

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Změny ve veřejné linkové dopravě
na Velkomeziříčsku

Eliška Borkovcová

Bakalářská práce

2025

ZADÁNÍ PRÁCE

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Akademický rok: 2024/2025

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Eliška Borkovcová**
Osobní číslo: **D22281**
Studijní program: **B1041A040002 Technologie a management v dopravě**
Specializace: **Technologie a řízení dopravy**
Téma práce: **Změny ve veřejné linkové dopravě na Velkomeziříčsku**
Zadávající katedra: **Katedra technologie a řízení dopravy**

Zásady pro vypracování

Bakalářská práce je zaměřena na veřejnou linkovou dopravu v oblasti Velkomeziříčska.

Práce bude obsahovat:

- analýzu současného a předchozího stavu,
- návrh variant řešení,
- výběr výsledné varianty.

Rozsah pracovní zprávy: **35-45**
Rozsah grafických prací: **3-4**
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam doporučené literatury:
dle pokynů vedoucí/ho práce

Vedoucí bakalářské práce: **doc. Ing. Pavel Drdla, Ph.D.**
Katedra technologie a řízení dopravy

Datum zadání bakalářské práce: **24. února 2025**
Termín odevzdání bakalářské práce: **27. června 2025**

L.S.

doc. Ing. Ladislav Řoutil, Ph.D.
děkan

doc. Ing. Jaromír Šíroký, Ph.D.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 25. února 2025

Prohlašuji:

Práci s názvem **Změny ve veřejné linkové dopravě na Velkomeziříčsku** jsem vypracovala samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využila, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byla jsem seznámena s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Beru na vědomí, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, a směrnicí Univerzity Pardubice č. 7/2019 Pravidla pro odevzdávání, zveřejňování a formální úpravu závěrečných prací, ve znění pozdějších dodatků, bude práce zveřejněna prostřednictvím Digitální knihovny Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 26.06.2025

Eliška Borkovcová v.r.

Poděkování

Na této straně bych ráda poděkovala vedoucímu své bakalářské práce doc. Ing. Pavlu Drdlovi, Ph.D. za připomínky, rady při zpracování a za poskytnutý čas.

ANOTACE

Bakalářská práce je zaměřena na veřejnou linkovou dopravu v oblasti Velkomeziříčska. V práci je nejprve provedena analýza současného a předchozího stavu městské hromadné dopravy a příměstské autobusové dopravy v okolí města. V návrhové části práce jsou vytvořeny návrhy na zlepšení dopravní obslužnosti Velkomeziříčska a doporučeno nejvhodnější řešení.

KLÍČOVÁ SLOVA

dopravní obslužnost, jízdní řády, linky, městská hromadná doprava, příměstská autobusová doprava, tarif jízdného

TITLE

Changes in public transport in the region Velkomeziříčsko

ANNONATION

The bachelor thesis focuses on public transport in the region Velkomeziříčsko. In the thesis is at first performed analysis of the current and previous state of urban public transport and suburban bus transport in the city surroundings. In the design part of the thesis are made proposals to improve the transport accessibility of the region Velkomeziříčsko and the most suitable solution is recommended.

KEYWORDS

transport accessibility, timetables, lines, urban public transport, suburban bus transport, fare tariff

OBSAH

SEZNAM OBRÁZKŮ	9
SEZNAM TABULEK	10
SEZNAM ZKRATEK	11
ÚVOD	12
1 CHARAKTERISTIKA MĚSTA A VYMEZENÍ OBLASTI	13
1.1 Velké Meziříčí	13
1.2 Vymezení oblasti	15
1.3 Silniční infastruktura ve městě	16
1.4 Železniční infastruktura.....	17
2 ANALÝZA PROVOZU DO KONCE LEDNA 2025	18
2.1 Městská hromadná doprava.....	18
2.2 Příměstská autobusová doprava	22
2.3 Dopravci	26
2.4 Zhodnocení provozu.....	26
3 ANALÝZA PROVOZU OD ÚNORA 2025	28
3.1 Veřejná zakázka pro oblast č.2	28
3.2 Linka městského charakteru.....	29
3.3 Příměstská autobusová doprava	30
3.4 Dopravci	34
3.5 Zhodnocení provozu.....	34
4 NÁVRHY NA ZLEPŠENÍ.....	36
4.1 Návrhy na úpravy jízdních řádů	36
4.2 Návrhy úprav návazností spojů	43
4.3 Návrhy úprav technické základny	45
4.4 Další návrhy	50
4.5 Kalkulace nákladů	51

5 VÝBĚR VÝSLEDNÉ VARIANTY	54
ZÁVĚR.....	56
SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ.....	57
SEZNAM PŘÍLOH.....	60

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obr. 1 Pohled na Velké Meziříčí a místní části města	13
Obr. 2 Rozložení města včetně znázornění stěžejních oblastí.....	15
Obr. 3 Mapa vymezené oblasti se zvýrazněním okolních měst	16
Obr. 4 Schéma linek městské hromadné dopravy ve Velkém Meziříčí.....	19
Obr. 5 Autobus IVECO Crossway LE LINE 12M	25
Obr. 6 Autobus Setra S 415 LE business.....	33
Obr. 7 Autobus SOR CN 8.5	45
Obr. 8 Zastávka autobusového nádraží	46
Obr. 9 Plocha pro otáčení autobusů – ulice Průmyslová.....	48
Obr. 10 Ulice Zámecká – 1.....	49
Obr. 11 Ulice Zámecká – 2.....	49
Obr. 12 Vyhledávání na internetové stránce IDOS.....	51

SEZNAM TABULEK

Tab. 1 Vozidla dopravce ZDAR – podzim 2023	24
Tab. 2 Vozidla dopravce ZDAR – podzim 2024	25
Tab. 3 Vozidla dopravce ZDAR – únor 2025	32
Tab. 4 Vozidla dopravce TRADO-BUS – únor 2025	32
Tab. 5 Vozidla dopravce BDS – únor 2025	33
Tab. 6 Upravený jízdní řád linky 841 101 spojů 7, 9, 35 a 23	38
Tab. 7 Návrh úpravy spoje 11 linky 841 101 při obsluze zastávky Zdenky Vorlové.....	39
Tab. 8 Návrh úpravy spoje 10 linky 845 202 při obsluze zastávky Zdenky Vorlové.....	40
Tab. 9 Úprava jízdních dob na spoji 13 linky 841 107	42
Tab. 10 Úprava jízdních dob na spoji 15 linky 840 203 při obsluze zastávky Zámecké schody.....	43
Tab. 11 Hrubá kalkulace nákladů při úpravě technické základny	52
Tab. 12 Hrubá kalkulace nákladů na lince 841 101	53
Tab. 13 Hrubá kalkulace nákladů na lince 841 107	53

SEZNAM ZKRATEK

a.s.	akciová společnost
BDS	Bítešská dopravní společnost
CNG	compressed natural gas (stlačený zemní plyn)
ČSAD	Československá státní automobilová doprava
HAD	Horácké autodružstvo
km	kilometr
LE	Low Entry
MHD	městská hromadná doprava
OOSPO	osoby se sníženou schopností pohybu nebo orientace
QR	Quick Response
spol. s r.o.	společnost s ručením omezeným
s.r.o.	s ručením omezeným
VDV	Veřejná doprava Vysočiny
ZTP	zvlášť těžké postižení
ZTP/P	zvlášť těžké postižení s potřebou průvodce

ÚVOD

Bakalářská práce se zabývá provozem městské hromadné dopravy (MHD) ve Velkém Meziříčí a příměstské autobusové dopravy v jeho okolí. Je provedena analýza předchozího a současného stavu veřejné linkové dopravy v této oblasti týkající se vedení linek, návazností, vozidlového parku a zastávek veřejné linkové dopravy. Důležitým milníkem je v této práci změna dopravce na základě veřejné zakázky k zajištění dopravní obslužnosti na území Kraje Vysočina. V oblasti Velkomeziříčska proběhla změna dopravce k 1. únoru 2025. Jednalo se o rozsáhlé změny v jízdních řádech, kdy došlo k přečíslování linek a časovým posunům odjezdů spojů. Změny v tarifu jízdného se týkaly pouze MHD, která byla zintegrována do systému Veřejné dopravy Vysočiny (VDV).

Po zhodnocení předchozího a současného stavu jsou navrženy úpravy vedoucí k vhodnější dopravní obslužnosti Velkého Meziříčí a okolí. Důraz je kladen na požadavky cestujících, na návaznosti spojů mezi jednotlivými linkami a také na návaznosti na železniční dopravu v rámci VDV.

Cílem bakalářské práce je zlepšení dopravní obslužnosti Velkomeziříčska veřejnou linkovou dopravou pro snížení podílu individuální automobilové dopravy.

1 CHARAKTERISTIKA MĚSTA A VYMEZENÍ OBLASTI

V první kapitole této bakalářské práce autorka charakterizuje město Velké Meziříčí a vymezuje oblast, v rámci které analyzuje provoz veřejné linkové dopravy. První podkapitola se zaměřuje na samotné město včetně jeho místních částí, jsou zde dále popsány stěžejní oblasti ve městě, do kterých směřují hlavní přepravní proudy cestujících. Druhá podkapitola charakterizuje oblast zvolenou pro analýzu provozu veřejné linkové dopravy. Oblast je vymezena okolními obcemi významnými pro danou oblast. Třetí a čtvrtá podkapitola se zabývají dopravní infrastrukturou ve městě a okolí.

1.1 Velké Meziříčí

Velké Meziříčí se nachází ve východní části Kraje Vysočina v okrese Žďár nad Sázavou. Centrum města se rozkládá poblíž soutoku řez Balinky a Oslavy, naopak části města vzdálené od řek se nachází ve vyšších nadmořských výškách. Město je vzdáleno přibližně 55 kilometrů severozápadně od Brna a 30 kilometrů jihovýchodně od Jihlavy. V bezprostřední blízkosti města se nachází dálnice D1. K 1.1.2024 zde žilo 11 627 obyvatel a průměrný věk obyvatelstva ve městě byl 42,8 let (1). Rozloha města činí 40,66 km² (2) .

Město sestává ze sedmi místních částí. Východně od Velkého Meziříčí se rozkládají Dolní Radslavice, Lhotky a Kúsky. Severním směrem se nachází Mostiště a Olší nad Oslavou. Mezi těmito obcemi se poblíž vodní nádrže Mostiště nachází nemocnice. Místní části Hrbov a Svařenov leží západně od města. Na Obr. 1 je znázorněno Velké Meziříčí a rozložení místních částí.



Obr. 1 Pohled na Velké Meziříčí a místní části města

Zdroj: (3), upraveno autorkou

Velké Meziříčí lze rozdělit do několika částí, které jsou důležité z hlediska přepravních proudů. Těmito částmi jsou průmyslové oblasti, obytné čtvrti, školy a centrum. Veřejná doprava je dále využívána z důvodu nákupů, návštěv lékařů a kulturních akcí.

Na základě výstavby dálnice D1 má Velké Meziříčí strategickou polohu z hlediska průmyslové výroby. Kvůli jejímu rozvoji a nárůstu pracovních pozic se zvýšila potřeba obyvatel po dostatečné dopravní obslužnosti do zaměstnání. V okrajových částech města jsou dvě stěžejní průmyslové oblasti. První oblast zvaná „Průmyslová zóna – východ“ se rozkládá na východním konci města na ulici Průmyslová. Druhou hlavní oblastí je jihozápad města směrem k obci Oslavice, ulice Třebíčská.

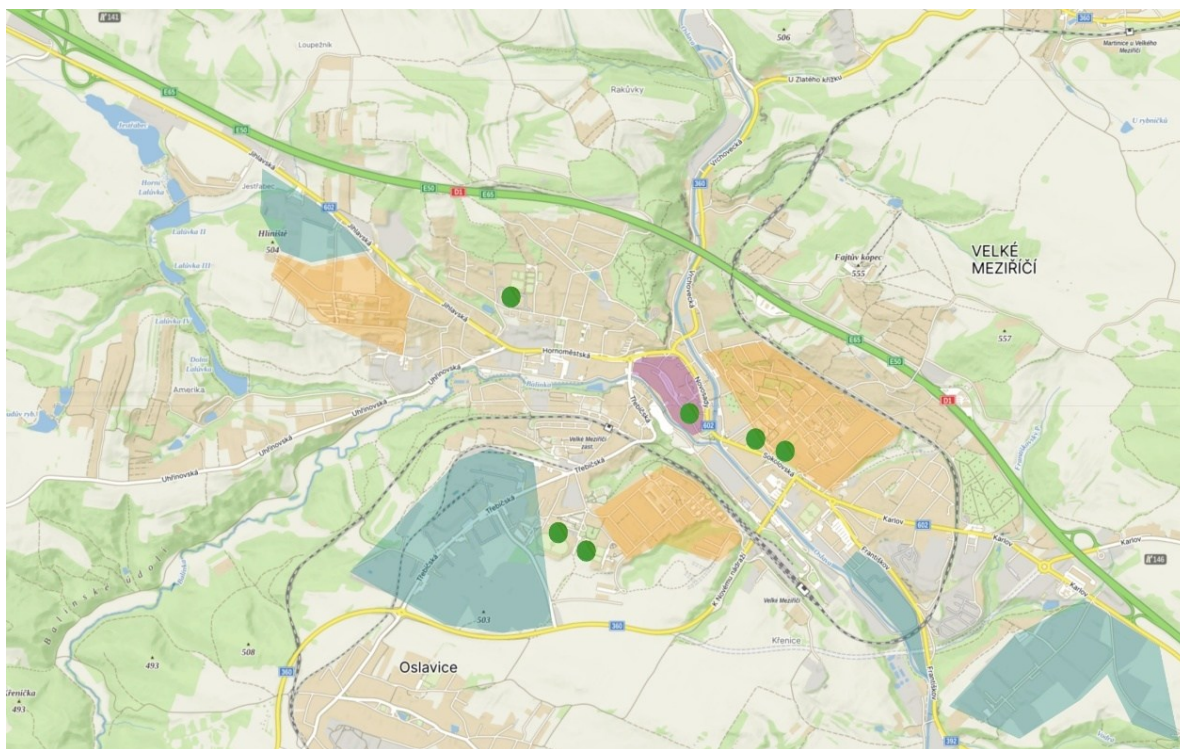
Dalším aspektem je přeprava žáků do základních a středních škol, kdy střední školu má z vybrané oblasti pouze město Velké Meziříčí. Z hlediska školství město má tři základní školy. Dvě se nachází u zastávky Oslavická škola (jižně od centra) a třetí se nachází na ulici Sokolovská poblíž centra města. První stupeň základní školy Sokolovská je v samostatné budově, která leží na ulici Komenského, u náměstí. V případě středních škol jsou ve městě dvě, jedná se o Gymnázium Velké Meziříčí a Gastro-technickou střední školu. Gymnázium se nachází opět na ulici Sokolovská. Gastro-technická střední škola je severně od hlavní silnice nedaleko zastávky Hornoměstská.

Blíže centru se nachází Dům zdraví. Důležitým zdravotnickým zařízením je Nemocnice sv. Zdislavy vzdálená 1,5 kilometru od místní části Mostiště. Další lékaři a specialisté mají svá pracoviště nerovnoměrně po městě.

Ve městě se nachází dvě obchodní centra, OC Kaufland nedaleko autobusového nádraží a Lidl, který byl nově vystavěn na okraji města ve směru na Velkou Bíteš. V blízkosti autobusového nádraží se dále nachází dvě prodejny společnosti Penny Market s.r.o. a na Hornoměstské ulici prodejna Billa, spol. s. r.o. Prodejny s druhově zaměřeným sortimentem se převážně nachází poblíž centra města.

Město je turistickým cílem pro jeho historické památky a také kvůli sportu. Je obklopeno přírodními chráněnými oblastmi (Balinským a Nesměřským údolím), které jsou využívány za účelem odpočinku a sportu. V severní části města za dálnicí D1 se nachází Skiareál Fajtův kopec a rozhledna. Ve Velkém Meziříčí se nachází množství architektonických památek. V roce 1990 bylo historické centrum města vyhlášeno městskou památkovou zónou. Na náměstí lze navštívit kostel sv. Mikuláše včetně městské věže a prohlédnout si samotnou architekturu staveb. Dominantou města je zámek, který se rozkládá na kopci poblíž náměstí. Součástí zámku je také muzeum a muzejní knihovna. V blízkosti řeky Oslavy se nachází dvě synagogy (Stará a Nová), na druhém břehu řeky se rozkládá židovský hřbitov. Dle autorky bakalářské práce však návštěvníci pro přecházení mezi památkami využívají pěší chůze místo městské dopravy, neboť se nachází v těsné blízkosti u centra města.

Na Obr. 2 jsou znázorněny stěžejní oblasti ve městě. Ve středu města se nachází centrum s náměstím, na mapě je zbarveno fialovou barvou. Modrou barvou jsou označeny oblasti důležité z hlediska průmyslové výroby, oranžovou barvou jsou zvýrazněny obytné čtvrti města. Zelenými body jsou základní a střední školy.



