




DOKUMENTACE K PŘIPOMÍNKÁM 08/2020

VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM S-JTSK

Číslo změny:	Obsah změny:	Datum změny:
01	-	-
02	-	-
03	-	-

Investor:  Správa železnic, státní organizace Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 Stavební správa západ Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9	Objednatel:  SUDOP PRAHA a.s. Olšanská 1a, 130 80 Praha 3 tel.: +420 267 094 111 e-mail: praha@sudop.cz
--	---

Zhotovitel: Účastníci Společnosti "SP+SEU+SIGPROJ_Kostelec-Slavonice_DÚR"   		
--	--	--

Správce:  SUDOP PRAHA a.s. Olšanská 1a, 130 80 Praha 3 tel.: +420 267 094 111 e-mail: praha@sudop.cz	Vedoucí týmu: ING. STANISLAV JAROŠ	Asistent vedoucího týmu: ING. LUKÁŠ PÁNIK Specialista profese: ING. LUKÁŠ MAREŠ
--	--	--

<div>Zpracovatel části:</div> <div><div><div>M</div><div>M</div><div>MOTT MACDONALD</div></div><div>Mott MacDonald CZ, spol. s r.o. Národní 984/15, 110 00 Praha 1 telefon: +420 221 412 800 e-mail: czech@mottmac.com</div></div>			
<div>Vedoucí střediska:</div> <div>ING. MICHAL BABIČ</div>	<div>Odpovědný projektant SO, IO, PS:</div> <div>ING. LUKÁŠ MAREŠ</div>	<div>Vypracoval:</div> <div>ING. LUKÁŠ MAREŠ</div>	<div>Kontroloval:</div> <div>ING. MICHAL BABIČ</div>

Název akce: REVITALIZACE TRATI KOSTELEČ - TELČ - SLAVONICE	Číslo smlouvy: 19-305.230 Projektový stupeň: DÚR
Část: SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA	Datum: 08/2020 Číslo části: B.4
Název přílohy: DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ A ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROVOZU, PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE	Měřítko: - Počet formátů: - Číslo přílohy: 1

Technická zpráva

**Dopravní řešení a základní údaje o provozu, provozní a
dopravní technologie**

B.4

Obsah

1	Identifikační údaje	8
2	Úvod	9
2.1	Zadání a účel	9
2.2	Použité podklady	9
3	Charakteristika území a přepravních vztahů	10
3.1	Charakteristika území	10
3.2	Přepravní vztahy	11
3.3	Přestupní vazby ve veřejné dopravě	12
4	Současná železniční doprava	18
4.1	Osobní doprava	18
4.2	Nákladní doprava	23
4.3	Jízdní doby	26
5	Výhledový stav železniční dopravy	27
5.1	Výhledový stav osobní dopravy	27
5.2	Výhledový stav nákladní dopravy	27
6	Současná železniční infrastruktura	28
6.1	Ukazatele propustnosti	32
6.2	Provozní intervaly	33
6.3	ŽST Kostelec u Jihlavy	34
6.4	ŽST Třešť	37
6.5	ŽST Sedlejev	40
6.6	ŽST Telč	42
6.7	ŽST Dačice	46
6.8	ŽST Slavonice	49
7	Navrhovaná železniční infrastruktura	53
7.1	ŽST Třešť	53
7.2	ŽST Sedlejev	55
7.3	ŽST Telč	56
7.4	ŽST Slaviboř	58
7.5	ŽST Dačice	59
7.6	ŽST Slavonice	61
7.7	Výhledové přepočtené provozní zatížení traťových a staničních kolejí	61
7.8	Kategorizace železničních stanic a zastávek	63
7.9	Traťová rychlost	64
7.10	Přejezdy	65
7.11	Úspora pracovníků	68
8	Dopravně-technologické posouzení	69
8.1	Jízdní doby	69
8.2	Modelový grafikon	70
8.3	Výhledová kapacita	71

