jsou vedeny linky s cílem:**

- **Zubří** – přes Nové Město, žel.st.

**5.2.6.3 Oblast Bystřice nad Pernštejnem**

Obsluhu této oblasti zajišťují především linky, u kterých je město výchozí a konečnou stanicí. Vytvářejí následující přepravní vazby:

**Severně směrem na Žďánici jsou vedeny linky s cílem:**

- **Ubušín** – přes Bystřici n.Pern.-RBR, Žďánici, Bystřici n.Pern.-Vítochov, Písečné, Velké Janovice, Dalečín, strachujov, Jimramov.

**Jižně směrem na Věchnov jsou vedeny linky s cílem:**

- **Pernštejnské Jestřabí, Maňová** – přes Bystřici n.P.-sídliště, Věchnov, Býšovec, Nedvědice, Černvír, Doubavník.
- **Radkov** - přes Bystřici n.P.-sídliště, Věchnov, Rožná, Dolní Rožínka, Strážek, Moravec.
- **Nedvědice** – přes Bystřici n.P.-sídliště, Věchnov-rozc., Věžnou.
- **Velké Meziříčí** - přes přes Bystřici n.P.-sídliště, Věchnov-rozc., Dolní Rožínku, Moravec, Křižanov, Martinice.
- **Kuřim** - přes přes Bystřici n.P.-sídliště, Rožná, Věžná, Nedvědice, Dolní Rožínka, Olší, Pernštejnské Jestřabí, Kaly.
- **Brno** - přes Bystřici n.P.-sídliště, Věchnov-rozc., Býšovec, Nedvědice, Černvír, Doubavník, Tišnov, Čebín, Kuřim, Brno-Husitskou nebo Býšovec, Černvír, Štěpánovice, Tišnov, Čebín, Kuřim.

**Jihovýchodně směrem na Štěpánov nad Svratkou jsou vedeny linky s cílem:**

- **Brno** – přes Bystřici n.P.-Lesoňovice, Štěpánov, Ujčov, Nedvědice, Doubavník, Tišnov, Čebín, Kuřim, Brno-Husitskou.

- **Prosetín, Brťoví** – přes Bystřici n.P.-Kozlov rozc., Štěpánov, Koroužné, Prosetín-Čtyři dvory.
- **Olomouc** – přes Boskovice, Velké Meziříčí, Brno, Prostějov, Olomouc, Nový Jičín.

**Západně směrem na Rozsochy jsou vedeny linky s cílem:**

- **Žďár nad Sázavou** – vazba popsána v oblasti Žďár
- **Nové Město** - vazba popsána v oblasti Nové Město
- **Jihlava** – přes Nové Město na M., Žďár nad S., Nové Veselí, Polná, Jihlava-Moravské kovárny.
- **Humpolec** – přes Bystřici n.P.-Divišov, Nové Město, Žďár n.S., Sázava, Polná, Dobronín, Jihlava, Větrný Jeníkov, Kalhov.
- **Svratka** – přes Bystřice-Rovné, Nové M., Tři Studně, Fryšava, Sněžné, Křížánky.

**Severozápadně směrem na Bohuňov, Rodkov jsou vedeny linky s cílem:**

- **Věcov** – přes Bystřici n.P.-Domanín, Bohuňov, Lísek, Věcov-Míchov.
- **Strážek** – přes Bystřici n.P.-Agroslužby, Rodkov, Dolní Rožínku, Bukov.
- **Rozsochy** – přes Bystřici n.P.-U záv., Rodkov, Rozsochy.
- **Křížanov** - přes Bystřici n.P.-Agroslužby, Rodkov, Horní Rož., Zvole, Dolní Rož., Moravec, Strážek, Dolní Libochová, Kundratice.

**Severovýchodně směrem na Vír jsou vedeny linky s cílem:**

- **Trpín** – přes Bystřici n.P.-Dvořiště rozc., Vír, Věstín, Rovečné, Velké Tresné, Olešnici, Kněževes.
- **Olešnice** - přes Bystřici n.P.-Dvořiště rozc., Vír, Věstín, Rovečné, Velké Tresné.
- **Olomouc** – vazba popsána v oblasti Žďár n.S.
- **Dalečín** - přes Bystřici n.P.-Dvořiště rozc., Vír, Věstín, Rovečné, Bystré, Ubušínek, Jimramov, Strachujov, Unčín.

*Přehled linek VLD v oblasti je součástí následující tabulky.*

#### **5.2.6.4 Oblast Velká Bíteš**

Oblast Velké Bíteši je obsloužena linkami převážně projíždějícími městem. Vytvářejí přepravní vazby v následujících směrech:

##### **Severozápadně směrem na Nové Sady jsou vedeny linky s cílem:**

- **Jihlava** – přes Velkou Bíteš-STS, Nové Sady, Rudu, Velké Meziříčí, Měřín, Velký Beranov, Jihlavu-Helenín nebo přes Nové Sady, Rudu, Jabloňov, Měřín, Vysoké Studnice, Velký Beranov, Jihlavu-Helenín nebo přes Velkou Bíteš-STS, Nové Sady, Rudu, Velké Meziříčí, Měřín, Kamenici, Luka nad jhlavou, Velký Beranov.
- **Tasov** - přes Velkou Bíteš-STS, Nové Sady, Velkou Bíteš-Holubí Zhoř, Čikov.
- **Osová Bitýška** - přes Velkou Bíteš-STS, Nové Sady, Velkou Bíteš-Bezděkov, Záblatí.
- **Velké Meziříčí** – přes Velkou Bíteš-STS, Nové Sady, Velkou Bíteš-Bezděkov, Rudu, Jabloňov.
- **Strakonice, Písek** – přes Velké Meziříčí, Měřín, Jihlavu, Pelhřimov, Tábor, Písek (dálkové linky)
- **Kamenice nad Lipou** - přes Velkou Bíteš-STS, Nové Sady, Rudu, Velké Meziříčí, Měřín, Velký Beranov, Jihlavu, Kostelec, Dolní Cerekev, Horní Cerekev, Počátky, Žirovnici, Častrov (dálková).

##### **Jihovýchodně směrem na Přibyslavice, Ropovod (Jihomoravský kraj) jsou vedeny linky s cílem:**

- **Brno** – přes Velká Bíteš-Cihelna, Přibyslavice, Lesní Hluboké, Domašov, Ostrovačice, Troubsko, Brno-Pražská nebo jen přes Velká Bíteš-Cihelna, Přibyslavice, Lesní Hluboké, Brno-Starou nemocnici (místní i dálkové linky).
- **Deblín** - přes Velká Bíteš-Cihelna, Přibyslavice, Svatoslav.
- **Zastávka** – přes Velkou Bíteš-ropovod, Stanoviště, Zbraslav, Příbram na Moravě.

##### **Jižně směrem na Krokochín jsou vedeny linky s cílem:**

- **Náměšť n. Oslavou** – přes Velkou Bíteš-OPP, Krokočín, Jinošov, Náměšť n. Osl.-zámek.
- **Krokočín** - přes Velkou Bíteš-OPP

**Severovýchodně směrem na Křoví jsou vedeny linky s cílem:**

- **Svatoslav** – přes Velká Bíteš-Pánov rozc.
- **Tišnov** – přes Velká Bíteš-samota, Křoví, Níhov, Katov, Dolní Loučky, Předklášteří.

**Severozápadně směrem na Vlkov jsou vedeny linky s cílem:**

- **Křižanov** – přes Velká Bíteš-1.BS, Vlkov, Osovou Bitýšku, Skřiňářov, Ořechov, Kadolec.
- **Milešín** - přes Velká Bíteš-1.BS, Vlkov, Osovou Bitýšku-Osovou, Březí, Vidonín, Heřmanov.

**Severozápadně směrem na Osovou Bitýšku jsou vedeny linky s cílem:**

- **Žďár n.S.** – vazba popsána v oblasti Žďár n.S.
- **Špindlerův Mlýn** – přes Křižanov, Žďár nad Sázavou, Hlinsko, Chrudim, Pardubice, Hradec Králové, Vrchlabí.

**Jihozápadně směr Pucov jsou vedeny linky s cílem:**

- **Pucov, Pyšel**– přes Velkou Bíteš-Jindřichov, Pucov, Jinošov, Náměšť nad Oslavou, Zahradku.

*Přehled linek VLD v oblasti je součástí následující tabulky.*



### **5.2.6.5 Oblast Velké Meziříčí**

V obsluze této oblasti autobusovou dopravou také převažují linky projíždějící městem. Vytvářejí následující přepravní vazby:

#### **Západně směrem na Uhřínov jsou vedeny linky s cílem:**

- **Měřín** – přes Velké Meziříčí-u kaple, Uhřínov, Bochovice, Pavlínov, Otín, Stránecká Zhoř-Nová Zhoř
- **Jihlava** - přes Velké Meziříčí-u kaple, Uhřínov, Kamenice, Bítovčice, Luka nad J., Brtnice, Puklice, Jihlava-Brtnická.

#### **Severozápadně směrem na Svařenov jsou vedeny linky s cílem:**

- **Jihlava** – vazba popsána v oblasti Velká Bíteš
- **Lavičky** – přes Velké Meziříčí-Svařenov, Stráneckou Zhoř-Frankův Zhořec
- **Měřín** - přes Velké Meziříčí-Svařenov, Stráneckou Zhoř-Kochánov, Netín.

#### **Jihovýchodně směrem na Jabloňov jsou vedeny linky s cílem:**

- **Brno** – přes Velké Meziříčí-U hřbitova, Jabloňov, Rudu, Velkou Bíteš-Cihelnu, Přibyslavice, Lesní Hluboké, Domašov, Ostrovačice, Troubsko, Brno-Pražská nebo jen přes Velká Bíteš-Cihelna, Přibyslavice, Lesní Hluboké, Brno-Starou nemocnici (místní i dálkové linky).
- **Velká Bíteš** - přes Velké Meziříčí-U hřbitova, Jabloňov, Rudu, Nové Sady.
- **Zlín** – přes Brno, Vyškov (dálková).
- **Luhačovice** - přes Brno, Vyškov, Hulín, Zlín nebo přes Brno, Slavkov, Uherské Hr., Uherský Brod (dálkové linky).
- **Ostrava** – přes Brno, Prostějov, Nový Jičín (dálková).

#### **Východně směrem na Březejc jsou vedeny linky s cílem:**

- **Křoví** – přes Velké Meziříčí-Dolní Radslavice, Březejc, Osovou Bitýšku, Vlkov.

#### **Jižně směrem na Petráveč jsou vedeny linky s cílem:**

- **Ruda-Lhotka** – přes Velké Meziříčí-lihovar, Petráveč, Dolní Heřmanice, Oslavu, Tasov.

#### **Jihozápadně směrem na Oslavice jsou vedeny linky s cílem:**

- **Třebíč** – přes Velké Meziříčí-Třebíčskou, Oslavice, Rudíkov, Trnavu, Třebíč-Pocoucov.

- **Hodov** - přes Velké Meziříčí-Třebíčskou, Oslavice, Baliny, Rohy, Studnici, Budišov.
- **Osové, Baliny** - přes Velké Meziříčí-Třebíčskou, Oslavice

**Severně směrem na Vídeň, popř. Netín jsou vedeny linky s cílem:**

- **Žďár nad S.** – přes Velké Meziříčí-Mostiště, Vídeň, Dobrou Vodu, Křižanov, Moravec, Pikárec, Radešín, Obyčtov, Sazomín, Vatín (vazba popsána v oblasti Žďár n.S.) nebo přes Velké Meziříčí-Mostiště, Vídeň, Bory, Krásněves, Kněževy, Obyčtov, Sazomín, Vatín. Další vazba je vedena přes Velké Meziříčí-Mostiště, Velké Meziříčí-Olší n.O., Netín, Zadní Zhořec, Pavlov, Radostín, Ostrov n.O., Sazomín, Vatín.
- **Křižanov** - přes Velké Meziříčí-Mostiště, Vídeň, Bory-Horní Bory, Radenice, Jívoví (příp. také Sviny).
- **Radostín nad Osl.** - přes Velké Meziříčí-Mostiště, Vídeň, Bory-Dolní Bory, Krásněves, Kněževy.
- **Nové Město n. Mor.** – přes Velké Meziříčí-Mostiště, Vídeň, Křižanov, Pikárec, Moravec, Podolí, Řečice, Nové M. na M.-Petrovice.
- **Hradec Králové** – přes Žďár n.S., Bory, Rousměrov, Ostrov, Ždírec, Chrudim, Pardubice (dálková).

**Severovýchodně směrem na Martinice jsou vedeny linky s cílem:**

- **Bystřice nad P.** – vazba popsána v oblasti Bystřice
- **Vidonín** – přes Velké Meziříčí-cihelna, Martinice, Kozlov, Křižanov, Heřmanov, Novou Ves, Radňoves.
- **Bory** - přes Velké Meziříčí-cihelna, Martinice, Kozlov, Křižanov, Jívoví, Radenice, Sklené, Rousměrov.

*Současná síť veřejné dopravy v okolí Velkého Meziříčí je znázorněna v následujících výřezech.*

*Přehled linek VLD v oblasti je součástí následující tabulky.*

#### **5.2.6.6 Shrnutí autobusové sítě v okrese Žďár nad Sázavou**

Všechna správní centra okresu mají v současné době přímé spojení s okresním městem i s krajským městem. Je zajištěna přímé spojení ze Žďáru nad Sázavou do Třebíče, do ostatních okresních měst Havlíčkova Brodu a Pelhřimova není zajištěno přímé autobusové spojení.

Ze Žďáru nad Sázavou je také umožněno přímé spojení do Brna, Znojma, Ostravy, Olomouce, Hradce Králové a Prahy.

Stávající síť veřejné dopravy v okrese Žďár nad S. je součástí grafické přílohy č 10.

#### **5.2.7 Veřejná linková autobusová doprava v okrese Třebíč**

V obsluze tohoto okresu má dominantní postavení dopravce TRADO-BUS s.r.o. Následují dopravci TREDOS s.r.o., ČAS-SERVICE a.s., H.F.Tour s.r.o., BK-BUS s.r.o., ČSAD JIHOTRANS a.s., Veolia Transport Vých. Čechy a.s., ZDAR a.s., ICOM Transport a.s., Tourbus s.r.o., Znojemská dopravní spol. PSOTA s.r.o., ADOSA a.s., Oldřich Řezanina.

Stávající síť linek veřejné linkové autobusové dopravy na území okresu je analyzována po oblastech spádových obcí, a to Třebíče, Jaroměřice nad Rokytinou, Hrotovice, Moravské Budějovice, Náměšť nad Oslavou.

##### **5.2.7.1 Oblast Třebíč**

Toto území je obsluženo linkami, které z většiny mají výchozí a konečnou zastávku ve městě Třebíč. Vytvářejí přepravní vazby v následujících směrech:

##### **Jihozápadně směrem na Stařeč jsou vedeny linky s cílem:**

- **Stařeč** - přes Třebíč-Borovina.
- **Chlístov** – přes Třebíč-Borovina, Stařeč, Čechočovice, Marvartice, Rokytnice n.Rok.-Veverka.
- **Římov** - přes Třebíč-Borovina, Stařeč, Čechočovice-rozc., Rokytnice n.Rok.
- **Jaroměřice nad Rok.** - přes Třebíč- Borovina, Stařeč, Mastník, Čáslavice, Kojetice, Horní Újezd.

- **Jemnice** - přes Třebíč- Borovina, Štařeč, Mastník, Čáslavice, Babice, Lesonice, Domamil, Budkov, Mladoňovice, Slavíkovice.
- **Želetava** - přes Třebíč- Borovina, Štařeč, Mastník, Čáslavice, Babice, Lesonice, Cidlinu.
- **Meziříčko** - přes Třebíč-Borovina, Štařeč, Čechočovice-rozc., Rokytnice n.Rok., Římov, Želetavu.
- **Dačice** - přes Třebíč-Borovina, Štařeč, Čechočovice-rozc., Rokytnice n.Rok., Římov, Želetavu, Zdeňkov, Novou Říši, Hříšici.

#### **Severozápadně směrem na Krahulov jsou vedeny linky s cílem:**

- **Jihlava** – přes Třebíč-Borovina-Pražská, Krahulov, Okříšky, Zašovice, Brtnice, Jihlava-Brtnická nebo přes Třebíč-Borovina-Pražská, Stařeč-Červená Hospoda, Krahulov, Petrovice, Okříšky, Zašovice, Heraltice, Kněžice, Brtnice, Jihlava-Brtnická.
- **Hrutov** - přes Třebíč-Borovina-Pražská, Krahulov, Okříšky, Hvězdoňovice (nebo Zašovice), Kněžici.

#### **Severozápadně směrem na Markvartice jsou vedeny linky s cílem:**

- **Praha** – přes Okříšky, Brtnici (nebo Předín), Markvartice-Kasárna, Dlouhou Brtnici, Stonařov, Jihlavu nebo přes Okříšky, Zašovice, Kněžici, Brtnici, Jihlavu, Humpolec.
- **Telč** – přes Třebíč-Borovina-Pražská, Stařeč-Červená hospoda, Markvartice, Štěměchy, Předín, Markvartice, Stará Říše, Olšany, Dyjici.
- **Studená** - přes Třebíč-Borovina-Pražská, Markvartice, Štěměchy, Předín, Markvartice, Stará Říše, Mrákotín.
- **České Budějovice** – přes Třebíč-Borovina-Pražská, Markvartice, Telč, Jind. Hradec, Stráž nad Než., Třeboň.

#### **Východně směrem na Vladislav jsou vedeny linky s cílem:**

- **Náměšť nad Oslavou** – přes Třebíč-Táborský Mlýn, Vladislav, Koněšín, Třesov, Hartvíkovice, Sedlec nebo přes Třebíč-Táborský Mlýn, Vladislav-Hostákov, Valdík, Pozďatín, Zahrádka, Ocmanice.
- **Čikov** - přes Třebíč-Táborský Mlýn, Vladislav, Studenec, Okarec, Náměšť n.O., Jinošov, Pucov.
- **Tasov** - přes Třebíč-Táborský Mlýn, Vladislav, Smrk, Kojatín, Budišov, Pyšel.

- **Mohelno** - přes Třebíč-Táborský Mlýn, Vladislav, Koněšín, Kozlany, Třesov, Popůvky, Sedlec (nebo Kramolín a Dukovany,EDU), Kladeruby.
- **Hartvíkovice** - přes Třebíč-Táborský Mlýn, Vladislav, Koněšín-rozc., Studenec, Kozlany, Třesov nebo z Koněšina přes Kozlany, Třesov.
- **Dolní Vilémovice** - přes Třebíč-Táborský Mlýn, Vladislav, Číměř.
- **Hodov** - přes Třebíč-Táborský Mlýn, Vladislav-Hostákov, Valdíkov, Nárameč, Budišov.
- **Brno** - přes Třebíč-Táborský Mlýn, Vladislav, Náměšť nad O., Vysoké Popovice, Zastávka, Rosice nebo přes Třebíč-Táborský Mlýn, Vladislav, Náměšť nad O., Kralice n.O., Vysoké Popovice, Zastávka, Rosice (dálkové linky).

**Jižně směrem na Střítež, Výčapy jsou vedeny linky s cílem:**

- **Šebkovice** - přes Třebíč-Znojemská, Výčapy (nebo Mikulovice), Kojetice, Čáslavice, Loukovice.
- **Jaroměřice n.Rok.** - přes Třebíč-Znojemská, Petrůvky, Ostašov, Lipník (nebo Výčapy) nebo přes Třebíč-Znojemská, Výčapy-Štěpánovice.
- **Tavíkovice** - přes Třebíč-Znojemská, Petrůvky, Ostašov, Lipník, Zárubice.
- **Rouchovany** - přes Třebíč-Znojemská, Střítež, Klučov, Dolní Vilémovice, Zárubice, Račice, Slavětice, Dukovany-EDU.
- **Moravské Budějovice** - přes Třebíč-Znojemská, Výčapy, Jaroměřice, Blatnice, Lukov nebo vynechává Lukov.
- **Znojmo** – přes Moravské Budějovice, Pavlice nebo přes Jaroměřice n.R., Moravské Budějovice, Grešlové Mýto, Pavlice, Olbramkostel.
- **Jemnice** - přes Třebíč-Znojemská, Výčapy, Jaroměřice, Šebkovice, Lesonice, Domamil, Budkov, Mladoňovice, Slavíkovice.
- **Biskupice-Pulkov** - přes Třebíč-Znojemská, Výčapy, Jaroměřice, Přístpo, Rozkoš.

**Severovýchodně směrem na Trnavu jsou vedeny linky s cílem:**

- **Žďár n. S.** – přes Třebíč-Pocoucov, Trnavu, Rudíkov, Oslavice, Velké Meziříčí, Krásněves, Kněževy, Ostrov n. O., Sazomín, Vatín, Žďár n. S.-Brněnská.
- **Nárameč** – přes Třebíč-Pocoucov, Trnavu, Rudíkov, Oslavička, Rohy, Studnice, Budišov.

- **Kamenná-Klementice** - přes Třebíč-Pocoucov, Trnavu, Nárameč, Budíšov.
- **Bochovice-Batouchovice** – přes Třebíč-Pocoucov, Trnavu, Přeckov, Hroznatín, Rudíkov, Vlčatín, Nový Telečkov, Horní Heřmanice nebo přes Třebíč-Pocoucov, Trnavu, Rudíkov, Vlčatín, Oslavička, Rohy, Nový Telečkov, Horní Heřmanice.
- **Hradec Králové** – přes Velké Meziříčí, Ostrov n. O., Vojnův Městec, Ždírec n. D., Nasavrky, Chrudim, Pardubice (dálková) nebo přes Velké Meziříčí, Ostrov n. O., Vojnův Městec, Ždírec n. D., Trhovou Kamenici, Nasavrky, Chrudim, Pardubice, Hrobice nebo přes Velké Meziříčí, Netín, Radošín, Žďár n. S., Škrdlovice, Vojnův Městec, Ždírec n. D., Nasavrky, Chrudim, Pardubice.