Obr. 2 Rozložení města včetně znázornění stěžejních oblastí

Zdroj: (3), upravenou autorkou

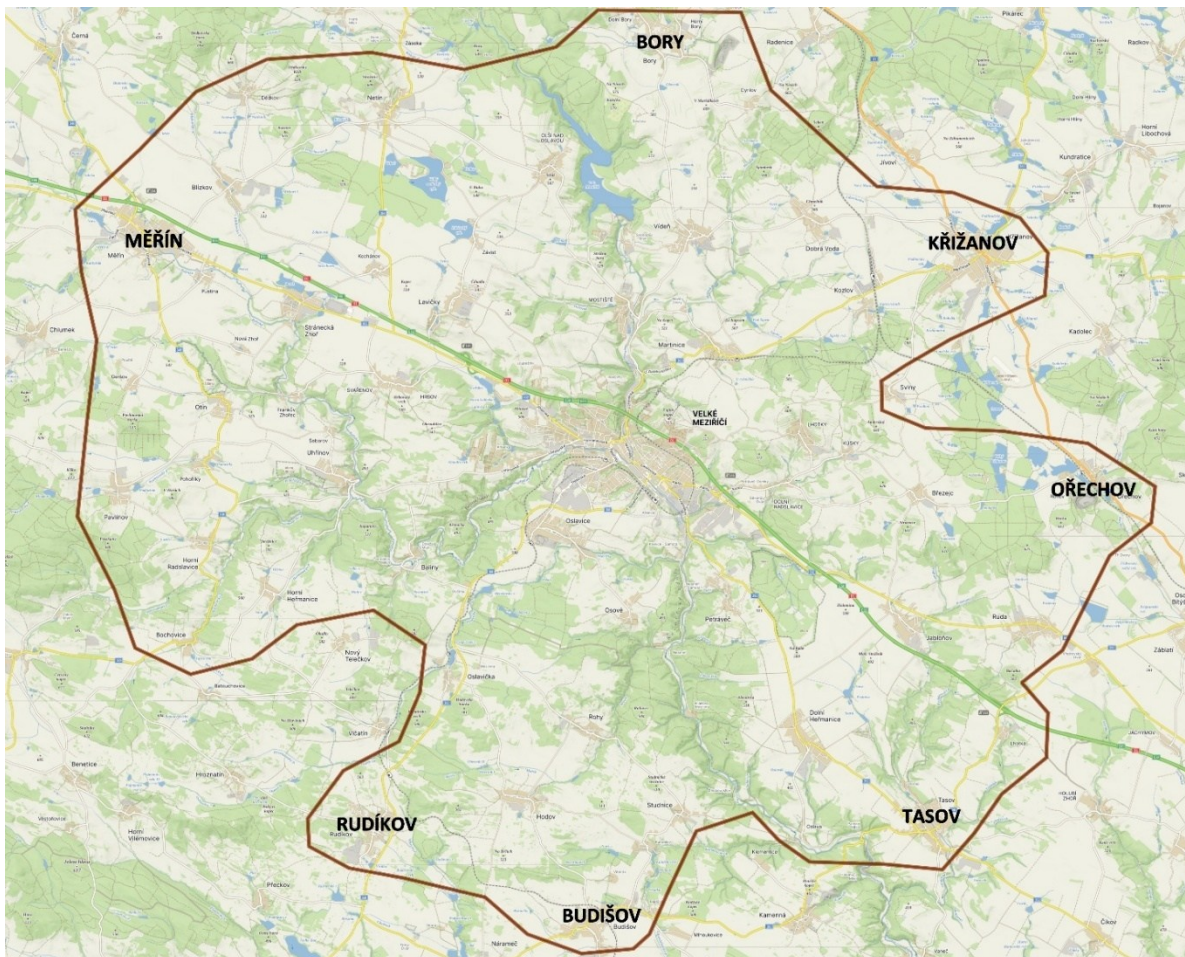
1.2 Vymezení oblasti

Oblast Velkomeziříčska je vnímána jako širší okolí města Velké Meziříčí, neboť do roku 1960 bylo okresním městem. Později tento statut získal Žďár nad Sázavou. Pro vypracování této bakalářské práce autorka oblast vymezila pomocí okolních obcí ve vzdálenosti cirka 10 kilometrů. Zvolené obce mají pro tuto oblast širší význam, například v podobě základní školy nebo vazby na železniční dopravu.

Obce Křižanov, Ořechov, Budišov a Rudíkov mají železniční stanici nebo zastávku. Všechny hraniční obce kromě Ořechova mají svoji základní školu, Ořechov byl zahrnut pouze kvůli lince 841 113, Osová Bítýška je pro účely této práce příliš vzdálená. V oblasti jsou zahrnuty linky s počáteční či koncovou zastávkou ve Velkém Meziříčí. Oblast je vytyčena také podle dopravců. Jižní část mapy za hranicí zvolené oblasti je obsluhována dopravcem TRADO-BUS, s.r.o. a autobusy dopravce ZDAR, a.s. do těchto obcí nezajížděly. Výjimkou byla linka do Třebíče. Některé linky byly pro jejich délku omezeny pouze po zvolené obce. Linka Jihlava – Brno je zahrnuta od Měřína po

Rudu, linky do Žďáru nad Sázavou po Bory a Netín, směr Nové Město na Moravě a Bystřice nad Pernštejnem jsou zahrnuty po městys Křižanov, směrem do Třebíče je součástí trasa pouze po Rudíkov a směr Křoví po Ořechov. Budišov a Tasov jsou konečnými zastávkami linek.

Na Obr. 3 je tato oblast znázorněna. Středem oblasti je Velké Meziříčí, významné obce v okolí jsou zvýrazněny.



Obr. 3 Mapa vymezené oblasti se zvýrazněním okolních měst

Zdroj: (3), upraveno autorkou

1.3 Silniční infrastruktura ve městě

Velké Meziříčí disponuje hustou komunikační sítí a z tohoto důvodu zde převažuje silniční doprava. Městem prochází silnice II/602, která spojuje města Brno, Jihlavu a Pelhřimov a považuje se za doprovodnou silnici k dálnici D1, která vede severní částí města. Silnice II/602 se ve městě kříží se silnicí II/360, která je jednou z nejdelších silnic v České republice. Velké Meziříčí spojuje s městy Třebíč a Nové Město na Moravě. V Křižanově se kříží se silnicí I/37 a propojuje města Hradec Králové, Pardubice, Žďár nad Sázavou a Velkou Bíteš. Na silnici II/602 se ve městě dále napojuje silnice II/392 vedoucí do Náměště nad Oslavou.

V roce 2026 by měla být zahájena stavba jihovýchodního obchvatu města. Obchvat by měl propojovat okružní křižovatku u sjezdu z dálnice D1 (km 146) se současným obchvatem města vedoucím od autobusového nádraží k okružní křižovatce u obce Oslavice (směr Třebíč). (5) Obchvat by však dle názoru autorky bakalářské práce zajistil pouze částečné snížení provozu ve městě, neboť jižní část (směr Třebíč) se západní částí (směr Jihlava) jsou doposud propojeny pouze silnicí vedenou centrem města. V místě, kde by tato výstavba byla možná, se nachází přírodní park Balinské údolí.

Autorka se domnívá, že město je z pohledu silniční infrastruktury na dobré úrovni, nedostatkem je pouze absence obchvatu města.

1.4 Železniční infrastruktura

Z hlediska železniční dopravy prochází městem pouze jedna jednokolejná neelektrifikovaná trať 257 Křižanov – Studenec, která je v současnosti (2025) využívána pouze pro osobní dopravu. Ve městě se nachází dvě železniční zastávky. Jednou je Velké Meziříčí zastávka, která je původní a nachází se blíže k centru města. V 50. letech 20. století byla vybudována stanice Velké Meziříčí, která je od původní zastávky vzdálená cirka 700 metrů a nachází se v blízkosti autobusového nádraží (5). Tato stanice sestává z odbavovací haly, podchodu a jednoho ostrovního nástupiště. Dle autorky bakalářské práce je odbavovací hala příliš velká a prostor není nijak využitý. Odbavování cestujících probíhá ve vlaku.

Ve stanici Křižanov se trať propojuje s hlavní tratí 250/251 Brno – Havlíčkův Brod a ve Studenci s hlavní tratí 240 Brno – Jihlava. Tato železniční stanice se nachází u obce Kozlov ve vzdálenosti 2 kilometrů od Křižanova. Od prosince 2024 jsou všechny vlaky na trase Křižanov – Studenec prodlouženy do Žďáru nad Sázavou v obou směrech (6).

Trať 257 má v rámci vytyčené oblasti kromě Křižanova a Velkého Meziříčí zastávky v Rudíkově a Budišově a tři zastávky na znamení – v Martinicích u Velkého Meziříčí, Oslavici a Oslavičce.

Dle autorky je obsluha města z hlediska železniční dopravy využívána v menší míře, přestupní uzel Novosady je od železniční stanice vzdálen a přestupů na autobusovém nádraží nebylo využíváno ve velké míře ani v minulosti, linka se nyní doplňuje s linkou do Žďáru nad Sázavou.

2 ANALÝZA PROVOZU DO KONCE LEDNA 2025

Tato kapitola se zaměřuje na analýzu provozu veřejné linkové dopravy v období do konce ledna 2025. Velké Meziříčí obsluhují v rámci veřejné linkové dopravy kromě příměstských linek také tři linky městské hromadné dopravy. Bližší charakteristika městských a příměstských linek je obsažena v podkapitolách 2.1 a 2.2.

V minulosti bylo město obsluhováno také několika dálkovými linkami. Mezi tyto linky patří například:

- linka 320 920 České Budějovice – Brno,
- linka 350 450 Pelhřimov – Humpolec – Jihlava – Velké Meziříčí – Brno,
- linka 720 010 Brno – Velké Meziříčí – Jihlava – Tábor – Písek – Strakonice,
- linka 760 420 Jihlava – Velká Bíteš – Brno,
- linka 800 803 Valašské Klobouky – Luhačovice – Zlín – Vyškov na Moravě – Bojkovice – Uherský Brod – Uherské Hradiště- Brno – Velké Meziříčí – Praha,
- linka 840 506 Velké Meziříčí – Velká Bíteš – Brno.

Ve městě měly dále zastávku linky propojující města Znojmo – Hradec Králové a také linky směřující na Slovensko. Linka 800 803 má nyní pozastavený provoz. Pouze linka 320 920 obsluhuje Velké Meziříčí doposud. (7)

Dále se v této kapitole autorka bakalářské práce zaměří na dopravce obsluhující danou oblast, konkrétní vozidlový park, který byl v dané oblasti v provozu, a také na autobusové nádraží ve Velkém Meziříčí, zastávky a přestupní uzly.

2.1 Městská hromadná doprava

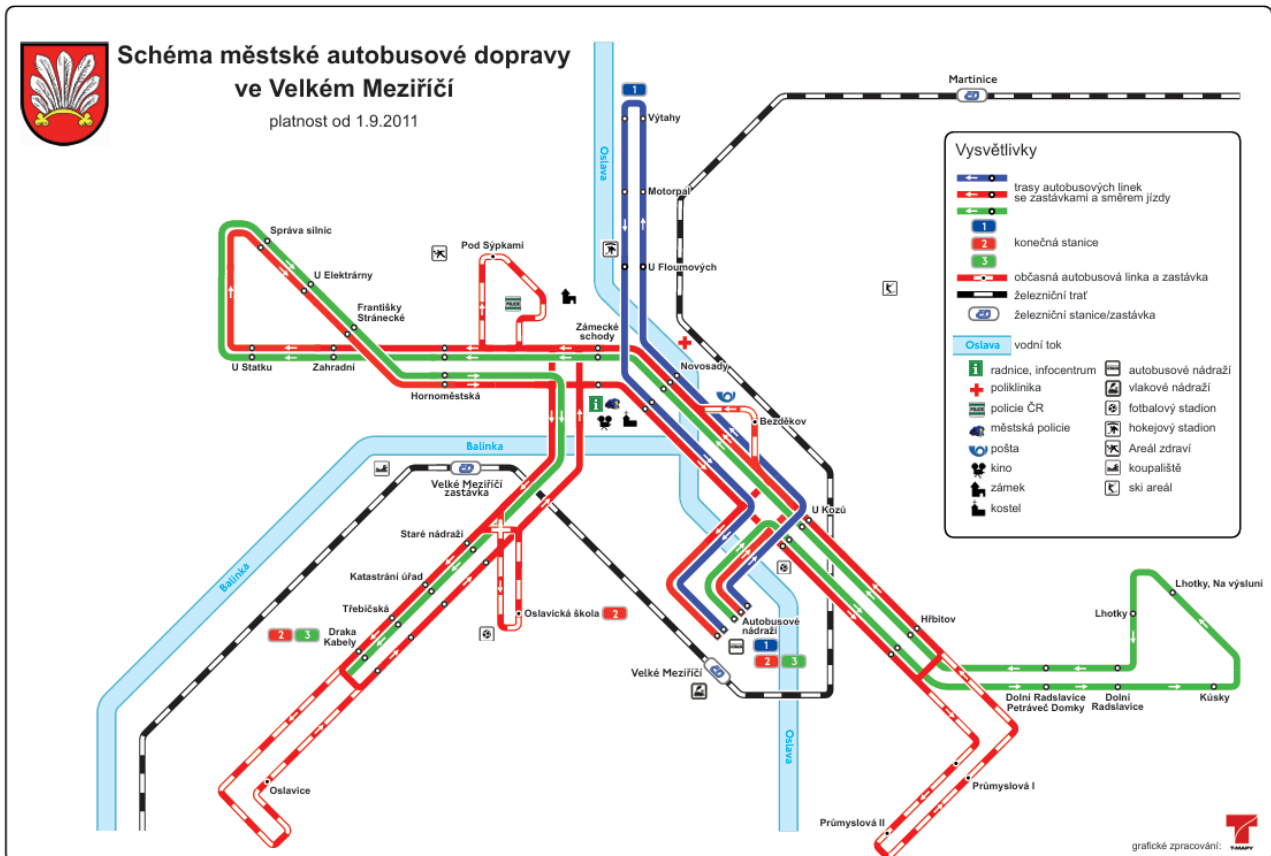
Městská hromadná doprava ve Velkém Meziříčí nemá dlouhou historii. V provozu byla od září roku 2001 (7), kdy byla tvořena třemi linkami – 845 201, 845 202 a 845 203. Před zavedením MHD bylo město obsluhováno linkami příměstskými. Autobusy obsluhovaly zastávky ve městě pouze na trase do okolních obcí a odlehlé části města nebyly obsluhovány. Výjimkou byla zastávka Oslavická škola. S rozvojem průmyslových zón na okraji města a kvůli poptávce občanů bylo rozhodnuto o zavedení MHD. Z tohoto důvodu byly nově zřízeny zastávky určeny právě pro linky MHD v průmyslové oblasti či obytných čtvrtích města. Město bylo linkami MHD obsluhováno pouze v pracovní dny.

Město s dopravcem uzavíralo každoročně formou přímého zadání novou smlouvu na dopravní obslužnost města, od počátku byl tímto dopravcem ZDAR.

2.1.1 Linkové vedení

V této podkapitole jsou charakterizovány bývalé linky MHD ve Velkém Meziříčí. Samotné srovnání s náhradou těchto linek se nachází v podkapitole 3.2.1.

Na Obr. 4 je znázorněno schéma linek MHD ve Velkém Meziříčí. Modrou barvou je znázorněna linka 1, červenou barvou linka 2 a zeleně linka 3.



Obr. 4 Schéma linek městské hromadné dopravy ve Velkém Meziříčí

Zdroj: (8)

Linka 1 (845 201) byla vytvořena převážně pro zaměstnance firem Motorpal a Výtahy, které se nachází na okraji Velkého Meziříčí na ulici Vrchovecká ve směru do místní části Mostišť. Linka na trase obsluhovala 5 zastávek, kterými bylo autobusové nádraží, Novosady, U Floumových, Motorpal a Výtahy. Linka byla dlouhá pouze 3 kilometry. Vypravovány byly celkem čtyři spoje, dva v ranních hodinách a dva v odpoledních hodinách. Jednalo se o svoz a rozvoz zaměstnanců do firem a z tohoto důvodu nebyla ostatními cestujícími linka využívána. Ranní spoj vyjížděl z autobusového nádraží v 5.30 a odpolední ve 13.30.

Linka 2 (845 202) zajišťovala obsluhu celého města od 5.00 do 18.44. Linka byla tvořena devatenácti spoji (2025). Šest spojů bylo v provozu pouze ve školním roce. Spoje této linky neměly pravidelnou periodu ani pravidelné trasování, byly vedeny na základě poptávky obyvatel města.

Některé spoje byly okružní s počátkem i koncem na autobusovém nádraží, některé končily na zastávce Oslavická škola, Draka Kabely nebo Oslavice. K Oslavické škole zajížděly autobusy v ranních a odpoledních hodinách za účelem svozu a rozvozu žáků do základních škol, případně ji obsloužily některé spoje příměstské dopravy jedoucí z Tasova (840 206), Hodova (840 209) nebo Křoví (840 213).

Do obce Oslavice zajížděl pouze spoj začínající v 9.00 na autobusovém nádraží, obec byla v jiných časových polohách obsluhována příměstskými linkami jedoucími do Třebíče.

Linka 3 (845 203) byla tvořena pouze jedním spojem v odpoledních hodinách. Jednalo se o doplňující linku k lince 845 202, jelikož vedla po stejné trase, ale navíc obsluhovala místní části Dolní Radslavice, Kúsky a Lhotky. Spoj začínal v 16.15 na autobusovém nádraží, nejprve obsloužil výše zmíněné místní části, kde v ostatních časových polohách spojení zajišťovala příměstská linka, poté obsloužil město a končil na zastávce Draka Kabely. Linka byla dlouhá 18 kilometrů.

2.1.2 Odbavování cestujících a tarif jízdného

Odbavování cestujících na spojích MHD probíhalo ve vozidle přímo u řidiče. Platba byla možná v hotovosti, čipovou kartou dopravce nebo platební kartou. Tento tarif platil pouze na linkách MHD.

Cestování MHD bylo pro občany města výhodné. Cena jízdného byla oproti jízdenkám příměstské dopravy levnější, byla možnost si zakoupit měsíční kupón. Při platbě bezkontaktní kartou byla cena jízdného do konce ledna 2025 nižší o 2 Kč (z původních 16 Kč na 14 Kč). Měsíční kupón pro dospělé osobu se prodával za 300 Kč, pro žáky základních škol za 80 Kč, kupón byl nahrán na adresnou odbavovací kartu a platil pouze na MHD.

Bezplatná přeprava platila pro děti do 6 let a dítě v kočárku, dále pro držitele průkazů ZTP a ZTP/P včetně průvodce. Ve Velkém Meziříčí se týkala také seniorů nad 65 let, kteří byli držiteli seniorské čipové karty, a pro strážníky Městské policie Velké Meziříčí ve stejnokroji. Zavedení bezplatné přepravy pro seniory bylo v roce 2015.

V březnu roku 2020 během šíření nemoci COVID-19 byla MHD ve Velkém Meziříčí bezplatná a nástup byl možný pouze zadními dveřmi, aby bylo zamezeno kontaktu s řidičem.