9	Dopravní opatření po dobu realizace stavby	74
10	Přílohy	78

Seznam tabulek

Tab. č. 1	Pravidelná vyjížďka z regionu a dojížďka do regionu	12
Tab. č. 2	Současný rozsah osobní dopravy dle GVD 2019/2020, úsek Kostelec u Jihlavy – Telč	20
Tab. č. 3	Současný rozsah osobní dopravy dle GVD 2019/2020, úsek Telč – Dačice	21
Tab. č. 4	Současný rozsah osobní dopravy dle GVD 2019/2020, úsek Dačice – Slavonice (bez vlaků od/do Telče končících/začínajících v Dačicích městě)	21
Tab. č. 5	Průměrné denní obraty cestujících ve stanicích a zastávkách	22
Tab. č. 6	Maximální počet nastupujících a vystupujících na jeden vlak	22
Tab. č. 7	Ložné manipulace v ŽST Telč 2015–2019	24
Tab. č. 8	Ložné manipulace v ŽST Dačice 2015–2019	25
Tab. č. 9	Ložné manipulace v ŽST Slavonice 2015–2019	25
Tab. č. 10	Jízdní doby v současném stavu	26
Tab. č. 11	Parametry traťového úseku Kostelec u Jihlavy – Slavonice	28
Tab. č. 12	Technický normativ hmotnosti v tunách	29
Tab. č. 13	Seznam současných přejezdů na trati Kostelec u Jihlavy – Slavonice	29
Tab. č. 14	Délky mezistaničních úseků Kostelec u Jihlavy – Slavonice	32
Tab. č. 15	Ukazatele propustnosti	32
Tab. č. 16	Přehled kolejí v ŽST Třešť – výhledový stav	54
Tab. č. 17	Přehled kolejí v ŽST Sedlejšov – výhledový stav	55
Tab. č. 18	Přehled kolejí v ŽST Telč – výhledový stav	56
Tab. č. 19	Přehled kolejí v ŽST Slaviboř – výhledový stav	59
Tab. č. 20	Přehled kolejí v ŽST Dačice – výhledový stav	60
Tab. č. 21	Přepočtené provozní zatížení v traťových úsecích	62
Tab. č. 22	Zařazení staničních kolejí v ŽST Třešť do řádu	62
Tab. č. 23	Zařazení staničních kolejí v ŽST Sedlejšov do řádu	62
Tab. č. 24	Zařazení staničních kolejí v ŽST Telč do řádu	62
Tab. č. 25	Zařazení staničních kolejí v ŽST Slaviboř do řádu	63
Tab. č. 26	Zařazení staničních kolejí v ŽST Dačice do řádu	63
Tab. č. 27	Zařazení staničních kolejí v ŽST Slavonice do řádu	63
Tab. č. 28	Kategorizace železničních stanic a zastávek	63
Tab. č. 29	Tabulka rychlostí	65
Tab. č. 30	Tabulka přejezdů po realizaci stavby „Revitalizace trati Kostelec – Telč – Slavonice“	65
Tab. č. 31	Počty dopravních zaměstnanců v současném stavu	68
Tab. č. 32	Přehled typických vlaků a jejich parametrů pro výhledový stav	69
Tab. č. 33	Jízdní doby ve výhledovém stavu	69
Tab. č. 34	Intervaly křižování v ŽST Třešť, kostelecké zhlaví	71
Tab. č. 35	Intervaly křižování v ŽST Třešť, sedlejšovské zhlaví	72
Tab. č. 36	Intervaly křižování v ŽST Slaviboř, telčské zhlaví	72
Tab. č. 37	Intervaly křižování v ŽST Slaviboř, dačické zhlaví	72
Tab. č. 38	Intervaly křižování v ŽST Dačice, slavibořské zhlaví	72
Tab. č. 39	Intervaly křižování v ŽST Dačice, slavonické zhlaví	72

Tab. č. 40 Ukazatele propustnosti ve výhledovém stavu	73
Tab. č. 41 Počty vlaků v současném stavu	74
Tab. č. 42 Výpočet nákladů na náhradní autobusovou dopravu	74
Tab. č. 43 Přehled zastávek náhradní autobusové dopravy	76
Tab. č. 44 Jízdní doby autobusů náhradní dopravy	76
Tab. č. 45 Srovnání jízdních dob vlaků dle GVD 2020 a autobusů náhradní dopravy	77

Seznam obrázků

Obr č. 1 Schéma současných časových poloh osobních vlaků v ŽST Kostelec u Jihlavy	19
Obr č. 2 Schéma současných poloh vlaků osobní dopravy v ŽST Havlíčkův Brod	20
Obr č. 3 ŽST Kostelec u Jihlavy – současný stav	34
Obr č. 4 ŽST Třešť – současný stav	38
Obr č. 5 ŽST Sedlejšov – současný stav	40
Obr č. 6 ŽST Telč – současný stav	42
Obr č. 7 ŽST Dačice – současný stav	46
Obr č. 8 ŽST Slavonice – současný stav	49
Obr č. 9 ŽST Třešť – navrhovaný stav	53
Obr č. 10 ŽST Sedlejšov – navrhovaný stav	55
Obr č. 11 ŽST Telč – navrhovaný stav	56
Obr č. 12 ŽST Slaviboř – navrhovaný stav	58
Obr č. 13 ŽST Dačice – navrhovaný stav	59
Obr č. 14 Modelový grafikon	71
Obr č. 15 Trasa náhradní autobusové dopravy v úseku Kostelec u Jihlavy – Telč	75
Obr č. 16 Trasa náhradní autobusové dopravy v úseku Telč – Slavonice	75
Obr č. 17 Rozsah vlakové dopravy pro hlukovou studii	79
Obr č. 18 Modelový grafikon	82