#### **Jihovýchodně směrem na Kožichovice jsou vedeny linky s cílem:**

- **Kožichovice-Jitona** – přes Třebíč-správa silnic. Kožichovice, Průmysl masný nebo přes Třebíč-U lípy, Kožichovice, Požární útvar, Kožichovice, Průmysl masný.
- **Rouchovany** – přes Třebíč-U lípy, Kožichovice, Slavičky, Třebenice, Valeč, Stropěšín, Dalešice, Hrotovice nebo přes Třebíč-U lípy, Kožichovice, Slavičky, Třebenice, Dalešice.
- **Hrotovice** – přes Třebíč-U lípy, Kožichovice, Slavičky, Třebenice, Valeč, Odunec, Račice.
- **Moravský Krumlov** - přes Třebíč-U lípy, Valeč, Hrotovice, Rouchovany, Rešice, Dukovany, Jamolice.

#### **Severně směrem na Okřešice, Benetice jsou vedeny linky s cílem:**

- **Horní Heřmanice** – přes Třebíč-Dubina hájenka, Okřešice, Benetice, Svatoslav, Bochovice, Nový Telečkov.
- **Bochovice, Batouchovice** - přes Třebíč-Dubina hájenka, Okřešice, Benetice, Přeckov, Hroznatín, Rudíkov, Vlčatín, Nový Telečkov.

#### **Severozápadně směrem na Číhalín, Čechtín jsou vedeny linky s cílem:**

- **Horní Smrčné** – přes Třebíč-Bažantnice, Číhalín, Červenou Lhotu, Čechtín, Kouty, Radošov.
- **Kamenice** - přes Třebíč-Bažantnice, Číhalín, Červenou Lhotu, Čechtín, Kouty.

- **Přibyslavice-závod** – přes Třebíč-Bažantnice, Čechtín, Číhalín, Přibyslavice-kolonie.

**Severozápadně směrem na Novou Ves jsou vedeny linky s cílem:**

- **Radonín** – přes Třebíč-Sokolí, Novou Ves, Přibyslavice-závod, Petrovice, Okříšky, Přibyslavice, Radonín-království.
- **Opatov** - Třebíč-Sokolí, Novou Ves, Přibyslavice-závod, Okříšky, Heraltice, Kněžice (směr Opatov) nebo přes Třebíč-Sokolí, Novou Ves, Přibyslavice-závod, Okříšky, Zašovice, Kněžice, Opatov, Předín (směr Třebíč).
- **Předín** – přes Třebíč-Sokolí, Novou Ves, Přibyslavice-závod, Okříšky, Pokojovice, Heraltice, Opatov.
- **Jihlava** - přes Třebíč-Sokolí, Novou Ves, Přibyslavice-závod, Okříšky, Zašovice, Kněžici, Brtnici, Jihlava-Brtnickou.

**Další vazby jsou vytvořeny přes Třebíč-Slavice (mimo centrum) s cílem:**

- **Jaroměřice nad Rokytnou** – přes Třebíč-Slavice, Mikulovice, Kojetice, Horní Újezd, Jaroměřice nad Rok.-Horní Újezd.
- **Výčapy** – přes Třebíč-Slavice, Petrůvky.

*Současná síť veřejné dopravy v okolí Třebíče je znázorněna v následujících výřezech.*

*Přehled linek VLD v oblasti je součástí následující tabulky.*

### **5.2.7.2 Oblast Moravské Budějovice**

Obsluhu této oblasti zajišťují zhruba stejnou měrou linky ukončené v Moravských Budějovicích i linky městem projíždějící. Vytvářejí následující přepravní vazby:

#### **Severně směrem na Lukov, příp. Jaroměřice nad Rokytanou jsou vedeny linky s cílem:**

- **Římov** – přes Moravské Bud.-Chelčického, Lukov, Vícenice, Dolní Lažany, Šebkovice, Lesonice, Babice, Čáslavice.
- **Hradec Králové** – přes Třebíč, Velké Meziříčí, Žďár n.S., Ždírec, Chrudim, Pardubice, Hrobice (dálková)
- **Brno** – přes Jaroměřice n. Rok., Hrotovice, Dukovany, Moravský Krumlov, Ivančice (dálková) nebo přes Jaroměřice n. Rok., Račice, Hrotovice, Dukovany, Moravský Krumlov, Ivančice, Rosice
- **Třebíč** – přes Jaroměřice n. Rok., Střítež nebo přes Lukov, Blatnice, Jaroměřice n. Rok., Výčapy.
- **Praha** – přes Jaroměřice n. Rok., Třebíč, Okříšky, Brtnici, Jihlavu.
- **Hrotovice** – přes Jaroměřice n. Rok., Myslibořice, Račice (jen směr do Moravských Budějovic).
- **Hradec Králové** – přes Jaroměřice n. Rok., Třebíč, Velké Meziříčí, Žďár nad S., Chrudim, Pardubice.
- **Dukovany** – přes Blatnici, Jaroměřice n. Rok., Myslibořice, Krhov, Račice, Hrotovice, Slavětice.

#### **Severozápadně směrem na Litohoř jsou vedeny linky s cílem:**

- **Jihlava** - přes Litohoř, Jakubov u M.B., Želetavu, Hladov, Stonařov, Suchou, Rančířov (nebo Vílanec), Jihlavu-Ráj (nebo Znojemskou ul.). Další vazba na krajské město je Litohoř, Jakubov u M.B., Želetavu, Lesnou, Předín, Opatov, Dlouhou Brtnici, Stonařov, Suchou, Vílanec, Čížov, Rančířov, Jihlavu-Ráj.
- **Praha** – přes Želetavu, Jihlavu nebo přes Želetavu, Stonařov, Jihlavu. Další vazba je přes Želetavu, Dlouhou Brtnici, Stonařov, Jihlavu nebo přes Želetavu, Stonařov, Jihlavu, Pelhřimov, Humpolec.



- **Předín** – přes Mor. Bud.-1.máje, Litohoř, Jakubov u M.B., Želetavu nebo přes Mor. Bud.-1.máje, Litohoř, Jakubov u M.B., Lesonice, Cidlinu, Želetavu, Lesnou.
- **Domamil** - přes Mor. Bud.-1.máje, Litohoř, Jakubov u M.B., Martínkov.
- **Budeč** - přes Mor. Bud.-1.máje, Litohoř, Mor. Bud.-Vranín, Komárovice, Domamil, Štěpkov, Radkovice u Budče.

**Jihovýchodně směrem na Blížkovice, Blanné, Pavlice (Jihomoravský kraj) jsou vedeny linky s cílem:**

- **Bítov** – přes Mor. Bud.-Tyršova, Blížkovice, Zálesí, Chvalatice.
- **Znojmo** – přes Mor.Bud.-Tyršova, Blížkovice, Pavlice, Vranovská Ves, Olbramkostel nebo Mor.Bud.-Tyršova, Blanné, Grešlové Mýto, Pavlice, Vranovská Ves, Olbramkostel. V přímé vazbě Moravské Budějovice – Pavlice jsou vedeny všechny dálkové linky směřující do Znojma.

**Jihovýchodně směrem na Zvěrkovice jsou vedeny linky s cílem:**

- **Hostim** – přes Mor. Bud.–Vesce, Zvěrkovice nebo přes Mor. Bud.-Lažínky, Zvěrkovice.
- **Hrotovice** - přes Mor. Bud.-Lažínky, Zvěrkovice, Hostim, Rozkoš, Biskupice-Pulkov, Radkovice, Krhov, Račice.

**Jižně směrem na Častohostice jsou vedeny linky s cílem:**

- **Znojmo** – přes Mor. Bud.-Vesce, Častohostice, Blížkovice, Grešlové Mýto, Pavlice, Vranovská Ves, Olbramkostel.
- **Častohostice** - přes Mor. Bud.-Vesce.
- **Pavlice** – přes Mor. Bud.-Vesce, Častohostice, Blížkovice, Grešlové Mýto.

**Západně směrem na Dědice jsou vedeny linky s cílem:**

- **Jemnice** – přes Nové Syrovce, Dědice, Třebelovice (nebo Budkov), Mladoňovice, Slavíkovice nebo přes Nové Syrovce, Dešov, Hornice, Slavíkovice. Další vazba je přes Mor. Bud.-Jackov, Dědice, Rácovice, Třebelovice, Mladoňovice, Slavíkovice.
- **Budkov** - přes Mor. Bud.-Jackov, Dědice, Rácovice, Třebelovice, Oponešice.
- **Dačice** - přes Mor. Bud.-Jackov, Dědice, Rácovice, Třebelovice, Jemnici.
- **Praha** - přes Mor. Bud.-Jackov, Dědice, Třebelovice, Jemnici, Dačice, Telč, Třešť, Pelhřimov, Humpolec, Čechtice.

- **České Budějovice** – přes Jemnici, Dačice, Kunžak, J. Hradec, Třeboň (dálková).

**Jihozápadně směrem na Nové Syrovice jsou vedeny linky s cílem:**

- **Bítov** – přes Mor. Bud.-Urbánkova, Nové Syrovice, Dešov, Vysočany.
- **Vysočany** - přes Mor. Bud.-Urbánkova, Nové Syrovice, Kojatice-jezera, Dešov.
- **Dešov** - přes Mor. Bud.-Urbánkova, Nové Syrovice, Kojatice.
- **Vratěnín** - přes Mor. Bud.-Urbánkova, Nové Syrovice, Dešov, Vysočany, Korolupy, Uherčice nebo přes Mor. Bud.-Urbánkova, Nové Syrovice, Kojatice, Mladoňovice, Polici, Lubnici, Uherčice.

*Současná síť veřejné dopravy v okolí Moravských Budějovic je znázorněna v následujících výřezech.*

*Přehled linek VLD v oblasti je součástí následující tabulky.*

### **5.2.7.3 Oblast Jaroměřice nad Rokytnou**

Obsluhu této oblasti zajišťují především linky projíždějící centrem oblasti.  
Vytvářejí přepravní vazby:

#### **Severozápadně směrem na Lesůňky jsou vedeny linky s cílem:**

- **Šebkovice** – přes Jarom. n. R.-Popovice, Lesůňky.
- **Jemnice** – vazba popsána v oblasti Třebíč

#### **Severně směrem na Výčapy, Horní Újezd jsou vedeny linky s cílem:**

- **Třebíč** – vazba popsána v oblasti Třebíč
- **Výčapy** – přes Jaroměřice n. R.-Vacenovice, Horní Újezd, Kojetice, Čáslavice, Mikulovice, Třebíč-Slavice, Petruvky, Výčapy.
- **Praha** - přes Třebíč, dále vazba popsána v oblasti Třebíč.
- **Hradec Králové** – přes Třebíč, dále vazba popsána v oblasti Třebíč.

#### **Jihovýchodně směrem na Přístpo jsou vedeny linky s cílem:**

- **Biskupice-Pulkov** – přes Přístpo, Rozkoš, Slatinu-Kratochvilku.
- **Hrotovice** – vazba popsána v oblasti Moravské Budějovice.

#### **Jihozápadně směrem na Moravské Budějovice jsou vedeny linky s cílem:**

- **Moravské Bud.** – vazba popsána v oblasti Mor. Bud.
- **Jihlava** – přes Moravské Budějovice – dále popsána v oblasti Moravské Bud.
- **Dačice** – přes Moravské Budějovice – dále popsána v oblasti Moravské Bud.
- **Znojmo** - přes Moravské Budějovice – dále popsána v oblasti Moravské Bud.

#### **Jižně směrem na Blatnici jsou vedeny linky s cílem:**

- **Moravské Bud.** – vazba popsána v oblasti Mor. Bud.
- **Blatnice** – přes Bohušice.

#### **Východně směrem na Myslibořice jsou vedeny linky s cílem:**

- **Dukovany**
- **Brno**
- **Hrotovice.** Vazby jsou popsány v oblasti Mor. Budějovice. *Přehled linek VLD v oblasti je součástí následující tabulky.*

#### **5.2.7.4 Oblast Náměšť nad Oslavou**

Tuto oblast také obsluhují stejnou měrou průjezdné linky a linky ukončené ve městě. Vytvářejí přepravní vazby:

##### **Východně směrem na Kralice jsou vedeny linky s cílem:**

- **Rosice** – přes Náměšť nad O.-U obory, Kralice, Sudice, Rapotice, Vysoké Popovice, Zastávku (ve směru z Náměště jen do Zastávky).
- **Dukovany** – přes Kralice, Březník, Kuroslepy, Mohelno.
- **Brno** – vazba popsána v oblasti Třebíč.

##### **Severovýchodně směrem na Jinošov jsou vedeny linky s cílem:**

- **Velká Bíteš** – přes Náměšť nad O.-zámek, Jinošov, Krokočín nebo přes Náměšť nad O.-zámek, Jinošov, Pucov, Jasenici.
- **Tasov, Čikov** - přes Náměšť nad O.-zámek, Jinošov, Pucov, Jasenici, Čikov.
- **Zbraslav** – přes Náměšť nad O.-zámek, Jinošov, Hluboké, Újezd u Rosic, Stanoviště.

##### **Severně směrem na Ocmanice jsou vedeny linky s cílem:**

- **Pyšel** – přes přes Náměšť nad O.-sídliště, Zahrádku.
- **Stařeč** - přes přes Náměšť nad O.-sídliště, Zahrádku, Pyšel, Smrk, Valdíkov, Třebíč.

##### **Západně směrem na Vícenice, Vladislav jsou vedeny linky s cílem:**

- **Třebíč** – vazba popsána v oblasti Třebíč
- **Mohelno** – přes Náměšť nad O.-U Rathanu, Vícenice, Třesov, Popůvky, Kramolín, (Kladeruby).
- **Studená** – přes Třebíč, dále vazba popsána v oblasti Třebíč
- **České Budějovice** - přes Třebíč, dále vazba popsána v oblasti Třebíč

*Přehled linek VLD v oblasti je součástí následující tabulky.*

### **5.2.7.5 Oblast Hrotovice**

Oblast je obsloužena především linkami projíždějícími obcí. Jsou zde vytvořeny následující přepravní vazby:

#### **Jižně směrem na Rouchovany jsou vedeny linky s cílem:**

- **Rouchovany** – vazba popsána v oblasti Třebíč
- **Brno** – přes Rouchovany, Rešice, Mor. Krumlov, Ivančice, Rosice.
- **Moravský Krumlov** – vazba popsána v oblasti Třebíč

#### **Západně směrem na Račice jsou vedeny linky s cílem:**

- Třebíč – vazba popsána v oblasti třebíč
- Moravské Budějovice – vazba popsána v oblasti Mor. Budějovice
- Jihlava – přes Jaroměřice nad Rokytnou, dále vazba popsána v oblasti Mor. Budějovice.
- Dačice – přes Jaroměřice, dále vazba popsána v oblasti Jaroměřice.

#### **Severně směrem na Valeč jsou vedeny linky s cílem:**

- Třebíč – vazba popsána v oblasti Třebíč

#### **Východně směrem na Slavětice jsou vedeny linky s cílem:**

- **Brno** – vazby popsány v oblasti Jaroměřice
- **Dukovany** – přes Slavětice, Rouchovany.

#### **Severovýchodně směrem na Dalešice jsou vedeny linky s cílem:**

- **Třebíč** – přes Dalešice, Stropošín, Třebenice, Slavičky, Kožichovice, Třebíč-Družstevní.

*Přehled linek VLD v oblasti je součástí následující tabulky.*

### **5.2.7.6 Oblast Jemnice**

Oblast je obsloužena především linkami vyjíždějících z města. Jsou zde vytvořeny následující přepravní vazby:

#### **Jižně směrem na Radotice, Menhartice:**

- **Vratěnín** –přes Radotice, Bačkovice, Lubnici, Uherčice.
- **Slavonice** – přes Menhartice, Dešnou, Županovice, Písečné.

#### **Severně směrem na Chotěbudice, Třebětice:**

- **Dačice** – přes Chotěbudice, Budeč, Budíškovice.
- **Jihlava** – přes Dačici, Telč, Třešť.
- **Mor. Budějovice** – přes Lomy, Budkov, Třebelovice, Nové Syrovice.
- **Praha** – přes Telč, Třešť, Pelhřimov.

#### **Západně směrem na Pálovice:**

- **Dačice** – přes Staré Hobzí

#### **Jihovýchodně směrem na Jiratice, Slavíkovice:**

- **Vysočany** – přes Mladoňovice, Lubnici, Vratěnín.
- **Třebíč** – přes Mladoňovice, Lesonice, Výčapy.
- **Mor. Budějovice** – přes Mladoňovice, Třebelovice, Dědice.
- **Brno** – přes Moravské Budějovice, Hrotovice.

#### **Východně směrem na Lhotice:**

- **Znojmo** – přes Mor. Budějovice
- **Moravské Bud.** – přes Lhotice, Rácovice, Dědice.

*Současná síť veřejné dopravy v okolí Jemnice je znázorněna v následujících výřezech.*

*Přehled linek VLD v oblasti je součástí následující tabulky.*

### 5.2.7.7 Shrnutí autobusové sítě v okrese Třebíč

Všechna správní centra okresu mají v současné době přímé spojení s okresním městem. S krajským městem mají spojení všechna správní centra okresu s výjimkou Náměšti nad Oslavou. Je zajištěno přímé spojení z Třebíče do Žďáru nad Sázavou, do Havlíčkova Brodu a Pelhřimova není zajištěno přímé autobusové spojení.

Z Třebíče je také umožněno přímé spojení do Brna, Znojma, Českých Budějovic, Prahy.

Stávající síť veřejné dopravy v okrese Třebíč. je součástí grafické přílohy č 9.

## 5.3 Železniční doprava v kraji

### 5.3.1 Síť železničních tratí

Krajským městem Jihlavou prochází **železniční trať č. 225 Havlíčkův Brod - Veselí nad Lužnicí**, od které se zde odpojuje trať č. **240 Jihlava - Brno**.

V Kostelci u Jihlavy se na hlavní tah č. 225 napojuje trať pod číslem **227 Kostelec u Jihlavy – Slavonice**. Dále se na hlavní tah č. 225 napojuje v Horní Cerekvi trať č. **224 Horní Cerekev – Tábor**.

Na trať č. 240 navazuje v Okříškách trať č. **241 Znojmo – Okříšky**, na kterou navazuje v Moravských Budějovicích trať č. **243 Moravské Budějovice – Jemnice**.

V Havlíčkově Brodě se na trať č. 225 napojuje další hlavní tah č. **250 Kúty – Brno - Havlíčkův Brod (Praha)** a trať č. **230 Praha – Kolín – Havlíčkův Brod**, na kterou navazuje ve Světlé nad Sázavou trať č. **212 Čerčany – Světlá nad Sázavou**. Další tratí výchozí z Havlíčkova Brodu je trať č. **237 Havlíčkův Brod – Humpolec** a významný tah č. **238 Havlíčkův Brod – Pardubice**.

Na obsluze kraje se podílí také trať č. **251 Žďár nad Sázavou – Nové Město na Moravě – Tišnov** a č. **252 Křižanov – Studenec**.

Tratě č. 225, 230 a 250 jsou elektrifikované.

Základní charakteristika výše uvedených tratí z hlediska obsluhy popisovaného území je následující:

- **Trať č. 225 Havlíčkův Brod - Veselí nad Lužnicí** – do území kraje Vysočina spadá úsek Havlíčkův Brod – Jihlava – Kostelec u Jihlavy - Batelov dlouhý 50 km. Vlaky této tratě obsluhují většinou buď úsek Havlíčkův Brod – Jihlava

nebo Jihlava – Veselí nad Lužnicí. Nabídku tvoří přibližně 20 párů osobních vlaků a 10 párů rychlíkových vlaků v pracovní dny, přibližně 14 párů osobních vlaků a 10 párů rychlíkových vlaků v soboty, neděle a svátky.

- **Trat' č. 250 Kúty – Brno - Havlíčkův Brod (Praha)** – do území kraje spadá úsek Havlíčkův Brod – Přebyslav – Žďár nad Sázavou – Křižanov - Osová Bitýška v délce cca 67 km. Vlaky jsou vypravovány většinou v úseku Havlíčkův Brod – Žďár nad Sázavou a Žďár nad Sázavou – Brno. Nabízí přibližně 15 párů osobních vlaků v pracovním dni (o něco méně o víkendech) a přibližně stejný počet rychlíků v pracovní den i o víkendech.
- **Trat' č. 230 (Praha) – Kolín – Havlíčkův Brod** – do území kraje spadá úsek Golčův Jeníkov – Světlá nad Sázavou - Havlíčkův Brod, který nabízí přibližně 17 párů osobních vlaků v pracovním dni, zhruba 13 párů vlaků o víkendech a v pravidelném intervalu ráno a v podvečer 1 hod., v ostatních částech dne v intervalu 2 hod. rychlíkové spojení.
- **Trat' č. 237 Havlíčkův Brod – Humpolec** – celá trasa v délce 25 km obsluhuje území kraje, nabízí 18 vlaků v pracovní den, 14 vlaků v soboty a 12 vlaků v neděli v obou směrech. Jedná se pouze o osobní vlaky.
- **Trat' č. 238 Havlíčkův Brod – Pardubice** – na trati celkové délky 92 km jsou provozovány osobní vlaky i rychlíky. Úsek Havlíčkův Brod – Žďárec nad D. v délce 27 km spadá do území kraje. Nabídku tvoří 18 párů vlaků v pracovní dny, v sobotu i neděli 14 vlaků ve směru do Havlíčkova Brodu a 9 vlaků zpět.
- **Trat' č. 240 Jihlava - Brno** – do území kraje spadá úsek Náměšť nad Oslavou – Studenec – Okříšky - Jihlava v délce cca 60 km. Nabídku tvoří přibližně 12 párů osobních vlaků v pracovní den i o víkendech a mezi 8. a 16. hodinou nabízí trať rychlíkové spojení v pravidelném 2 hodinovém intervalu.
- **Trat' č. 227 Kostelec u Jihlavy – Slavonice** – do území kraje spadá úsek Kostelec u Jihlavy – Třešť – Telč – Radkov. Na trať jsou nasazovány vlaky v celé délce nebo v úseku Telč – Slavonice, či Kostelec u Jihlavy – Dačice, příp. Telč – Dačice. Nabídku tvoří přibližně 11 párů vlaků v pracovní den a 8 párů vlaků o víkendech. Jedná se pouze o osobní vlaky.
- **Trat' č. 224 Horní Cerekev – Tábor** – vlaky jsou vypravovány v úsecích tratě z Horní Cerekve do Tábora, Pelhřimov – Tábor, Pelhřimov – Horní Cerekev, příp. v celé délce trati (především ve směru Tábor – Horní Cerekev). Do území



kraje Vysočina spadá úsek Obrataň – Pacov – Pelhřimov – Horní Cerekev. Nabídka vlaků je cca 11 párů osobních vlaků v pracovním dni a 8 párů vlaků ve víkendových dnech. Trať nabízí také jeden rychlíkový spoj v podvečer ve směru z Horní Cerekve.