2.1.3 Technická základna a zázemí pro řidiče

Autobusové nádraží se nachází jižně od silnice II/360 na ulici K Novému nádraží. Jeho umístění bylo ovlivněno výstavbou supermarketu, kvůli kterému je prostor nádraží vzdálen od hlavní silnice. Pro cestující je nutné přejít parkovací plochu u supermarketu, případně celý objekt obejít. Na parkovací ploše se nenachází žádná stezka pro chodce, cestující musí procházet se zvýšenou opatrností. Autobusové nádraží bylo hlavním přestupním uzlem mezi linkami příměstské a MHD. Linky MHD odjížděly z nástupiště č.1. Řidič turnusu určeného pro MHD měl zázemí v budově v prostoru autobusového nádraží společně s řidiči příměstské dopravy. Podrobnější charakteristika autobusového nádraží, jeho budovy s čekárnou, zázemím pro řidiče a nástupišť příměstských linek se nachází v podkapitole 2.2.3.

Část spojů MHD byla zajišťována řidiči příměstských turnusů. Jeden turnus byl převážně tvořen spoji linky 845 202, avšak v dopoledních i odpoledních hodinách obsluhoval i okolní obce. Linka 845 201 a 845 203 byly zajišťovány pouze řidiči příměstské dopravy, stejně jako velká část spojů linky 845 202. Toto rozdělení znamenalo různorodost vozidel vypravovaných na městských linkách a tím způsobovalo komplikace z hlediska průjezdnosti. Na turnus zajišťující převážně MHD byl nasazen autobus SOR CN 9,5. V některých úsecích linky 845 202 byla delší vozidla znevýhodněna. Z dvanáctimetrových vozidel se zde vyskytovaly autobusy SOR CN 12,3, případně později IVECO Crossway LE LINE 12M.

2.1.4 Průběžné změny v MHD

V průběhu let byla snaha o přidání linky číslo 4, která by zajížděla na Fajtův kopec ke skiareálu. V roce 2009 byl zaveden zkušební provoz, avšak pro neúspěch nedošlo k prodloužení platnosti. Jednalo se o tzv. skibus, který by byl vypravován sezónně. Vzhledem k povaze komunikace tímto směrem by autorka bakalářské práce opětovné zavedení linky nedoporučovala.

V roce 2016 byla zřízena nová zastávka Velké Meziříčí,,Třebíčská u Balinky (9) . Umístění zastávky je dle autorky výhodné, když autobus jede ve směru ze zastávky Hornoměstská na Staré nádraží a naopak. Zastávka je blíže centru města a cestující mohou nastoupit nebo vystoupit dříve.

Od roku 2020 se začala zvyšovat cena jízdného bez přímé vazby na inflaci či kompenzaci ztrát za ujeté kilometry. Město zvažovalo integraci MHD do systému Veřejné dopravy Vysočiny a cílem bylo se postupně přiblížit ceně jízdenky VDV. Cena plného obyčejného jízdného činila ještě v roce

2022 10 Kč, při platbě bezkontaktní čipovou kartou 8 Kč. Měsíční občanský kupón se prodával za 200 Kč. Od roku 2023 bylo základní jízdné zvýšeno na 14 Kč. (10)

Od roku 2022 byly zrušeny linky 845 201 a 845 203 na základě rozhodnutí zastupitelstva města Velké Meziříčí z důvodu nízkého využití cestujícími a pro město tudíž nebyly přínosné.

Od roku 2023 byl přidán na lince 845 202 jeden večerní spoj s odjezdem v 18.16 z autobusového nádraží.

Od listopadu 2024 se zastávka Draka Kably zcela přestala využívat, příčinou byl nedostatek prostoru na parkovišti u areálu společnosti. V odpoledních hodinách se zde sjely 3 autobusy a bylo ztížené otáčení vozidel a jejich stání v prostoru parkoviště omezovalo nákladní vozidla a naopak. Tyto spoje končily na zastávce Třebíčská a k otáčení využili řidiči nově vystavěné okružní křižovatky. Řešení této situace bylo dle autorky bakalářské práce vhodné, zastávka Třebíčská je v blízkosti zastávky Draka Kably.

Od listopadu 2024 byl také posunut první ranní spoj, autobus odjížděl z autobusového nádraží o 10 minut dříve a na příměstské autobusy s příjezdem po 5. hodině tento spoj nenavazoval.

2.2 Příměstská autobusová doprava

Od března roku 2020 byly do systému Veřejné dopravy Vysočiny zintegrovány příměstské linky v oblasti Velkomeziříčska. Došlo ke sjednocení tarifu dopravců v rámci systému VDV a byly umožněny přestupy mezi vozidly s jedním platným jízdním dokladem. Vyjma dálkových linek bylo město obsluhováno linkami společností ZDAR, TRADO-BUS a BDS.

2.2.1 Linkové vedení

V této podkapitole jsou popsán systém linek, které byly v období do konce ledna 2025 v provozu. Linky společnosti ZDAR s první trojicí čísel 841 byly zavedeny později kvůli dotacím ze strany obcí. Jednalo se o úpravu v podobě zastávek oproti původnímu jízdnímu řádu, platné byly vždy oba současně. V PŘÍLOHA A je přehled spojů jednotlivých linek platných do konce ledna roku 2025. Linka 790 311 byla zajišťována společností TRADO-BUS, ostatní společností ZDAR. V PŘÍLOHA B jsou znázorněna linková vedení v rámci zvolené oblasti.

2.2.2 Odbavování cestujících a tarif jízdného

Odbavování cestujících probíhá přímo ve vozidle u řidiče, platba je možná v hotovosti, čipovou kartou dopravce nebo platební kartou.

Od března roku 2017 došlo k výměně odbavovacích zařízení ve vozidlech. Stávající zařízení USV 24C byla nahrazena Synergy OCC od Mikroelektroniky. Tiskárna byla opatřena čtečkou QR (Quick Response) kódů a byla umožněna platba bankovní kartou. Tyto dvě funkce se začaly využívat až později. Společnost ZDAR tato odbavovací zařízení nainstalovala do svých vozidel mezi prvními.

Od 1. března 2020 se linky v této oblasti staly součástí systému VDV. Z původního tarifu dopravce se přestoupilo na jednotný tarif systému VDV. Ceník je vytvořen na základě zón, do kterých byly obce rozděleny. Podle tarifních pásem mají jednotlivé jízdenky časovou platnost, v rámci této doby je umožněn přestup mezi vozidly. Pro cestující je tarif VDV výhodnější, mohou si zakoupit jízdenku až do cílové destinace a výše jízdného je spočítána podle nejkratší možné trasy. Dle autorky bakalářské práce je jednotnost tarifu vhodným opatřením i z hlediska konkurence dopravců.

Jízdenka VDV je opatřena QR kódem, který cestující přiloží ke čtečce tiskárny odbavovacího zařízení.

Od roku 2023 byla nově zavedena sedmidenní jízdenka. Cestující si zvolí výchozí a konečnou zastávku, podle počtu projetých zón je vypočtena cena. Výhodné to je pro pravidelné cestující, kteří tuto cestu uskuteční častěji. Například při plném jízdném 24 Kč je cena sedmidenní jízdenky mezi zastávkami 180 Kč (12) . Cestující na jízdném ušetří, pokud tuto cestu uskuteční alespoň osmkrát.

Základní plné jízdné v rámci 0-2 tarifních pásem činí 16 Kč s nejkratší časovou platností, která je 45 minut. Cestující mají možnost využití zvýhodněného jízdného pro žáky základních a středních škol, studentů a osob starších 65, jízdné činí 50 % z původní ceny. Pro ZTP a ZTP/P je jízdné ve výši 25 %. Bezplatně se přepravují děti do 6 let, průvodce držitelů ZTP/P, vodící, asistenční a služební psi a držitelé průkazu válečného veterána. Úplný ceník jízdného VDV platný od 15.12.2024 je k dispozici v PŘÍLOHA C. V březnu roku 2020 během šíření nemoci COVID-19 byla přeprava cestujících bezplatná a nástup byl umožněn pouze zadními dveřmi.

2.2.3 Technická základna a zázemí pro řidiče

Autobusové nádraží sestávalo z osmi nástupišť. V PŘÍLOHA D jsou rozděleny linky k příslušným nástupištím. Spoje z Jihlavy do Brna přestaly obsluhovat autobusové nádraží, zastávka č. 7 byla téměř nevyužívaná a ze zastávky č.8 byly vypraveny do Velké Bíteše pouze tři spoje denně. Budova u autobusového nádraží je členěna na zázemí řidičů, místnost dispečera provozovny Velké Meziříčí, čekárnu pro cestující a toalety. Circa před deseti lety byla zrušena trafika s informacemi pro cestující, která se rovněž nacházela v této budově. Byla možnost si zde zakoupit čipovou kartu nebo vyřídit průkaz umožňující slevu z jízdného. Po zrušení trafiky tyto činnosti zastával sám dispečer.

Z hlediska vozidlového parku byla v provozu vozidla převážně značek SOR a IVECO. V Tab. 1 jsou vypsána vozidla dopravce ZDAR v provozovně Velké Meziříčí z roku 2023.

Tab. 1 Vozidla dopravce ZDAR – podzim 2023

vozidlo	počet
SOR C 10.5	1
SOR C 12	8
SOR CN 9.5	3
SOR CN 10.5	1
SOR CN 12	3
Iveco Crossway LINE 12M	1
Iveco Crossway LE LINE 12M	3
SOR LH 12	1
Irisbus Crossway 12M	1
Irisbus Crossway 10.8M	1

Zdroj: autorka s využitím (13)

Pro porovnání je zde Tab. 2 obsahující přehled vozidel v roce 2024. Byla vyřazena vozidla SOR C, CN 9.5 a 10.5 a místo nich byla pořízena nová vozidla SOR ICN a nové autobusy IVECO Crossway. Nová vozidla byla pořízena v souvislosti s nadcházející změnou dopravce. Nákup těchto vozidel obnovil vozidlový park z hlediska nízkopodlažnosti a vybavení. Zvýšena byla zároveň úroveň komfortu pro řidiče a cestující. Jedno z vozidel SOR CN 12 sloužilo pro přepravu cestujících na většině spojů linky MHD.

Tab. 2 Vozidla dopravce ZDAR – podzim 2024

vozidlo	počet
SOR ICN 10.5	6
SOR ICN 12.3	2
SOR CN 12	4
Iveco Crossway LINE 12M	1
Iveco Crossway LE LINE 12M	6
SOR LH 12	1
Irisbus Crossway 12M	2
Irisbus Crossway 10.8M	1

Zdroj: autorka s využitím (13)

Na Obr. 5 se nachází jedno z nových vozidel IVECO Crossway LE LINE 12M.



Obr. 5 Autobus IVECO Crossway LE LINE 12M

Zdroj: foto autorka

2.2.4 Průběžné změny v příměstské dopravě

V roce 2016 byl ukončen provoz na linkách 840 205 (Velké Meziříčí – Radostín nad Oslavou) a 840 210 (Velké Meziříčí – Osově). Spoje linky 840 205 byly sjednoceny s linkou 840 204 a spoje linky 840 210 s linkou 840 209.

Za zmínku dle autorky bakalářské práce stojí rozdělení linky 840 214 Třebíč – Žďár nad Sázavou do dvou spojů kvůli délce trasy, spoje byly delší padesáti kilometrů.

V rámci příměstské dopravy nebyly žádné významné změny, na některých spojích došlo k posunu odjezdů z výchozí/konečné zastávky, nebo se změny jízdních řádů týkaly uzavírek pozemních komunikací.

Linky 840 214 a 841 214 přestaly obsluhovat konečnou zastávku Velké Meziříčí,žel.st. z důvodu nevyužití cestujícími.

2.3 Dopravci

Hlavním dopravcem v oblasti byla společnost ZDAR se sídlem ve Žďáře nad Sázavou. Zajišťovala MHD od jejího zřízení až do konce ledna 2025. Směrem na Třebíč společně zajišťovaly spojení se společností TRADO-BUS (koncern ICOM transport). Spojení Jihlava – Brno kromě společnosti TRADO-BUS zajišťoval také ZDAR a Tourbus.

Společnosti ZDAR, a.s. byla založena v roce 1992 a stala se následníkem původního státního podniku ČSAD Žďár nad Sázavou. Kromě závodu ve Žďáře nad Sázavou měl také provozovny v Bystřici nad Pernštejnem, Svatce, Velké Bíteši a Velkém Meziříčí. Zmíněné provozovny vyjma Velké Bíteše jsou nadále v provozu (2025). Provozovna Velká Bíteš se stala součástí Bítešské dopravní společnosti (BDS). Nově zajišťuje také dopravu na Poličsku a Sedlčansku (13) ZDAR se kromě autobusové dopravy dále věnuje zejména nákladní dopravě a logistice.

2.4 Zhodnocení provozu

Autorka bakalářské práce na základě analýzy stavu MHD a příměstských linek zhodnotila celkový stav. Spoje MHD jsou vytvořeny na základě poptávky cestujících, pro obyvatele města je tato skutečnost velice přínosná, přestože jí nerezidenti příliš nevyužijí.

Sjednocením tarifu dopravců v oblasti mezi linkovou a železniční dopravou došlo k rovnoměrnému rozvržení cestujících. Tím nejsou zvýhodněni žádní dopravci s nižší cenou jízdného. Sjednocením jízdného v rámci systému VDV byla zavedena možnost přestupu s jedním platným jízdním dokladem. Cestující jsou povinni znát číslo zóny, do které si chtějí zakoupit jízdenku. Implementace nového systému způsobovalo po zahájení časté komplikace. Řidiči měli možnost číslo zóny zastávky dohledat, to však zapříčinilo zdržení při odbavování. Průběhem času si cestující navykli a odbavení v současnosti (2025) probíhá bez větších komplikací.

V případě vozidel je vhodným řešením krátký autobus na MHD z hlediska průjezdnosti. Obnova vozidlového parku během roku 2024 zvýšila komfort řidičům i cestujícím, nízkopodlažní autobusy ocení převážně starší cestující a osoby se sníženou schopností pohybu nebo orientace (OOSPO).

Zavedení přímého spojení s pravidelnou periodou mezi Jihlavou a Brnem a Velkým Meziříčím s Třebíčí bylo pro cestující pohodlnější, pravidelnost jim umožnila lepší zapamatování si odjezdů.

3 ANALÝZA PROVOZU OD ÚNORA 2025

Třetí kapitola se zabývá analýzou provozu veřejné linkové dopravy v období od 1. února 2025, kdy došlo na základě veřejné zakázky ke změně dopravce na území vymezené oblasti Velkomeziříčska. Současně došlo ke změnám dopravce i v dalších oblastech Kraje Vysočina. Od 1. února se jednalo o oblast Žďárských vrchů, kde zůstal stávající dopravce ZDAR, na Velkomeziříčsku a Bystřicku (oblast 2) původního dopravce ZDAR nahradil TRADO-BUS. Na Havlíčkobrodsku byl společností ICOM transport nahrazen dopravce Arriva autobusy.

V podkapitole 3.1 autorka bakalářské práce přibližuje veřejnou zakázku na dopravní obslužnost včetně požadavků ze strany kraje. V dalších podkapitolách jsou opět charakterizovány jednotlivé linky, jsou porovnány s předchozími linkami z hlediska vedení, odjezdů a návazností. Autorka se zaměřuje na nový vozidlový park, nového dopravce v oblasti a charakterizuje změny týkající se autobusového nádraží, zastávek a hlavních přestupních uzlů.

3.1 Veřejná zakázka pro oblast č.2

V roce 2023 byla zadána veřejná zakázka s názvem *Zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou na území Kraje Vysočina od roku 2024 – oblast č.2*. Do této oblasti patří Bystřicko a Velkomeziříčsko. Smlouva s novým dopravcem je na zajištění dopravní obslužnosti s platností 10 let. Autorka bakalářské práce zmiňuje důležité požadavky, které ovlivňovaly výběr dopravce. Tyto informace byly čerpány přímo z přílohy veřejné zakázky (14).

Z hlediska počtu vozidel by měl být minimální počet vozidel 49, minimálně 2 vozidla operativní zálohy a 3 vozidla provozní zálohy. Operativní zálohou se rozumí autobus s řidičem, který je schopen okamžitého výjezdu. Ve Velkém Meziříčí by tato záloha měla být v provozu v pracovní dny od 5.00 do 21.30. Provozní zálohou je vozidlo, které by na místo nahrazování jiného vozidla dojelo nejpozději za 45 minut od výjezdu.

Při výběru dopravce musela vozidla splňovat požadavky z technického, sociálního a environmentálního hlediska. Vozidla byla rozdělena do kategorií a na základě nich jsou určeny podrobnější parametry. Následující požadavky jsou určeny pro nová vozidla.

Z technického hlediska se zohledňovala například kapacita vozidel, dále přední mlhové světlomety, druh odlehčovací brzdy (retardéru) a elektronický odbavovací systém.

Ze sociálního hlediska se zohledňovaly pracovní podmínky pro řidiče v podobě klimatizace, která zvyšuje míru pohodlí také pro cestující. Pro zvýšení komfortu byly zadány také parametry na

sedadla a jejich rozestupy. Pro OOSPO z hlediska zajištění bezbariérového vstupu osob do autobusu musí být vozidlo v provedení LE (Low Entry – nízkopodlažní v přední části autobusu). Od zahájení provozu by vozidlový park měl obsahovat alespoň 75 % autobusů provedení LE. Do sociálního hlediska by autorka dále zařadila vnitřní rozhlas pro hlášení zastávek včetně možnosti jeho přerušení řidičem a elektronické informační panely.

Z environmentálního hlediska by dieselová vozidla měla splňovat normu EURO VI (v případě starších vozidel normu EURO V), případně alternativní pohon (CNG nebo elektrobus). Maximální průměrné stáří vozidlového parku nemělo překročit 7 let.

Pro starší vozidla nebyly určeny parametry týkající se interiéru vozidel v podobě rozložení a typu sedaček, spíše se zohledňovalo doplnění elektronických informačních panelů a hlášení ve vozidle.

Dalším důležitým aspektem je garance návazností na železniční dopravu a také v rámci linkové dopravy.

Ve výběrovém řízení byla vybrána společnost ZDAR. Z důvodu nedostatku prostředků k zajištění dopravní obslužnosti však bylo rozhodnuto, že odstoupí.