1 Identifikační údaje

Stavba	Revitalizace trati Kostelec – Telč – Slavonice
Stupeň dokumentace	Dokumentace pro územní řízení
Část dokumentace	B.4
Objekt/Soubor/Profese	Provozní a dopravní technologie
Místo stavby	Kraj Vysočina, Jihočeský kraj k.ú. Kostelec u Jihlavy, Salavice, Jezdovice, Třešť, Hodice, Sedlejev, Žatec na Moravě, Mysliboř, Telč, Radkov u Telče, Strachonovice, Slaviboř, Černíč, Velký Pěčín, Malý Pěčín, Dačice, Urbaneč, Peč, Cizkrajov, Dolní Bolíkov, Mutišov, Chvaletín, Slavonice
Zařazení v síti	trať č. 701a Slavonice – Kostelec u Jihlavy (dle pomůcek GVD) trať č. 641 (dle Prohlášení o dráze) Regionální dráha TUDU 1662B1, 186204, 1886210, 1862D1, 186208, 1862E1, 186110, 1861E1, 186108, 1861D1, 186106, 1861C1, 186102
Provozovatel/Správce	Správa železnic, státní organizace Oblastní ředitelství Brno Správa tratí Jihlava
Objednatel dokumentace	Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 - Nové Město
Korespondenční adresa	Správa železnic, státní organizace Stavební správa západ Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9
Odpovědná osoba objednatele	Tomáš Míka, DiS tel. 725 761 482, e-mail: mikat@szdc.cz
Zhotovitel dokumentace	SUDOP PRAHA, a. s. Olšanská 1a, 130 80 Praha 3
Manažer projektu	Ing. Lukáš Páník tel. 777 715 530 e-mail: lukas.panik@sudop.cz
Zpracovatel části	Mott MacDonald CZ, spol. s r.o. Národní 984/15, 110 00 Praha 1
Odpovědný projektant	Ing. Lukáš Mareš tel. 221 412 888, e-mail: lukas.mares@mottmac.com
Vypracoval	Ing. Lukáš Mareš

2 Úvod

2.1 Zadání a účel

Předmětem zadání je dokumentace pro územní řízení stavby „Revitalizace trati Kostelec – Telč – Slavonice“.

Hlavním cílem stavby jsou:

- zefektivnění provozu dráhy a zajištění dostatečné kapacity pro vedení vlaků osobní i nákladní dopravy,
- zvýšení bezpečnosti jak drážního provozu, tak silniční dopravy,
- zvýšení traťové rychlosti na 70–80 km/h, resp. na nejvyšší dosažitelné hodnoty z hlediska směrového řešení. Z důvodu zvýšení rychlosti bude zábrzdna vzdálenost v celé trati zvýšena ze 400 m na 700 m.

Předložená provozní a dopravní technologie:

- popisuje a vyhodnocuje současný stav,
- analyzuje výhledový rozsah infrastruktury z hlediska dopravní práce, traťové, staniční a vozební technologie,
- popisuje kapacitní parametry tratě pro výhledový stav.

2.2 Použité podklady

Závazné:

- Směrnice GR ŠŽDC, s. o. č. 11/2006 – Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních, v platném znění,
- Směrnice GR ŠŽDC, s. o. č. 16/2005 – Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky, v platném znění,
- Směrnice ŠŽDC, s. o. č. 101 – Používání provozních aplikací s vazbou na zabezpečovací zařízení, v platném znění,

Služební:

- pomůcky grafikonu vlakové dopravy 2019/2020,
- staniční řád železničních stanic Kostelec u Jihlavy, Třešť, Telč, Sedlejev, Dačice a Slavonice s vybranými přílohami,
- statistické přehledy o výkonech traťových úseků, ŠŽDC, s. o.,
- údaje o nakládce a vykládce v ŽST Telč, Dačice a Slavonice v letech 2015–2019, ČD Cargo, a. s.,
- ukazatele propustnosti dotčených úseků, ŠŽDC, s. o.,
- Směrnice ŠŽDC SM104 Provozní intervaly a následná mezidobí,
- Směrnice ŠŽDC SM124 Zjišťování kapacity dráhy,
- Předpis ŠŽDC D7/2 Organizování výlukových činností, v platném znění,

Dokumentace:

- Přípravná dokumentace „Revitalizace trati Kostelec – Telč – Slavonice“, zpracovatel SUDOP Praha a. s., verze 11/2018.