- **Trať č. 241 Znojmo – Okříšky** – vlaky jsou vypravovány v celé délce tratě, popř. v úsecích Znojmo – Moravské Budějovice a Moravské Budějovice – Okříšky, který spadá do území řešeného kraje v délce 32 km. Nabídka vlaků (pouze osobních) je tvořena přibližně 10 páry v pracovním dni a 7 páry ve víkendových dnech.
- **Trať č. 243 Moravské Budějovice – Jemnice** - trasa v délce 21 km obsluhuje území kraje, a to v pracovní dny 7 páry osobních vlaků, 3 páry osobních vlaků v soboty a neděle.
- **Trať č. 212 Čerčany – Světlá nad Sázavou** – do území kraje spadá úsek Chřenovice – Ledec nad Sázavou – Světlá nad Sázavou v délce 23 km. Nabídku v tomto úseku tvoří přibližně 12 párů osobních vlaků v pracovním dni a zhruba stejný počet i o víkendu.
- **Trať č. 251 Žďár nad Sázavou – Nové Město na Moravě – Tišnov** – do řešeného území spadá úsek Věžná – Bystřice nad Pernštejnem – Nové Město na Moravě – Žďár nad Sázavou v délce 40 km. Nabídku činí přibližně 13 párů osobních vlaků v pracovní dny, 8 párů osobních vlaků a 1 rychlíkový pár o víkendech, který tvoří spojení s Brnem.
- **Trať č. 252 Křižanov – Studenec** – celá trať v délce 34 km spadá do území kraje Vysočina. Nabízí 18 párů osobních vlaků v pracovním dni, 15 párů vlaků o víkendech. Některé z nich jsou vypravovány v celé délce trati, některé v úseku Velké Meziříčí – Studenec, popř. Křižanov – Velké Meziříčí.

Na obsluhu kraje železniční dopravou se podílí také soukromý dopravce Jindřichohradecké místní dráhy, a.s. se sídlem v Jindřichově Hradci. Provozuje trať **č. 228 Jindřichův Hradec – Obrataň**. S celkové délky 46 km se obsluhuje řešeného kraje úsek Rodinov – Kamenice nad Lipou – Včelnička v délce 5 km a Obrataň - zastávka – Obrataň (přibližně 1 km). Nabídka je tvořena zhruba 13 páry vlaků v pracovní den a 11 párů vlaků ve víkendových dnech.

### 5.3.2 Výkony na železničních tratích

Dle podkladů krajského úřadu na úhradu prokazatelné ztráty bylo dopravcům provozujících spoje v rámci ZDO poskytnuty v letech 2005 až 2008 prostředky ve výši:

rok	2003	2004	2005	2006	2007	2008
ZDO(tis km)	123 200	123 200	247 283	248 000	253 960	263 610
výkon (mil vlkm)		4,5	4,5	4,6	4,6	4,6

Z přehledu je patrné, že již od roku 2006 stagnuje rozsah výkonů železniční dopravy zahrnutý v ZDO, avšak dotace vlivem zvyšujících se provozních nákladů každoročně stoupá.

### 5.3.3 Shrnutí nabídky železniční dopravy v kraji

Síť tratí umožňuje přímé spojení se silnou nabídkou vlaků krajského města s Havlíčkovým Brodem a Třebíčí a 1 párem vlaků také s Pelhřimovem.

Co se týče přímého spojení mezi okresními městy, je umožněno mezi Žďárem nad S. a Havlíčkovým Brodem s vysokou nabídkou vlaků, a také mezi Havlíčkovým Brodem a Třebíčí – pouze dvěma páry vlaků.

Co se týče přímého spojení mezi okresními městy a správními centry v příslušném okrese, je umožněno mezi:

- Pelhřimovem a Pacovem
- Havlíčkovým Brodem a Přibyslaví, Humpolcem, Chotěboří, Světlou n. S., Ledčí n. S. a Golčovým Jeníkovem.
- Třebíčí a Náměští n. O.
- Žďárem n. S. a Novým Městem n. M., Bystřicí nad Pern., Velkým Meziříčím (1 pár spojů)
- Jihlavou a Třeští, Telčí.

## 5.4 Hlavní přepravní vazby v kraji

Na základě analýzy současného řešení veřejné dopravy byly vytipovány významné přepravní vazby na území kraje. V těchto vazbách byly vypracovány orientační souhrnné jízdní řády autobusových linek. Ty zahrnují odjezdy spojů z výchozí zastávky, odjezdy z významnějšího bodu na trase a příjezdy na konečnou zastávku. Některé z vazeb doplňují jízdní řády železnice. Byla zmapována spojení krajského města se všemi okresními městy, spojení okresních měst s významnými správními centry v příslušné oblasti. Jedná se o spojení:

- Jihlava – Vyskytná – Pelhřimov
- Jihlava – Velké Meziříčí – Velká Bíteš – Brno
- Jihlava – Třešť – Telč – Dačice – Jemnice *včetně vlaků v trase Jihlava – Kostelec - Třešť – Telč – Dačice*
- Jihlava – Štoky – Havlíčkův Brod *včetně vlaků v trase Jihlava – Dobronín – Havlíčkův Brod*
- Jihlava – Polná – Žďár nad Sázavou
- Jihlava – Moravské Budějovice – Znojmo *včetně vlaků v trase Jihlava – Okříšky - Moravské Budějovice - Znojmo*
- Jihlava – Brtnice – Třebíč *včetně vlaků v trase Jihlava – Okříšky - Třebíč*
- Žďár nad S. – Kruceburk – Ždírec nad Doubravou
- Žďár nad S. – Přibyslav *včetně vlaků v trase Žďár nad S. – Přibyslav – Havlíčkův Brod*
- Žďár nad S. – Nové Město na Mor. – Bystřice nad Pern. *včetně vlaků ve stejné trase*
- Žďár nad S. – Křižanov – Velká Bíteš – Brno *včetně vlaků ve stejné trase*
- Třebíč – Jaroměřice nad Rokytnou – Moravské Budějovice
- Třebíč – Vladislav – Náměšť nad O. – Brno *včetně vlaků v trase Třebíč – Náměšť nad O. - Brno*
- Třebíč – Velké Meziříčí – Ostrov nad Oslavou – Žďár nad S. *včetně vlaků v trase Žďár n. S. - Křižanov – Velké Meziříčí*
- Třebíč – Telč – České Budějovice

- Moravské Budějovice – Třebelovice - Jemnice – Dačice *včetně vlaků v trase Moravské Budějovice – Třebelovice - Jemnice*
- Jaroměřice nad R. – Hrotovice - Brno
- Pelhřimov – Rynárec – Počátky
- Pelhřimov – Pacov přes Obrataň nebo Samsšín
- Pelhřimov – Obrataň – Tábor *včetně vlaků v trase Pelhřimov – Nová Cerekev – Obrataň - Tábor*
- Pelhřimov – Kamenice nad Lipou přes Novou Cerekev nebo Božejov
- Pelhřimov – Čechtice – Vlašim – Praha
- Havlíčkův Brod – Světlá nad Sáz. – Ledec nad Sáz. *včetně vlaků ve stejné trase*
- Havlíčkův Brod – Dolní Krupá - Chotěboř – Ždírec nad Doub. *včetně vlaků v trase Havlíčkův Brod – Břevnice - Chotěboř*
- Havlíčkův Brod – Česká Bělá - Ždírec nad Doub.
- Havlíčkův Brod – Humpolec – Pelhřimov přes Věž nebo Herálec *včetně vlaků v trase Havlíčkův Brod – Herálec – Humpolec*
- Havlíčkův Brod – Příbyslav přes Dlouhou Ves nebo Pohled
- Havlíčkův Brod – Habry – Golčův Jeníkov
- Chotěboř – Golčův Jeníkov – Čáslav

#### 5.4.1 Popis hlavních vazeb

Výše uvedené vazby se dají charakterizovat následovně:

- **Jihlava – Vyskytná – Pelhřimov** – tato vazba je zajištěna v každém směru 16 spoji v pracovním dni, 5 spoji v sobotu a 7 spoji v neděli. Chybí zde nabídka v sobotu mezi 10. až 15. hod. Většina spojů je ukončených v Pelhřimově. Převládají místní linky nad dálkovými. Délka autobusové trasy činí cca 35 km.
- **Jihlava – Velké Meziříčí – Velká Bíteš – Brno** – velice významná vazba, vyšší nabídka je ve směru na Jihlavu (v pracovní dny v celé trase cca 30 spojů, v soboty 10 spojů, v neděle 20 spojů). Převládají místní linky nad dálkovými. Nejsilnější nabídka je v úseku Velká Bíteš – Brno. Délka autobusové trasy činí cca 90 km.

- **Jihlava – Třešť – Telč – Dačice – Jemnice** – patří k nejsilnějším vazbám v kraji. Nabídka v obou směrech je vyrovnaná, činí v úseku Jihlava - Telč 35 spojů v pracovní dny, 9 spojů v soboty a 11 spojů v neděle. V této trase je vedena také železnice. Délka autobusové trasy činí cca 60 km.
- **Jihlava – Štoky (Úsobí) – Havlíčkův Brod** – patří k nejsilnějším vazbám v kraji, nabídka je vyrovnaná v obou směrech. V celé trase činí cca 40 spojů v pracovní dny, 4 spoje v soboty a 6 v neděle. Trasa je vedena přes obec Štoky nebo Úsobí, přičemž převažují spoje přes Štoky. Většina linek v této trase mají charakter místní linky. Nabídku ve vazbě poskytuje také železnice, avšak v odlišné trase přes Dobronín. Délka autobusové trasy činí cca 25 km.
- **Jihlava – Polná – Žďár nad Sázavou** – v celé trase tato vazba nabízí v pracovní dny 19 spojů, v soboty 3 a v neděli 6 spojů. Nejvyšší nabídka je v úseku Jihlava – Polná (cca 30 spojů v pracovní dny). Na trase je provozována pouze 1 dálková linka. Délka autobusové trasy činí cca 40 km.
- **Jihlava – Moravské Budějovice – Znojmo** – v celé trase vazba nabízí 9 spojů v jednom směru v pracovní dny, 6 v soboty a 10 v neděle. Převažují zde dálkové linky. Nejvyšší nabídka je v úseku Moravské Budějovice – Znojmo, kde je provozována také železnice v téměř shodné trase. Délka autobusové trasy činí cca 80 km.
- **Jihlava – Brtnice – Třebíč** - v celé délce trasy je nabídnuto v každém směru 18 spojů v pracovní dny, 6 spojů v sobotu a 7 spojů v neděli v každém směru. Víkendovou obsluhu zajišťují výhradně dálkové linky. Ve vazbě je provozována také železnice v mírně odlišné trase. Délka autobusové trasy činí cca 40 km.
- **Žďár nad S. – Krucemburk – Ždírec nad Doubravou** – patří k méně významným vazbám s nabídkou 7 spojů v pracovní dny, 2 v soboty a 7 v neděle v každém směru. Na trase operují převážně místní linky, jen 2 jsou dálkové. Délka autobusové trasy činí cca 20 km.
- **Žďár nad S. – Přibyslav** – v celé délce trasy cca 10 spojů v pracovní dny, 2 v soboty a 3 v neděle v každém směru. Chybí zde autobusové spojení až do Havlíčkova Brodu, které zajišťuje pouze železnice. Délka autobusové trasy činí cca 25 km.

- **Žďár nad S. – Nové Město na Mor. – Bystřice nad Pern.** – patří k nejvýznamnějším vazbám v kraji. Nabídka v celé trase činí 13 spojů v prac. dny, v soboty 0 a v neděle 4 spoje v každém směru. Mnohem silnější nabídka je v úseku Nové Město – Žďár (cca 30 spojů v prac. dny). V trase je také vedena železniční trať. Délka autobusové trasy činí cca 30 km.
- **Žďár nad S. – Křižanov – Velká Bíteš – Brno** – méně významná vazba s nabídkou 5 párů spojů v pracovní dny, 1 páru v soboty a 2 párů v neděle. V trase také železnice s vyšší nabídkou. Délka autobusové trasy činí cca 80 km.
- **Třebíč – Jaroměřice nad Rokytnou – Moravské Budějovice** – patří k významným vazbám v kraji s nabídkou 20 spojů v pracovní dny v každém směru v celé délce trasy, cca 2 spoji v soboty a v neděle v každém směru. Pouze dvě linky na trase v pracovním dni jsou dálkové, o víkendech pouze dálkové. Silnější v nabídce spojů je úsek Jaroměřice – Třebíč. Délka autobusové trasy činí cca 25 km.
- **Třebíč – Vladislav – Náměšť nad O. – Brno** – významná vazba v kraji, nabízí v celé trase 6 spojů v každém směru v pracovní dny, 4 páry spojů v soboty a 4 páry spojů v neděle. Vyšší intenzita spojů je v úseku Třebíč – Náměšť nad Osl. V této trase také železniční trať. Délka autobusové trasy činí cca 60 km.
- **Třebíč – Velké Meziříčí – Ostrov nad Oslavou – Žďár nad S.** – vazba nabízí v celé délce trasy 5 spojů v pracovní dny ve směru z Třebíče, zpět 3 spoje). Dále 1 spoj v soboty a 3 spoje v neděle. Nabídku doplňuje železnice v trase Žďár n. S. - Křižanov – Velké Meziříčí. Délka autobusové trasy činí cca 55 km.
- **Třebíč – Telč – České Budějovice** – v této vazbě činí nabídka v celé trase 8 párů spojů v pracovní dny, 4 páry v soboty a neděle. Vyšší intenzita spojů v úseku Třebíč – Telč. Na obsluhu se podílí místní i dálkové linky. Délka autobusové trasy činí cca 130 km.
- **Moravské Budějovice – Třebelovice - Jemnice – Dačice** – v celé trase vazba nabízí 3 páry spojů v pracovní dny, 3 páry v soboty a 4 párů v neděle. Vyšší intenzita spojů v úseku Mor. Budějovice – Jemnice. Obsluhu zajišťují v pracovní dny jak místní, tak dálkové linky. V trase Mor. Bud. – Třebelovice – Jemnice také železniční doprava. Délka autobusové trasy činí cca 35 km.

- **Jaroměřice nad R. – Hrotovice – Brno** – méně významná vazba s nabídkou v celé trase 6 párů spojů v pracovní dny, 4 páry v soboty a 6 párů v neděle. Délka autobusové trasy činí cca 70 km.
- **Pelhřimov – Rynárec – Počátky** – významná vazba v kraji s nabídkou 19 párů spojů v pracovní dny, 2 párů spojů v soboty a 3 párů v neděle. Obsluhu zajistí jak místní, tak dálkové linky. Délka autobusové trasy činí cca 25 km.
- **Pelhřimov – Pacov** přes Obrataň nebo Samšín – vazba méně významná s nabídkou 9 párů spojů pouze v pracovní dny. Obsluhu v trase zajistí železnice v trase Pelhřimov – Nová Cerekev – Obrataň – Tábor. Délka autobusové trasy činí cca 30 km.
- **Pelhřimov – Obrataň – Tábor** – méně důležitá vazba, nabídka 5 párů spojů v pracovní dny, 3 párů v soboty a 7 párů v neděle. Obsluhu v trase doplňuje železnice v trase Pelhřimov – Nová Cerekev – Obrataň – Tábor. Délka autobusové trasy činí cca 45 km.
- **Pelhřimov – Kamenice nad Lipou** přes Novou Cerekev nebo Božejov – významná trasa v okrese Pelhřimov, nabízí 19 párů spojů v pracovní dny, 2 páry v soboty a neděle. V úseku Pelhřimov – Nová Cerekev také železnice. Délka autobusové trasy činí cca 20 km.
- **Pelhřimov – Čechtice – Vlašim – Praha** – na této trase zajišťují obsluhu linky provozované v systému Středočeské integrované dopravy Praha – Vlašim – Pelhřimov – Jihlava, ale pouze dopravců ČSAD Benešov a Veolia Praha. Nabídku tvoří 7 párů spojů v pracovní dny, 2 páry v soboty a 5 párů v neděle. Jen dálkové linky (s výjimkou 1 linky). Délka autobusové trasy činí cca 100 km.
- **Havlíčkův Brod – Světlá nad Sáz. – Ledec nad Sáz.** – významná vazba v okrese Havlíčkův Brod, nabídka činí 15 párů spojů v pracovní dny, 1 pár v soboty, 2 páry v neděle. Také dálkové linky (především o víkendu). V trase také nabídka železnice. Délka autobusové trasy činí cca 30 km.
- **Havlíčkův Brod – Dolní Krupá - Chotěboř – Ždírec nad Doub.** – významná vazba v okrese, nabízí v úseku Havlíčkův Brod – Chotěboř nejvyšší intenzitu spojů (25 párů v pracovní dny, 3 páry v sobotu a 5 párů v neděle). V celé trase jen dálkové linky. Obsluha také železnicí v úseku Havlíčkův Brod – Ždírec n. D. přes Břevnici. Délka autobusové trasy činí cca 30 km.

- **Havlíčkův Brod – Česká Bělá - Ždírec nad Doub.** – méně významná vazba, většina spojů ve vazbě Havlíčkův Brod – Ždírec nad D. je vedeno přes Chotěboř. Délka celé trasy cca 35 km.
- **Havlíčkův Brod – Humpolec – Pelhřimov** přes Věž nebo Herálec - v celé délce trasy jsou v provozu 3 páry spojů v pracovní dny, 2 páry v soboty a neděle (pouze dálkové linky). Vysoká intenzita spojů je mezi Humpolcem a Pelhřimovem. Nabídku mezi Havlíčkovým Brodem a Humpolcem posiluje železnice. Délka celé autobusové trasy cca 40 km.
- **Havlíčkův Brod – Přibyslav** přes Dlouhou Ves nebo Pohled – významná vazba pro okres Havlíčkův Brod s nabídkou 14 párů spojů v pracovní dny, 1 páru v soboty a 2 párů v neděle. Chybí propojení až do Žďáru nad Sázavou, toto umožňuje pouze železnice. Délka celé autobusové trasy činí 17 km.
- **Havlíčkův Brod – Habry – Golčův Jeníkov – Čáslav** - méně významná vazba s nabídkou 3 párů spojů v pracovní dny a 1 párem v soboty. Spojení okresu se Středočeským krajem je uskutečňováno především z Chotěboře přes Golčův Jeníkov. Délka celé autobusové trasy cca 45 km.
- **Chotěboř – Golčův Jeníkov – Čáslav** – v celé délce trasy je v nabídce 8 spojů ve směru na Čáslav a 6 spojů zpět v pracovní dny, 2 páry spojů v soboty a 3 páry v neděle. Provozovány jsou zde jak místní, tak dálkové linky (místní ukončeny v Čáslavi a dálkové až do Prahy). Délka trasy Chotěboř – Čáslav činí cca 35 km.



#### 5.4.2 Zhodnocení hlavních přepravních vazeb v kraji

Po posouzení souhrnných jízdních řádů v uvedených trasách lze konstatovat, že:

- **V okrese Jihlava** existuje dobré napojení krajského města na sousední okresní města i na sousední kraje (což umožňuje trasa dálnice D1). Nejslabší napojení na Jihlavu má z ostatních okresních měst Pelhřimov. Autobusová spojení v hlavních vazbách zde doplňuje a posiluje také železniční doprava.
- **V okrese Třebíč** je umožněno přímé spojení s ostatními okresními městy kraje, dobré přímé napojení je také na Jihomoravský kraj (Brno a Znojmo) a Jihočeský kraj (České Budějovice). Síť veřejné dopravy je tady na dobré úrovni. Autobusová spojení v hlavních vazbách zde doplňuje a posiluje také železniční doprava.
- **V okrese Havlíčkův Brod** je napojení okresního města na ostatní okresní města kraje již slabší (s výjimkou Jihlavy). V současné době chybí přímé autobusové spojení Havlíčkova Brodu se Žďárem nad Sáz. přes Přibyslav (zajišťuje pouze železnice), a také je minimální spojení s Pelhřimovem. Nabízí se dobré napojení na Středočeský kraj. Autobusová spojení v hlavních vazbách zde doplňuje a posiluje také železniční doprava.
- **V okrese Žďár nad S.** se dá hovořit o dobrém napojení na sousední Pardubický kraj a na krajské město i na ostatní okresní města s výjimkou Havlíčkova Brodu a Pelhřimova. Autobusová spojení v hlavních vazbách zde doplňuje a posiluje také železniční doprava.
- **V okrese Pelhřimov** lze hodnotit nabídku veřejné dopravy jako dobrou, složitější je to již s napojením okresu na zbývající část kraje, což souvisí s dřívějším dlouhodobým začleněním do Jihočeského kraje. Chybí spojení okresního města s ostatními okresními městy (s výjimkou Jihlavy a velice slabým spojením s Havlíčkovým Brodem). Jako dobré lze hodnotit napojení Pelhřimova na Jihočeský kraj (Tábor) a na Středočeský kraj (Vlašim, popř. Prahu). Na území okresu operuje pouze jedna železniční trať, což je nejméně v kraji.

Mezi přepravní vazby v kraji s nejvyšší nabídkou spojení z výše uvedených lze zařadit následující:

- Jihlava – Velké Meziříčí – Velká Bíteš – Brno
- Jihlava – Třešť – Telč – Dačice
- Žďár nad S. – Nové Město na Mor. – Bystřice nad Pern.
- Havlíčkův Brod – Dolní Krupá - Chotěboř – Ždírec nad Doub
- Havlíčkův Brod – Světlá nad Sáz. – Ledec nad Sáz.
- (Havlíčkův Brod) – Humpolec – Pelhřimov
- Třebíč – Vladislav – Náměšť nad O. – Brno
- Třebíč – Jaroměřice nad Rokytnou – Moravské Budějovice

V těchto vazbách byla posouzena nabídka spojení vzhledem k předpokládané poptávce z podkladů Českého statistického úřadu – z vyjížďky obyvatelstva v r. 2001.