Smlouvu na dopravní obslužnost podepsala společnost TRADO-BUS. Tato společnost však neměla také dostatek prostředků pro zajištění dopravní obslužnosti, společnost proto využila subdodávku od společnosti ZDAR. Vybrané linky a spoje zajišťují autobusy dopravců ZDAR a BDS. Společnost ZDAR může ve formě subdodávky zajišťovat maximálně 49 % spojů (zahrnuto i Bystřicko) (15) .

3.2 Linka městského charakteru

S blížícím se koncem platnosti smlouvy na dopravní obslužnost v oblasti Velkého Meziříčí se zastupitelstvo města Velké Meziříčí rozhodlo do Veřejné dopravy Vysočiny zapojit i MHD. Zbývající linka 845 202 byla provozována do konce ledna 2025 a od 1. února byla nahrazena linkou 841 101. Tato linka je již plně zintegrována do systému VDV a jedná se již pouze o linku městského charakteru, nikoli linku MHD. Důvodem bylo sjednocení jízdného a možnosti využití jízdenek s přestupem na tuto linku. Ze strany starosty města byl požadavek na zapojení MHD do systému VDV již dříve, a proto docházelo k postupnému zvyšování ceny jízdného ve vozidlech městské hromadné dopravy, aby se cena jízdného přiblížila k Tarifu VDV a nedošlo k prudkému nárůstu ceny (16) .

Trasa linky je obdobná jako trasa linky předešlé, linka obsluhuje části města, která nejsou obsluhována linkami příměstskými. Hlavním rozdílem je ulice Třebíčská (směr Oslavice), která je

nově obsluhována linkou 841 101 pouze po zastávku Oslavická škola, zastávky Staré nádraží, Katastrální úřad a Třebíčská jsou obsluhovány pouze linkami příměstskými. Pro žáky základních škol byly v odpoledních hodinách přidány spoje za účelem jejich rozvozu po městě. Průtah městem nyní obsluhují převážně páteřní linky 761 100 (Jihlava – Brno) a 841 460 (Velké Meziříčí – Třebíč).

Linka 841 101 je stále navržena na základě poptávky cestujících a na příměstskou dopravu neexistují žádné garantované přestupy.

3.3 Příměstská autobusová doprava

Podkapitola 3.3 se zabývá novými linkami v oblasti Velkomeziříčska. Všechny linky oblasti 2 byly přečíslovány, došlo k časovým posunům odjezdů a byla zde snaha o zavedení garantovaných přestupů mezi příměstskými linkami s linkou 761 100 (Jihlava – Brno), v dalších obcích (Křižanov, Měřín, Tasov, Budišov) jsou vytvořeny návaznosti na další linky a na železniční dopravu.

3.3.1 Linkové vedení

V PŘÍLOHA E jsou znázorněna nová linková vedení a v PŘÍLOHA F jsou vypsány počty spojů na nových linkách. 11 linek je společnosti TRADO-BUS, dvě linky zajišťuje společnost ZDAR. Většina linek mimo pracovní dny není v provozu, případně jsou tyto spoje svozem a rozvozem na mši svatou. Linky na Velkou Bíteš (841 103), Mostiště (841 104), Třebíč (841 460) a Žďár nad Sázavou (842 117) obsluhují oblast v sobotu i neděli. Oproti jízdním řádům je navýšen počet spojů převážně na linkách na Třebíč a Žďár a byla zde zavedena pravidelná perioda. Linka 761 100 z Jihlavy do Brna má spoje v pracovní dny pravidelně každou hodinu a v časech dopravních špiček jsou přidány spoje další. Na tuto linku má v pracovní dny návaznost nejvíce spojů, konkrétně linky 841 102, 841 104, 841 106, 841 107, 841 108 (na zastávce Lavičky, „rozc.“), 841 109, 841 113 a 842 117. Ve Velkém Meziříčí jinak nejsou žádným způsobem zajištěny přestupy na železniční dopravu.

V Křižanově lze přestupovat na autobusy převážně do Žďáru nad Sázavou, Ostrova nad Oslavou a Velké Bíteše. Z Křižanova zajíždí autobusy k železniční stanici z linek 841 115, 842 145 a linek do Ostrova nad Oslavou a Velké Bíteše. Označníky se nachází i na hlavní silnici, k železniční stanici je to circa 200 metrů. Jízdní řády byly uspořádány, aby navazovaly na odjezdy vlaků směr Hustopeče u Brna, Brno, Žďár nad Sázavou, Praha a Havlíčkův Brod.

V Měříně dochází k návaznostem linky 761 100 na spoje linky z Jihlavy/Kamenice, 841 107 z Velkého Meziříčí (obsluha obcí mimo hlavní spojení Jihlava – Brno) a linky ze Žďáru nad Sázavou a Polné.

V Budišově navazují spoje linky 841 102 na spoje směr Třebíč a Tasov.

V Tasově je pouze jeden garantovaný přestup, a to z linky 841 106 na linku do Třebíče v ranních hodinách. Pro spojení do Třebíče v ostatních časových polohách cestující na základě osobního průzkumu autorky bakalářské práce vyčkají příjezdu dalšího autobusu, případně mohou využít přestupu ve Velkém Meziříčí.

V Rudíkově a v Budišově nejsou garantovány žádné návaznosti na železniční dopravu, osobní vlaky jedoucí ze směru z Velkého Meziříčí tyto obce obsluhují stejně jako autobusy.

3.3.2 Odbavování cestujících a tarif jízdného

Z hlediska odbavování cestujících se takřka nic nezměnilo. Kvůli subdodávce se dopravci dohodli, že si budou vzájemně uznávat čipové karty. Například čipové karty společnosti ZDAR mají platnost 10 let, ale po změně dopravce by ji cestující neměli jak využít. Dle autorky bakalářské práce bylo toto rozhodnutí příznivé pro obě strany – řidiče i cestující. Díky tomu odbavování probíhá rychleji než při platbě v hotovosti.

Na základě osobního průzkumu autorka zjistila, že jsou problémy se čtečkou QR kódů. Pokud je jízdní doklad prodán v autobuse společnosti TRADO-BUS, čtečka v autobuse ZDARu při přiložení jízdního dokladu ve většině případů nereaguje. Řidič musí jízdní doklad kontrolovat vizuálně a kvůli tomu dochází ke zdržení.

3.3.3 Technická základna a zázemí pro řidiče

Autobusové nádraží již nemá příliš velký význam jako dříve. Hlavním přestupním uzlem se stala zastávka Novosady. Na základě statistiky z roku 2022 je zastávka Novosady nejvyužívanější, podíl na tom má blízkost centra města a linka Jihlava – Brno, která nezajíždí na autobusové nádraží (17) . Na autobusovém nádraží byla zrušena čtyři nástupiště, na jejich místě by měla být v následujících letech zřízena cyklostezka (16) . Na zbylá nástupiště byly rozděleny všechny linky zajíždějící na autobusovém nádraží, ve většině případů jsou směry rozmístěny odlišně, než tomu bylo dříve (viz PŘÍLOHA G).

Zastávky veřejné linkové dopravy byly nově osazeny tabulkou s názvem zastávky a číslem nástupiště, včetně označení linky a směru, některé zastávky jsou nově zrekonstruovány, případně přidány nové. Novou zastávkou je Uhřínov,,MŠ a částečně i zastávka Velké Meziříčí,,Výtahy, která se nyní nachází na hlavní silnici.

V prostoru autobusového nádraží se stále nachází čekárna a zázemí pro řidiče, avšak samotný dispečink byl zrušen a provozovna Velké Meziříčí (ZDAR) je řízena ze Žďáru nad Sázavou. Prodej čipových karet a informace o spojích byly přesunuty na náměstí do turistického informačního centra v budově radnice. Od zastávky Novosady je to ve vzdálenosti circa 400 metrů. Nový hlavní přestupní uzel by měl mít dle autorky bakalářské práce zajištěné zázemí pro cestující v podobě toalety a čekárny umístěné v budově kvůli povětrnostním podmínkám.

Vozidlový park byl oproti lednu 2025 doplněn o vozidla dopravců TRADO-BUS a BDS. Ze strany společnosti ZDAR zůstal vozidlový park obdobný, pouze se snížil počet vozidel. V Tab. 3 jsou vypsána vozidla ZDARu, která zajišťovala obsluhu ve formě subdodávky. Vozidlo Irisbus Crossway a vybrané SOR CN 12 jsou nyní záložními vozidly.

Tab. 3 Vozidla dopravce ZDAR – únor 2025

vozidlo	počet
SOR ICN 10.5	4
SOR ICN 12.3	2
SOR CN 12	4
Iveco Crossway LINE 12M	1
Iveco Crossway LE LINE 12M	2
SOR LH 12 – zájezdová doprava	1
Irisbus Crossway LE 12M	1

Zdroj: autorka s využitím (13)

Kromě výše zmíněných vozidel oblast obsluhovala vozidla MAN LEÜ 330 Lion's Intercity LE 12 (provozovna Žďár nad Sázavou), ale pouze na linkách 842 117 a 842 145.

Pro oblast Velkého Meziříčí mají vozidla vyhrazena i společnosti TRADO-BUS a BDS. V Tab. 4 je vypsán počet vozidel výrobce Setra.

Tab. 4 Vozidla dopravce TRADO-BUS – únor 2025

vozidlo	počet
Setra S 415 LE business	3
Setra S 515 LE	7

Zdroj: autorka s využitím (13)

Na Obr. 6 je typ vozidla S 415 LE business. Kromě těchto typů oblast obsluhují patnáctimetrové autobusy Setra S 518 LE a Setra S 418 LE business, ale pouze na lince Jihlava – Brno.



Obr. 6 Autobus Setra S 415 LE business

Zdroj: foto autorka

V rámci subdodávky má pro oblast Velkého Meziříčí společnost BDS vyhrazena dvě vozidla, která jsou v Tab. 5.

Tab. 5 Vozidla dopravce BDS – únor 2025

vozidlo	počet
IVECO Crossway LE LINE 12M	1
SOR ICN 9.5	1

Zdroj: autorka s využitím (13)

3.3.4 Průběžné změny

Od začátku nového provozu byli cestující vyzváni, aby vnesli připomínky k novým jízdním řádům. Na základě jejich připomínek došlo k upravení jízdních dob, časů spojů a v některých případech byly spoje přidány. Nové verze jízdních řádů vyšly v platnost na začátku nebo konci března 2025.

3.4 Dopravci

Hlavním dopravcem se od února 2025 stala společnost TRADO-BUS, který však neměl dostatečný počet vozidel a řidičů k zajištění dopravní obslužnosti v oblasti 2. Téměř celá oblast Bystřicko je řešena v podobě subdodávky, kterou zajišťuje společnost ZDAR. V oblasti Velkého Meziříčí je subdodávka zajištěna částečně, a to společnostmi ZDAR a BDS.

TRADO-BUS, s.r.o. je součástí koncernu ICOM transport. Společnost tvoří čtyři provozovny – Třebíč, Moravské Budějovice, Náměšť nad Oslavou a Rosice u Brna. Do koncernu ICOM transport patří také samotný ICOM transport, ČSAD Benešov, ČSAD Jindřichův Hradec, ČSAD Ústí nad Orlicí, ČSAD Slaný, Doprava Teplice a TRADO-MAD. TRADO-MAD zajišťoval městskou hromadnou dopravu v Třebíči. Kromě veřejné linkové dopravy ICOM transport dále zajišťuje nákladní dopravu. (18)

3.5 Zhodnocení provozu

Vytvořením zcela nového systému se objevily nedostatky týkající se jak jízdních řádů, návazností, tak samotného vozidlového parku.

Přestupní uzel Novosady včetně garancí návazností má nedostatky v podobě prostoru a zázemí pro cestující. V obou směrech jsou pouze dvě stání pro vozidla linkové dopravy. Na autobusovém nádraží se nachází krytá čekárna včetně toalet, na Novosadech nic obdobného zřízeno není. To se týká i informací, které jsou od zastávky vzdálené.

Odjezdy linek z autobusového nádraží jsou rozmístěny z původních osmi nástupišť do čtyř, neboť některé linky autobusové nádraží již neobsluhují. Výstavba cyklostezky na dolní straně autobusového nádraží by byla vhodná i z hlediska přístupnosti samotného nádraží a cestující by nemuseli přecházet parkovací plochu.

Nové linky při obsluze okolních obcí mají jinou trasu než dříve. Pro cestující bylo zavedení zpočátku matoucí. Do Polné, Blížkova, Vidonína a dalších je nyní nutnost přestupu. Linková vedení jsou ve většině případů pozměněna, například linka 841 108 obsluhující místní části, která je okružní.

Pravidelná perioda u některých linek je pro cestující výhodná kvůli zapamatování, avšak z jejich strany nežádoucí. Na základě osobního průzkumu autorka bakalářské práce zjistila, že množství cestujících preferovalo původní jízdní řády a na jejich časy odjezdů byly dlouhou dobu zvyklí. Na páteřních linkách, kde spoje jezdí v hodinové či dvouhodinové periodě, je však zavedení přínosné. U linek obsluhujících menší obce je pro cestující stěžejní, aby se přepravili do školy a práce, případně na nákup nebo k lékaři.

Na vybraných linkách došlo navíc ke zkrácení jízdních dob mezi zastávkami a některé časy nejsou reálné ani za příznivých podmínek. Příkladem je linka 841 107, kdy při průměrné rychlosti $55 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ a bez odbavování cestujících dojde řidič do konečné zastávky s pětiminutovým zpožděním.

Kvůli dopravním kongescím v Jihlavě, Brně a i samotném Velkém Meziříčí dochází ke zpoždování spojů. Spoje navazující na linku 761 100 mají dle jízdního řádu čekání, řidiči však nemají jak zjistit, zda již autobus projel. Problém nastává v okamžiku, kdy jeden spoj navazuje i na spoje další. Příkladem je linka 841 102. Nelze garantovat přestup ve Velkém Meziříčí a Budišově zároveň.

Turnusy řidičů jsou uspořádány nově tak, že mezi spoji mají řidiči minimální pauzy. V případě zdržení se jim zpoždění projeví i na dalších spojích.

Dle autorky je obnova vozidlového parku vhodná z hlediska jízdních vlastností, avšak vozidla společnosti TRADO-BUS od výrobce Setra jsou oproti vozidlům od výrobců IVECO a SOR pro cestující méně komfortní. Velká vozidla nasazená na linku 841 101 jsou nevyhovující z hlediska průjezdnosti některých částí města.

Odbavovací zařízení umožňuje vzájemné uznávání čipových karet, ale čtečka QR kódu často nereaguje a vizuální kontrolou se odjezd autobusu zbytečně opozdí.

Problémy se naskytly na ulici Průmyslová. Parkování nákladních vozidel v prostoru ulice komplikovalo průjezd již dříve, nově nastaly komplikace i při otáčení autobusů. Plocha na konci ulice, kde je otáčení možné, je z části soukromým pozemkem firmy. Autobusy se zde otáčely již dříve, majitel pozemku doposud nic nenamítal.

Na linkách 841 102 a 841 106 byly nedělní spoje prodlouženy až do Velkého Meziříčí. Na úseku trasy linky 841 106 z Velkého Meziříčí do Dolních Heřmanic spojení nikdo nevyužívá, z Dolních Heřmanic do Tasova spojení využívají cestující jako svoz na mši svatou. Obdobným případem je linka 841 102. Do Velkého Meziříčí však cestující nejezdí, neboť nemají možnost návratu. Původně tyto linky začínaly a končily v těchto obcích a autobusy obsloužily jen oblast pro svoz. Nyní (2025) v těchto obcích (Tasov, Budišov) autobusy parkují a z ekonomického hlediska by bylo vhodnější zpětně zavést turnusy začínající a končící v těchto obcích.

V PŘÍLOHA H autorka bakalářské práce řeší nesprávné značení zastávek ve Velkém Meziříčí, které je v rozporu s právními předpisy.

4 NÁVRHY NA ZLEPŠENÍ

Čtvrtá kapitola této bakalářské práce se zaměřuje na návrhy na zlepšení dosavadní situace ve zvolené oblasti. Návrhy jsou vytvořeny na základě předchozí analýzy stavu a dále osobního průzkumu přímo v provozu. Autorka bakalářské práce na základě svého osobního průzkumu v terénu zjistila, že nově vytvořené jízdní řády včetně přestupů ve skutečnosti neodpovídají běžnému provozu. Po přečíslování linek a změně časů odjezdů byla také ze strany cestujících velká nespokojenost. Cestující byli zvyklí na systém, který dlouhodobě svoji funkci plnil. Je pochopitelné, že velké změny v dopravě jsou z jejich pohledu nepříjemné a některými považovány za nepřínosné. Hlavním problémem jsou v tomto případě přestupní vazby mezi spoji a samotné jízdní řády vybraných linek, u kterých byly zkráceny jízdní doby.

V bakalářské práci není řešena bezbariérovost zastávek a vozidel, pouze je zde zmíněna nízkopodlažnost vozidel doporučených pro provoz na lince městského charakteru.

4.1 Návrhy na úpravy jízdních řádů

Závěrečná kapitola bakalářské práce řeší nedostatky nového provozu od února 2025. Týká se linky městského charakteru a vybraných linek příměstské dopravy. Na základě těchto úpravy by muselo dojít i k opětovnému sestavení turnusů.

4.1.1 Linka městského charakteru

Spoje linky městského charakteru měly dle autorky bakalářské práce zůstat totožné s linkou 845 202. Byly vytvořeny na základě potřeb obyvatel města a po několik let upravovány podle jejich požadavků. Oproti lince 845 202 byla upravena počáteční a koncová zastávka jízdního řádu na zastávku Velké Meziříčí, Průmyslová II. a spoje jsou sestaveny jiným způsobem. Kvůli zrušení obsluhy zastávek ve městě směrem na Třebíč musí v ranních hodinách cestující na linku městského charakteru přestupovat z autobusu od Třebíče s desetiminutovou prodlevou na Novosadech, aby se přepravili do zaměstnání do průmyslové zóny.

Varianta 1 – úpravy stávajícího jízdního řádu

Autorka bakalářské práce by upravila vybrané jízdní doby, které jsou v době dopravních kongescí v centru města. Jízdní doby by byly prodlouženy, aby se předešlo zpoždění oproti jízdnímu řádu. Na základě průzkumu v terénu by autorka vybrané spoje zrušila z důvodu nadbytečnosti.