3 Charakteristika území a přepravních vztahů

3.1 Charakteristika území

Celá řešená železniční trať Kostelec – Slavonice se nachází na jihozápadní Moravě, byť administrativně spadá v současné době úsek Dačice – Slavonice do Jihočeského kraje, okres Jindřichův Hradec. Slavonice, kde trať v současné době končí, jsou nejzápadněji položeným moravským městem.

S výjimkou několika měst je hustota osídlení v okolí tratě relativně nízká. Převažují zde menší obce většinou do 500 obyvatel. Počet obyvatel v regionu má převážně klesající charakter. Největším sídlem na trati jsou Dačice se 7325 obyvateli, následují Třešť (5766 obyvatel), Telč (5276 obyvatel) a Slavonice (2386 obyvatel).

I přes nepříliš vysokou hustotu osídlení je oblast podél tratě Kostelec – Slavonice ve směru na jih (jihozápad) od Jihlavy oproti okolí osídlená nejvíce, a to především díky třem výše zmíněným největším městům. Trať je trasována výhodně především pro cesty směr Jihlava a tvoří podélnou osu okresu Jihlava. Proto je vhodné vedení přímých vlaků Jihlava – Kostelec – Třešť – Telč – Dačice – Slavonice. Pro cesty ve směru např. Brno nebo České Budějovice již použití této tratě příliš výhodné není a vhodnější je využití autobusové dopravy, resp. kombinace autobusu a vlaku s přestupy ve vhodných uzlech.

Železniční trať Kostelec – Slavonice v minulosti nekončila ve Slavonicích, ale pokračovala dále přes dolnorakouské město Waidhofen an der Thaya do stanice Schwarzenau, kde se napojovala na hlavní trať České Velenice – Gmünd – Vídeň. Trať tedy spojovala jihozápadní Moravu s rakouským Waldviertelem a dále Vídní. Po druhé světové válce však byl provoz přerušen. Postupně byla celá trať mezi Slavonicemi a Waidhofenem (asi 25 km od hranice) snesena. Na rakouském úseku Schwarzenau – Waidhofen an der Thaya je od prosince 2010 zastavena osobní doprava.

Po přelomu tisíciletí se objevily snahy o obnovení tratě mezi Slavonicemi a Waidhofenem nebo alespoň dolnorakouskou pohraniční stanicí Fratres. Jednání však nebyla úspěšná a na tělese bývalé železnice mezi Slavonicemi a Waidhofenem byla nakonec v roce 2014 vybudována cyklostezka.

V následující tabulce je uveden počet obyvatel v roce 2019 pro jednotlivé obce, které trať obsluhuje.

<u>ŽST/zast.</u>	<u>Obsluhovaná obec</u>	<u>Počet obyvatel (2019)</u>
Kostelec u Jihlavy, Kostelec u Jihlavy masna	Kostelec	910
Salavice	Salavice (místní část města Třešť)	140 (údaj pro rok 2011)
Jezdovice	Jezdovice	253
Třešť, Třešť město	Třešť	5766
Hodice	Hodice	743
Sedlejev	Sedlejev	294
Mysliboř	Mysliboř	207
Telč, Telč-Staré Město	Telč	5276

Radkov	Radkov	246
Slaviboř	Černíč	121
Velký Pěčín	Velký Pěčín (místní část města Dačice)	137 (údaj pro rok 2011)
Malý Pěčín	Malý Pěčín (místní část města Dačice)	143 (údaj pro rok 2011)
Dačice, Dačice město	Dačice	7325
Urbaneč	Urbaneč (místní část obce Peč)	49 (údaj pro rok 2011)
Peč	Peč	472
Dolní Bolíkov	Cizkrajov	542
Mutišov	Mutišov (místní část města Slavonice)	59 (údaj pro rok 2011)
Slavonice	Slavonice	2386

3.2 Přepravní vztahy

Počty pravidelně vyjíždějících osob z regionu a osob dojíždějících do regionu uvádí následující tabulka. Údaje jsou převzaty ze Sčítání lidu, domů a bytů 2011 (SLBD 2011), které bylo provedeno Českým statistickým úřadem. Pro části obcí nejsou údaje o vyjížděci k dispozici (např. pro Slavice, údaje jsou k dispozici jen pro Třešť jako celek). Tabulka je tedy pro části obcí v oblasti údajů o vyjížděci bez podbarvení a údaje nejsou uvedeny. Zároveň údaje o počtu obyvatel pro části obcí jsou z roku 2011, údaje o počtu obyvatel pro obce jako celky jsou z roku 2019.