Lze říci, že nabídka spojení ve sledovaných vazbách je vyhovující, v některých případech naddimenzovaná.

*Předešlá konstatování dokládají následující tabulky.*

*Souhrnné autobusové JŘ ve výše uvedených vazbách jsou obsaženy v následujících tabulkách.*

## 6. ZÁSADY PRO REALIZACI A PROVOZ VEŘEJNÉ DOPRAVY V IDS

Základní ideou projektu veřejné dopravy je nalezení formy společné funkce jednotlivých druhů doprav (MHD, příměstské autobusové dopravy, příměstské železniční dopravy), která nabídne efektivní a z hlediska uživatele atraktivní alternativu individuální automobilové dopravě. Projekt musí respektovat platnou legislativu a politická rozhodnutí týkající se převodu financí (úhrady ztrát dopravcům) a sociálním aspektům (rozsah slev různým sociálním skupinám).

Za hlavní otázky budování jednotného integrovaného dopravního systému (IDS) v oblasti veřejné osobní dopravy v ČR lze uvést:

- dopravní integrace - koordinace přepravní nabídky, koordinace dopravců
- Maximální účinnost systému veřejné dopravy je zajištěna většinou v případě spolupráce všech dopravců v území, tzn. vzájemné časové i prostorové koordinace příměstské autobusové dopravy, městské hromadné dopravy v řešeném území a regionální železniční osobní dopravy.
- tarifní integrace - jednotné přepravní a tarifní podmínky – jedná se o stanovení jednotných cenových podmínek za danou přepravní vazbu (konkrétní vzdálenost) a jednotných podmínek pro stanovení slev (komerčních a sociálních) bez ohledu na používaný dopravní systém či konkrétního dopravce
- integrace odbavovacího systému- obecně to znamená použití jediného jízdního dokladu bez ohledu na konkrétního dopravce za podmínky přestupného tarifu a jednotných přepravních pravidel.

Před zahájením prací na samotném projektu IDS by mělo nastat jednoznačné vymezení území provozu veřejné dopravy, cíle budování tohoto systému (např. zvyšování počtu cestujících, udržení sociálně únosného jízdného, kvalitní síť veřejné dopravy, stabilizace financování systému veřejné dopravy apod.) i dopravní systémy či dopravce, které budou součástí tohoto systému.

V současné době je provoz zajišťován dle platných licencí dopravců a podle smluv vzniklých historicky. Nyní nastává přechodné období, na jehož konci v roce 2019 by měly být stanoveny podmínky pro provoz veřejné dopravy. Stávajícím

organizátorům a zadavatelům nyní chybí stanovení jednoznačných podmínek pro zadání výběrových řízení. Navíc je otázkou, jak najít společné zadání od dvou různých subjektů (město, region), zodpovídajících za provoz veřejné dopravy.

Na základě výběrového řízení je pak několik možností jakým způsobem definovat území, na kterém bude vyhlášeno výběrové řízení na dopravce. Mezi hlavní možnosti pak patří:

- region - kraj, nebo jeho část
- město plus jeho zájmové území,
- jednoznačně daná přepravní vazba.

V cílovém stavu se jedná ideálně o řešení na území podléhající významnému dopravnímu úřadu nebo samosprávě, to znamená území kraje.

Konkurenceschopnost veřejné dopravy a individuální dopravy je v současné době dána hlavně cenou. Proto budování IDS v jednotlivých regionech České republiky bylo často založeno na propagaci s nízkou cenou za dopravu. Tento trend je stále silný, je však ovlivňován silně rostoucími náklady na dopravu u jednotlivých dopravců, ale i klesajícím počtem cestujících, a tím i tržeb. Je otázkou, zda bude možné tento trend udržet v dlouhodobějším časovém období a jak na něj zapůsobí výpadek ve veřejných příjmech v souvislosti s hospodářskou krizí.

Na základě poznatků cestujících ze zahraničí však se ukazují jako aktuální jiné parametry veřejné dopravy, které jsou pro cestující důležité. Jedná se o kvalitu cestování (vybavení dopravních prostředků a zastávek – terminálů), časovou dostupnost veřejné dopravy (počet spojů, rychlost cestování, dostupnost zastávek), bezpečnost dopravy. Jako negativní je čím dál více vnímán přestup mezi dopravními systémy i uvnitř těchto systémů, zejména u hlavních přepravních vazeb s větším počtem cestujících.

Opatření regulující individuální dopravu a preferující veřejnou dopravu jsou zaváděna v ČR postupně a hlavně ve velkých městech (preferance veřejné dopravy signalizací nebo samostatnými dopravními pruhy, parkovací zóny). Na území kraje Vysočina je v současné době nutnost regulace nižší a závisí na saturaci komunikací.

## 7. NÁVRH ÚPRAV DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ

### 7.1 Zásady pro úpravy dopravního řešení

Cílem dopravní integrace je vytvořit v řešeném území optimální nabídku veřejné dopravy všech tří subsystémů, kterými jsou:

- regionální železniční doprava (osobní a spěšné vlaky)
- regionální (linková) autobusová doprava
- městská hromadná doprava.

Každý z těchto tří systémů má své specifické postavení a svou konkrétní úlohu při zajišťování poptávky cestujících po veřejné dopravě. Navíc je zde potřeba řešit i legislativní a organizační problémy, jako jsou odlišní zadavatelé objednávek veřejné dopravy (krajské samosprávy, magistráty, města, obce).

Regionální železniční doprava – hlavním cílem je zajistit prioritně základní dopravní obslužnost. Tato doprava je výhodná zejména pro přepravní vazby s větší poptávkou cestujících (než je kapacita autobusové dopravy) a dále pro přepravní relace na větší vzdálenost. V těchto případech je železniční doprava nejvýhodnější a nejefektivnější. V ostatních případech, kde železniční doprava zajišťuje přepravu osob v objemu nižším, tj. takovým, který možné zajistit autobusy, bude vhodné provést vzájemné srovnání obou těchto systémů.

Regionální autobusová doprava – jejím cílem je zajistit regionální plošnou dopravu a spojení cílů mimo dosah železniční dopravy. Velmi důležitá je návaznost na železniční dopravu v přestupních bodech. Autobusová doprava může zajišťovat i část dálkové (přepravní vzdálenosti nad cca 30 km) dopravy na území kraje mimo dosah železniční sítě. I zde je pak nutno zajistit přestupy mezi regionální autobusovou dopravou a „dálkovou autobusovou dopravou“.

Městská hromadná doprava – zajišťuje prioritně plošnou obsluhu velkých měst, v některých případech i dopravu za hranice města, v menších městech pak doplňuje nabídku regionálních autobusových linek uvnitř města jak z hlediska počtu spojů, vedení spojů, tak i z hlediska tarifního. V městech s kvalitní sítí MHD není žádoucí nahrazovat její funkci regionální autobusovou dopravou, je nutné naopak vytvořit podmínky pro vzájemný přestup mezi těmito dvěma systémy.

Před realizací dopravní integrace je vhodné provést optimalizaci uvnitř jednotlivých subsystémů i odstranění negativních souběhů mezi nimi.

Návrh úpravy dopravního řešení by měl vycházet z těchto základních předpokladů a principů:

Návrh železniční regionální osobní dopravy:

Návrh regionální železniční dopravy by měl být zaměřen na tyto přepravní relace a vztahy:

- rychlá a dostupná doprava mezi většími městy kraje
- uspokojení přepravní poptávky v příměstské dopravě (v okolí větších měst – zde se nabízí hlavně krajské město)
- vysoká přepravní poptávka v dané relaci (přibližně 4000 cestujících za den a víc)

Zde je důležité zmínit problém rozmístění železničních stanic na území města Jihlavy. Železniční stanice Jihlava hl. nádraží je dosti vzdálená od centra města, ale má s ním dobré trolejbusové spojení.

Větší význam z hlediska obratu cestujících má stanice Jihlava město, která je umístěna blíže centru města a autobusovému nádraží. Tato stanice však není obsluhována MHD ani regionální dopravou. Chybí zde zázemí nutné pro přestupní terminál a kvalitní komunikační napojení (dnes pouze jedna komunikace v poměrně nevhodných sklonových poměrech). Zpřístupnění této stanice městskými linkami, popř. regionálními autobusovými linkami, by přineslo zkvalitnění nabídky pro cestující veřejnou dopravou.

Další železniční stanicí na území města je zastávka Jihlava - Staré Hory, umístěná ve směru výjezdu z města na Humpolec v průmyslové části. Tato zastávka je také obsluhována MHD.

Návrh změn v MHD:

Návrh změn uvnitř sítí MHD nelze připravit bez zadání ze strany objednatele této dopravy. Obecně je velmi výhodné provést optimalizaci linek MHD v souvislosti se zahájením řešení krajské integrace. V tomto případě lze spolu s integrací tarifu a odbavovacího zařízení provést integraci dopravní. Výhodné je pak rozdělit funkce jednotlivých systémů s tím, že plošná obsluha zastavěných částí města by byla jednoznačně na MHD, v obsluze integrovaných částí s méně hustou zástavbou lze pak zvolit kombinaci obsluhy MHD a regionální autobusové dopravy.

U veřejné linkové autobusové dopravy současné linkové vedení by mělo zůstat do značné míry zachováno s ohledem na zachování maximálního množství stávajících přepravních vazeb, a tedy bez hrozby snížení výše tržeb. Úpravy by měly respektovat následující:

- jednotlivé spoje by měly být navrhovány tak, aby byla nabízená kapacita vozidel využívána na 60 až 90% v zatíženém směru, a využití kapacity celé linky by se mělo pohybovat mezi 40 až 60 procenty, pokud je dostatečná přepravní poptávka. To znamená omezení kvality přepravy osob ve špičkovém období s cílem snížit množství vypravovaných vozidel u linkové autobusové dopravy, což by mělo přinést snížení nákladů vykázaných dopravci,
- v oblastech s nižší poptávkou zachovat úroveň dopravy alespoň v množství 8 až 10 párů spojů v běžném pracovním dni,
- v nejméně osídlených zachovat alespoň 4 páry spojů za běžný pracovní den,
- dalšímu omezování spojů zabránit aktivní tarifní politikou vůči cestujícím linkové autobusové dopravy, která by podporovala zejména pravidelné cestující v průběhu celého roku a omezila tak stávající nerovnoměrnou a sezónní poptávku,
- zvýšení rentability linek by mělo být realizováno racionalizací provozu a vhodným zařazováním vozidel s menší kapacitou a levnějším provozem v oblastech, kde toto opatření bude výhodné,
- dopravní spolupráce a koordinace mezi železniční a autobusovou dopravou (vzájemná návaznost) a postupná tarifní spolupráce mezi těmito systémy - návrh „zónového“ tarifu.

## **7.2 Návrh standardů dopravní obslužnosti**

Podmínky poskytování služeb ve veřejné osobní dopravě v ČR řeší základní legislativní předpisy, zejména zákon o silniční dopravě, zákon o železniční dopravě, vyhlášky o prokazatelné ztrátě ve veřejné linkové osobní dopravě a ve veřejné drážní osobní dopravě, o přepravním řádu pro drážní a silniční dopravu, výměry MF, občanský zákoník, obchodní zákoník, správní řád a řada dalších souvisejících zákonů a vyhlášek.

Tyto legislativní předpisy však neřeší podmínky dostupnosti pro občany, ale obsahují pouze definice základní a ostatní dopravní obslužnosti, tj. rozsah a garanci, nikoli kvantitu a kvalitu služby. Problematika standardizace služeb ve veřejné dopravě obecně není dosud v české legislativě přímo upravena zákonnými a podzákonnými normami. Není v nich zapracována ani formulace definice služeb ve veřejné osobní dopravě, ani nejsou stanoveny parametry dostupnosti těchto veřejných služeb z hlediska územního členění. Řešení standardizace v naší legislativě by zřejmě vyvolalo nároky na zajištění dalších finančních prostředků na zabezpečení provozu veřejné osobní dopravy.

Vzhledem k neexistenci standardizace veřejné dopravy v naší legislativě je možné navrhnout standardy veřejné osobní dopravy pro kraj Vysočina s přihlédnutím k evropské normě v dané oblasti. Navrhované standardy by mohly být rozděleny na „základní“, které úzce navazují na „dopravní legislativu“, a mohou pomoci v nejbližší době zvýšit úroveň veřejné osobní dopravy a jsou reálné z hlediska finančního i personálního zabezpečení. „Ostatní“ standardy budou zajišťovat další zdokonalování a rozvoj systému veřejné osobní dopravy a přispívat tak ke zvýšení její konkurenceschopnosti vůči individuální dopravě a uspokojení potřeb cestujících.

#### Mezi základní standardy patří

- Počet spojů
- Docházková vzdálenost
- Doba přepravy při „nepřímém“ spojení
- Počet přestupů

#### Počet spojů

Počet spojů odjíždějících z obce (počet párů spojů) je zejména v pracovní den i v nepracovních dnech velmi důležitý faktor. Zabezpečení určitého počtu spojů má význam, pokud o ně bude zájem ze strany cestujících a bude možno zajistit finanční prostředky na úhradu prokázané ztráty. Navržené počty spojů musí vycházet ze současné situace a možnosti financování a jsou následující (cílový stav):

- Pracovní den           6-10 párů spojů
- Sobota                   3 páry spojů
- Neděle a svátky       3 páry spojů



Je si třeba uvědomit, že zavedení těchto standardů by znamenalo výrazný nárůst dotací na veřejnou dopravu s relativně malým výsledkem (počet převezených cestujících). Proto je uvedená čísla nutno brát jako dlouhodobý cíl a k jejich realizaci v praxi se přibližovat postupně za aktivní spoluúčasti obcí (i finanční).

Při konkrétním návrhu je však nutno vycházet i z počtu obyvatel v obci, zejména zohlednit malé obce pod 300 obyvatel.

Návrh je nutno chápat v současné době jako minimální počet párů spojů, který by zabezpečil i občanům v nejmenších obcích přijatelnou dopravní obslužnost. V pracovní den je minimální počet 6 až 10 párů spojů dostatečný. Tam, kde je počet spojů výrazně větší a neodpovídá poptávce a velikosti obce, je nutno při každé změně JŘ hledat možnosti úspor a rovnoměrnější rozložení spojů.

Tři páry spojů v obou víkendových dnech nemá v kraji značný počet obcí. Jejich doplnění je nutno realizovat co nejúspornějším způsobem, tj. prodloužením spoje ze sousední obce, závlekm, přípojem k vlaku nebo k jinému stávajícímu autobusovému spoji a pod.. Jedná se zároveň o dlouhodobou záležitost, současnou situaci není možné změnit v průběhu jednoho roku i s ohledem na finanční možnosti.

Tento požadavek na zvýšení počtu spojů (či znovu zavedení veřejné dopravy o víkendu) bude podporován i případným zaváděním IDS a vytvořením podmínek pro nákup časových jízdenek. Vzhledem k tomu že, tarif IDS umožňuje i přestup mezi jednotlivými spoji, je nutno tento fakt náležitě využít. Doplnění víkendových spojů bude i jedním z pozitivních faktorů působících na nárůst cestujících.

Zajištění tohoto standardu závisí nejen na získání potřebných finančních prostředků, ale i na zájmu cestujících tyto spoje využívat.

### Docházková vzdálenost

Vzhledem ke stabilizované poloze převážné většiny zastávek a stanic veřejné osobní dopravy pokrývající celé území kraje a přijatelné docházkové vzdálenosti (až na výjimky u rozptýleného osídlení) lze vyslovit následující kritéria:

- max. 2 km - což odpovídá cca 30 minutám pěší chůze, a to pro veřejnou linkovou a drážní dopravu

- 500 m ve městech, což odpovídá zásadám pro územně plánovací dokumentaci

Výše uvedená kritéria jsou maximální a vzhledem k tomu, že každá cesta prostředkem hromadné dopravy začíná pěší chůzí, měla by docházková vzdálenost být pro cestující přijatelná, přístupová cesta co nejkratší, logická, přehledná a v neposlední řadě bezpečná. Je jedním z důležitých prvků ovlivňující rozhodnutí cestujícího, zda využije k dopravě prostředek veřejné osobní dopravy.

#### Doba přepravy při „nepřímém“ spojení

Doba přepravy při nepřímém spojení je dalším důležitým kritériem při rozhodování o použití veřejné hromadné dopravy, zejména do obce s rozšířenou působností. Tato doba by neměla překročit trojnásobek doby přímé cesty včetně doby přestupu při kratších cestách do cca 20 min a dvojnásobek při cestách delších.

#### Počet přestupů

Počet přestupů je dalším z rozhodujících faktorů při volbě druhu dopravy. Jejich počet by měl být vždy co nejmenší, nejlépe žádný, maximálně by se mělo jednat o dva přestupy.

#### Mezi ostatní standardy patří:

- Bezpečnost provozu
- Spolehlivost provozu
- Cena jízdného
- Obsazenost
- Zlepšení dostupnosti pro imobilní občany
- Informační a odbavovací systémy
- Uspořádání zastávek, stanic a přestupních uzlů

Ostatní standardy jsou ošetřeny převážně stávající legislativou, zejména bezpečnost a spolehlivost provozu, která by měla být samozřejmostí a kromě zvýšeného dozoru ze strany organizátora dopravy by neměla činit na něj žádné finanční požadavky. Cena jízdného se samozřejmě nemůže vymykat z platných předpisů, ovlivňuje využívání veřejné dopravy cestujícími, kteří by určitě uvítali její

snížení. V současné době by však účinek plošného snížení ceny byl kontraproduktivní (pozitivní dopad na celou cestující veřejnost by byl menší než negativní dopad omezení provozu nebo investic). V rámci budování IDS je spíše vhodné připravit variabilní strukturu cen tak, aby bylo možné preferovat žádoucí přepravní skupiny cestujících.

Maximální obsaditelnost u jednotlivých vozidel je daná opět technickými normami, u místní linkové autobusové dopravy by konkrétní obsazenost neměla z hlediska přijatelných standardů přesáhnout 60 osob, u dálkové dopravy cca 45 osob v závislosti na počtu využitelných sedadel. Otázkou je z hlediska standardů minimální obsaditelnost, která výrazně ovlivňuje ekonomiku provozu. U vratných spojů je nutno připustit i nulovou obsazenost, u běžných spojů by průměrný počet neměl poklesnout pod 8 osob u ZDO a pod 4 osoby u ODO, což je na hranici existence spojů. Pokud se jedná o trvalý stav, je nutno zvážit další existenci takových spojů, ovšem s přihlédnutím zejména k vybraným ustanovením zákona o silniční dopravě.

Zlepšení dostupnosti pro imobilní občany je problém závažný a trvalý a lze jej řešit v souvislosti se všemi ostatními standardy.

Kvalita informačních a odbavovacích systémů může velice významným způsobem ovlivnit vztah k veřejné dopravě a jejímu využívání, zejména k IDS. V tomto směru je nutné zvolit vhodnou (srozumitelnou, poutavou) a pro širokou veřejnost přístupnou formu.

Uspořádání zastávek, stanic a přestupních uzlů je dáno platnými zákony a normami. Naplnění tohoto standardu bude záviset na finančních možnostech státu, kraje, měst a obcí. Řada zastávek je v rozporu nejen s potřebami cestujících, ale i se základními bezpečnostními předpisy.

Posouzení naplňování ostatních standardů nám může usnadnit výše citovaná norma jakosti EN 13816, která napomáhá definovat jakost služby v rámci veřejné dopravy, stanovit cíle a měření a podobně.

### **7.3 Porovnání stávající dopravní obsluhy s navrženými standardy**

Následuje základní vyhodnocení současné dopravní obsluhy jednotlivých obcí všech okresů kraje.

Byla zjištěna nabídka autobusového a vlakového spojení z každé obce do spádových správních center. Všechny údaje jsou doloženy v příložených tabulkách. Nutno

podotknout, že do celkového počtu spojů jsou zahrnuty také ty spoje, které obec obsluhují pouze okrajově – nezajíždějí tedy do centra.

Současnou nabídku veřejné dopravy v kraji lze hodnotit tak, jak je popsáno v následujícím.

### **7.3.1 Současná nabídka veřejné dopravy v okrese Jihlava**

Po vyhodnocení současné nabídky spojení lze říci:

#### **Minimální přímé autobusové spojení má :**

- **Sedlejev** – 1 pár spojů do Telče jen v pátek v noci, ostatní doby dne zajišťuje železnice (kromě dopoledního sedla)

#### **Do žádné spádové obce v okrese nemá v současné době přímé autobusové spojení:**

- **Švábov** (spádová obec Třešť, Jihlava) – na Jihlavu však je spojení zajištěno železniční dopravou (také na Havlíčkův Brod)
- **Hrutov** (spádová obec Jihlava) – ani železniční dopravou – je zde zajištěno přímé autobusové spojení linkou 790240 do Třebíče a 790100 (1 pár spojů do Brtnice a Třeště)
- **Klatovec** (spádová obec Telč, Jihlava) – do uvedených měst není přímé autobusové ani železniční spojení – zajištěno přímé spojení na Počátky a Studenou linkou 350540
- **Mysliboř** (spádová obec Telč a Jihlava) – zajištěno železnicí

Co se týče víkendové obsluhy, nedělní nabídka spojení převyšuje sobotní nabídku. Z celkového počtu obcí okresu Jihlava většina nemá zajištěnu žádnou sobotní obsluhu a menší část obcí nemá zajištěnu žádnou nedělní obsluhu.

Bylo sledováno také časové rozložení spojů přijíždějících a odjíždějících z okresního města. Po vyhodnocení lze říci, že časové rozložení spojů je vyrovnané ve všech časech ranní a odpolední špičky.

### **7.3.2 Současná nabídka veřejné dopravy v okrese Havlíčkův Brod**

Po vyhodnocení současné nabídky spojení lze říci, že všechny obce mají zajištěno autobusové spojení. V obcích s nízkou nabídkou doplňuje autobusového spojení železnice (především o víkendech).