V ranních hodinách byl na základě připomínek ze strany cestujících spoj 9 doplněn o zastávku Bezděkov, která je blíže obytné čtvrti severně od hlavní silnice a ze směru z ulice Hornoměstská

k Oslavické škole byl snížen počet spojů pro žáky, přepravu zajišťoval spoj příměstské dopravy již neexistující linky. Autorka by proto pozměnila spoje 7 a 9. Spoj 7 by nově obsluhoval místo spoje 9 zastávku Bezděkov a dále pokračoval ve stejné trase. Spoj 9 by začínal na Novosadech o 10 minut dříve obsloužil by obytnou čtvrť v západní části města, konečnou zastávku by měl u Oslavické školy. Zastávky U Elektrárny a Fr. Stránecké by obslouženy na trase nebyly.

Jedním z nadbytečných spojů by autorka zvolila spoj 19 s odjezdem ve 12.09 z autobusového nádraží. Spoj obslouží zastávku Oslavická škola a poté obytnou čtvrť v západní části města. Po celou dobu je spoj nevytížený.

Obdobným případem je spoj 33 ve 13.44 z autobusového nádraží. Na zastávce Oslavická škola čeká velký počet žáků, tento přímý spoj na Novosady však využijí maximálně dva žáci. O 10 minut později jede spoj 35, který obsluhuje nejprve obytnou čtvrť v západní a severní části města, avšak žáci jedoucí na zastávku Novosady jej využívají taktéž, přestože dojede později. Spoj 33 by však autorka ponechala.

U spojů 35 a 23 by autorka přidala delší časy přejezdů mezi zastávkami, příčinou jsou dopravní kongesce v centru města. U spoje 35 bývá zpoždění až 20 minut. Přidány byly delší přejezdy mezi zastávkami na hlavní silnici (Hornoměstská – Zámecké schody – Novosady – aut.nádr.). Doba obou spojů by se prodloužila o 10 minut. Přestup na autobus Jihlava – Brno by byl u spoje 35 místo na Novosadech možný ve 14.24 na zastávce Hornoměstská.

V Tab. 6 jsou upraveny časy odjezdů ze zastávek, které jsou z hlediska provozu ve městě nevyhovující. Názvy zastávek jsou kvůli přehlednosti zkráceny. Zeleně zvýrazněné časy jsou rozdílné oproti původnímu jízdnímu řádu.

V řešení je zastávka na ulici Zdenky Vorlové, která byla již zřízena. Nachází se v blízkosti domova pro seniory a domu s pečovatelskou službou. Obsluhována není z důvodu absence prostoru pro otáčení autobusů (16) . Pokud by k obsluze docházelo, vhodné by bylo prodloužit spoje od zastávky u Oslavické školy, která je nejbližší. Spojení by byla přínosná mezi 8. a 16. hodinou, avšak v těchto časech autobusy k Oslavické škole nezajíždí. Jednotlivé spoje by byly prodlouženy o 13 minut. Příklad úpravy je znázorněn na úseku jednoho spoje v Tab. 7. Autorka by byla pro zavedení obsluhy jednou za dvě hodiny, ale vždy v obou směrech. Zelenou barvou je zvýrazněna změna oproti stávajícímu jízdnímu řádu.

Tab. 6 Upravený jízdní řád linky 841 101 spojů 7, 9, 35 a 23

spoj 7		spoj 9		spoj 35		spoj 23		zastávky
	upravený		upravený		upravený		upravený	
<	<	<	<	13.46	13.46	14.11	14.11	Průmyslová II
<	<	<	<	13.47	13.47	14.12	14.12	Průmyslová I
<	<	<	<	13.49	13.49	14.14	14.14	U hřbitova
<	<	<	<	13.51	13.52	14.16	14.17	U Kozů
7.30	7.30	<	<	13.54	13.55	14.19	14.20	Autobusové nádraží
<	7.32	7.35	<	<	<	<	<	Bezděkov
7.32	7.34	7.37	7.27	13.57	13.59	14.22	14.24	Novosady
7.34	7.36	7.39	7.29	13.59	14.01	14.24	14.26	Zámecké schody
<	<	<	<	14.00	14.02	<	<	Třebíčská u Balinky
<	<	<	<	14.05	14.07	<	<	Oslavická škola
<	<	<	<	14.07	14.09	<	<	Třebíčská u Balinky
<	<	<	7.31	14.09	14.11	14.26	14.28	Pod Sýpkami
<	<	<	7.33	14.11	14.13	14.28	14.30	Hornoměstská
<	<	<	7.35	14.13	14.15	14.30	14.32	Zahradní
<	<	<	7.37	14.14	14.17	14.31	14.34	U Statku
<	<	<	7.39	14.16	14.19	14.33	14.36	Správa silnic
<	<	<	<	14.17	14.20	14.34	14.37	U Elektrárny
<	<	<	<	14.19	14.22	14.36	14.39	Fr. Stránecké
<	<	<	7.42	14.20	14.24	14.37	14.41	Hornoměstská
7.35	7.37	7.40	7.44	<	<	<	<	Třebíčská u Balinky
7.38	7.40	7.43	7.47	<	<	<	<	Oslavická škola
7.40	7.42	7.45	<	<	<	<	<	Třebíčská u Balinky
7.42	7.44	7.47	<	14.22	14.29	14.39	14.46	Zámecké schody
7.44	7.46	7.49	<	14.24	14.32	14.41	14.49	Novosady
7.47	7.49	7.52	<	14.27	14.37	14.44	14.54	Autobusové nádraží
<	<	<	<	<	<	<	<	U Kozů
<	<	<	<	<	<	<	<	U hřbitova
<	<	<	<	<	<	<	<	Průmyslová I
<	<	<	<	<	<	<	<	Průmyslová II

Zdroj: autorka s využitím (11)

Tab. 7 Návrh úpravy spoje 11 linky 841 101 při obsluze zastávky Zdenky Vorlové

spoj 11		zastávky
	upravený	
8.22	8.22	Novosady
8.24	8.24	Zámecké schody
<	8.25	Třebíčská u Balinky
<	<	Oslavická škola
---	8.28	Zdenky Vorlové
<	8.31	Třebíčská u Balinky
8.26	8.33	Pod Sýpkami
8.28	8.35	Hornoměstská
8.30	8.37	Zahradní
8.31	8.38	U Statku
8.33	8.40	Správa silnic
8.34	8.41	U Elektrárny
8.36	8.43	Fr. Stránecké
8.37	8.44	Hornoměstská
<	8.46	Třebíčská u Balinky
<	<	Oslavická škola
<	8.49	Zdenky Vorlové
<	8.51	Třebíčská u Balinky
8.39	8.52	Zámecké schody

Zdroj: autorka s využitím (11)

Pozdní večerní spoj 29 do Průmyslové zóny a zpět (spoj 31) by autorka bez náhrady zrušila, na základě osobního průzkumu nikdo z cestujících nevyužívá.

Varianta 2 - jízdní řád linky 845 202 doplněn o zastávku Zdenky Vorlové

Druhou variantou řešení MHD by bylo obdobné vedení linky jako měla původní linka 845 202. Cestující byli na tento režim zvyklí a spojení bylo na základě jejich potřeb. Nyní je nutnost přestupu při přepravě na zastávku Staré nádraží, které je v blízkosti obytné čtvrti. V původní městské lince autobusy zastávku obsluhovaly přímo bez přestupu.

Zavedením nové zastávky Zdenky Vorlové do provozu by byl v dopoledních a odpoledních hodinách v jízdních řádech rozdíl týkající se obsluhy této zastávky. Konečná zastávka byla dříve na Třebíčské, proto by zastávku Zdenky Vorlové obsluhovaly autobusy až při jízdě zpět do centra města. Autobusy příměstské dopravy by na tuto zastávku vzdálenou od hlavní silnice nezajížděly.

V Tab. 8 je pozměněn spoj 10 linky 845 202 odjíždějící ze zastávky Třebíčská. Úprava je znázorněna pouze na úseku jednoho spoje, změna by se však týkala více spojů. Spoje v době obsluhy zastávky by byly prodlouženy o 4 minuty. Dále by autorka přidala jeden spoj v odpoledních hodinách, který by tuto zastávku také obsluhoval.

Tab. 8 Návrh úpravy spoje 10 linky 845 202 při obsluze zastávky Zdenky Vorlové

spoj 10		
	upravený	zastávky
11.01	11.01	Třebíčská
11.02	11.02	Katastrální úřad
11.04	11.04	Staré nádraží
---	11.06	Zdenky Vorlové
11.05	11.09	Třebíčská u Balinky
11.06	11.10	Hornoměstská

Zdroj: autorka s využitím (11)

4.2.2 Příměstské linky

Dle autorky bakalářské práce nelze v současné době (2025) zajistit plynulý průjezd autobusů městem. Do okamžiku zprovoznění obchvatu alespoň v jihovýchodní části města by byl provoz nižší. Komplikace by ale nastaly na okružní křižovatce, přes kterou by vozidla pokračovala od Třebíče směrem na Jihlavu. U této okružní křižovatky by stále docházelo k dopravním kongescím.

Z důvodu úprav původního linkového vedení jsou některé obce obsluhovány linkami z jiných směrů. Kromě přidání zastávek byly oproti původním jízdním řádům upraveny jízdní doby mezi zastávkami na příměstských linkách a na základě průzkumu autorky nelze tento jízdní řád dodržovat ani za příznivých podmínek. Vhodnější by bylo zachování původních jízdních dob.

Obsazenost vozidel na některých spojích nepřekračuje ani 5 cestujících, nelze však uvést, které spoje jsou pro cestující nadbytečné. V rámci zachování minimální dopravní obslužnosti oblasti autorka žádné spoje příměstských linek neruší.

Vybrané spoje byly začátkem ledna upraveny na základě připomínek, k úpravě však nedošlo na lince 841 107, která je z hlediska jízdních dob nevhodně sestavena. Autorka by se proto rozhodla pro následující úpravy:

Varianta 1 – úprava jízdních dob

Linka 841 107 Velké Meziříčí – Uhřínov – Otín – Měříň je z hlediska jízdních dob zkrácena oproti původnímu jízdnímu řádu linky 840 203. Při výjezdu z autobusového nádraží v čase dopravní špičky odjíždí ze zastávky Zámecké schody pětiminutovým či desetiminutovým zpožděním. Na trase se kvůli zkráceným jízdním dobám zpoždění navýší o dalších 5 minut. I přes příznivý stav komunikací, minimální provoz, při průměrné rychlosti 50-60 km·h⁻¹ a bez nástupu a výstupu cestujících nelze odjíždět ze zastávek na trase včas. Například na spoj 13 této linky navazuje spoj 13 linky 841 201 (Měříň – Polná), mezi příjezdem a odjezdem jsou pouze dvě minuty. Řidič přijíždí do Měřína s desetiminutovým zpožděním, se kterým po odbavení cestujících také odjíždí.

V Tab. 9 je návrh na úpravu jízdních dob linky 841 107. K největšímu zkrácení došlo v úseku Uhřínov – Pavlínov. Autorka bakalářské práce porovnávala jízdní doby s dřívějším jízdním řádem na této trase. Úprava byla vytvořena na spoji, který bývá nejvíce opožděn. Na ostatních spojích by autorka doporučila stejné jízdní doby, v době dopravního sedla by však mohly být zkráceny jízdní doby v rámci Velkého Meziříčí. Zelenou barvou jsou opět zvýrazněny rozdíly oproti stávajícímu jízdnímu řádu. Doba tohoto spoje by byla prodloužena o 16 minut.

Tab. 9 Úprava jízdních dob na spoji 13 linky 841 107

spoj 13		zastávky
	upravený	
14.05	14.05	Velké Meziříčí,,aut.nádr.
14.08	14.09	Velké Meziříčí,,Novosady
14.09	14.12	Velké Meziříčí,,Zámecké schody
14.11	14.15	Velké Meziříčí,,Hornoměstská
14.15	14.19	Velké Meziříčí,,u kaple
14.16	14.21	Baliny,,rozc.2.0
14.18	14.25	Uhřínov
14.20	14.27	Uhřínov,,MŠ
14.21	14.28	Uhřínov,,GP
14.22	14.30	Uhřínov,,MŠ
14.27	14.36	Horní Heřmanice
14.30	14.42	Bochovice,,odb.Horní Heřmanice
14.33	14.47	Horní Radslavice
<	<	Otín,Pohořilky
<	<	Otín,Pohořilky,rozc.
14.37	14.51	Pavlínov
14.40	14.54	Otín,Pohořilky,rozc.
14.42	14.56	Otín
<	<	Stránecká Zhoř,,Nová Zhoř,rozc.1.0
14.45	14.59	Otín,Geršov
14.47	15.03	Měřín,,rozc.Geršov
14.49	15.05	Měřín,,hřbitov
14.51	15.07	Měřín,,nám.

Zdroj: autorka s využitím (11)

Varianta 2 – Původní jízdní řády s drobnými úpravami

Z hlediska úpravy spoje na lince 841 107 autorka uvažuje varianty původního jízdního řádu s drobnými úpravami týkajícími se jízdních dob ve městě v čase dopravní špičky. Oproti jízdnímu řádu linky 840 203 by autorka ponechala zastávku Zámecké schody. Prodlouženy by byly jízdní doby na úseku z autobusového nádraží po Zámecké schody, kde dochází k dopravním kongescím. Spoj by

byl uspišen o 3 minuty kvůli obsluze zastávky Zámecké schody, dále by byla prodloužena jízdní doba mezi autobusovým nádražím a zastávkou Novosady, změněné časy odjezdů ze zastávek jsou znázorněny v Tab. 10.

Tab. 10 Úprava jízdních dob na spoji 15 linky 840 203 při obsluze zastávky Zámecké schody

spoj 15		zastávky
	upravený	
14.40	14.37	Velké Meziříčí,,aut.nádr.
14.42	14.41	Velké Meziříčí,,Novosady
---	14.44	Velké Meziříčí,,Zámecké schody
14.47	14.47	Velké Meziříčí,,Hornoměstská
14.51	14.51	Velké Meziříčí,,u kaple

Zdroj: autorka s využitím (11)

4.2.3 Turnusy řidičů

Tato podkapitola je zaměřena na sestavení turnusů. Spoje mají mezi sebou krátké časové rozestupy a řidiči nemají možnost časové rezervy. Při zpoždění některého spoje se zdržení projeví i na spojích dalších a pokud jsou zkráceny jízdní doby i na následujícím spoji, nedokáže se vyrovnat jízdnímu řádu. Z tohoto důvodu je možné, že budou narušeny návaznosti mezi jednotlivými spoji.

Další úprava by se týkala nedělních spojů na mši svatou do Tasova a Budišova. Spoje nyní zcela nekopírují časy mši svatých. Dříve byly spoje objednávané farností a odjezdy byly přizpůsobeny mši. Spoje od roku 2025 byly nově prodlouženy až do Velkého Meziříčí, ze strany obyvatel obcí na trase je to nepřínosné. Autorka bakalářské práce by opětovně zavedla turnusy určené pro spoje na svoz a rozvoz na mši svatou jako tomu bylo dříve. V Tasově i v Budišově jsou odstaveny autobusy, které by tyto spoje mohly zajistit. Řidiči zastavují cestujícím na zastávkách v obcích, ke kostelům je to však daleko. Z časového hlediska nelze stihnout odjezd autobusu zpět, stejně jako v případě prodloužení mše svaté. V minulosti využívalo tohoto autobusu i kolem 60 cestujících, nyní spojení využijí maximálně 2 osoby.

4.2 Návrhy úprav návazností spojů

Nově vytvořený přestupní uzel Novosady byl zvolen podle linky 761 100 Jihlava – Velké Meziříčí – Brno. Linka neobsluhuje autobusové nádraží, pouze městem projíždí a obsluhuje zastávky pouze na přímé trase. Autobusy mají odjezd z této zastávky v xx.30 v obou směrech a z toho důvodu byly nově vytvořené jízdní řády upraveny tak, aby byl garantován přestup. Z důvodu hustého provozu

a kongescí v krajských městech Jihlavě a Brně mají tyto spoje v dopravní špičce ve většině případů zpoždění. Některé autobusy mají kvůli přípoji uvedené desetiminutové čekání, avšak problémem je, že řidiči ostatních příměstských linek nezjistí, zda dálkový autobus již projel.

Na lince 841 102 dochází k nezajištění přípojů. V pracovní dny má 7 spojů garantovaný přestup ve Velkém Meziříčí na Novosadech na linky Jihlava – Brno. V Budišově má však na linku 841 102 navazovat linka 796 105 Kožichovice – Třebíč – Budišov – Tasov – Velká Bíteš. Pro obyvatele obcí Rohy, Studnice a Hodov je tento přestup spojením s Třebíčí. Při zpoždění autobusu ve Velkém Meziříčí z důvodu až desetiminutového čekání na autobusy Jihlava – Brno jede spoj linky 841 102 se zpožděním. Spoje linky 796 105 mají vyčkat jeho příjezdu 5 nebo 10 minut. Oba přestupy nelze dle autorky garantovat současně.

Řešení této situace nelze vyřešit pomocí úpravy jízdních dob ani odjezdů, protože je návaznost na obou stranách linky. Řešením pro cestující v případě vybraných spojů je uskutečnit přestup na zastávce Oslavička,,rozc.Baliny. Autobus jedoucí směrem na Třebíč z této zastávky odjíždí 10 minut po příjezdu autobusu z Hodova.

Návaznost na železniční dopravu v Křižanově je vyhovující, na spojích veřejné linkové dopravy obsluhující železniční stanici nedochází k nárůstu zpoždění. Výhodou těchto návazností je pro cestující možnost výběru dopravního prostředku. Mezi Křižanovem a železniční stanicí je dostatek spojení a například do Žďáru nad Sázavou se lze přepravit jak autobusem, tak vlakem. Záleží jen na volbě cestujících. Stejný případ je směrem do Brna, kdy lze využít autobusu s přestupem ve Velké Bíteši, nebo přímým vlakem. Linka 841 115 má u železniční stanice pouze 2 garantované přestupy s vazbou na železniční dopravu ve směru do Velkého Meziříčí a v opačném směru v pracovní dny přestupů 6. Tím, že jsou spojení mezi Křižanovem a železniční stanicí rozdělena do více linek, lze využít spojení jiného a z Křižanova pokračovat do cílové destinace. Proto není dle autorky nutné více přestupů zajišťovat.