Tab. č. 1 Pravidelná vyjížďka z regionu a dojížďka do regionu

Stanice/zastávka	Obce (místní části) v docházkové/dojížděkové vzdálenosti	Vzdálenost z centra obce ke stanici/zastávce (km)	Pěší docházka z centra obce (min)	Dojížděka na kole z centra obce (min)	Počet obyvatel v r. 2019	Vyjížděka do									Dojížděka z	
						Jihlava	Třešť	Kostelec	Hodice	Telč	Dačice	Slavonice	Praha	Brno	Jihlava	
Kostelec u Jihlavy, Kostelec u Jihlavy masna	Kostelec	0,8	12	3,2	910	159	12								10	67
	Čejle	2	30	8	494	94										
	Dvorce	3	45	12	197	47										
Salavice	Třešť (Salavice)	0,4	6	1,6	140											
Jezdovice	Jezdovice	0,3	4,5	1,2	253	34	26	10								
Třešť, Třešť město	Třešť	0,4	6	1,6	5766	616		102	33	85					56	73
Hodice	Hodice	0,7	10,5	2,8	743	61	62	18		12						
Sedlejev	Sedlejev	0,4	6	1,6	294	15	16			26						
	Urbanov	2,3	34,5	9,2	146	12				10						
Mysliboř	Mysliboř	0,3	4,5	1,2	207	15				18						
	Žatec	2,4	36	9,6	108					12						
Telč, Telč-Staré Město	Telč	0,8	12	3,2	5276	269	62	29			90			70	52	24
	Dyjíce	2,6	39	10,4	136					26						
Radkov	Radkov	0,3	4,5	1,2	246	12				44						
	Strachonovice	1,8	27	7,2	83					16						
Slaviboř	Černíč	0,4	6	1,6	121					11						
	Černíč (Myslůvka)	2,2	33	8,8	38											
Velký Pěčín	Dačice (Velký Pěčín)	0,2	3	0,8	137											
	Zadní Vydří	2,8	42	11,2	48											
Malý Pěčín	Dačice (Malý Pěčín)	0,9	13,5	3,6	143											
	Kostelní Vydří	2,2	33	8,8	160						41					
Dačice, Dačice město	Dačice	0,2	3	0,8	7325	96	11			52		24	86	92		
Urbaneč	Peč (Urbaneč)	0,4	6	1,6	49											
Peč	Peč	1,9	28,5	7,6	472						72					
Dolní Bolíkov	Cizkrajov	1,3	19,5	5,2	542						78					
	Cizkrajov (Dolní Bolíkov)	0,5	7,5	2	78											
	Český Rudolec (Nová Ves)	2,7	40,5	10,8	19											
Mutišov	Slavonice (Mutišov)	0,3	4,5	1,2	59											
	Cizkrajov (Mutná)	2,4	36	9,6	86											
Slavonice	Slavonice	0,6	9	2,4	2386	11					116			22	16	
SOUČET						1441	189	159	33	312	397	24		224		164

Zdroj: SLBD 2011

Z tabulky vyplývá, že nejvýznamnějším cílem dojížděky ve sledované oblasti je Jihlava. Nejvíce lidí dojíždělo do Jihlavy z Třeště, a to 616. S rostoucí vzdáleností od Jihlavy dále na jih vazba na toto město slábne. Významné jsou přepravní vztahy také mezi obcemi v rámci tratě Kostelec – Slavonice. Nejsilnějším z těchto vztahů v rámci tratě je dojížděka 116 lidí ze Slavonic do Dačic. Zde se jedná o dojížděku do škol i zaměstnání, přičemž převažuje dojížděka za prací v průmyslu. Mezi největší zaměstnavatele v Dačicích patří Centropen, a. s. Dalším silným vztahem v rámci tratě je dojížděka 101 lidí z Třeště do Kostelce, a to především do zaměstnání v průmyslu. Největším zaměstnavatelem v Kostelci je podnik Kostelecké uzeniny.

Z nedalekých cílů vyjížděky mimo sledovanou trať patří mezi významnější např. Krahulčí (46 lidí z Telče), Batelov (29 lidí z Třeště) nebo Jindřichův Hradec (63 lidí z Dačic). Pro tyto vztahy je však železniční doprava nepoužitelná, resp. využitelná jen obtížně. Ze vzdálenějších významných cílů jsou v tabulce uvedeny Praha a Brno, do obou těchto měst dojíždí nejvíce lidí z Dačic – 86 do Prahy a 92 do Brna. V těchto případech se však již nemůže jednat o denní dojížděku a použití železniční dopravy je v těchto směrech rovněž problematické.

V tabulce je rovněž uvedena dojížděka z Jihlavy do sledovaných míst, protože může mít přímý vliv na využití železniční tratě Kostelec – Slavonice. Dále jsou některá místa na trati významným cílem dojížděky pro různé okolní obce (např. 181 dojíždějících z Jemnice do Dačic), tyto vztahy však nelze realizovat železniční dopravou.