**Do žádné spádové obce okresu nemá v současné době přímé autobusové spojení:**

- **Boňkov** (spádová obec Havlíčkův Brod) – ani železniční dopravou, obec má přímé spojení pouze s obcí Herálec linkou 350360
- **Heřmanice** (spádová obec Chotěboř, Havlíčkův Brod) – do těchto měst nemá obec ani přímé železniční spojení, má vazbu na Golčův Jeníkov linkou 600400 a na Vilémov linkou 600240
- **Leština u Světlé** (spádová obec Světlá nad Sázavou, Havlíčkův Brod) – zajištěno železnicí. Přímé autobusové spojení linkou 600560 a 600630 na Ledeč n/S. a Golčův Jeníkov
- **Modlíkov** (spádová obec Havlíčkův Brod) – ani železniční dopravou, obec má zajištěno přímé autobusové spojení do Přibyslavi a Chotěboře – linkou 600300 a do Přibyslavi a Žďírce n. Doubr. linkou 600320)
- **Olešenka** (spádová obec Havlíčkův Brod) – ani železniční dopravou, obec má zajištěno přímé autobusové spojení do Přibyslavi a Žďáru n/S. linkou 840122

Co se týče víkendové obsluhy, nedělní nabídka v tomto okrese mírně překračuje sobotní nabídku autobusového spojení. Většina obcí však zaznamenává v současné době nulovou nabídku autobusového spojení, někde však obsluhu plně zajistí či doplní železniční doprava.

Bylo sledováno také časové rozložení spojů přijíždějících a odjíždějících z okresního města. Po vyhodnocení lze říci, že časové rozložení spojů je vyrovnané ve všech časech ranní a odpolední špičky.

### **7.3.3 Současná nabídka veřejné dopravy v okrese Pelhřimov**

Po vyhodnocení současné nabídky spojení lze říci, že všechny obce mají zajištěno autobusové spojení. V obcích s nízkou nabídkou doplňuje autobusového spojení železnice (především o víkendech).

Zcela bez autobusového spojení není v současné době žádná z obcí okresu Pelhřimov.

**Do žádné spádové obce nemá v současné době přímé autobusové spojení:**

- **Bohdalín** (spádová obec Pelhřimov) – ani železniční dopravou – obec má zajištěno přímé spojení na Kamenici nad Lipou linkou 350600, 340040, 340812 a s Počátky linkou 350440.

- **Bořetín** (spádová obec Kamenice nad Lipou, Pelhřimov) – ani železniční dopravou, obec má zajištěno přímé spojení s Kamenicí nad Lipou linkami 340040 a 350600
- **Čáslavsko** (spádová obec Pacov, Pelhřimov) – ani železniční dopravou – obec má zajištěno přímé spojení na Lukavec linkou 350760
- **Hojovice** (spádová obec Kamenice nad Lipou, Pelhřimov) – ani železniční dopravou, obec má zajištěno přímé spojení na Pacov a Obrataň linkou 350780 a na Kamenici n. Lipou linkou 350600
- **Onšov** (spádová obec Pelhřimov) – ani železniční dopravou, obec má zajištěno přímé spojení na Pacov linkou 350820
- **Rovná** (spádová obec Pelhřimov) – ani železniční dopravou – obec má zajištěno přímé autobusové spojení na Pacov linkou 350810
- **Útěchovice pod Stražištěm** (spádová obec Pelhřimov) - ani železniční dopravou - obec má zajištěno přímé autobusové spojení na Pacov a Lukavec linkou 350760

Co se týče víkendové obsluhy, nedělní nabídka v tomto okrese mírně překračuje sobotní nabídku autobusového spojení. Většina obcí však zaznamenává v současné době nulovou nabídku autobusového spojení, někde však obsluhu plně zajistí či doplní železniční doprava.

Bylo sledováno také časové rozložení spojů přijíždějících a odjíždějících z okresního města. Po vyhodnocení lze říci, že časové rozložení spojů je vyrovnané ve všech časech ranní a odpolední špičky.

#### **7.3.4 Současná nabídka veřejné dopravy v okrese Žďár nad Sázavou**

Po vyhodnocení současné nabídky spojení lze říci, že všechny obce mají spojení alespoň s jedním správním centrem okresu.

Co se týče víkendové obsluhy, nedělní nabídka v tomto okrese výrazně překračuje sobotní nabídku autobusového spojení. Pouze menší část obcí okresu Žďár nad Sázavou zaznamenává v současné době nulovou víkendovou nabídku autobusového spojení. U obcí s omezenou možností o víkendu využít autobusové dopravy nabídku doplní v některých přepravních vazbách železniční doprava.

Bylo sledováno také časové rozložení spojů přijíždějících a odjíždějících z okresního města. Po vyhodnocení lze říci, že časové rozložení spojů je vyrovnané ve všech časech ranní a odpolední špičky.

### 7.3.5 Současná nabídka veřejné dopravy v okrese Třebíč

Po vyhodnocení současné nabídky spojení lze říci, že pouze **obec Číchov nemá v současné síti linek autobusové spojení**, avšak je zde dostatečná nabídka železniční dopravy (směry Jihlava, Třebíč, Havlíčkův Brod, Brno).

Ostatní obce mají zajištěno minimálně autobusové spojení alespoň s jedním správním centrem.

Co se týče víkendové obsluhy, nedělní nabídka v tomto okrese mírně překračuje sobotní nabídku autobusového spojení. Větší část obcí okresu Třebíč zaznamenává v současné době nulovou víkendovou nabídku autobusového spojení. Chybějící víkendovou nabídku autobusového spojení doplňuje železnice.

Bylo sledováno také časové rozložení spojů přijíždějících a odjíždějících z okresního města. Po vyhodnocení lze říci, že nepoměrně větší část ranních spojů přijíždí do Třebíče do 6. hod. a odpoledne odjíždí po 14. hod. Nejslabší nabídka je v příjezdech mezi 6. a 7. hod. a v odjezdech mezi 15. a 16. hod. Vzhledem k trendu posouvání pracovní doby od 7 do 15 hod se jeví potřeba posílit nabídku v těchto časech.

*Předešlá konstatování dokládají následující tabulky odjezdů a příjezdů do okresního města a tabulky s nabídkou spojů z obcí okresů.*

## 7.4 Závěr analýzy

Vyhodnocení stávající situace v dopravní obsluze území Vysočiny z různých hledisek uvedených v předcházejících kapitolách této studie je možno shrnout do následujících nejpodstatnějších bodů:

- Dopravní řešení v řešeném území lze považovat za vyhovující, změna linkového vedení není bezpodmínečně nutná v žádném z okresů v souvislosti se zavedením IDS.
- Výhledově by bylo vhodné posílení vazby Pelhřimov – Jihlava ke zkvalitnění napojení okresu na krajské město. Také se nabízí k řešení úprava časových poloh spojů linek vzhledem k pracovní době významných zaměstnavatelů v Třebíči (např. posílit slabou nabídku v nejdůležitějších časech v rámci ZDO, popř. přesunout spoje z časů s vysokou nabídkou). Výhledově doporučujeme také posílit víkendovou obsluhu některých obcí s ohledem na nabídku obou druhů doprav (na základě schválených standardů dopravní obslužnosti).

Uvedené náměty k úpravám však nemají zásadní vliv na zavedení IDS v kraji. Veřejná doprava v kraji Vysočina je v současném stavu vhodná k zavedení IDS.

## 7.5 Návrh zařazení autobusových linek do IDS

V současné době je v rámci základní dopravní obslužnosti ZDO krajem hrazen soubor linek veřejné linkové dopravy provozovaných na území kraje včetně linek MHD za hranicí města, a dále soubor linek mezikrajských (ztráta na nich hrazena jen na území kraje Vysočina).

Některé obce kraje si hradí na základě smluv nad rámec ZDO spoje v rámci ostatní dopravní obslužnosti ODO.

Nejsou vyloučeny případy, že nákladová jednice spoje hrazeného v rámci ZDO je odlišná od nákladové jednice spoje se stejnou trasou a stejným dopravcem hrazeného v rámci ODO.

Při zavedení systému IDS mohou být zvažovány 2 varianty financování ztrát dopravcům:



- Spoje ZDO i spoje ODO doposud financované obcemi hradit z krajského rozpočtu – tuto variantu nedoporučujeme z důvodu podstatného zvýšení nákladů pro kraj, a také z důvodu malé zainteresovanosti obcí na budování optimálního dopravního systému. Dalším problémem je pak i stanovit objektivně stejné parametry rozsahu ZDO (stávající ODO je jednoznačně závislá na platbách z obcí a změnou pravidel financování lze očekávat tlak na růst spojů i do dalších obcí, které dnes ODO z finančních důvodů nemají),
- Spoje ZDO hradit dopravcům z krajského rozpočtu a spoje ODO hradit dopravcům obcemi na základě vzájemné smlouvy – obvyklý způsob v systémech IDS v jiných krajích - na základě shodné nákladové jednice. Pod ODO doporučujeme zařadit všechny víkendové a některé sedlové spoje v pracovních dnech, tak jak je dnes obvyklé.

Začleňování autobusových linek do systému IDS vyžaduje také určitá pravidla jak ve vytváření licencí, tak v číslování linek. V současné době jsou trasy některých linek připravené k licenčnímu řízení složité, což snižuje přehlednost jízdního řádu.

V těchto případech doporučujeme licence zjednodušit – rozdělit na více čísel.

V systému IDS je linka vedle licenčního označena také orientačním číslem. Doporučujeme písmeno (podle jednotlivých okresů) a dvojčíslí korespondující s posledním dvojčíslím v licenčním čísle

V systému IDS navrhujeme začlenit linky ve stejné trase provozované různými dopravci pod stejné orientační číslo, avšak různé licenční číslo.

## 7.6 Návrh zařazení vlaků do IDS

V současné době jsou všechny osobní a spěšné vlaky na území kraje hrazeny v rámci ZDO krajem. Autobusový a železniční dopravce tak nemá při obsluze území kraje rovné podmínky. Taktéž nemají rovné podmínky ani obce, jelikož v některých z nich železnice vytváří nadstandardní nabídku (většinou o víkendech) bez jejich finanční spoluúčasti.

V případě začlenění tratí do systému IDS navrhujeme financování dopravní obslužnosti stejně jako u autobusové dopravy, to znamená převedení platby za víkendové spoje (minimálně!) na obce.

Tento krok je však podstatně složitější než u autobusových dopravců, a to z důvodu:

- Rozdílnosti drážního tarifu oproti IDS tarifu

- Rozdílnosti v technologickém vybavení a způsobu odbavení cestujících (dražní čipová karta není akceptovatelná při odbavení v autobusech a naopak)
- Rozdílnost ekonomických výstupů oproti autobusové dopravě (v případě dráhy nelze přesně zaevidovat počet odbavených cestujících, což neumožňuje přesné rozúčtování tržeb dopravců v systému IDS).

Začlenění železnice do IDS doporučujeme až v pozdější fázi.

## 8. NÁVRH TARIFU IDS

### 8.1 Návrh tarifního systému IDS

Návrhem tarifního systému rozumíme obecně systematické sestavení cen jízdného včetně tarifního ustanovení a ustanovení pro přepravu. Při návrhu tarifního systému vycházíme z toho, že výše tarifu je součástí tržního systému ve veřejné dopravě a určuje i atraktivnost veřejné dopravy pro cestující. Z těchto důvodů je vytvoření tarifního systému a výše cen jízdného součástí ekonomických rozhodnutí objednatele dopravy, ale jde i o celkovou dopravní strategii kraje, měst (systémy MHD), včetně ohledů na sociálně politický dopad těchto rozhodnutí na cestující veřejnost.

V současné době jsou pro výpočet ceny jízdného ve veřejné osobní dopravě používány následující druhy konstrukčních systémů tarifů:

- Tarif plošný – jeho základní charakteristikou je jednotná cena aplikovaná pro všechny druhy dopravy i dopravce za jakoukoli dlouhou cestu v jednoznačně daném území. Tento tarif je běžně používán na území měst s kvalitním (často monopolním) systémem MHD.
- Tarif časový - jeho základní charakteristikou je jednotná cena aplikovaná pro všechny druhy dopravy i dopravce za jakkoli dlouhou cestu v jednoznačně daném časovém intervalu (např. 20 minut). I tento tarif je běžně používán na území měst s kvalitním (často monopolním) systémem MHD.

Oba dva typy se navíc často používají společně a doplňují se u jednotlivých jízdenek. Například v Brně je časová jízdenka pro 10 minut (14 Kč) nebo 15 minut (18 Kč), v Ostravě je jízdenka časová v délce 15 minut za 12 Kč a 60 minut za 20 Kč. Jak v Brně, tak i v Ostravě jsou tyto jízdenky bez ohledu na

počet projetých zón ve městě, v Ostravě dokonce i v širším okolí města s obsluhou Dopravního podniku.

- Tarif určený vzdáleností (kilometrický) – jeho základní charakteristikou je variabilní cena aplikovaná jedním dopravcem, cena se zvyšuje s ohledem na projetou vzdálenost podle předem jasně daných kritérií (kilometrických pásem) v ceníku dopravce. U dopravců v ČR je tato cena regulována v těchto pásmech vždy aktuálním výměrem MF ČR pro daný rok. Tento tarif je běžně používán na u regionální a dálkové dopravy autobusové i železniční.
- Tarif zónový - jeho základní charakteristikou je jednotná cena aplikovaná pro všechny druhy dopravy i dopravce za jakkoli dlouhou cestu v jednoznačně dané zóně. Cena jízdného se zvyšuje pouze při přejezdu hranice mezi zónami. Tento tarif je běžně používán jako vhodná kombinace tarifu plošného (MHD) a kilometrického (regionální doprava) v IDS. Systém je běžně používán ve světě, v ČR se používá hlavně jeho švýcarská podoba (Střední Čechy, Pardubicko, Olomoucko, Moravskoslezský kraj).
- Tarif zónově relační – jedná se o zcela nový prvek založený na definici ceny pro každou kombinaci zastávek v daném území. Cena se mění ve vzdálenostech obdobných kilometrickému tarifu (tj. po cca 3 až 4 kilometrech) a je stejná pro všechny dopravce i směry cest. Pro snadnější orientaci cestujících je území rozděleno do malých zón. Tyto se pak pro větší vzdálenosti mohou slučovat do nadzón. V ČR se používá v Královéhradeckém kraji, Libereckém kraji.

V rámci tarifní struktury jsou pak nabízeny různé produkty. Jedná se o tyto druhy jízdného:

- Krátkodobé (jízda pro jednotlivou cestu) s platností v řádu minut, max. několika málo hodin
- Denní s platností 24 hodin nebo pro daný kalendářní den
- Vícenásobné – pro několik cest
- Periodické (dlouhodobé jízdenky či kupóny) – týdenní, měsíční, kvartální, roční.

Při návrhu tarifu IDS je tedy vhodné vycházet z výše uvedené tarifní struktury a druhů jízdného. Součástí tarifu musí být i respektování stávající legislativy (cenový

výměr MF ČR) a politické zadání (celková výše cen jízdného, definice sociálních skupin se sníženým jízdným nebo s cestami zdarma.

Pro připravovanou IDS v kraji Vysočina lze doporučit již ověřený systém tarifní struktury (realizace ve Středočeském kraji, Pardubickém kraji), jehož dopad na celkovou výši tržeb ve srovnání se současně používaným tarifem je zanedbatelný a je rozhodně menší než vliv stálého úbytku cestujících.

#### Návrh tarifní struktury:

##### Krátkodobé jízdné.

Je určeno pro jednotlivou jízdu ve dvou variantách:

- přestupná jízdenka – vydává se pouze elektronicky, umožňuje jeden přestup v konkrétním časovém termínu po ukončení první jízdy
- nepřestupná – vydává se za hotovost, je v papírové podobě

##### Dlouhodobé jízdné

Je určeno pro pravidelné cestující, vydává se pouze v elektronické podobě na čipové kartě z důvodů zabezpečení (ochrana proti kopírování) a snadného rozpočítání tržeb (clearing) s dobou platnosti v těchto variantách:

- 7 denní jízdenka
- 30 denní jízdenka
- 90 denní jízdenka.

Tyto jízdenky jsou přestupné mezi všemi dopravci a dopravními systémy.

## **8.2 Návrh jízdného a smluvních přepravních podmínek**

V následujících dvou kapitolách jsou popsány zásady tarifních a smluvních a přepravních podmínek navrhovaného IDS:

### **8.2.1 Základní tarifní zásady a návrh jízdného**

- Území kraje je rozděleno do dopravně tarifních zón označených číslem. Dopravně tarifní zóna je území definováno všemi zastávkami, kterým je přiřazeno číslo této

zóny. Cesta veřejnou dopravou v rámci této zóny mezi jakoukoli kombinací zastávek v této zóně je vykonána za jednotnou cenu bez ohledu na vzdálenost této cesty při dodržení časové platnosti jízdenky. Cesta mezi dvěma sousedními zónami je vykonána za jednotnou cenu pro dvě zóny při dodržení časové platnosti jízdenky pro jakoukoli kombinaci zastávek mezi těmito zónami, z nichž výchozí zastávka je označena číslem první zóny a cílová zastávka číslem druhé zóny

- V příslušných dopravně tarifních zónách na linkách zařazených do IDS platí tarif IDS.
- Tarif IDS je zónový a časový.
- Hraniční zastávka je zastávka, která ve vybraných případech přísluší dvěma, maximálně třem zónám. Je tedy číselně označena dvěma, maximálně třemi čísly zón. V případě, že cestující cestuje mezi dvěma sousedními zónami mimo hraniční zastávku, musí mít vícezónovou jízdenku.
- Při přejezdu mezi dvěma sousedními zónami je cestující povinen mít u sebe platný jízdní doklad pro obě tyto zóny.
- Cestující je povinen mít jízdní doklad pro všechny projížděné zóny, které po sobě bezprostředně následují, včetně zón, ve kterých nemá spoj zastávku a pouze jimi projíždí.
- Základním platebním prostředkem pro odbavování cestujících v IDS je bezkontaktní čipová karta (dále jen BČK).
- Bezkontaktní čipové karty lze navrhnout jako:
  - Nepersonalizované s aplikací elektronická peněženka (dále EP) pro platbu krátkodobé přestupní jízdenky.
  - Personalizované s aplikací časová jízdenka (7, 30 nebo 90denní) nebo s oběma aplikacemi (EP + časová jízdenka). Rovněž žákovské a studentské jízdenky jsou navrženy jako personalizované a tudíž nepřenosné.
- Tarif IDS je přestupný pro všechny druhy časových jízdenek.
- Přestup v rámci IDS mezi jednotlivými dopravními systémy (PAD – MHD, PAD – ČD, ČD – MHD) je dán dohodou mezi krajem a samosprávami měst, které

provozují a zároveň dotují provoz MHD a dále dohodou mezi dopravci zajišťujícími ZDO, především dohodou se zástupci ČD.

- Způsob odbavení a technologie odbavovacích zařízení jsou popsány v kapitole 9.2. Odbavovací systém.
- Jízdné je cena za přepravu osob dle ceníku tarifu IDS.
- Dovožné je cena za přepravu zavazadel, zvířat a kol dle ceníku tarifu IDS.

Návrh jízdného (ceníku) v IDS vychází z návrhu tarifní struktury uvedené v předchozí kapitole. Cenově bude upřednostněn uživatel čipové karty a pravidelný cestující. Rozdíl mezi cenou jízdného placenou v hotovosti a placenou z elektronické peněženky na čipové kartě je navržen 2,- Kč ve prospěch čipových karet. Cena jízdy při pravidelném využívání časové (dlouhodobé) jízdenky je cca o 25% levnější než při zakoupení krátkodobé jízdenky.

Ceny jsou obdobné jako např. v IDS Středočeského kraje a jsou velmi podobné cenám IDS Pardubického kraje (IDS Pk). V současné době se oba ceníky liší v krátkodobém jízdném o 2,-Kč od druhé zóny dále. Výhledově lze doporučit sjednotit ceny ve všech sousedících krajích s ohledem na linky, které přejíždějí hranice krajů tak, aby cestující mohl být odbaven v jednotné ceně bez ohledu na území, ve kterém se pohybuje.

Veškeré slevy uvedené v návrhu ceníku jsou v souladu s platným cenovým výměrem., tzn.

Za zlevněné (zvláštní) jízdné ve výši 50% obyčejného jízdného se přepravují:

- děti od 6 let až do dovršení 15. roku (tj. do dne, který předchází dni 15. narozenin)
- rodiče k návštěvě dětí zdravotně postižených, umístěných v ústavech
- pes

Za zlevněné (zvláštní) jízdné ve výši 37,5% obyčejného jízdného se přepravují žáci/studenti, kteří plní povinnou školní docházku v období školního roku od 1.9. do 30.6. ve věku do 15 let

Za zlevněné (zvláštní) jízdné maximálně ve výši 75% obyčejného jízdného se přepravují: žáci/studenti škol denní nebo prezenční formy studia v období školního roku od 1.9. do 30.6. ve věku 15 – 26 let.

Za jízdné maximálně ve výši 75% obyčejné časové jízdenky, tj. 7, 30 a 90 denní časové jízdné, se přepravují osoby starší 65 let.

Za zlevněné (zvláštní) jízdné ve výši 25% obyčejného jízdného se přepravují držitelé průkazu ZTP a ZTP/P.

Bezplatně se přepravují:

- maximálně dvě děti do 6 let v doprovodu osoby starší 10 let. Děti do 6 let mohou obsadit nejvýše jedno místo k sezení,
- představitelé státní moci a některých státních orgánů a soudci, o nichž tak stanoví zvláštní předpis (Zákon 236/1995 Sb., o platu a dalších náležitostech spojených s výkonem funkce představitelů státní moci a některých státních orgánů a soudů, ve znění pozdějších předpisů)
- průvodce, vodící či asistenční pes držitele průkazu ZTP/P

Placení dovozného podléhají:

- zavazadla o rozměrech větších než 20 x 30 x 50 cm, tvaru válce přesahující délku 150 cm a průměr 10 cm, tvaru desky přesahující 80 x 100 x 5 cm nebo jejichž hmotnost přesahuje 25 kg,
- drobná zvířata ve schráně o rozměrech větších než 20 x 30 x 50 cm
- souprava lyží,
- dětský kočárek bez dítěte,
- kolo

Bezplatná přeprava zavazadel:

- snadno přenosné věci, které lze umístit ve vozidle na místo pod sedadlem nebo nad sedadlem cestujícího nebo podle potřeby držet na klíně,
- zavazadlo do rozměrů a hmotnosti uvedených v předchozím odstavci
- zvířata ve schráně s nepropustným dnem nepřesahující rozměry 20 x 30 x 50 cm,

- nákupní taška na kolečkách,
- dětský kočárek s dítětem,
- vozík pro invalidy, držitele průkazů ZTP a ZTP/P.