V Měříně na sebe navazují spoje linek 841 107, 841 109, 841 201 s linkou 761 100, návaznost je dle názoru autorky dostačující.

Na zastávce Lavičky,,rozc. je ve večerních hodinách garance přestupu z linky 761 100 na linku 841 108, která obsluhuje místní části Velkého Meziříčí Hrbov, Svařenov a Frankův Zhořec. Autorka by prodloužila čekání spoje 8 v této zastávce alespoň na 10 minut, jelikož se jedná o poslední spoj do těchto místních částí.

4.3 Návrhy úprav technické základny

Podkapitola 4.3 se zabývá technickou základnou veřejné linkové dopravy. Jednou částí je vozidlový park z hlediska nasazení menšího vozidla na linky městského charakteru z hlediska průjezdnosti, další částí je úprava autobusového nádraží a nově zavedeného přestupního uzlu Novosady.

4.3.1 Vozidlový park

Vytvoření turnusů převážně pro MHD a k tomu připojení méně vytížených spojů příměstských linek by bylo pro řidiče a samotný provoz přínosnější. Vhodná by byla například vozidla SOR ICN 9.5, ROŠERO P First FCLLI nebo ze starších typů SOR CN 8.5 (viz Obr. 7), CN 9.5 a SOR BN 8.5. Bezemisní vozidlo SOR EBN 8 by taktéž bylo vhodné, ale musela by kvůli němu být zřízena dobíjecí stanice a z ekonomického hlediska by nebyla kvůli nízkému počtu vozidel výhodná. Další možností je autobus poháněný CNG. Čerpací stanice pohonných hmot společnosti ZDAR plničkou CNG nedisponuje, ale čerpací stanice HAD (Horácké autodružstvo) nacházející se na stejné ulici touto stanicí disponuje. Vjezd do prostoru je kratším autobusem možný, ale na úkor toho by musela být částečně omezena parkovací plocha pro osobní automobily. Pokud by společnost HAD schválila pravidelné tankování vozidla a upravila plochu pro zlepšení přístupu, autobus využívající CNG by byl ve městě možný. Na místě určeném pro parkování osobních vozidel by byla umístěna značka zakazující stání v předem vymezených časových oknech.



Obr. 7 Autobus SOR CN 8.5

Zdroj: (13)

4.3.2 Autobusové nádraží

Autobusové nádraží je stále přestupním uzlem, avšak již méně významným. Čekárna pro cestující a zázemí pro řidiče stále zůstalo, ale nejsou k dispozici žádné informace pro cestující. Ty byly přesunuty na náměstí do budovy radnice, která je od zastávky Novosady vzdálena téměř 400 metrů. Řidiči zde nemají možnost využití zázemí oproti autobusovému nádraží, přestože na vedlejší zastávce Zámecké schody mají konečnou zastávku a v některých případech i přestávky před dalším spojem.

Po dokončení rekonstrukce náměstí by měla být vybudována cyklostezka, která by vedla místo čtyř již zrušených stanovišť umístěných ve spodní části autobusového nádraží. Autorka bakalářské práce cyklostezku považuje za velmi přínosnou. Byl by omezen počet cyklistů v centru města a autobusové nádraží by mělo přístupovou cestu vedenou mimo parkoviště u supermarketu. Dalším vhodným propojením města s nádražím by byla lávka přes řeku Oslavu naproti autobusovému nádraží směrem k OC Kaufland. Lávka by sloužila pouze pro pěší.

Vzhledem ke stavu přístřešků na nástupištích autobusového nádraží by byla vhodná rekonstrukce. Současný stav (2025) je na Obr. 8.



Obr. 8 Zastávka autobusového nádraží

Zdroj: foto autorka

4.3.3 Přestupní uzel Novosady

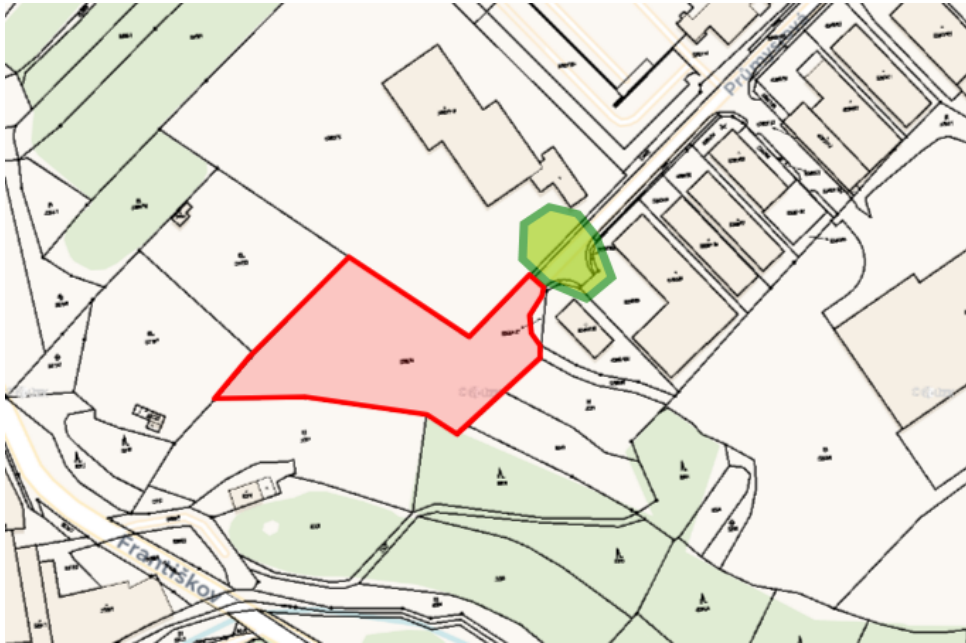
Přestupní uzel Novosady je z hlediska kapacity velmi omezený. V obou směrech obsahuje pouze dvě stání v prostoru zastávky. Pokud se v jednom směru sjede více než dva autobusy během dopravní špičky, další vozidlo zůstává stát v jízdním pruhu a způsobí dopravní kongesci ve městě. Oba zastávkové zálivy by bylo možné rozšířit o další stání, avšak na úkor stávajících parkovacích stání pro osobní automobily. Další komplikací jsou výjezdy z domů, které by ústily do zálivu a obyvatelé by se museli situaci přizpůsobit a dát vozidlu veřejné dopravy přednost. Týkalo by se to circa osmi parkovacích míst. Již v současné době (2025) jsou v centru města komplikace s počtem parkovacích míst, přestože byla vytvořena rozsáhlá parkovací plocha za náměstím. Vjezd a výjezd na tuto plochu jsou pouze z ulice K Novému nádraží (proti autobusovému nádraží) a od severní strany centra je delší docházková vzdálenost.

Pro cestující by bylo vhodné tento přestupní uzel zmodernizovat a zřídit čekárnu odolnou proti povětrnostním podmínkám, případně zřídit toalety a informace v těsné blízkosti. Novou zděnou čekárnu nelze v tomto prostoru nikde vybudovat, řešením by bylo umístění do některé ze stávajících budov. Do nové čekárny by byla doplněna odjezdová tabule, případně moderní označnický s odjezdy v obou směrech zastávky Novosady.

4.3.4 Průmyslová

Na konečné zastávce Průmyslová II jsou nyní komplikace z hlediska otáčení vozidel MHD. Jediná možná plocha pro otáčení vozidel je na konci ulice, vozidla však při otáčení zajíždí na pozemek společnosti DOMICO CZ, spol. s r.o. V ulici dále dochází k odstavení nákladních vozidel v obou směrech a ulice má výrazně omezený průjezd. Rozšíření ulice o odstavné pruhy není z hlediska prostoru možné. Aby nedocházelo k žádným konfliktům mezi majitelem pozemku a řidiči, bylo by vhodné se s majitelem pozemku na otáčení vozidel domluvit. Na Obr. 9 je zeleně vyznačena plocha, kde se autobusy otáčí. Bylo tomu tak i v předchozích letech, problémy se objevily až od února 2025. Červeně je zvýrazněna plocha, na které by se plocha pro otáčení autobusů dala zřídit. Tato plocha je majetkem Velkého Meziříčí. Výstavba by byla náročná z hlediska terénu, neboť směrem k ulici

Františkov dochází ke klesání. Dopravce by se s majitelem pozemku firmy mohl domluvit na případné finanční kompenzaci za využívání pozemku pro otáčení vozidel.



Obr. 9 Plocha pro otáčení autobusů – ulice Průmyslová

Zdroj: (19) , upraveno autorkou

4.3.5 Pod Sýpkami

Z hlediska nasazení dvanáctimetrových autobusů by bylo vhodné na trase k zastávce Pod Sýpkami v nepřehledných a úzkých částech umístit svislé dopravní značení B 29 „Zákaz stání“. V ulici Zámecká je nedostatek prostoru pro samotné míjení autobusu s osobním vozidlem a v případě odstaveného osobního vozidla je míjení o to ztíženo. Na Obr. 10 a Obr. 11 jsou vyobrazeny úzké části ulice Zámecká s odstaveným vozidlem.



Obr. 10 Ulice Zámecká – 1

Zdroj: foto autorka



Obr. 11 Ulice Zámecká – 2

Zdroj: foto autorka

4.3.6 Preference vozidel veřejné linkové dopravy na křižovatkách

Dalším vhodným opatřením proti zpoždění by na křižovatkách opatřených světelným signalizačním zařízením byla preference vozidel autobusů veřejné linkové dopravy. Jedná se o dvě křižovatky se silnicí II/602. Jednou je odbočka do ulice K Novému nádraží (silnice II/360) a druhou

do ulice Vrchovecká (opět silnice II/360). Preference by zajistila rychlejší průjezd z autobusového nádraží na Novosady, kdy dochází k největšímu zpoždění autobusů.

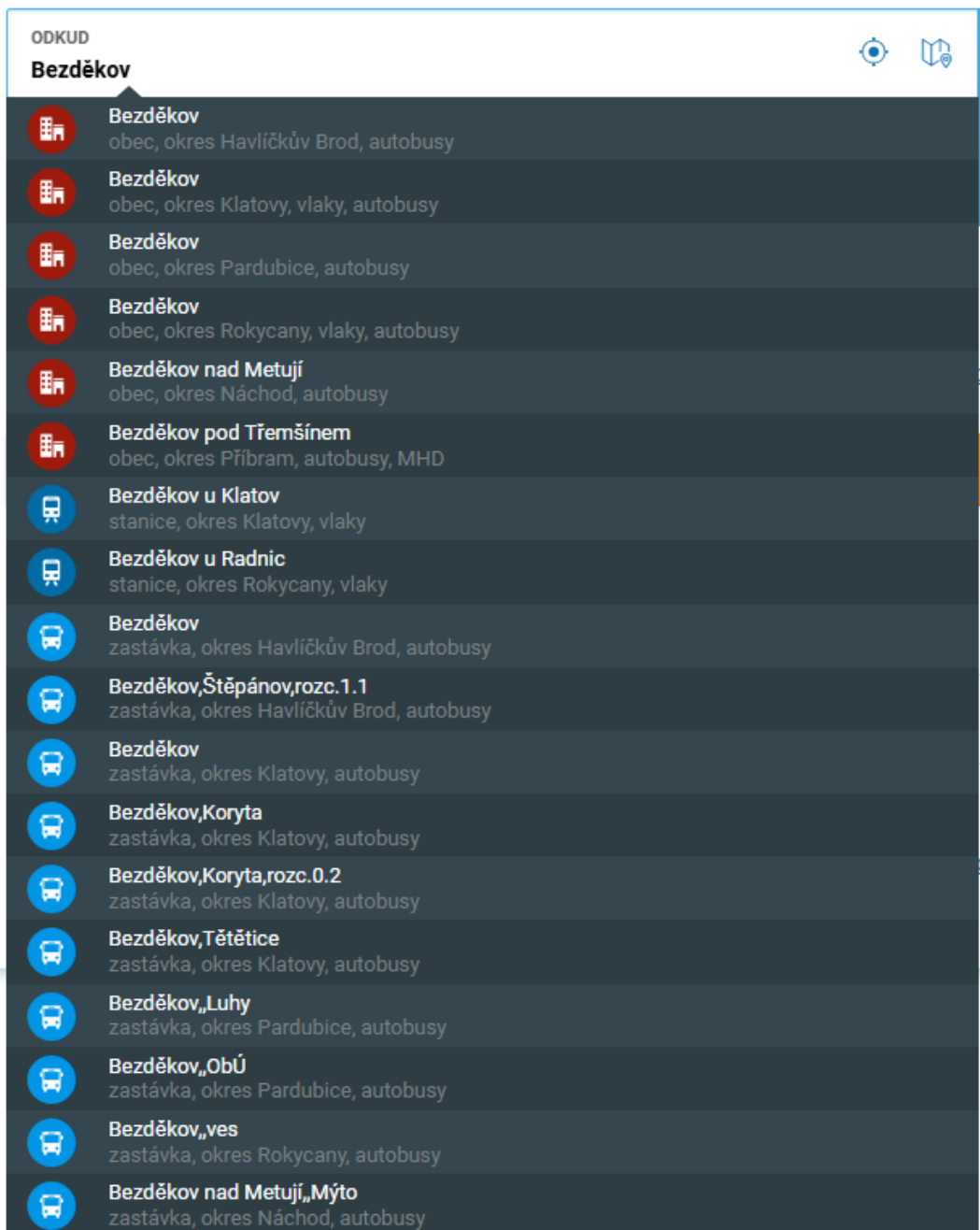
4.4 Další návrhy

Další návrhy se týkají internetových stránek VDV a vyhledávání spojení na stránce IDOS.

V případě přípojů na spoje linky Jihlava – Brno je pro ověření průjezdu možnost zkontrolovat aktuální polohu spojů, která je dostupná na internetových stránkách VDV (20). Toto východisko není vhodné z více důvodů. Jedním je čas a samotný přístup k internetu na vlastním mobilním telefonu, druhým hlavním důvodem je, že verze této aplikace je prozatím zkušební a ve fázi přípravy. Jsou případy, kdy se polohy některých autobusů nezobrazují.

Dříve tuto situaci řešili řidiči přímo telefonním hovorem, nyní to nelze, neboť v různé časové polohy zajišťuje spoje jiný řidič a také dochází ke střídání řidičů na turnusech. Není dáno, s kým by se řidič měl spojit. Řešením tohoto případu by byl systém, který by umožnil řidičům dálkových spojů přímo v odbavovacím zařízení potvrdit, že zastávkou Novosady již projeli. K tomuto času potvrzení by bylo vhodné přidat 3 minuty, aby měli cestující dostatečnou dobu na přesun na zastávku v opačném směru. Tento systém by se aplikoval na všechny garantované přestupy.

Z hlediska vyhledávání spojení na internetové stránce IDOS se nyní zastávky MHD vyhledávají pouze podle názvu zastávky a nikoli včetně názvu města. Ostatní zastávky, které obsluhují i příměstské linky, jsou stále pod názvem města. Jelikož linka 841 101 není přímo linka městské hromadné dopravy, bylo by vhodné požádat o doplnění názvu města. Ve vývěsném jízdním řádu je však úplný název zastávky. Například po zapsání názvu zastávky Bezděkov se hledaná zastávka nezobrazuje, neboť existuje více stejnojmenných zastávek (viz Obr. 12). Při zapsání celého názvu dojde k chybě a zastávka nebyla nalezena.



Obr. 12 Vyhledávání na internetové stránce IDOS

Zdroj: (21)

4.5 Kalkulace nákladů

Dle autorky bakalářské práce nelze přímo určit, kolik by byla výše nákladů na úpravu jednotlivých nedostatků. Z hlediska výstavby zařízení autobusového nádraží a přestupního uzlu Novosady lze vytvořit hrubou kalkulaci.

Na základě průzkumu trhu se cena informačních tabulí LED s odjezdy MHD pohybuje v základní verzi bez akustického hlášení okolo 8 000,- Kč. (22)

Některé přístřešky na autobusovém nádraží jsou ve špatném stavu. Obměna jednoho přístřešku na autobusovém nádraží by se pohybovala okolo 50 000,- Kč (23) Dostatečná by však byla jejich oprava nebo případná záměna za nevyužité přístřešky nástupišť 5 – 8.

Svislé dopravní značení na ulicích Průmyslová a Zámecká by znamenalo pořízení čtyř dopravních značek B 29 „Zákaz stání“, jejichž cena se pohybuje okolo 1 000,- Kč. (24)

Zřízení preference autobusů na křižovatkách by záležela na typu a rozsahu preferenčního systému. Pokud by však v následujících letech byla dokončena výstavba obchvatu, snížil by se provoz v centru města a zřízení by nebylo nutné.

Dalšími položkami jsou proměnné, které by byly ovlivněny až během domluvy jejich zřízení, například řešení otáčení autobusů na Průmyslové ulici a možnost čekárny se zázemím pro cestující na přestupním uzlu Novosady. Nová výstavba nelze uskutečnit, prostor by musel být v některé ze stávajících budov a po domluvě s majitelem by byla domluvena výše nájmu, nebo případné odkoupení. Zařízení by bylo řešeno podle toho, co se v budově momentálně nachází.

V Tab. 11 se nachází částečná kalkulace nákladů týkající se technické základny.

Tab. 11 Hrubá kalkulace nákladů při úpravě technické základny

	počet	pořizovací cena
Informační tabule LED s odjezdy autobusů	1	8 000 Kč
Svislé dopravní značení – B 29 „Zákaz stání“	4	4 000 Kč
Nové přístřešky na autobusovém nádraží	4	200 000 Kč
Celkem	-----	212 000 Kč

Zdroj: autorka s využitím (22) (23) (24)

Autorka bakalářské práce dále provedla hrubou kalkulaci týkající se ujetých kilometrů. V Tab. 12 je hrubá kalkulace nákladů pro variantu 1 a 2, v Tab. 13 je vytvořena hrubá kalkulace na lince 841 107, opět pro obě varianty. Autorka provedla výpočty s částkou 37,71 Kč·km⁻¹ (14) a uvažovala 250 pracovních dní v roce. Do kalkulace není zahrnuta obsluha zastávky Zdenky Vorlové, obsluhována by byla až po zřízení plochy pro otáčení autobusů. Zastávka Zdenky Vorlové je od zastávky Oslavická škola vzdálena cirka 250 metrů, rozdíl v ujeté vzdálenosti by činil 500 metrů na každém spoji. V posledním sloupci je vypočtena částka, která je srovnáním se současným stavem.