3.3 Přestupní vazby ve veřejné dopravě

V následujícím textu jsou uvedeny návaznosti na autobusovou dopravu ve vybraných významných bodech na trati, kde lze očekávat přestupy mezi železniční a autobusovou dopravou.

3.3.1 ŽST Kostelec u Jihlavy a zast. Kostelec u Jihlavy masna

Nejbližší autobusovou zastávkou od stanice Kostelec u Jihlavy je přibližně 100 m vzdálená zastávka Kostelec,,rozc. k žel. st. K železniční zastávce Kostelec u Jihlavy masna přiléhá autobusová zastávka Kostelec,,masna. Ve středu obce se nachází zastávka Kostelec,,nám.

Přes Kostelec jezdí dvě dálkové autobusové linky:

- 340005 Třeboň – Jindřichův Hradec – Dačice – Jihlava, 1 pár spojů v pracovní den,
- 760410 Mrátotín–Telč–Jihlava–Praha, 1 pár spojů od úterý do čtvrtka, 3 spoje v pátek, 2 páry spojů v neděli,

Dále jsou přes Kostelec vedeny následující regionální autobusové linky:

- 340721 Dačice–Telč–Třešť–Jihlava, 1 pár spojů v pracovní den,
- 350650 Kamenice nad Lipou – Počátky – Jihlava, 1 spoj v pracovní den, spoj má volnou návaznost na vlak do Slavonic,
- 760450 Jihlava–Dačice–Bítov, 1 pár v pracovní den a neděli,
- 760451 Jihlava–Telč, 13 spojů v pracovní den,
- 760470 Jihlava–Telč–Mrátotín, 24 spojů v pracovní den, 6 spojů v sobotu, 7 spojů v neděli a svátek,
- 760480 Jihlava–Studená, 7 spojů v pracovní den,
- 760650 Jihlava–Rohozná–Jihlávka–Počátky, 6 párů spojů v pracovní den, 1 pár spojů v neděli a svátek,
- 760680 Jihlava–Počátky, 3 spoje v pracovní den
- 760681 Jihlava – Batelov, Lovětín – Počátky, 11 spojů v pracovní den,
- 760710 Jihlava – Telč – Jindřichův Hradec, 1 pár spojů v pracovní den a neděli,
- 760720 Jihlava – Počátky – Kamenice nad Lipou – Jindřichův Hradec, 1 pár spojů v pracovní den.

Přestupní vazby na železniční dopravu zde nejsou systematicky sledovány a vzhledem ke směrování linek by mnohé přestupy ani příliš nedávaly smysl (např. z Třeště do Batelova je výrazně kratší přímé spojení po silnici než s přestupem v Kostelci a celkově z obcí na trase autobusových linek cestující směřují primárně bez přestupu do Jihlavy).

3.3.2 ŽST Třešť a zast. Třešť město

Hlavním stanovištěm autobusů v Třešti je zastávka Třešť,,nám., vzdálená přibližně 500 m od železniční zastávky Třešť město. Nejbližší je to ze zastávky Třešť město na autobusovou zastávku Třešť,,poliklinika, vzdálenou 250 m. Dále se asi 300 m od stanice Třešť nachází autobusová zastávka Třešť,,rozc. k žel. st. Přes Třešť jsou vedeny následující dálkové autobusové linky:

- 340003 Dačice–Telč–Pelhřimov–Paha, 1 pár spojů od úterý do čtvrtka, 2 páry spojů v pátek a neděli,
- 340005 Třeboň – Jindřichův Hradec – Dačice – Jihlava, 1 pár spojů v pracovní den,
- 760410 Mrátotín–Telč–Jihlava–Praha, 1 pár spojů od úterý do čtvrtka, 3 spoje v pátek, 2 páry spojů v neděli,
- 790801 Jemnice–Dačice–Telč–Pelhřimov–Praha, 1 pár spojů v neděli.

Dále jsou přes Třešť vedeny následující regionální autobusové linky:

- 340721 Dačice–Telč–Třešť–Jihlava, 1 pár spojů v pracovní den,
- 350550 Stojčín–Počátky–Batelov–Třešť–Telč, 11 párů spojů v pracovní den, 3 páry spojů o víkendy a ve svátek, v Batelově jsou vazby na rychlíky linky R11 ve/ze směru České Budějovice a osobní vlaky ve/ze směru Tábor, ve Třešti však vazby na vlaky směr Slavonice nejsou,