Ceník je navržen jako zónový s platností pro 13 tarifních zón. Ceny jsou navrženy takto:

Počet zón	Platba v hotovosti					
	Obyčejné	Zlevněné - 75% obyčejného	Zlevněné - 50% obyčejného	Zlevněné - 37,5% obyčejného	Zlevněné - 25% obyčejného	zavazadlo
	Kč	(Kč)	(Kč)	(Kč)	(Kč)	(Kč)
1	10	7	5	3	2	5
2	14	10	7	5	3	9
3	20	15	10	7	5	9
4	26	19	13	9	6	9
5	32	24	16	12	8	9
6	38	28	19	14	9	9
7	44	33	22	16	11	9
8	50	37	25	18	12	9
9	56	42	28	21	14	9
10	62	46	31	23	15	9
11	68	51	34	25	17	9
12	74	55	37	27	18	9
13	80	60	40	30	20	9

Počet zón	Platba čipovou kartou					
	Obyčejné	Zlevněné - 75% obyčejného	Zlevněné - 50% obyčejného	Zlevněné - 37,5% obyčejného	Zlevněné - 25% obyčejného	zavazadlo
	Kč	(Kč)	(Kč)	(Kč)	(Kč)	(Kč)
1	8,0	6,0	4,0	3,0	2,0	4,0
2	12,0	9,0	6,0	4,5	3,0	8,0
3	18,0	13,5	9,0	6,7	4,5	8,0
4	24,0	18,0	12,0	9,0	6,0	8,0
5	30,0	22,5	15,0	11,2	7,5	8,0
6	36,0	27,0	18,0	13,5	9,0	8,0
7	42,0	31,5	21,0	15,7	10,5	8,0
8	48,0	36,0	24,0	18,0	12,0	8,0
9	54,0	40,5	27,0	20,2	13,5	8,0
10	60,0	45,0	30,0	22,5	15,0	8,0
11	66,0	49,5	33,0	24,7	16,5	8,0
12	72,0	54,0	36,0	27,0	18,0	8,0
13	78,0	58,5	39,0	29,2	19,5	8,0

Poznámka: Při platbě z EP (z čipové karty) je možné v rámci IDS využít **zvýhodněného přestupu do 40 min**, přičemž tento čas znamená dobu mezi výstupem z jednoho a nástupem do druhého spoje. Zvýhodněný přestup znamená, že se přestupní zóna platí pouze jednou.

Uživatel BČK může z EP zakoupit přestupní jízdenku pro max. 5 spolucestujících (podmínkou je stejná trasa a cíl cesty – toto zvýhodnění se blíží modelu rodinného jízdného).

Počet zón	7 denní jízdné				30 denní jízdné				90 denní jízdné			
	Obyčejné	Zlevněné - 75% obyčejného	Zlevněné - 50% obyčejného	37,5% obyčejného	Obyčejné	Zlevněné - 75% obyčejného	Zlevněné - 50% obyčejného	37,5% obyčejného	Obyčejné	Zlevněné - 75% obyčejného	Zlevněné - 50% obyčejného	37,5% obyčejného
	(Kč)	(Kč)	(Kč)	(Kč)	(Kč)	(Kč)	(Kč)	(Kč)	(Kč)	(Kč)	(Kč)	(Kč)
1	80	60	40	30	230	173	115	86	630	473	315	236
2	120	90	60	45	370	278	185	139	1 000	750	500	375
3	180	135	90	68	580	435	290	218	1 500	1 125	750	563
4	240	180	120	90	760	570	380	285	2 000	1 500	1 000	750
5	300	225	150	113	940	705	470	353	2 500	1 875	1 250	938
6	360	270	180	135	1 120	840	560	420	3 000	2 250	1 500	1 125
7	420	315	210	158	1 300	975	650	488	3 500	2 625	1 750	1 313
8	480	360	240	180	1 480	1 110	740	555	4 000	3 000	2 000	1 500
9	540	405	270	203	1 660	1 245	830	623	4 500	3 375	2 250	1 688
10	600	450	300	225	1 840	1 380	920	690	5 000	3 750	2 500	1 875
11	660	495	330	248	2 020	1 515	1 010	758	5 500	4 125	2 750	2 063
12	720	540	360	270	2 200	1 650	1 100	825	6 000	4 500	3 000	2 250
13	780	585	390	293	2 380	1 785	1 190	893	6 500	4 875	3 250	2 438

Cenově je tedy zvýhodněn každý uživatel BČK. Užívání BČK lze doporučit s ohledem na rychlou bezhotovostní platbu a odbavení ve vozidle a možnost evidence veškerých transakcí včetně evidence počtu cestujících na linku/spoj dle jednotlivých druhů jízdného. Veškeré informace lze výhodně využít při rozdělení tržeb na linku/spoj v rámci IDS.

## 8.2.2 Základní zásady smluvních a přepravních podmínek

- Smluvní a přepravní podmínky IDS (dále SPP IDS) stanoví podmínky pro přepravu osob, zavazadel, živých zvířat, vznik přepravní smlouvy, práva a povinnosti cestujících a dopravců.
- SPP IDS definují vznik a plnění přepravní smlouvy, definuje vztahy mezi dopravcem a cestujícím (práva a povinnosti dopravců a cestujících vyplývající z přepravní smlouvy),
- SPP IDS řeší přepravní kontrolu a tarifní přírážky při nedodržení přepravní smlouvy.
- SPP IDS dále řeší vztah mezi dopravci v IDS vzhledem k tomu, že v systému IDS dochází k plnění přepravní smlouvy více dopravci. Podmínky plnění přepravní smlouvy více dopravci stanoví Přepravní řád. Uskutečňuje-li přepravu cestujících, která je předmětem jedné přepravní smlouvy, více dopravců, odpovídá každý dopravce zúčastněný na přepravě za přepravu po té části přepravní cesty, kterou zajišťuje.
- Dokladem o plnění smlouvy je pro celou dobu přepravy platný jízdní doklad, kterým se cestující na vyzvání pověřené osoby prokazuje. Tento doklad je cestující povinen mít u sebe až do okamžiku vystoupení z vozidla nebo opuštění prostoru přístupného s platným jízdním dokladem.
- Přepravní smlouva je dopravcem splněna řádným provedením přepravy ve smluveném rozsahu podle uzavřené přepravní smlouvy.
- SPP IDS vyhláší dopravci zapojení do IDS, a to v souladu se zákonem č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě ve znění pozdějších předpisů a zákonem č. 266/1994 Sb., o drahách ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů ČR č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu.

## 8.3 Tarif zónový versus kilometrický

Při zavedení IDS je prakticky nutné změnit současnou platnou formu kilometrického tarifu (existují samozřejmě výjimky s užíváním kilometrického tarifu v IDS, nejsou však běžné a často ani vhodné). Při zajišťování veřejné osobní dopravy z různých

úrovni (kraj, město, obec) a v dopravních subsystémech s různou kvalitou, vývojem i způsobem poskytování služby je kilometrický tarif jediný a vhodný z těchto důvodů:

- tržba je vždy adresná na konkrétní službu (linka a spoj)
- způsob vyúčtování prokazatelné ztráty je jednoznačný a zvládnutý současnými technologiemi
- kilometrický tarif je vnímán cestujícími jako absolutně spravedlivý (cena se odvíjí podle délky cesty, se zvyšující se délkou cesty se cena zvyšuje pomaleji ve vztahu k délce), cestující dnes nevnímá nutnost platit i jakýsi jednorázový poplatek za bezchybné fungování sítě (viz internetová síť nebo telefony)

Nevýhoda kilometrického tarifu je pak při snaze zavést integrovaný systém v těchto parametrech:

- struktura kilometrického tarifu je velmi sice jednoduchá, ale omezená. Lze jen obtížně realizovat dlouhodobé kupóny a další nabídky slev a komerčních úlev pro hlavně pravidelné cestující.
- kilometrický tarif je zcela nevhodný pro integraci systémů MHD
- kilometrický tarif je svými malými pásmy (cena se mění po ujetí 2 až 5 kilometrů dle vzdálenosti) relativně nespravedlivý uvnitř měst a obcí (výpočet ceny do stejného cíle může být z různých částí jedné obce různý – pak jsou zastávky frekventované podle ceny, a ne podle dostupnosti.
- kilometrický tarif není spravedlivý při vedení linek složitější trasou než je přímá a dostupná trasa pro automobily (nutnost obsloužit celé území), za delší cestu je cestující penalizován vyšší cenou – platí za službu, kterou nechce.

Většina těchto nedostatků kilometrického tarifu je řešitelné (nesystémově a složitě). Zónový tarif většinu těchto problémů řeší systémově bez nutnosti výjimek a navíc si zachovává hlavní výhody kilometrického tarifu (jednoduchost, přehlednost, systém výpočtu ceny a v konečném důsledku i přesné rozdělení tržeb).

## **8.4 Návrh dopravně tarifních zón IDS v kraji Vysočina**

V souladu s výše uvedeným návrhem tarifního systému IDS je dále uveden studijní návrh tarifních zón. Do každé ze zón jsou přiřazeny obce a města se zastávkami a stanicemi linek a tratí veřejné osobní dopravy. Pro realizaci IDS je nutné doporučit upřesnění hranic jednotlivých zón a ve vybraných případech

definovat hraniční zastávky (zejména na velmi krátkých vzdálenostech mezi zastávkami v různých tarifních zónách).

*Návrh zón v kraji Vysočině je uveden následovně a je rovněž doložen v těchto grafických přílohách:*

*Návrh tarifních zón v okrese Havlíčkův Brod – Příloha č.11*

*Návrh tarifních zón v okrese Jihlava – Příloha č. 12*

*Návrh tarifních zón v okrese Pelhřimov – Příloha č.13*

*Návrh tarifních zón v okrese Třebíč – Příloha č.14*

*Návrh tarifních zón v okrese Žďár nad Sázavou – Příloha č.15*

Návrh číslování jednotlivých dopravně tarifních zón se přibližně řídí rozdělením kraje na okresy a oblasti obcí s rozšířenou působností takto:

#### Okres Jihlava

Obec Jihlava – zóny 401 až 420 a 426

Obec Telč – zóny 421 až 425 a 427 -428

#### Okres Havlíčkův Brod

Obec Havlíčkův Brod – zóny 431-450

Obec Ledec nad Sázavou – zóny 451-456

Obec Chotěboř – zóny 457 -464

#### Okres Žďár nad Sázavou

Obec Žďár nad Sázavou – zóny 465, 470, 471-479

Obec Nové Město – zóny 481-489

Obec Bystřice nad Perštejnem – zóny 491 – 499

Obec Velké Meziříčí – zóny 501 - 512

#### Okres Třebíč

Obec Náměšť nad Oslavou – zóny 515 -520

Obec Třebíč – zóny 521 – 530, 541 – 545

Obec Moravské Budějovice – 531 – 540

#### Okres Pelhřimov

Obec Pelhřimov – zóny 551 až 570, 572

Obec Humpolec – 571, 573 až 578, zóny Střed. int. dopr. SID 167, 171

## 8.5 Zhodnocení návrhu tarifu IDS, etapovost zavedení IDS

Návrh zónového tarifu vychází z dlouhodobě získaných zkušeností s jeho provozováním v systémech IDS v České Republice i v zahraničí. Pro Vysočinu je navíc navrhovaná verze doplněna o využití nejmodernějších technologií odbavovacího zařízení s čipovými kartami. Ty pak umožňují zachovat jak praktické výhody „papírových“ jízdenek, tak zachovávají i nesporná pozitiva odbavování v kilometrickém tarifu.

### Výhody převzaté z „papírových“ odbavovacích systémů:

- Zavedení různých typů dlouhodobých jízdenek s modifikovanou slevou podle nakoupené délky platnosti jízdenky – návrh struktury jízdného může být stejně široký jako u papírových jízdenek bez nutnosti tisknout tyto dopředu.
- Zavedení přestupné jízdenky v případě jednotlivé jízdy (jen s čipovou kartou!)
- Tarif odstraňuje možnost zavádění různých cen na stejných přepravních vazbách mezi jednotlivými dopravci, které dopravci v kilometrickém tarifu využívají s cílem navzájem převzít cestující.

### Výhody dnešního kilometrického tarifu oproti IDS s papírovými jízdenkami:

- Zůstává informace o historii každého spoje (počet cestujících, skladba cestujících, dodržování jízdních řádů apod.)
- Odbavení jsou všichni cestující – minimalizuje se vznik neplacených cest
- Snižuje se role lidského faktoru při kontrole cestujícího (správnost jízdenky je ověřována odbavovacím zařízením na čipové kartě)
- Snižuje se odbavení v hotovosti.

### Cílem celé tarifní struktury je :

- Najít výhody pro pravidelné cestující – stabilizovat příp. zvýšit počet pravidelných cestujících (do školy, do zaměstnání) na úkor individuální dopravy, a tyto preferovat cenou za předpokladu nákupu dlouhodobé jízdenky.
- Umožnit zvýšení ceny pro nepravidelné cestující, a tím zachovat celkově stabilizovanou výši tržeb.

- Získat lepší informace o pravidelných cestujících a využít je pro zkvalitnění dopravního řešení (např. zrychlení spojů, zkrácení tras o nevyužívané zastávky apod.)

#### Etapovost začlenění jednotlivých dopravních systémů do IDS:

- 1. etapa - veřejná linková doprava a MHD (s výjimkou Jihlavy)
- 2. etapa – MHD Jihlava, železniční doprava

Výše uvedené doporučení vychází ze zkušeností zavádění IDS v jiných regionech, např. ve Středočeském, Pardubickém nebo Olomouckém kraji. Návrh souvisí také s relativně nejméně náročnou přípravou IDS provozovatelů PAD (včetně jejich technického vybavení a vykazování tržeb z přepravní činnosti) a samotného objednatele závazku veřejné služby, tj. kraje na dotování ZDO (příp. dotování ODO ze strany obcí a měst).

Ostatní dopravní systémy lze doporučit na integraci po zavedení a ověření zkušebního provozu IDS ve veřejné linkové dopravě a dle postupu jednání a dohod s dopravci a zástupci měst provozujících síť MHD.

#### Návrh etapovosti zavádění IDS v kraji Vysočině::

- Okres Havlíčkův Brod – okres sousedí se Středočeským krajem, kde je již zaveden integrovaný dopravní systém Středočeského kraje (SID) i okresem Chrudim z Pardubického kraje, kde je zaveden podobný systém IDS Pk.
- Okres Pelhřimov - okres sousedí se Středočeským krajem, kde je již zaveden integrovaný dopravní systém Středočeského kraje (SID).
- Okres Žďár nad Sázavou – do okresu velmi okrajově zasahuje IDS Pardubického kraje (IDS Pk - obce Svratka a Chlumětín), zavedením IDS v okrese lze navázat na IDS Pk.
- Okres Jihlava – před zavedením IDS v tomto okrese lze doporučit jednat se zástupci města Jihlavy o přípravu tarifních a přepravních podmínek a technologie v síti MHD Jihlava.
- Okres Třebíč – je nutné projednat začlenění linek do IDS, které přejíždějí hranice kraje Vysočiny a zajíždějí do Jihomoravského kraje, systém IDS JMK je založen na odlišném tarifu, způsobu odbavování i dělení tržeb!

## 9. ODBAVOVACÍ SYSTÉM

### 9.1 Návrh odbavování cestujících

Předpokladem plné integrace je začlenění všech dopravních systému do IDS. V současné době mají jednotliví dopravci v kraji zařízení pro odbavení cestujících na různé technologické úrovni. Navíc je nutné počítat s různým způsobem odbavení v jednotlivých dopravních systémech, tj. v PAD, MHD a v železniční dopravě.

Způsob odbavení cestujících musí být v souladu s navrženým tarifem IDS v kraji Vysočině a je nutné koordinovat:

- se způsobem a možnostmi zakoupení jízdního dokladu,
- s registrací jízdy pro evidenci cestujících a příp. přesné vyúčtování tržeb na linku/spoj (trať/vlak),
- se způsobem kontroly cestujících pověřenou osobou.

Jako základ navrhovaného systému (nosné médium pro odbavení cestujících) je navržen způsob odbavení cestujících bezkontaktní čipovou kartou (BČK) s aplikacemi stanovenými tarifem IDS, tj.:

- elektronická peněženka (EP),
- časová jízdenka,
- obě aplikace (EP + časová jízdenka).

Pro navržený systém IDS je možné variantně:

- Využít stávajících typů odbavovacích zařízení a BČK, které jsou v současné době v oběhu a pro jejich využití ve všech dopravních systémech v rámci IDS odbavovací systémy upgradovat a zvolit jednotný typ BČK kompatibilní v PAD, MHD i železniční dopravě, kterými by byli jednotliví dopravci postupně vybavováni (zůstal by zachován stávající způsob správy a distribuce BČK prostřednictvím dopravců a veškeré činnosti s tímto spojené).
- Navrhnout kompatibilní odbavovací zařízení pro všechny dopravní systémy (s případnou co nejpřesnější evidencí každého cestujícího) a zvolit jednotný typ



BČK s centralizovanou správou a distribucí BČK – v tomto případě lze uvažovat o zavedení jednoho typu BČK pro IDS kraje Vysočiny.

V obou uvedených případech je nutné vyčíslit náklady spojené s pořízením technického vybavení dopravců na základě provedeného průzkumu jejich stávajícího vybavení a schváleným typem odbavovacích zařízení a BČK.

V případě zavedení jednotné BČK pro IDS v kraji Vysočině a jejich centralizovanou správou a distribucí je nutné navíc počítat s náklady na vybudování centrálního kartového systému, na zajištění odpovídajících prostor a zajištění minimálně 5 zaměstnanců na provoz a dále je nutné počítat s delší dobou nutnou pro zpracování žádosti (minimálně o 2 pracovní dny) s ohledem na sběr dat z prodejních nebo sběrných míst jednotlivých dopravců v celém kraji.

Z výše uvedených variant lze bez předběžného vyčíslení nákladů spojených s technologickým vybavením dopravců v IDS doporučit variantu stávajícího způsobu nákupu a distribuce BČK prostřednictvím dopravců.

Nejjednodušší způsob odbavení, který je v souladu s navrhovaným tarifem IDS s možností registrace každé jízdy díky usměrněnému nástupu cestujících do vozidla a nejsnadnějším způsobem následné kontroly, je odbavení ve veřejné linkové dopravě (v PAD). Tento systém vzhledem k jeho jednoduchosti a jednoznačnosti lze považovat za základ způsobu odbavení v IDS od něj lze odvodit specifika charakteristická pro ostatní dopravní systémy, tj. pro MHD a železniční osobní dopravu. Způsob nákupu jízdních dokladů a odbavení cestujících je popsán následovně.

### **9.1.1 Nákup jízdenky ve veřejné linkové dopravě**

- Jízdenky pro jednotlivou jízdu prodává řidič ve vozidle.
- Zakoupení BČK, první nákup časové jízdenky na BČK a „nabití“ EP bude možné realizovat u vydavatele BČK, a to v prodejních místech dopravců (příp. kartovém centru).
- Další „nabití EP“ a nákup časové jízdenky na BČK (prodloužení platnosti časové jízdenky na BČK) je možné realizovat rovněž u řidiče dopravce, který je vydavatelem BČK, a to v rozsahu stejných tarifních zón, stejné doby

platnosti a stejného druhu časové jízdenky. Výhledově je možné zavést tzv. křížové dobíjení BČK mezi dopravci zapojenými do IDS.

### **9.1.2 Způsob odbavení a registrace jízdy ve veřejné linkové dopravě**

Cestující, který užívá BČK, po nastoupení do vozidla nahlásí cílovou zastávku a jízdné uhradí přiložením BČK ke čtecímu zařízení ve vozidle. Po zaplacení jízdného vydá řidič cestujícímu papírový evidenční doklad, který slouží cestujícímu pro vizuální kontrolu provedené transakce (může sloužit také např. jako účetní doklad).

Odbavení a registrace probíhá na ovládacím panelu připojenému k palubnímu počítači vozidla (dle výrobce), který je obsluhován řidičem autobusu na základě informací o požadavku uživatele na cílovou zastávku.

### **9.1.3 Kontrola cestujících ve veřejné linkové dopravě**

Díky usměrněnému nástupu předními dveřmi je velmi malá pravděpodobnost, že by nebyl některý z cestujících odbaven a zaregistrován – první kontrola tedy probíhá přímo při odbavení řidičem. Následnou kontrolu cestujících bude provádět zaměstnanec dopravce nebo smluvní partner nebo revizor IDS.

### **9.1.4 Specifika odbavení, evidence jízdy a kontrola v MHD**

Nákup jízdních dokladů v MHD je možné provádět jak u řidiče, tak i v prodejních místech dopravce.

Odbavení v městské hromadné dopravě je většinou odlišné od způsobu odbavení ve veřejné linkové dopravě - z důvodu potřeby rychlého odbavení velkého počtu cestujících je odbavení založené na neusměrněném a individuálním odbavení každého cestujícího.

Vzhledem k tomu, že není zaručen usměrněný nástup do vozidla a první kontrolu odbavení cestujících není možné zajistit řidičem vozidla, je nutné ji zajistit následně zaměstnancem dopravce, smluvním partnerem nebo revizorem IDS. Způsob odbavení s sebou nese riziko poměrně velkého počtu černých pasažérů a dále není možné zajistit přesnou evidenci každé jízdy pro případné přesné vyúčtování tržeb v rámci IDS (v některých systémech MHD navíc není hlavním nosným médiem BČK a cestující jsou odbavováni pouze v papírové jízdence). V tomto případě je pak v IDS

nutná dohoda všech stran, tj. kraje, měst a dopravců o způsobu úhrady dotací PAD a MHD.

### **9.1.5 Specifika odbavení, evidence jízdy a kontrola v železniční osobní dopravě**

Nákup jízdních dokladů je obdobný jako v PAD, tzn. v prodejních místech dopravce (pokladny) nebo u pověřené osoby ve vlaku (př. průvodčí). V železniční dopravě se již dnes běžně používají BČK, tzv. In-karty typu Mifare Desfire - tento typ karet lze doporučit pro IDS.