Tab. 12 Hrubá kalkulace nákladů na lince 841 101

	počet km/den	částka/den	částka/rok	srovnání
linka 101 – současnost	204 km	7 693 Kč	1 923 250 Kč	---
linka 101 – varianta 1	210 km	7 919 Kč	1 979 750 Kč	+ 56 500 Kč
linka 101 – varianta 2	168 km	6 335 Kč	1 583 750 Kč	- 339 500 Kč

Zdroj: autorka s využitím (11) (14)

Tab. 13 Hrubá kalkulace nákladů na lince 841 107

	počet km/den	částka/den	částka/rok	srovnání
linka 107 – současnost	493 km	18 591 Kč	4 647 750 Kč	---
linka 107 – varianta 1	493 km	18 591 Kč	4 647 750 Kč	0
linka 107 – varianta 2	295 km	11 124 Kč	2 781 000 Kč	- 1 866 750 Kč

Zdroj: autorka s využitím (11) (14)

5 VÝBĚR VÝSLEDNÉ VARIANTY

V případě městské linky se autorka bakalářské práce rozhodla pro variantu 2 – obnovení původního linkového vedení a odjezdů ze zastávek. Z hlediska velikosti města není vhodné zavádět pravidelnou periodu. Velké Meziříčí není příliš rozsáhlé a pro kratší interval jsou vhodnější větší města. Jízdní řád linky MHD byl vytvořen tak, aby dostatečně pokryl území města na základě potřeb občanů. Linku by však zachovala integrovanou do systému VDV, pouze by byla v původní podobě. Dalším hlediskem je spokojenost občanů města. Občané okolních obcí MHD příliš nevyužívali, proto nebyla nutná návaznost na příměstské linky. V návrhové části byla linka doplněna o zastávku Zdenky Vorlové, ke které by autobusy zajížděly ve směru do centra ze zastávky Třebíčská. Při původním linkovém vedení by byla roční částka nižší o 339 500 Kč za rok než je nyní.

Změny příměstských linek byly kvůli zavedení návaznosti na pravidelné odjezdy linky Jihlava – Brno obtížnější. Byla možnost buď ponechat periodu a garantovat návaznost, nebo prodloužit dobu přestupu a ponechat původní časy. Druhou variantou byly drobnější úpravy časů v dopravních špičkách na původních jízdních řádech, aby nedocházelo ke zpoždění. Na rozdíl od původních jízdních řádů obsluhujících západní část města by zahrнула obsluhu zastávky Zámecké schody na všech spojích. Autorka se opět rozhodla pro variantu 2 z toho důvodu, že během dopravní špičky je navýšen počet spojů na lince 761 100 a cestující mají více možností přestupu. Při zachování původního linkového vedení by byla částka nižší o 1 866 750 Kč oproti lince 841 107.

Garanci přestupů na lince 841 102 nelze vyřešit ani změnou jízdních dob, ani linkového vedení. Pro návaznost na obou stranách by bylo nutné spoj zkrátit, to by ale znamenalo vynechání obsluhy některých zastávek na trase. Toto řešení by bylo nepřínosné. Protože linky 761 100 jezdí v pravidelné periodě a v dopravních špičkách jsou doplněny i další spoje, nebylo by nutné garanci zajišťovat a ponechat ji pouze v Budišově, případně by cestující vykonali přestup na zastávce Oslavička,,rozc.Baliny.

Úpravou vybraných linek by byla nutnost znovu sestavit turnusy, aby byly dodrženy přestávky v řízení a včasné odjezdy na další spoje v turnusu. Nedělní spoje na mši svatou do Tasova a Budišova by autorka oddělila od celodenního turnusu z Velkého Meziříčí a nové turnusy začínající v těchto obcích by byly určeny pouze pro svoz a rozvoz na mši.

Dle autorky by dále byla vhodná opatření zajišťující komfort řidičů a cestujících. Ze strany řidičů autobusu vznikaly komplikace na ulicích Zámecká a Průmyslová, tyto problémy lze vyřešit osazením příslušnou dopravní značkou a v případě volné plochy na ulici Průmyslová je vhodným opatřením písemný souhlas majitele pozemku, že jej autobusy mohou využívat jako obratiště.

Výstavbu obratiště by autorka z důvodu vysokých nákladů nedoporučovala. Obdobným případem by byla i preference vozidel na křižovatkách. Tu autorka také nedoporučuje. Týkala by se pouze dvou křižovatek se světelným signalizačním zařízením a po dokončení výstavby obchvatu města by došlo ke snížení provozu v centru a tato zařízení by nebyla efektivně využita.

Společně s tím navrhuje novou funkci v odbavovacím zařízení, které upozorní na průjezdy zastávkou Novosady linkou 761 100. Užívání mapy aktuálních poloh spojů je prozatím nespolehlivé a pro řidiče na základě průzkumu nepohodlné. Oprava názvů zastávek na IDOSu by byla vhodná pro ty, kteří si spojení vyhledávají na internetových stránkách, nikoli ve vývěsných jízdních řádech.

Z hlediska úpravy technické základny by bylo vhodné zavedení turnusu převážně pro městské linky, na které by byl nasazen autobus SOR CN 8.5 nebo CN 9.5. Z pohledu autorky by bylo pořizování krátkého autobusu poháněného CNG nákladnější, než nasazení již zmíněných vozidel. Rozsah linek městské dopravy není příliš velký, a proto je vhodnějším řešením nasazení vozidla, které dopravce již vlastní.

V případě autobusového nádraží by bylo pořízení nových přístřešků neekonomické. Ve špatném stavu jsou pouze vybrané prvky, které lze opravit. Na spodní straně nádraží se nachází čtyři nevyužité přístřešky, které by se s přístřešky na zastávkách 1 – 4 daly případně zaměnit.

Přestupní uzel Novosady by bylo vhodné doplnit krytou čekárnou a informacemi v podobě informační tabule. Informace v budově radnice jsou od zastávky příliš vzdálené a pro zjištění odjezdů spojů by cestujícím informační tabule zjednodušila hledání ve vývěsných jízdních řádech, které se nachází na označnicku.

ZÁVĚR

V práci byla provedena analýza provozu veřejné linkové dopravy na území Velkomeziříčska. Autorka bakalářské práce definovala oblast, které se práce týkala a společně s městem Velkým Meziříčím ji charakterizovala z hlediska infrastruktury. Nejprve byla provedena analýza z hlediska linkového vedení, odbavování cestujících, tarifu jízdného, dopravce a technické základny v období do konce ledna roku 2025. Následně byla provedena analýza stavu od února 2025, kdy došlo k zásadním změnám na základě změny dopravce ve zvolené oblasti. V práci jsou vypsány požadavky ze strany Kraje Vysočina, které výběr dopravce ovlivnily. Autorka se zaměřila na linková vedení, odbavování, vozidlový park a zaměřila se také na přestupní vazby mezi spoji.

V rámci provedené analýzy byly zpracovány návrhy na odstranění vybraných nedostatků. Byly upraveny jízdní doby vybraných spojů v centru města v dopravních špičkách a na lince 841 107 došlo k úpravám jízdních dob i mimo město. Autorka dále řešila vybavení nového přestupního uzlu Novosady, které je oproti autobusovému nádraží nedostatečné. Dále byly zpracovány návrhy týkající se úprav dopravního značení ve vybraných ulicích města a návrh týkající se preference autobusů na křižovatkách se světelným signalizačním zařízením. Byla provedena částečná kalkulace týkající se zmíněných úprav. Na konci autorka zvolila výsledné varianty opatření na linkách a zařízení a svá rozhodnutí opodstatnila. V případě linek se jedná o navrácení do původního stavu, případně s drobnými úpravami. Návrhy úprav jsou v zájmu cestujících a zvýšením počtu cestujících v dané oblasti by bylo zajištěno snížení podílu individuální automobilové dopravy.

SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ

- (1) Český statistický úřad. Počet obyvatel v obcích České republiky. *csu.gov.cz* [online]. 2025 [cit. 2025-06-25]. Dostupné z: <https://csu.gov.cz/>
- (2) Město Velké Meziříčí. Základní informace. *velkemezirici.cz* [online]. 2025 [cit. 2025-06-25]. Dostupné z: <https://www.velkemezirici.cz/o-meste/zakladni-informace>
- (3) Seznam.cz. *mapy.cz* [online]. 2025 [cit. 2025-06-25]. Dostupné z: <https://mapy.cz/>
- (4) Noviny VM. V roce 2026 se počítá se zahájením prací na obchvatu Velkého Meziříčí. *novinyvm.cz* [online]. 2025 [cit. 2025-06-25]. Dostupné z: <https://www.novinyvm.cz/27409-v-roce-2026-se-pocita-se-zahajenim-praci-na-obchvatu-velkeho-mezirici.html>
- (5) Společnost pro veřejnou dopravu. Velké Meziříčí. *archiv.spvd.cz* [online]. 2011 [cit. 2025-06-25]. Dostupné z: <https://archiv.spvd.cz/index.php/velke-mezirici/371-clanky/cz/velkemezirici>
- (6) Velké Meziříčí. Do Žďáru vlakem bez přestupu. *velkemezirici.cz* [online]. 2024 [cit. 2025-06-25]. Dostupné z: <https://www.velkemezirici.cz/mestsky-urad/aktuality/14364-do-zdaru-vlakem-bez-prestupu>
- (7) Velké Meziříčí. Plán dopravní obslužnosti města Velké Meziříčí 2021-2025. *velkemezirici.cz* [online]. 2021 [cit. 2025-06-25]. Dostupné z: https://www.velkemezirici.cz/images/stories/Plán_dopravní_obslužnosti_města_Velké_Meziříčí.pdf
- (8) Velké Meziříčí. Schéma městské autobusové dopravy ve Velkém Meziříčí. *velkemezirici.cz* [online]. 2021 [cit. 2025-06-25]. Dostupné z: https://www.velkemezirici.cz/images/stories/Doprava/Plan_mhd.pdf
- (9) Noviny VM. Od 11. prosince platí nový jízdní řád MHD. *novinyvm.cz* [online]. 2016 [cit. 2025-06-25]. Dostupné z: <https://www.novinyvm.cz/11505-od-11-prosince-plati-novy-jizdni-rad-mhd.html>
- (10) Noviny VM. Od 1.1.2023 zdraží ve Velkém Meziříčí městská hromadná doprava. *novinyvm.cz* [online]. 2022 [cit. 2025-06-25]. Dostupné z: <https://www.novinyvm.cz/22606-od-112023-zdrazi-ve-velkem-mezirici-mestska-hromadna-doprava.html>
- (11) Vývěsné jízdní řády. *portal.idos.cz* [online]. 2025 [cit. 2025-06-25]. Dostupné z: <http://portal.idos.cz/default.aspx?c=7>

- (12) Veřejná doprava Vysočiny. Spočítat jízdné. *kr-vysocina.cz* [online]. 2025 [cit. 2025-06-25]. Dostupné z: <https://www.kr-vysocina.cz/spocitat%2Djizdne/ms-122447/p1=122447>
- (13) Seznam autobusů. ZDAR. *seznam-autobusu.cz* [online]. 2025 [cit. 2025-06-25]. Dostupné z: <https://seznam-autobusu.cz/dopravce/zdar>
- (14) Veřejná zakázka: Zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou na území Kraje Vysočina od roku 2024 – oblast č.2. *ezak.kr-vysocina.cz* [online]. 2023 [cit. 2025-06-25]. Dostupné z: https://ezak.kr-vysocina.cz/contract_display_11159.html
- (15) Interní materiály dopravce ZDAR, a.s.
- (16) Interní materiály města Velké Meziříčí.
- (17) Noviny VM. Využívanost zastávek MHD ve Velkém Meziříčí, vede ta na Novosadech. *novinyvm.cz* [online]. 2023 [cit. 2025-06-25]. Dostupné z: <https://www.novinyvm.cz/23841-vyuzivanost-zastavek-mhd-ve-velkem-mezirici-vede-ta-na-novosadech.html>
- (18) ICOM transport. Autobusová doprava. *icomtransport.cz* [online]. 2025 [cit. 2025-06-25]. Dostupné z: <https://www.icomtransport.cz/autobusova-doprava-cz/>
- (19) iKatastr. Mapa a informace z KN. *ikatastr.cz* [online]. 2025 [cit. 2025-06-25]. Dostupné z: <https://www.ikatastr.cz/#kde=49.339509,16.034247,17>
- (20) Aktuální polohy spojů. *mapavdv.kr-vysocina.cz* [online]. 2025 [cit. 2025-06-25]. Dostupné z: <https://mapavdv.kr-vysocina.cz/>
- (21) IDOS.cz. *idos.cz* [online]. 2025 [cit. 2025-06-25]. Dostupné z: <https://idos.cz/vlakyautobusymhdvse/spojeni>
- (22) egmenergo - Mluvící zvukové informační tabule a vitríny. *egmenergo.cz* [online]. 2025 [cit. 2025-06-25]. Dostupné z: <https://www.egmenergo.cz/produkty/mluvici-zvukove-informacni-tabule-a-vitriny/>
- (23) Autobusové zastávky. *autobusovazastavka.cz* [online]. 2025 [cit. 2025-06-25]. Dostupné z: <https://autobusovazastavka.cz/kategorie-produktu/mobilier/autobusove-zastavky/#menu-hlavni-menu>
- (24) Dopravní značka zákaz stání. *dopravniznacky.online* [online]. 2025 [cit. 2025-06-25]. Dostupné z: <https://www.dopravniznacky.online/dopravni-znacka-b29-zakaz-stani/>

(25) Tarif VDV. *kr-vysocina.cz* [online]. 2024 [cit. 2025-06-25]. Dostupné z: <https://www.kr-vysocina.cz/tarif-vdv/ds-304441>

(26) Zákony pro lidi. Vyhláška č.294/2015 Sb. *zakonyprolidi.cz* [online]. 2024 [cit. 2025-06-25]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2015-294>

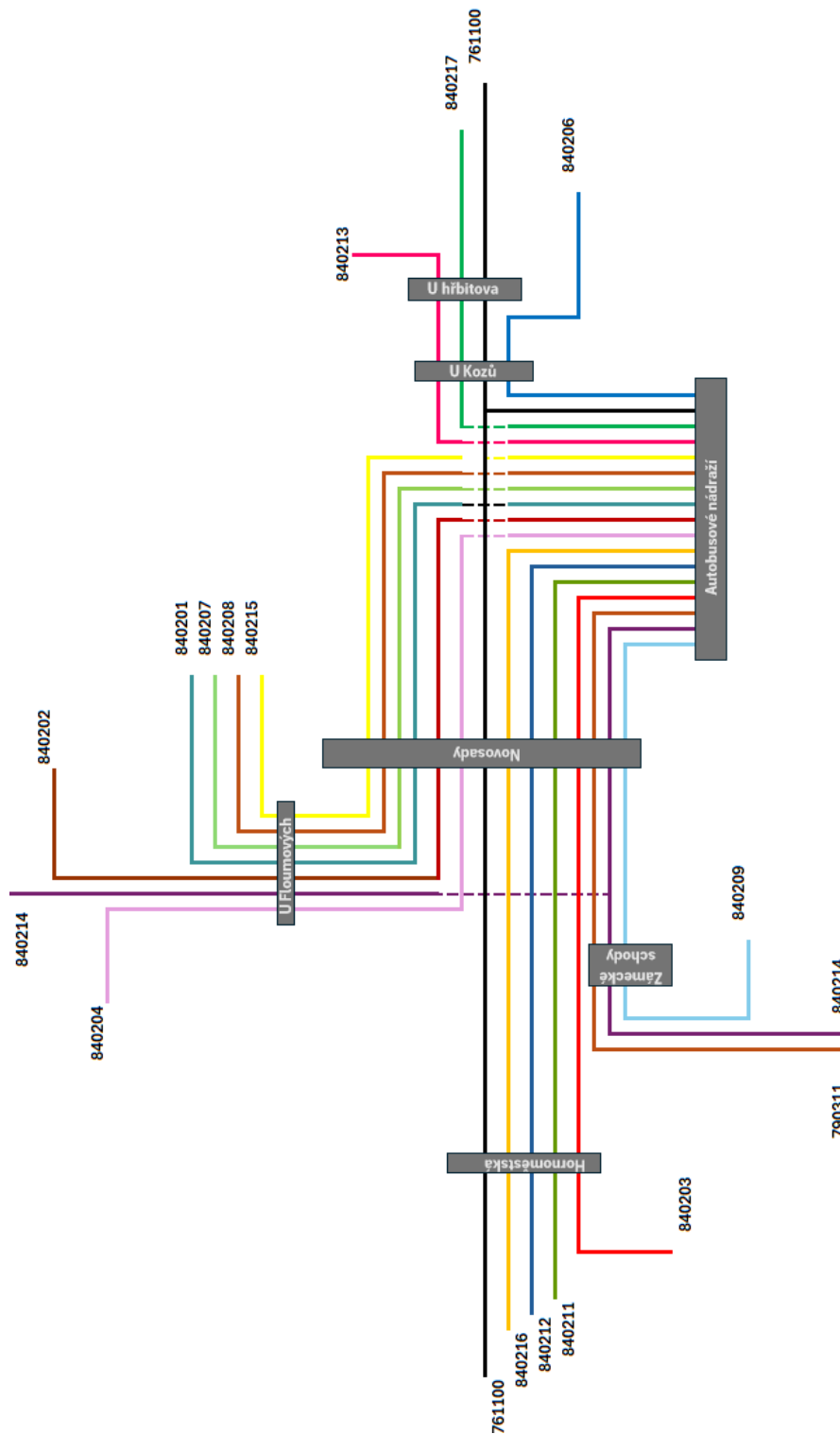
(27) Google.com. *google.com/maps* [online]. 2025 [cit. 2025-06-25]. Dostupné z: <https://www.google.com/maps/>

SEZNAM PŘÍLOH

PŘÍLOHA A: Linkové vedení do konce ledna 2025	61
PŘÍLOHA B: Přehled linek a spojů do konce ledna 2025	62
PŘÍLOHA C: Ceník jízdného VDV platný od 15.12.2024	63
PŘÍLOHA D: Autobusové nádraží – rozdělení nástupišť do konce ledna 2025	64
PŘÍLOHA E: Linkové vedení od února 2025	65
PŘÍLOHA F: Přehled linek a spojů od února 2025	66
PŘÍLOHA G: Autobusové nádraží – rozdělení nástupišť do února 2025	67
PŘÍLOHA H: Nesprávné značení zastávek	68

PŘÍLOHA A: Linkové vedení do konce ledna 2025

Na Obr. A-1 je linkové vedení příměstských linek přes Velké Meziříčí do konce ledna 2025.