- 350938 Pelhřimov – Horní Cerekev – Batelov – Třešť, 3 páry spojů v pracovní den, u ranního spoje je vazba ve směru Pelhřimov–Třešť–Slavonice a u odpoledního spoje ve směru Slavonice–Třešť–Pelhřimov,
- 760450 Jihlava–Dačice–Bítov, 1 pár v pracovní den a neděli,
- 760451 Jihlava–Telč, 13 spojů v pracovní den,
- 760470 Jihlava–Telč–Mrákotín, 24 spojů v pracovní den, 6 spojů v sobotu, 7 spojů v neděli a svátek,
- 760480 Jihlava–Studená, 11 spojů v pracovní den,
- 760490 Třešť–Opatov, 5 párů spojů v pracovní den,
- 760670 Třešť–Růžená, 6 párů spojů v pondělí, středu a pátek, 5 párů spojů v úterý a čtvrtek,
- 760680 Jihlava–Počátky, 10 spojů v pracovní den, jeden ranní spoj z Batelova navazuje na vlak do Dačic
- 760710 Jihlava – Telč – Jindřichův Hradec, 1 pár spojů v pracovní den a neděli,
- 790100 Kněžice–Třešť, 9 spojů v pracovní den.

Přestupy mezi vlaky a autobusy v Třešti systematicky sledovány nejsou. Mezi Jihlavou a Třeští je vedeno velké množství autobusových spojů, z nichž mnohé pokračují do dalších obcí. Pro případné přestupy směr Jihlava (z obcí bez přímého spojení do Jihlavy, např. Růžená) je příhodnější přestup v Třešti mezi autobusy.

I přes zavedení přímých spěšných vlaků Renaissance jsou pro cesty mezi Jihlavou a Třeští stále rychlejší autobusy. Cesta autobusem Jihlava, aut. nádr. – Třešť, nám. trvá 25 min, zatímco cesta vlakem Jihlava město – Třešť město trvá 38 min. Ve spojení s bohatou nabídkou autobusů mezi Jihlavou a Třeští zejména v pracovní dny tedy vlak pro velkou část cestujících nemusí být preferovanou volbou v rámci silného přepravního vztahu mezi těmito dvěma městy.

3.3.3 ŽST Telč

Autobusové nádraží v Telči se nachází v bezprostřední blízkosti železniční stanice Telč. Jsou zde tak vytvořeny dobré podmínky pro přestupy mezi železniční a autobusovou dopravou.

Přes Telč jsou vedeny následující dálkové autobusové linky:

- 000435 Zlín–München, 1 pár spojů,
- 320004 České Budějovice – Jindřichův Hradec – Telč – Třebíč – Brno, 1 pár spojů v pátek a neděli,
- 340003 Dačice–Telč–Pelhřimov–Paha, 1 pár spojů od úterý do čtvrtka, 2 páry spojů v pátek a neděli,
- 340005 Třeboň – Jindřichův Hradec – Dačice – Jihlava, 1 pár spojů v pracovní den,
- 720255 Brno – Jindřichův Hradec – České Budějovice, 1 pár spojů od pondělí do soboty, 2 páry spojů v neděli, u nedělního páru spojů je v Telči vazba na vlak do/ze Slavonic,
- 760410 Mrákotín–Telč–Jihlava–Praha, 1 pár spojů od úterý do čtvrtka, 3 spoje v pátek, 2 páry spojů v neděli,
- 790210 Třebíč–Telč–Studená, 1 pár spojů v pracovní den a neděli, ve Třebíči je vazba na vlaky z/do Brna, u nedělního večerního spoje ze Třebíče je v Telči vazba na vlak směr Slavonice.

Dále jsou přes Telč vedeny následující regionální autobusové linky:

- 340540 Dačice – Nová Říše – Stará Říše – Telč, 3 páry spojů v pracovní den, u ranních a odpoledních spojů je návaznost na vlaky/od vlaků obou směrů,
- 340600 Dačice – Budeč – Nová Říše – Telč – Řásná, 5 spojů v pracovní den
- 340610 Dačice–Mrákotín–Telč, 5 spojů v pracovní den, u odpoledního spoje z Mrákotína je návaznost na vlaky,