Odbavení v železniční osobní dopravě probíhá v prodejním místě dopravce (pokladny - UNIPOK, automaty UNIPAJ) nebo u pověřené osoby ve vlaku (pomocí POP). Obdobné jako v MHD je v železniční osobní dopravě neusměrněný nástup cestujících do vlaku, tzn. že opět nelze provést kontrolu všech pasažérů ve vlaku. Opět tedy není možné zajistit přesnou evidenci každé jízdy pro případné přesné vyúčtování tržeb. Při začlenění železniční dopravy do IDS je nutná dohoda všech stran, tj. kraje, měst, obcí a dopravců o způsobu úhrady dotací PAD a železniční dopravy (příp. také MHD).

## **9.2 Návrh výstupních sestav**

Po začlenění jednotlivých dopravních systémů do IDS budou ekonomické údaje (výkony, náklady a tržby) jednotlivých linek veřejné linkové dopravy a osobních a spěšných vlaků železniční dopravy evidovány podle stávajících pravidel a v souladu s platnou legislativou, tj s.

- Nařízením vlády č. 493/2004 Sb. - O prokazatelné ztrátě ve veřejné linkové dopravě
- Vyhláškou č. 241/2005 Sb. - O prokazatelné ztrátě ve veřejné drážní osobní dopravě

Doporučujeme sledovat tržby a počty prodaných jízdních dokladů podle:

- Jednotlivých tarifních systémů, které jsou v kraji Vysočině na železnici zavedeny. Totéž platí u ostatních dopravců, tj. především dopravců provozujících veřejnou linkovou dopravu, a to na linkách, které přejíždějí

hranici kraje a na kterých lze předpokládat, že bude platit kromě tarifu IDS také tarif kilometrický.

- Druhů dopravy veřejná linková doprava, MHD, železniční osobní doprava) a jednotlivých dopravců – včetně kombinací (jeden dopravce může provozovat např. MHD i veřejnou linkovou dopravu nebo jeden druh dopravy může být provozován několika dopravci).
- Linka/spoj, trať/vlak – dle stávajícího systému evidence tržeb. Díky této evidenci lze sledovat vytíženost a tržby jednotlivých vlakových i autobusových spojů a lze stanovit výši dotace ze strany samospráv, tj. kraje a obcí.
- Využití jednotlivých druhů jízdních dokladů, tj. podle kategorie cestujících (občan, student, žák, atd.).
- Období - jednotlivé sestavy lze vyhodnocovat měsíčně, čtvrtletně, ročně nebo v jiném zvoleném časovém období
- Zón (pásem) – v případě zavedení IDS s variantou zónového tarifního systému je velmi výhodné sledovat nejvíce a nejméně využívaných kombinace zón a počty x-zónových kombinací.

Dále lze sledovat kombinace těchto faktorů, např. vývoj počtu cestujících, a to po linkách, po vybraných trasách a po oblastech.

Linky MHD jsou v kompetenci měst včetně financování sítě MHD. Při začlenění linek MHD do IDS lze doporučit uzavřít dohodu mezi krajem a městem o vzájemném předávání podkladů o tržbách a prodaných jízdních dokladech ve veřejné linkové a městské hromadné dopravě. Celý tento systém rovněž souvisí se způsobem odbavování cestujících a vyúčtováním tržeb mezi dopravci zapojenými v IDS.

## 10. EKONOMICKÉ VYHODNOCENÍ

### 10.1 Návrh dělení tržeb v IDS - náklady na clearing

V souvislosti se zavedením clearingů není zde nutnost změnit současné způsoby výkaznictví v souvislosti s tržbami. Díky přesnému clearingů budou tržby rozděleny na jednotlivé linky a spoje, které budou následně pak zařazeny dle platných smluv do systému ZDO (hradí kraj), ODO (hradí obce) a MHD (hradí města). Není nutno tedy zpracovávat speciální návod na rozdělování tržeb, jak je běžné u koordinátorů s odbavováním v papírové formě, ani vytvářet zvláštní tarifní dohodu, či případné tabulky přerozdělování tržeb.

Náklady na clearing tržeb nelze přesně stanovit, v podstatě záleží na dvou základních parametrech:

- počtu provedených elektronických transakcí (netýká se plateb v hotovosti)
- ceně dodavatelů této služby, který ji bude pro kraj vykonávat.

Rovněž lze předpokládat, že je částka závislá na rozsahu území, které bude začleněno do integrace, a postupném začleňování dopravců v jednotlivých okresech do IDS (s tím souvisí počet operací, které bude clearingové centrum každý měsíc provádět).

Mimo samotný clearing (tj. přeúčtování tržeb v rámci IDS) je nutné počítat s náklady na zaškolení dopravců před vstupem do IDS a zkušební provoz, který předchází samotnému procesu začlenění do IDS. Je rovněž pravděpodobné, že vystane potřeba finanční spoluúčasti v souvislosti s ochranou osobních údajů.

Pro kraj Vysočinu lze odhadnout, že na clearing tržeb bude nutné ze strany kraje vyčlenit částku cca **2 mil. Kč/rok.**

Zprovoznění clearingového systému u dopravců bude vyžadovat náklady na odbavovací zařízení. Tyto náklady však není nutné zahrnovat do nákladů souvisejících bezprostředně s IDS. Při pravidelné obnově (řešené z odpisů a přiměřeného zisku) je nutno pouze při nákupu nových zařízení dopravci specifikovat požadavky, které clearing vyžaduje.

## 10.2 Návrh úprav dopravního řešení – nové spoje

Stávající dopravní řešení je na velmi dobré úrovni a nepotřebuje v souvislosti se zavedením IDS zásadnější úpravy. Samotné zavedení IDS v oblasti dopravního řešení většinou znamená posílení dopravy, zejména o víkendech a v sedlech nad současný rámec (je to očekáváno odbornou i politickou veřejností), na straně druhé je zde reálná možnost úspory výkonů v souvislosti s odstraněním souběhů jak v rámci jednotlivých systémů (hlavně v systému příměstské autobusové dopravy), tak mezi systémy navzájem. Velkých úspor bude možné dosáhnout při odstranění případných souběhů vlak – příměstský autobus, úspor lze samozřejmě dosáhnout i u souběhů příměstský autobus – MHD (zde asi největší úspory mohou vzniknout u velkých měst (Jihlava, Třebíč, Havlíčkův Brod)).

Řešení dopravní obslužnosti v kraji by mělo zahrnovat zpracování projektové dokumentace, její projednání se zadavatelem, tj. krajem Vysočinou a samosprávami obcí a měst, a s provozovateli veřejné osobní dopravy v kraji, a dále její realizaci.

Náklady na zkvalitnění dopravního řešení – návrh nových spojů, hlavně v příměstské autobusové dopravě, lze odhadnout ze zkušeností v jiných IDS **na 1 mil. Kč na okres.**

Rozsah možných úspor závisí na zadavateli a politické objednavce, může být však výrazně vyšší. Vliv na tuto částku má jak tlak na preferenci železniční dopravy (je výrazně nákladnější než souběžná autobusová doprava), tak i na kvalitu dopravy (vytížení spojů, počet přestupů apod.).

S ohledem na náklady týkající se realizace a provozu IDS je vhodné očekávat přínos díky optimalizaci nabídky díky jednotnému prostředí v rozmezí 5 až 10% ze současného objemu úhrady prokazatelné ztráty na každý okres (souhrn částky pro železniční a autobusovou dopravu. Jedná se tedy v cenách roku 2008 o úsporu mezi **5 až 10 mil. Kč na okres.** Návrh konkrétních úprav, projednání se zúčastněnými partnery by měl být součástí projektové dokumentace při zavádění IDS.

## 10.3 Náklady na zavedení IDS

Samotné zavádění IDS bude vyžadovat ekonomické náklady. Jednak na posílení činnosti oddělení veřejné dopravy na krajském úřadě, tak na specializovanou projekční činnost. Rozbor jednotlivých možností, jak zajistit realizaci, je uveden v samostatné kapitole.

Nejlevnější je varianta s rozšířením počtu pracovníků na odboru dopravy krajského úřadu o 2 osoby s nákladem **1,0 až 1,5 mil. Kč za rok**. Navíc je nutné mít rezervu na projekční práce v rozsahu 1,8 až 2,5 mil. Kč ročně v době zavádění IDS (cca 3 až 5 let), poté pak na vybrané specializované práce v rozsahu cca 700 tis. Kč za rok. Ostatní varianty, včetně zavedení koordinátora, jsou ještě ekonomicky nákladnější.

## 10.4 Protarifovací ztráta

Protarifovací ztráta v IDS vzniká z těchto hlavních důvodů:

- V souvislosti se zavedením jiného než současného tarifu.
- Odstranění dvojí platby v případě přestupu (platí jak uvnitř dopravního systému, tak při vzájemném přestupu mezi nimi).

Rozdíl mezi tarifním systémem současným, založeným na kilometrickém tarifu, a navrhovaným zónovým tarifem, je pro cestující výrazný. Na straně jedné je podporována pravidelná doprava výraznou slevou na dlouhodobé jízdenky, rovněž je odstraňován i poplatek za přestup. Uvedená fakta jednoznačně snižují dnešní cenu jízdného. Na straně druhé se v mnoha případech jízdné zvyšuje, hlavně pro cestující platící hotovostí.

Aktuální ceny jízdného ve veřejné osobní dopravě, možnosti úprav a změn jsou dány především jeho sociálním charakterem a konkurenceschopností k individuální automobilové dopravě. Veřejná osobní doprava je v mnoha případech jedinou možností přepravy pro určité sociální skupiny (děti, senioři, imobilní občané apod.), což musí být v ceníku zohledněno. Ceny jízdného v autobusové dopravě jsou zhruba 1,30-1,50 Kč/oskm, v železniční dopravě jsou zhruba 1,00 –1,30 Kč/oskm. Cena za provoz osobního automobilu (bez amortizace) při průměrném obsazení vozidla 2 osobami vychází na zhruba 0,90-1,10 Kč/oskm, s amortizací je cena vyšší v rozsahu 2,50 až 3,50 Kč.

Z tohoto velmi zjednodušeného a neúplného srovnání lze odvodit, že možnosti dalšího zvyšování příjmu z tržeb ve veřejné osobní autobusové dopravě zvyšováním ceny jízdného jsou již velmi omezené, a že hlavním cílem by mělo být udržení cestujících.

Návrh dlouhodobých jízdenek (30denních a 90denních) vychází z propočtu 42 jízd za měsíc (30 denní jízdné) se slevou cca 25%. V propočtu je zahrnuta pro cestující pravidelné (zaměstnání, škola) s průměrnou absencí ve výši 15% a s nepravidelností

cest ve veřejné dopravě (snaha využít jiný způsob cestování - auto, kolo, stop) ve výši 10%.

Celkově by tedy návrh měl být vůči současnému stavu neutrální a rozhodně by měl být menší než jiné vlivy – hlavně pravidelnému poklesu cestujících.

**Odstranění zvýšené ceny za přestup** je základním stavebním kamenem IDS a je i hlavním motivačním prvkem při dosahování úspor v dopravním řešení. Počet cestujících, kteří musí přestupovat z důvodu jak pohodlí, tak ceny, pravidelně klesá. Při zavedení IDS se tento trend může mírně zpomalit. Náklady na protarifovací ztrátu lze přibližně odhadnout z počtu cestujících celkem a průměrného procenta přestupujících. Odhadujeme, že celkem je denně v celém kraji řádově 150 až 160 tisíc cest denně. Počet přestupů je do 5%. Předpokládáme pro celý kraj částku **2,5 mil. Kč za rok**. Tato částka by se týkala jak veřejné osobní dopravy v rámci ZDO, tak i ODO a MHD.

**Celkové náklady na zavedení IDS lze rozdělit do dvou skupin:**

- jednorázové náklady – projekty zavedení, zkvalitnění dopravy – v rozsahu celkem 10 až 14 mil. Kč v rozpětí do 5 let
- pravidelné náklady – personální, clearing, protarifovací ztráta – celkem 6 až 7 mil. Kč za rok



## 11. KOORDINÁTOR IDS

Zavedením jednotného systému veřejné dopravy (IDS ) dochází k řadě změn:

- Je vytvořen jednotný tarif pro dopravce zahrnuté do celé sítě (drážní i silniční) veřejné dopravy organizované v rámci IDS.
- Je vytvořena společná nabídka podle potřeb regionu s přihlédnutím k připravovaným standardům obsluhy veřejnou dopravou.
- Je nutné správným způsobem zajistit dělbu tržeb mezi dopravci v systému IDS a zajistit součinnost mezi dělbou tržeb a zajištěním dotací do výše provozních nákladů jednotlivých dopravců.
- Je vytvořen společný a jednotný informační systém vč. společného jízdního řádu.

Z tohoto důvodů vyplývá požadavek jednotného řízení a organizování celého systému. Tento úkol musí převzít organizátor nebo koordinátor veřejné dopravy.

Koordinace veřejné dopravy na území kraje musí být zajištěna ve dvou rovinách, a to:

- politické
- technické

Technická rovina zahrnuje oblasti:

- dopravní, tj. koordinace a optimalizace jízdních řádů jednotlivých dopravních systémů)
- tarifní, tj. sjednocení tarifních a přepravních podmínek jednotlivých dopravních systémů včetně ceníku pod jeden legislativní rámeček)
- technologickou, tj. sjednocení způsobu odbavení cestujících ve všech dopravních systémech s cílem využití jednotného jízdního dokladu

Základem vzniku i provozování IDS musí být politický záměr vybudovat tento systém z důvodů obecné prospěšnosti pro všechny subjekty v něm obsažené (občané, kraj, obce, města, dopravci). Tento záměr by měl vzniknout na politickém základě mezi zastupiteli kraje a obcí a měl by obsahovat především zásady pro koordinaci a spolupráci všech dopravních systémů a dopravních společností s cílem zvýšení celkové ekonomické efektivity systému veřejné osobní dopravy. Pro

integraci je nezbytná spolupráce mezi MHD, veřejnou linkovou a železniční osobní dopravou. V případě, že záměr zavedení IDS v kraji Vysočina vyvstane, lze doporučit, aby rada kraje tento záměr schválila a informovala o něm obce a dopravce.

Se zavedením IDS souvisí celá řada činností, kterou by bylo nutné jak vykonávat, tak zároveň koordinovat se stávající činností oddělení dopravní obslužnosti. Lze doporučit, aby činnost související s IDS vykonával koordinátor nebo organizátor (dále je ve zprávě pro jednu z těchto variant použit termín koordinátor.), jehož právní forma je popsána dále. Náplní jeho práce by měla být koordinace potřeb a možností zajištění dopravní obslužnosti kraje, měst, obcí a dopravců v IDS v souladu s platným legislativním rámcem. Jeho činnost lze popsat následujícím způsobem.

#### Činnost a povinnosti související s koordinací a organizací IDS:

- Postupná příprava a projednání projektů IDS na území kraje Vysočina včetně jejich projednání a spolupráce se všemi zúčastněnými stranami při zavedení do provozu.
- Při realizaci IDS definovat dopravní a ekonomické vazby a projednat je se zástupci samospráv obcí a s dopravci.
- Spolupráce při vypracování rozsahu ZDO a její zařazení do IDS. Konzultační a poradenská činnost při výběru dopravců veřejné linkové dopravy a zapojení provozovatelů regionálních tratí do systému IDS.
- Konzultační a poradenská činnost při výběru dopravců provozujících MHD a při začleňování linek (příp. spojů), které jsou mimo závazek veřejné služby, tj. ODO do systému IDS.
- Spolupráce při zpracování jízdních řádů, přepravních a tarifních podmínek při zavádění IDS. Účast na připomínkových jednáních o jízdních řádech všech dopravních systémů.
- Konzultační činnost a koordinace spolupráce mezi dopravci (dopravní – př. návaznost jednotlivých dopravců na přestupních terminálech, technická – př. kompatibilita odbavovacího zařízení).
- Přípravení tarifního systému a jeho průběžná aktualizace.
- Návrh jednotného přepravního řádu a jeho průběžná aktualizace

- Návrh jednotné formy odbavení cestujících v IDS ve všech dopravních systémech začleněných do IDS.
- Nalezení nejvhodnější formy kontroly a vyúčtování tržeb z přepravy mezi jednotlivými dopravci zapojených do IDS.
- Zajištění financování dopravní obslužnosti po jejich začlenění do IDS – spolupráce s dopravci i obcemi na přípravě a při projednání smluv o závazku veřejné služby.
- Pravidelné předkládání dopravně inženýrských a ekonomických analýz dopravní obslužnosti před a po zavedení IDS. Pravidelné ekonomické a dopravní vyhodnocení IDS a návrh následných projektů.
- Společný dohled nad postupným zaváděním IDS do provozu včetně dodržováním termínů jeho postupné realizace.
- Činnosti související s dopravním inženýrstvím v oblasti dopravní obslužnosti, tj. např. sledování vývoje dělby přepravní práce – poměr IAD : VOD, sledování vývoje přepravní nabídky a poptávky, příprava investičních akcí podporujících rozvoj veřejné dopravy (nové komunikace a tratě, přestupní terminály).
- Spolupráce při zajištění vhodné a včasné propagace IDS, při návrzích forem informačních systémů, zajištění reklamní kampaně ve spolupráci se samosprávami obcí a dopravci, zajištění propagace IDS také jednotnou formou označení vozidel apod.
- Konzultační činnost koordinátora související s výkonem státního odborného dozoru dopravních úřadů.
- Zpracování návrhů a konzultační činnost na úpravu legislativy v souvislosti s rozvojem IDS.

## **11.1 Návrh právní formy, náplň činnosti a organizační strukturu**

Pro zavedení koordinátora dopravy je nutné stanovit:

- formu koordinátora,
- počet pracovníků,
- strukturu a náplň práce jednotlivých pracovníků,
- náklady na vybudování koordinátora.

Základní možnosti koordinace a organizace IDS jsou :

- Samostatné oddělení IDS a veřejné dopravy na krajském úřadě Vysočina – varianta 1.
- Nová právnická osoba – společnost ve vlastnictví kraje a obcí (příp. jenom kraje) – varianta 2.
- Vybraná stávající firma s dostatečnou praxí v uvedeném oboru (firma by měla být důvěryhodná jak pro krajský úřad, tak pro představitele obcí na jedné straně, tak by měla být přijatelná i pro dopravce) – varianta 3.

### **11.1.1 Zřízení samostatného oddělení IDS na krajském úřadě – varianta 1**

Tento model je již v plné míře realizován v některých krajích, např. v Olomouckém kraji. Náplň činnosti koordinátora může být ale také součástí náplně práce zaměstnanců oddělení osobní dopravy, tak je tomu např. ve Středočeském nebo Pardubickém kraji. Výhodou tohoto modelu je koncentrace úkolů v oblasti dopravní obslužnosti do jednoho orgánu (přenesená působnost státní správy i krajská samospráva). Výhodou je zde ideální vytížení pracovníků, zabývajících se veřejnou dopravou.

V této variantě je nutno počítat s oddělením v rozmezí cca 8 - 9 pracovníků v této struktuře (zahrnuje i dnešní pracovníky krajského úřadu):

- 1 vedoucí oddělení
- 1 pracovník - ekonomika dopravní obslužnosti v kraji Vysočina
- 4 - 5 pracovníků pověřených problematikou řízení a financování veřejné linkové dopravy a městské hromadné dopravy ve městech (MHD) v IDS, nejpravděpodobněji územní rozdělení podle bývalých okresů, včetně přenesené státní správy – zde je možné využít stávající pracovníky
- 1 pracovník pověřený problematikou řízení a financování železniční osobní dopravy v kraji v rámci IDS, včetně přenesené státní správy - zde je možné využít stávající pracovníky zabývající se problematikou veřejné dopravy v jednotlivých okresech
- 1 pracovník – specialista na tarifní problematiku, odbavovací systém a informační systémy, analýzy a modelování systému veřejné dopravy v IDS včetně rozvoje dopravní infrastruktury jednotlivých systémů v IDS

Návrh struktury je nutné považovat za předběžný, její výsledná forma by se měla ustálit až po určité době jejího fungování. V této variantě dochází ke kumulaci

funkcí a náplně pracovní činnosti jednotlivých pracovníků oddělení jak z oblasti přenesené působnosti státní správy, tak z oblasti samostatné působnosti (samosprávy).

Náplně práce jednotlivých pracovníků se mohou do určité míry prolínat, např. v zajištění oblasti dopravní obslužnosti kraje (veřejná linková doprava – železniční doprava), ve financování dopravy (financování dopravní obslužnosti jednotlivých okresů, železniční dopravy a dopravní obslužností celého kraje) apod.

V tomto modelu lze předpokládat mírný nárůst počtu pracovníků, tj. o cca 2 – 5 pracovníků ve srovnání se stávajícím stavem. Větší počet pracovníků je však potřeba pouze při zavádění IDS, pak je možné tento stav redukovat.

Předpokládaný každoroční náklad na jednoho dalšího pracovníka lze odhadnout na minimálně 700 - 750 tis. Kč. Celkem tedy 3,5 – 3,7 mil. Kč.

#### Výhody samostatného oddělení IDS:

- Přímý dohled politiků kraje nad výkonem oddělení (v případě častých změn ve vedení kraje a odlišnosti politických programů může být i nevýhodou při činnosti oddělení a tvorbě koncepce).
- Samostatné oddělení IDS výrazně zvyšuje možnosti krajského úřadu ovlivňovat vývoj dopravy na kraji s poměrně vysokou prestiží.
- Efektivní využití současných pracovníků při vzniku koordinátora.
- Lze uspořit při zavádění náklady na část pracovníků jejich převodem v rámci současného odboru dopravy.

#### Nevýhody samostatného oddělení:

- Jednorázová nutnost rozšíření tabulkového počtu pracovníků úřadu.
- Relativně malá operativnost při řešení problematiky, která se rychle vyvíjí a mění
- Obtížná situace při získávání specializovaných pracovníků.
- Složitá bude i problematika rozdělení kompetencí mezi současným oddělením veřejné dopravy a novým oddělením IDS.