Obr. A-1 Schéma linkového vedení příměstských linek ve Velkém Meziříčí do konce ledna 2025

Zdroj: autorka

PŘÍLOHA B: Přehled linek a spojů do konce ledna 2025

V Tab. B-1 se **Chyba! Nenalezen zdroj odkazů.** nachází přehled spojů linek obsluhujících zvolenou oblast.

Tab. B-1 Přehled linek a spojů do konce ledna 2025

linka	počet spojů				celkem
	①-⑤	⑥	⑦	†	
840 201	15	-	-	2	17
840 202	6	-	-	4	10
840 203	14	-	-	-	14
840 204	8	-	1	-	9
841 204	23	9	-	12	39
840 206	21	-	-	2	23
840 207	4	-	-	1	5
841 207	-	-	-	3	3
840 208	6	-	-	-	6
841 208	15	-	-	-	15
840 209	23	-	-	6	29
840 211	2	-	-	2	4
840 212	14	-	-	-	14
840 213	17	-	-	2	19
840 214	8	-	-	-	8
841 214	28	8	2	8	38
840 215	6	-	1	2	9
840 216	10	-	-	-	10
840 217	9	-	-	-	9
790 311	12	-	-	-	12

Zdroj: autorka s využitím (11)

PŘÍLOHA C: Ceník jízdného VDV platný od 15.12.2024

Na Obr. C-1 se nachází ceník jízdného VDV s platností od prosince 2024.

Ceník jízdného VDV platný od 15.12.2024										
Tarifní pásmo (jednice)	Jednotlivé jízdné			7 denní			Jízdné VDV v zónách s integrovanou MHD do VDV		Oblast MHD Jihlava zóny VDV 1 až 7	
	Plně	Zvýhodněné 50%	Zvýhodněné 25%	Plně	Zvýhodněné 50%	Zvýhodněné 25%	Plně	Hotově	Platnost	Hotově
0 - 2	16 Kč	8 Kč	4 Kč	120 Kč	60 Kč	30 Kč	30 minut	22 Kč	45 minut	15 Kč
3 - 4	18 Kč	9 Kč	4 Kč	135 Kč	67 Kč	33 Kč	30 minut	11 Kč	45 minut	9 Kč
5 - 6	20 Kč	10 Kč	5 Kč	150 Kč	75 Kč	37 Kč	30 minut	11 Kč	45 minut	9 Kč
7 - 8	22 Kč	11 Kč	5 Kč	165 Kč	82 Kč	41 Kč	x	x	45 minut	9 Kč
9 - 10	24 Kč	12 Kč	6 Kč	180 Kč	90 Kč	45 Kč	30 minut	11 Kč	45 minut	12 Kč
11 - 12	26 Kč	13 Kč	6 Kč	195 Kč	97 Kč	48 Kč	30 minut	11 Kč	45 minut	9 Kč
13 - 14	28 Kč	14 Kč	7 Kč	210 Kč	105 Kč	52 Kč	30 minut	11 Kč	45 minut	9 Kč
15 - 16	30 Kč	15 Kč	7 Kč	225 Kč	112 Kč	56 Kč	24 hodin	66 Kč	24 hodin	50 Kč
17 - 18	32 Kč	16 Kč	8 Kč	240 Kč	120 Kč	60 Kč	24 hodin	33 Kč	x	x
19 - 20	34 Kč	17 Kč	8 Kč	255 Kč	127 Kč	63 Kč	Doplňující informace k integrované MHD			
21 - 22	36 Kč	18 Kč	9 Kč	270 Kč	134 Kč	66 Kč	Pro přepravu mezi zónami VDV, které jsou v oblasti MHD Jihlava a pro přepravu v zóně VDV 200			
23 - 24	38 Kč	19 Kč	9 Kč	285 Kč	142 Kč	71 Kč	Třebíč Jihlava platí tento ceník.			
25 - 26	40 Kč	20 Kč	10 Kč	300 Kč	150 Kč	75 Kč	V případě přepravy Do a Z zóny s integrovanou MHD platí standardní ceník VDV a jízdní doklady VDV jsou uznané i ve vozídech MHD do konce jejich časové platnosti a zakoupené trasy.			
27 - 28	42 Kč	21 Kč	10 Kč	315 Kč	157 Kč	78 Kč	Ve vozídech VDV jsou uznávány pouze jízdní doklady MHD s označením integrovaný jízdní doklad VDV a to do konce platnosti vyznačeného na jízdním dokladu MHD a pouze v zóně s dávkou integrovanou MHD ve VDV.			
29 - 30	44 Kč	22 Kč	11 Kč	330 Kč	165 Kč	82 Kč	Doklady nutné k prokázání nároku na zlevněné a bezplatné jízdné			
31 - 35	46 Kč	23 Kč	11 Kč	345 Kč	172 Kč	86 Kč	Zvýhodněné jízdné 25% - ZTP, ZTPP - úředně vydaný průkaz s foilkou a dalem narození			
36 - 40	52 Kč	26 Kč	13 Kč	390 Kč	195 Kč	97 Kč	Zvýhodněné jízdné 50%			
41 - 45	58 Kč	29 Kč	14 Kč	435 Kč	217 Kč	108 Kč	Děti do 15 let - bez průkazu.			
46 - 50	64 Kč	32 Kč	16 Kč	480 Kč	240 Kč	120 Kč	Mládež do 18 let - úředně vydaný průkaz s foilkou a dalem narození.			
51 - 55	70 Kč	35 Kč	17 Kč	525 Kč	262 Kč	131 Kč	Studenti do 26 let - platný studentský průkaz nebo průkaz ISIC.			
56 - 60	76 Kč	38 Kč	19 Kč	570 Kč	285 Kč	142 Kč	Osoby starší 65 let - úředně vydaný průkaz s foilkou a dalem narození.			
61 - 65	82 Kč	41 Kč	20 Kč	615 Kč	307 Kč	153 Kč	Pro rodiče cestující do ústavů - průkaz od ústavu (platí jen pro jednotlivé jízdné)			
66 - 70	88 Kč	44 Kč	22 Kč	660 Kč	330 Kč	165 Kč	Přeprava psů mimo přepravní schránku.			
71 - 75	94 Kč	47 Kč	23 Kč	705 Kč	352 Kč	176 Kč	Invalida 3. stupně - potvrzení od ČSSZ a úředně vydaný průkaz s foilkou a dalem narození.			
76 - 80	100 Kč	50 Kč	25 Kč	750 Kč	375 Kč	187 Kč	Zvýhodněné jízdné 0% z plného jízdného (bezplatné)			
81 - 85	106 Kč	53 Kč	26 Kč	795 Kč	397 Kč	198 Kč	Děti do 6 let - v doprovodu cestujícího staršího 10 let s platným jízdním dokladem.			
86 - 90	112 Kč	56 Kč	28 Kč	840 Kč	420 Kč	210 Kč	Průvodce držitele průkazu ZTPP.			
91 - 95	118 Kč	59 Kč	29 Kč	885 Kč	442 Kč	221 Kč	Vodící, asistenti a služební psi.			
96 - 100 nad 100	124 Kč	62 Kč	31 Kč	930 Kč	465 Kč	232 Kč	Držitel průkazu válečného veterána, nebo držitel osvědčení účastníka odboje a odporu proti komunismu - vydané Ministerstvem obrany a úředně vydaný průkaz s foilkou a dalem narození.			
	130 Kč	65 Kč	32 Kč	975 Kč	487 Kč	243 Kč	Doplňující informace k odbavení			
							Pokud je QR kód na jízdence nečitelný, je pověřená osoba povinna zkontrolovat jízdní doklad podle údajů na jízdence.			
							V případě celkové nečitelnosti je cestující povinen si zakoupit nový jízdní doklad.			
							V případě nemožnosti platby jízdného pomocí bankovní karty je cestující povinen uhradit jízdné jiným způsobem.			
							Cestující musí dokončit přepravu do konce platnosti jízdenky			
							Cestující který chce využít přestupní jízdenku je povinen znát číslo tarifní zóny koncové zastávky své přepravy.			
							Dopravcem pověřená osoba nemá povinnost přijímat a rozměňovat bankovky nad 500,- Kč nebo 10 Kč poškozené penize.			

Obr. C-1 Ceník jízdného VDV platný od 15.12.2024

Zdroj: (25)

PŘÍLOHA D: Autobusové nádraží – rozdělení nástupišť do konce ledna 2025

V Tab. D-1 je rozmístění odjezdů linek na nástupištích autobusového nádraží do konce ledna 2025.

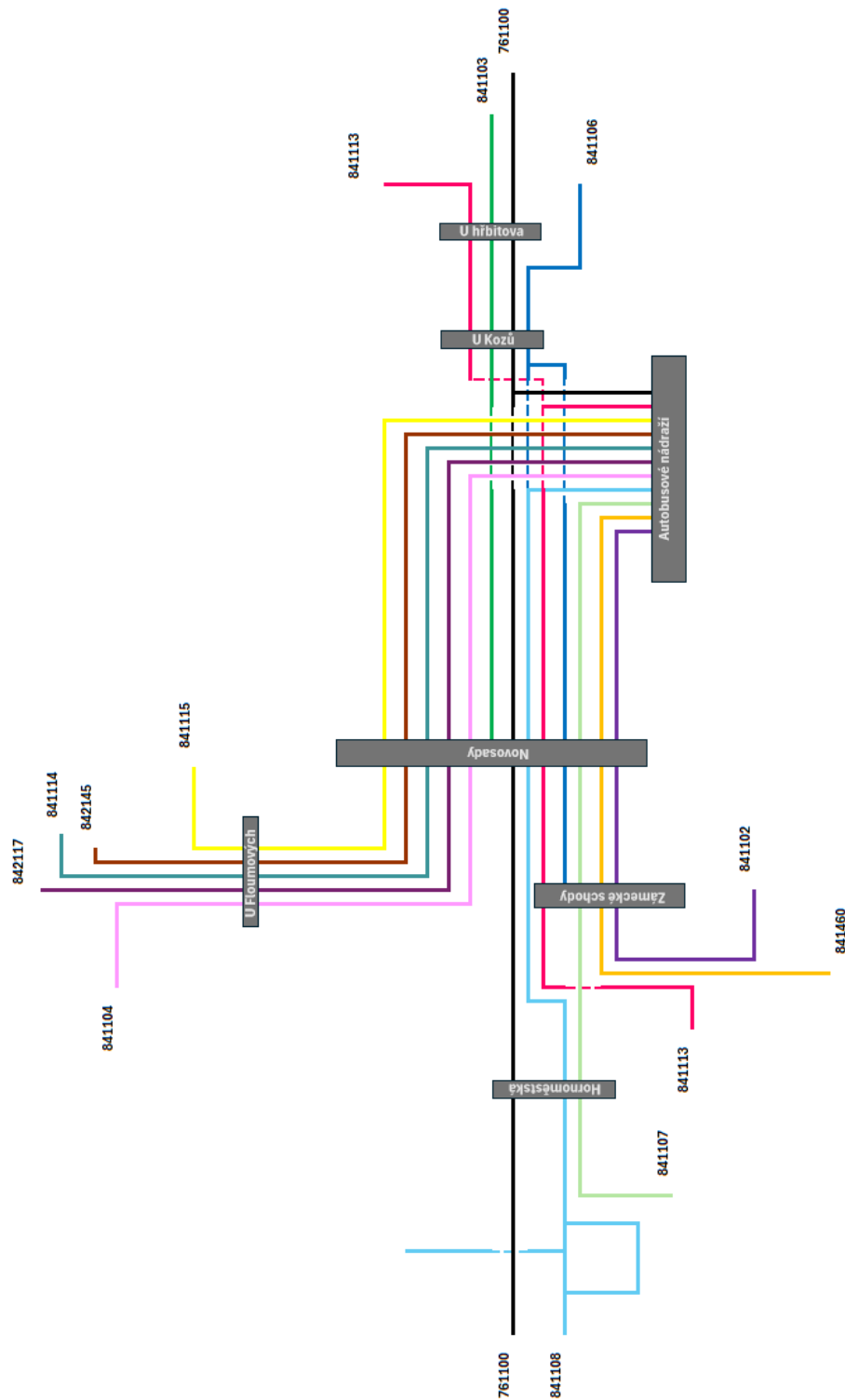
Tab. D-1 Autobusové nádraží – rozdělení nástupišť do konce ledna 2025

nástupiště	Směr
č.1	845 202 MHD 840 203 Velké Meziříčí – Pavlínov – Měřín 840 209 Velké Meziříčí – Osové – Hodov – Budišov
č.2	840 204 Velké Meziříčí – Radostín nad Oslavou – Žďár nad Sázavou 840 208 Velké Meziříčí – Moravec – Žďár nad Sázavou 840 214 Žďár nad Sázavou – Velké Meziříčí – Třebíč 790 311 Třebíč – Velké Meziříčí
č.3	840 201 Velké Meziříčí – Heřmanov – Bory, Horní Bory 840 211 Velké Meziříčí – Lavičky, Závist – Velké Meziříčí 840 215 Velké Meziříčí – Dolní Rožínka – Bystřice nad Pernštejnem
č.4	840 207 Velké Meziříčí – Nové Město na Moravě 840 213 Velké Meziříčí – Křoví
č.5	840 212 Velké Meziříčí – Měřín – Chlumek 840 216 Velké Meziříčí – Polná
č.6	840 202 Velké Meziříčí – Bory – Křižanov 840 206 Velké Meziříčí – Tasov – Ruda, Lhotka
č.7	840 100 Jihlava – Velké Meziříčí – Brno
č.8	840 217 Velké Meziříčí – Velká Bíteš

Zdroj: autorka

PŘÍLOHA E: Linkové vedení od února 2025

Na Obr. E-1 je linkové vedení příměstských linek přes Velké Meziříčí od února 2025.



Obr. E-1 Schéma linkového vedení příměstských linek ve Velkém Meziříčí od února 2025

Zdroj: autorka

PŘÍLOHA F: Přehled linek a spojů od února 2025

V Tab. F-1 se nachází přehled spojů linek obsluhujících zvolenou oblast.

Tab. F-1 Přehled linek a počty spojů – od února 2025

linka	počet spojů				celkem
	①-⑤	⑥	⑦	†	
841 101	18	-	-	-	18
841 102	18	-	-	4	22
841 103	8	4	-	4	12
841 104	26	6	-	11	37
841 106	18	-	-	2	20
841 107	19	-	-	-	19
841 108	10	-	-	2	12
841 109	5	-	-	-	5
841 113	22	-	-	7	29
841 114	5	-	-	3	8
841 115	22	-	-	6	28
841 460	32	8	-	8	40
842 117	31	9	-	8	40
842 145	17	-	-	-	17
761 100	70	20	-	22	92

Zdroj: autorka s využitím (11)

PŘÍLOHA G: Autobusové nádraží – rozdělení nástupišť do února 2025

V Tab. G-1 Tab. se nachází rozmístění odjezdů linek na nástupištích autobusového nádraží od února roku 2025.

Tab. G-1 Autobusové nádraží – rozdělení nástupišť od února 2025

nástupiště	směr
č.1	841 101 Průmyslová – aut.nádr. – Hornoměstská – aut.nádr. – Průmyslová (MHD) 841 102 Velké Meziříčí – Rohy – Budišov – Hodov 841 107 Velké Meziříčí – Uhřínov – Otín – Měřín 841 114 Velké Meziříčí – Bory – Jívoví – Křižanov
č.2	841 104 Velké Meziříčí – Velké Meziříčí,Mostiště – Netín – Radostín nad Oslavou 841 108 Velké Meziříčí – Svařenov – Lavičky - Velké Meziříčí 841 113 Baliny – Velké Meziříčí – Ořechov – Osová Bítýška – Křoví
č.3	841 115 Bystřice nad Pernštejnem – Dolní Rožínka – Dolní Libochová – Křižanov – Martinice – Velké Meziříčí 842 117 Žďár nad Sázavou – Ostrov nad Oslavou – Radostín nad Oslavou – Bory – Velké Meziříčí
č.4	761 100 Jihlava – Měřín – Velké Meziříčí – Velká Bíteš – Brno 841 460 Velké Meziříčí – Rudíkov – Třebíč 842 145 Velké Meziříčí – Dobrá Voda – Křižanov – Bobrůvka – Bobrová – Nové Město na Moravě
č.5	zrušena
č.6	zrušena
č.7	zrušena
č.8	zrušena

Zdroj: autorka

PŘÍLOHA H: Nesprávné značení zastávek

V této příloze se autorka zaměřuje na nesprávné značení zastávek ve Velkém Meziříčí. Současné značení je v rozporu s právními předpisy. Svislá značka IJ 4a není v souladu s přílohou 5 vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, v platném znění (26) Na svislé značce IJ 4b může být uveden nápis „ZASTÁVKA“, nikoli na značce IJ 4a. Dále na značku není možné umístit více jak jeden prvek, který představuje logo nebo název dopravního systému nebo provozovatele linkové osobní dopravy.

Toto nesprávné značení se týká více zastávek ve městě. Příkladem zde autorka uvádí zastávky Hornoměstská (viz Obr. H-1 Novosady (viz Obr. H-2 a U Kozů (viz Obr. H-3



Obr. H-1 Označník na zastávce Hornoměstská

Zdroj: (27), upraveno autorkou



Obr. H-2 Označník na zastávce Novosady

Zdroj: (3), upraveno autorkou



Obr. H-3 Označník na zastávce U Kozů

Zdroj: (3), upraveno autorkou