### 11.1.2 Zřízení nové právnické osoby IDS ve vlastnictví kraje – varianta 2

Tento model lze charakterizovat jako příspěvkovou organizaci. V plné míře je realizován na území České republiky ve významných regionech státu koncentrovaných v okolí velkých měst ČR a jejich okolí – Prahy, Brna a Ostravy. V těchto lokalitách jsou již funkční např. organizace jako např. ROPID, KODIS, s.r.o. a KORDIS JMK spol. s r.o.

Model právnické osoby zajišťující funkci koordinátora lze tedy vytvořit opět již na základě zkušeností z České republiky.

Založení speciální organizace dle obchodního zákoníku (společnost s ručením omezeným se základním kapitálem minimálně 200 000,- Kč, z toho na jednoho společníka minimálně 20 000,- Kč a akciová společnost se základním kapitálem minimálně 2 mil. Kč) musí předcházet politické rozhodnutí zainteresovaných subjektů (samospráva krajská, obecní variantně dopravci) v jaké majetkové struktuře společnost bude.

Možné varianty právní formy jsou např. tyto:

- společnost je 100% vlastněna krajem,
  - společnost ve vlastnictví kraje, měst a obcí,
  - společnost ve vlastnictví samospráv (krajské a obecní) a vybraných dopravců.

Společné vlastnictví samospráv a dopravců není v České republice realizováno a v tuto fázi jej ani nedoporučujeme (bylo by obtížné najít spravedlivé kritérium pro stanovení výše vkladu a možnosti ovlivňovat dění a činnost koordinátora).

Počet pracovníků a rozdělení do jednotlivých činností by bylo podobné jako u samostatného oddělení kraje. Lze předpokládat, že personálně by činnost koordinátora zajišťovalo 8 - 9 pracovníků včetně jednatele (příp.jednatelů) společnosti.

V této variantě lze počítat s touto strukturou pracovníků:

- 1 ředitel společnosti – jednatel, specialista na průzkumy, analýzy a modelování systému veřejné dopravy v IDS, včetně rozvoje dopravní infrastruktury jednotlivých systémů v IDS
- 1 zástupce ředitele – var. druhý jednatel společnosti, ekonom, specialista na tarifní problematiku, odbavovací systém a informační systémy
- 1 pracovník sekretariátu, kumulovaná funkce pro pomocné práce společnosti
- 4 – 5 pracovníků pověřených problematikou řízení a financování veřejné linkové dopravy a MHD v IDS (nejpravděpodobněji územní rozdělení podle bývalých okresů)
- 1 pracovník pověřený problematikou řízení a financování železniční osobní dopravy v kraji v rámci IDS

Tato struktura je opět předběžná a její výsledná forma by se měla ustálit až po určité době jejího fungování. Rovněž budování organizace by bylo postupné a nabírání pracovníků do jednotlivých funkcí by měl být v souladu s rozsahem řešeného území a potřebou koordinace IDS v kraji. Lze předpokládat, že v prvním roce by počet pracovníků mohl být poloviční + vedení – celkem tedy 4 osoby.

Náklady na činnost společnosti lze přibližně odhadnout dle ceny běžné projekční hodiny 350,- Kč vč. DPH na produkčního pracovníka. Celková cena na činnost organizace je tedy předpokládána ve výši cca 5,5 – 6,0 mil. Kč za rok včetně režijních nákladů. Otázkou zůstává zajištění financování vstupních nákladů – opět cca 2,5 až 3,0 mil. Kč.

Výhody samostatné společnosti:

- V počátcích lze předpokládat rychlejší vznik (po uzavření společenské smlouvy a přihlášení společnosti na úřadech je možné zajistit činnost do 3 měsíců).
- Přímý dohled politického vedení kraje nad výkonem společnosti a její činností přes zvoleného zástupce ve valné hromadě společnosti (míra možnosti ovlivňování činnosti společnosti je zde nižší než u samostatného oddělení).

### Nevýhody samostatné společnosti:

- Nutnost zachování určité časové rezervy před plnou účinností práce společnosti (nová společnost musí vytvořit relativně velké množství vnitřních mechanismů, které v počátku mohou omezit vlastní činnost společnosti).
- Je zde riziko nárůstu ceny za projekční hodinu na úroveň v běžných projekčních organizacích (na 400 Kč za projekční hodinu a více).
- Bude problém zajistit pro společnost kvalifikované pracovníky v daném oboru a problémem zůstává i vztah k pracovníkům na odboru dopravy (oddělení dopravní obslužnosti).

Majetkové vlastnictví společnosti krajem není zárukou jednoduchého a přímého vztahu s vlastníkem, ten může v případě nutnosti ovlivňovat chod společnosti pouze prostřednictvím smluvních vztahů (vztah nabídky a poptávky) nebo ovlivňování složitě přes statutární orgány společnosti.

### **11.1.3 Spolupráce krajského úřadu a vybrané stávající firmy – varianta 3**

Zde je koordinace IDS řešena spoluprací mezi odborem dopravy kraje nebo města a vybranou specializovanou firmou. Toto řešení se podobá variantě se vznikem samostatného oddělení IDS na Krajském úřadě. Předpokládá se nárůst dvou pracovníků, kteří by se zabývali činnostmi vyplývající z problematiky IDS (jedná se o ekonoma a specialistu koordinátora dopravy mezi jednotlivými okresy). Výhodou je zde hlavně fakt, že zavedení IDS provede specializovaná firma na základě výběrového řízení se zkušenostmi bez nutnosti zřizovat oddělení a po zavedení IDS toto případně redukovat. Nezanedbatelné je i to, že se jedná o výraznou specializaci, pro kterou je obtížné najít stálého pracovníka(y), a navíc zajistit jim činnost po celkovém zavedení IDS. Na jednotlivých úřadech dochází k minimálnímu nárůstu pracovníků, veškerá specializovaná činnost v souvislosti se zpracováním a řízením projektu IDS přesahující kompetence současných úředníků je zadávána externě. Pro oddělení odboru dopravy kraje může zpracovatel poskytovat projektovou a poradenskou činnost nad rámec pracovní náplně pracovníků odboru dopravy. Na základě zkušeností zpracovatele a v porovnání s náklady na provoz samostatné společnosti vlastněné krajem lze předpokládat aktivní účast specializovaných a zkušených 3 až 4 pracovníků v době zavádění a část služeb si tato firma bude



zajišťovat u dodavatelů. Předpokládané náklady by mohly být v rozsahu 1,8 až 2,5 mil. Kč za rok.

Po zavedení IDS by tato spolupráce mohla pokračovat i dále ve výrazně nižším objemu. Fyzicky by se mohlo jednat o částku 500 až 700 tis Kč za rok, tj. ekvivalent jednoho kmenového pracovníka.

#### Výhody stávající soukromé firmy:

- Lze předpokládat nižší náklady – celkově v rozsahu cca 1,0 až 1,5 mil. Kč ročně (tj. v rozsahu 25% oproti firmě ve vlastnictví kraje či samostatnému oddělení)
- Vysoká operativnost při řešení problémů podle zadání zadavatele
- Soukromý subjekt je relativně nezávislý jak ve vztahu mezi obcemi a krajem, tak i ve vztahu mezi samosprávou a dopravci, tím roste v případě vysoké odbornosti jeho schopnost a úspěšnost vyjednávat nezbytné dohody v rámci systému IDS i důvěryhodnost celého systému.
- Je zde vyšší motivace získávat relativně výhodnou zakázku z oblasti samosprávy a s ní je spojená i zvýšená produktivita. Zřizovatel (kraj, příp. kraj – město, obce) není nucen 100% pokrýt činnost koordinátora v průběhu řešení zavádění IDS a údržby IDS na svém území. Další náplň práce je jeho podnikatelským rizikem.
- Možnost zadavatele snadno ukončit spolupráci při klesající kvalitě práce (tato možnost je u předchozích dvou variant výrazně nižší).

#### Nevýhody stávající soukromé firmy:

- Není možné vstupovat ze strany zadavatele do vnitřního chodu firmy.
- Nutnost zjistit u této firmy, zda je důvěryhodná pro dopravce (zejména soukromé) při předávání interních dat. Firma se musí zavázat mlčenlivosti, přesto je však nutná konzultace s dopravci.

## **11.2 Zhodnocení návrhu**

Pro zpracování projektové přípravy a pro aktivní pomoc při zavádění IDS v kraji lze doporučit využití varianty č.3, tj. vybrané stávající firmy s dostatečnou praxí v uvedeném oboru.

## 12. LEGISLATIVA

Legislativní rámec veřejné osobní dopravy lze rozdělit do skupin zákonů a vyhlášek, které řeší dopravní obslužnost jako celek a skupinu legislativních opatření, které řeší integrovaný dopravní systém.

### 12.1 Přehled právních předpisů ČR k dopravní obsluze

Jednotlivé právní předpisy samostatně řeší silniční a drážní dopravu a zahrnují různé okruhy dopravní obslužnosti. V souvislosti se zavedením IDS se jejich platnost nemění. Níže jsou uvedeny příklady vybraných legislativních norem:

#### 12.1.1 Silniční doprava

##### **Pozemní komunikace:**

- Zákon 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích v platném znění
- Vyhláška 104/1997 Sb., MDS, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích
- Zákon 104/2000 Sb., o státním fondu dopravní infrastruktury

##### **Dopravní prostředky:**

- Zákon 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění pozdějších předpisů.
- Vyhláška 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích ve znění vyhlášky 100/2003 Sb.
- Vyhláška 302/2001 Sb., o technických prohlídkách a měření emisí vozidel ve znění vyhlášky 99/2003 Sb.
- Vyhláška 243/2001 Sb., o registraci vozidel ve znění pozdějších předpisů.

**Bezpečnost provozu:**

- Zákon 475/2001 Sb., o pracovní době a době odpočinku zaměstnanců s nerovnoměrně rozvrženou pracovní dobou v dopravě.

**Řízení vozidel:**

- Zákon 238/2002 Sb., úplné znění zákona o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů.
- Vyhláška 167/2002 Sb., kterou se provádí zákon 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů ve znění vyhlášky 152/2003 Sb,
- Vyhláška 31/2001 Sb., o řidičských průkazech a o registru řidičů ve znění pozdějších předpisů.
- Vyhláška 277/2004 Sb., o stanovení zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel, k řízení motorových vozidel s podmínkou a náležitosti lékařského potvrzení osvědčujícího zdravotní důvody pro než se za jízdy nelze na sedadle motorového vozidla připoutat bezpečnostním pásem (vyhláška o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel).

**Podmínky jízdy:**

- Zákon 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů.
- Vyhláška 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů.

**Provozování silniční dopravy:**

- Zákon 111/1994 Sb., o silniční dopravě ve znění pozdějších předpisů.
- Vyhláška 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě ve znění vyhlášky 55/2003 Sb.
- Vyhláška 388/2000 Sb., o jízdách v rámci veřejné linkové osobní dopravy.

- Nařízení vlády 493/2004 Sb., kterým se upravuje prokazatelná ztráta ve veřejné linkové dopravě a kterým se konkretizuje způsob výkonu státního odborného dozoru v silniční dopravě nad financováním dopravní obslužnosti.
- Vyhláška 366/ 1999 Sb., o způsobu prokázání finanční způsobilosti dopravcem ve znění vyhlášky 97/2001 Sb.

#### **Přepravní řády:**

- Vyhláška 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu.

#### **Pojištění odpovědnosti:**

- Zákon 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla) ve znění pozdějších předpisů.
- Úplné znění zákona 410/2004 Sb. , o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla.
- Vyhláška 205/1999 Sb., kterou se provádí zákon 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonu (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla) ve znění pozdějších předpisů.

#### **Cestovní náhrady:**

- Zákon 119/1992 Sb., o cestovních náhradách ve znění pozdějších předpisů.

#### **12.1.2 Drážní doprava**

- Zákon 266/1994 Sb., o dráhách ve znění pozdějších předpisů.
- Zákon 301/2004 Sb., úplné znění zákona o dráhách.
- Vyhláška 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní rád drah ve znění pozdějších předpisů.
- Vyhláška 36/2001 Sb., o prokazatelné ztrátě ve veřejné drážní osobní dopravě a o vymezení souběžné veřejné osobní dopravy ve znění vyhlášky 141/2003 Sb..

- Vyhláška 429/2001Sb., o podrobnostech prokazování finanční způsobilosti k provozování dráhy celostátní nebo dráhy regionální, o způsobu prokazování finanční způsobilosti k provozování drážní dopravy na dráze celostátní nebo na dráze regionální a o doplňkových přepravních službách.
- Vyhláška 44/2003 Sb., o vymezení nákladu spojených s provozováním železniční dopravní cesty.
- Vyhláška 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický rád drah ve znění pozdějších předpisů.
- Vyhláška 100/1995 Sb., rád určených technických zařízení ve znění vyhlášky 279/2000 Sb. 43
- Vyhláška 101/1995 Sb., rád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy ve znění vyhlášky 455/2000 Sb.,
- Vyhláška 361/2001 Sb., o způsobu zajišťování mimořádných událostí v drážní dopravě ve znění vyhlášky 442/2002 Sb.
- Zákon 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona c. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů.

### 12.1.3 Jiné právní předpisy

#### Přepravní a tarifní věstník - vydávaný MD ČR

Dále oblast přepravních podmínek řeší pokyny MD CR uváděné v Přepravním a tarifním věstníku (PTV) v následujících oddílech:

- Železnice – věci přepravní a tarifní,
- Městská doprava,
- Silniční doprava,
- Plavba,
- Letecká doprava,
- Přepravní systémy,
- Různá sdělení, směrnice a pokyny,
- Oznámení jen pro služební potřebu,
- Železniční nákladní přeprava CD – Věci přepravní a tarifní,
- Soukromí dopravci,

K. Soukromí dopravci.

#### 12.1.4 Ostatní právní předpisy

- Zákon 40/1964 Sb., občanský zákoník v platném znění,
- Zákon 513/1991 Sb., obchodní zákoník v platném znění,
- Zákon 40 /2004 Sb., zákon o veřejných zakázkách,
- Zákon 200/1990 Sb., o přestupcích ve znění pozdějších předpisů (Úplné znění zákon 334/2002 Sb.).

### 12.2 Právní předpisy související s IDS

IDS je definován:

- Zákonem o silniční dopravě 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích 132/2000Sb. zákonem o pozemních komunikacích i zákonem o drahách 23/2000 Sb.
- Vyhláškami o přepravních řádech 174/2000 Sb. - dopravní řád drah.
- 175/2000 Sb. - přepravní řád pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu, které stanoví přepravní podmínky pro IDS.
- Vyhl. 30/2001 Sb., kterou se provádí pravidla provozu na pozemních komunikacích a řízení provozu na pozemních komunikacích.

Živnostenský zákon stanoví podmínky pro podnikání v rámci IDS.

Při tvorbě tarifních a přepravních podmínek IDS je nutné být v souladu s těmito právními předpisy, vycházet ze Zákona o silniční dopravě č.111/1994Sb., ve znění vyhl. 132/2000 Sb., Zákona č. 266/1994 Sb. o drahách, ve znění pozdějších předpisů, z vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů ČR č.175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu a z aktuálního Výměru Ministerstva financí, kterým se vydává seznam zboží s regulovanými cenami.

V případě začlenění MHD v jednotlivých městech kraje je nutné respektovat smluvní a přepravní podmínky vydané dopravcem, který MHD v daném městě provozuje, pokud tarif a SPP IDS v kraji Vysočině nestanoví jinak. V případě, že při začlenění ČD do IDS bude dále platit tarif TR10 a SPP Českých drah, pak tento

legislativní rámec bude nadále platit v osobních a spěšných vlacích ČD a.s., pokud SPP IDS kraje Vysočina nestanoví jinak.

### **13. ZÁVĚR A DOPORUČENÍ**

Zpracovaná studie se měla jednoznačně vyjádřit k možnosti zavedení integrovaného dopravního systému veřejné dopravy na Vysočině. V rámci této studie byla na základě požadavků daných zadáním zpracována:

1. Popis a analýza dopravního řešení v kraji Vysočina
2. Rozbor současných tarifních podmínek a návrh řešení tarifu pro IDS
3. Návrh odbavovacích systémů v IDS
4. Návrh organizace a řízení veřejné dopravy v systému IDS
5. Ekonomické vyhodnocení návrh IDS.

#### Popis a analýza dopravního řešení v kraji Vysočina:

Současná dopravní obsluha je na velmi dobré úrovni. Systém veřejné dopravy zajišťuje veškeré potřeby obyvatel týkající se dopravní obslužnosti v rámci ZDO, tak jak je definuje zákon o sílniční a železniční dopravě. S odstupem několika let se podařilo zajistit na kvalitní úrovni i propojení jednotlivých okresů v kraji. Toto je velmi důležité, neboť kraj vznikl z okresů původně zařazených do čtyř krajů. Toto mělo vliv i na spádování cest občanů. Dodnes jako nejkvalitnější dopravní spojení lze vysledovat vazbu Jihlava – Velké Meziříčí – Velká Bíteš – Brno. Naopak spojení do okresu Pelhřimov z jiných částí kraje je relativně nejsložitější, zde je vidět dobré spojení jak na území Jihočeského kraje, tak sousedících Středočeského kraje a Prahy. V současné době tedy není nutné v souvislosti s IDS dělat zásadní kroky, vývoj by měl pokračovat postupně.

Největší nebezpečí do budoucna je tedy stejné jako všude jinde v České republice v oblasti financování – veřejné zdroje poskytující prokazatelnou ztrátu budou slábnout, výše cen jízdného se blíží k vrcholu akceptovatelnému širokou cestující veřejností, bude tedy nutno víc než kdykoliv předtím vážit efektivitu každého spoje, odstranit důsledně paralelní a souběžné spoje a využívat k zajištění obslužnosti systém s poměrem kvality obsluhy a ceny za tuto službu pro kraj co nejvýhodnější. V tomto případě může být IDS výhledově velkým přínosem.

## Rozbor současných tarifních podmínek a návrh řešení tarifu pro IDS

Ve studii je podrobně rozepsán i definován tarifní systém založený na podpoře pravidelných cestujících. Návrh vychází ze všech kladných vlastností kilometrického tarifu a navazuje na něj. V systému jsou zachovány základní slevy pro děti, žáky a studenty, je zde i návrh slev pro seniory. V tarifním systému je navržen i cenový rozdíl mezi platbou v hotovosti (je dražší) vůči elektronickým platbám. Tarifní systém je kompatibilní s obdobnými systémy ve Středočeském kraji a v Pardubickém kraji – v případě politické shody, je zde možné výhledově spojení.

### Návrh odbavovacích systémů v IDS

Ve studii je popsán odbavovací systém, který vychází z dnes běžně užívaných systémů i zvyklostí. Odbavování je v souvislosti s nutností clearingů řešeno systémem Check in – Check – out - to znamená, že každá cesta (cestující) je definována nástupní a výstupní zastávkou (resp. zónou).

### Návrh organizace a řízení veřejné dopravy v systému IDS

Návrh organizace a řízení IDS byl zpracován ve třech variantách, popsány byly jak výhody, tak i nevýhody jednotlivých návrhů. Jako nejschůdnější organizačně i ekonomicky byla varianta s rozšířením oddělení veřejné dopravy o 2 pracovníky s tím, že ostatní služby by si kraj najímal. Varianty se samostatným oddělením a se samostatnou právníčkou firmou se ukázaly ekonomicky, ale i kompetenčně jako méně výhodné. Lze to doložit i na příkladech z jiných krajů ČR.

### Ekonomické vyhodnocení návrh IDS

Nový systém IDS bude oproti současné situaci jednoznačně nákladnější. Jeho zavedení i pravidelný provoz bude vyžadovat náklady, které byly specifikovány v kapitole ekonomika a vyhodnocení. Tyto náklady na IDS lze rozdělit do dvou skupin:

1. jednorázové náklady – projekty zavedení, zkvalitnění dopravy – v rozsahu celkem 10 až 14 mil. Kč v rozpětí do 5 let.
2. pravidelné náklady – personální, clearing, protarifovací ztráta – celkem 6 až 7 mil. Kč za rok.



Pro zavedení IDS a jeho ekonomickou bilanci je nutné tedy při zadávání projektové dokumentace vyžadovat důslednou realizaci úspor (rozsah 5 – až 10 mil. na každý okres), které by systém mohly ekonomicky přivést do kladných hodnot. Navíc zavedení jednotného prostředí je vhodný krok před realizací výběrových řízení na dopravce v souvislosti se zavedením platnosti evropské směrnice 1370.

### Dopady na cestující

Navrhovaný systém bude znamenat tyto pozitivní prvky pro cestující:

- jednotná cena za danou přepravní vazbu (z obce do obce) bez ohledu na případné závleky a zajištění spojů
- výraznou slevu pro pravidelné (každodenní) cestující
- levnější cestu při nutnosti přestupů.

Mezi negativní dopady pak lze zařadit:

- zdražení jednotlivých cest za hotovost
- nutnost pořízení čipové karty pro pravidelné cesty (kupóny) i elektronickou peněženku. Jedná se o technicky nezbytný prvek, díky němuž je možné jak vyřešit přehledně financování a statistiky, tak omezit drahou manipulaci s hotovými penězi. Papírovou jízdenku v IDS pro přestup ani vícečetné jízdenky a kupóny nenavrhujeme z důvodu snadnějšího kopírování a především z nutnosti přesně rozdělit příjmy k službě, která byla vykonána (s ohledem na legislativu – zákon a DPH a dani z příjmu!).

### Dopady na dopravce

Navrhovaný systém IDS bude mít samozřejmě i dopady na dopravce. Jedná se zejména o nutnost respektovat nároky IDS na odbavovací systém. Nedoporučujeme proto zavedení IDS ihned jako celku, ale postupně podle dopravců. Důležité je rovněž, v jaké technické úrovni současná odbavovací zařízení jsou. IDS bude vhodné zavádět dříve u dopravců, jejichž systém již má zkušenosti s IDS a clearingem (Veolia Transport, ICOM, ZDAR).

Celkově lze tedy konstatovat, že zavedení IDS může být ekonomicky úspěšné pouze v případě, že bude beze zbytku využito pozitivních prvků při vytvoření jednotného prostředí v oblasti veřejné osobní dopavy k redukci nadbytečných výkonů.