- 340611 Dačice–Mysletice–Borovná–Telč, 5 spojů v pracovní den, u ranního spoje z Dačic a Mysletic je návaznost na vlak do Havlíčkova Brodu,
- 340620 Jindřichův Hradec – Blažejov – Kunžak – Strmilov – Studená – Telč, 3 spoje v pracovní den, u odpoledního spoje do Strmilova je návaznost od vlaků obou směrů,
- 340721 Dačice–Telč–Třešť–Jihlava, 3 spoje v pracovní den,
- 340740 Studená – Telč – Nová Říše – Želetava, 4 spoje v pracovní den,
- 340811 Strmilov–Studená–Telč, 7 párů spojů v pracovní den, u menší části spojů je návaznost na vlaky,
- 350550 Stojčín–Počátky–Batelov–Třešť–Telč, 3 páry spojů v sobotu, neděli a svátek, v Batelově jsou vazby na rychlíky linky R11 ve/ze směru České Budějovice, v Telči však nejsou návaznosti na vlaky směr Slavonice,
- 760450 Jihlava–Dačice–Bítov, 2 páry spojů v pracovní den, 1 pár spojů v neděli,
- 760451 Jihlava–Telč, 7 spojů v pracovní den,
- 760452 Telč – Černíč, Myslůvka – Řásná – Telč, 5 spojů v pracovní den,
- 760470 Jihlava–Telč–Mrákov, 22 spojů v pracovní den, 6 spojů v sobotu, 7 spojů v neděli a svátek,
- 760471 Jihlava – Stará Říše – Zadní Vydří, 21 spoj v pracovní den, 1 pár spojů v sobotu, neděli a svátek
- 760710 Jihlava – Telč – Jindřichův Hradec, 1 spoj v pracovní den a neděli,
- 790110 Želetava–Telč–Studená, 11 spojů v pracovní den, 1 spoj v neděli a svátek, u nedělního spoje z Mrákotína je v Telči návaznost na vlak směr Slavonice,
- 790211 Třebíč – Stará Říše – Telč, 3 páry spojů v pracovní den.

I přes příhodnou polohu autobusového nádraží přímo u železniční stanice přestupy vlak–autobus v Telči systematicky vytvářeny nejsou a jejich význam je při daném linkovém vedení a časových polohách autobusů malý. Velká část obcí v okolí má přímé autobusové spojení s Jihlavou jakožto nejvýznamnějším cílem cest. I při přestupech v Telči jsou obvykle výhodnější přestupy mezi autobusy navzájem než mezi vlaky a autobusy.

Podobně jako v případě Třeště jsou i přes zavedení přímých spěšných vlaků Renaissance pro cesty mezi Jihlavou a Telčí stále rychlejší autobusy. Cesta autobusem Jihlava, aut. nádr. – Telč, aut. nádr. trvá kolem 45 min, zatímco cesta vlakem Jihlava město – Telč zabere přesně jednu hodinu. Byť je nabídka autobusů mezi Jihlavou a Telčí o něco nižší než mezi Jihlavou a Třebíží, z hlediska cestovní doby a počtu spojů zejména ve špičkách je v pracovní dny autobusová doprava atraktivnější než železniční doprava. Výhodou železniční dopravy je naopak vyšší komfort, větší rozsah služeb (např. WC, wi-fi, zásuvky, klimatizace u všech spojů) a stálá celodenní nabídka spojů po celý týden, zatímco u autobusové dopravy je rozdíl v četnosti spojů mezi pracovními dny a víkendy naprosto zásadní.

V přípravě jsou následující autobusová spojení Telče s vazbou na rychlíkovou linku R11 pro zlepšení spojení s Českými Budějovicemi a Brnem:

- České Budějovice (R11) – Počátky–Žirovnice/Stojčín, žel.st. (přestup vlak R11/bus) – Studená – Mrákov – Telč,
- Telč – Třebíč (přestup bus/vlak R11) – Brno.

3.3.4 ŽST Dačice

Autobusové nádraží v Dačicích je vzdálené přibližně 400 m od železniční stanice Dačice. Jde o nejkratší možný přestup mezi vlaky a autobusy v Dačicích. Dále se asi 410 m od zastávky Dačice město nachází autobusová zastávka Dačice, Jednota LSD s poměrně skromnou obsluhou.

Přes Dačice jsou vedeny následující dálkové autobusové linky:

- 340003 Dačice–Telč–Pelhřimov–Paha, 1 pár spojů od úterý do čtvrtka, 2 páry spojů v pátek a neděli,
- 340005 Třeboň – Jindřichův Hradec – Dačice – Jihlava, 1 pár spojů v pracovní den,
- 790801 Jemnice–Dačice–Telč–Pelhřimov–Praha, 1 pár spojů v sobotu a neděli.

Dále jsou přes Dačice vedeny následující regionální autobusové linky:

- 320025 České Budějovice – Třeboň – Slavonice – Vranov n. Dyjí – Znojmo, 1 pár spojů v sobotu v letním období od 20. 6. do 19. 9.,
- 340050 Jindřichův Hradec – Kunžak – Dačice, 19 spojů v pracovní den, u menší části spojů je návaznost na vlaky/od vlaků,
- 340510 Dačice–Strmilov–Popelín, 4 páry spojů v pracovní den,
- 340520 Dačice–Budeč–Želetava–Markvartice, 7 spojů v pracovní den,
- 340540 Dačice – Nová Říše – Stará Říše – Telč, 13 spojů od pondělí do čtvrtka, 15 spojů v pátek, u části spojů je v Dačicích návaznost na vlaky,
- 340570 Dačice – Staré Hobzí – Jemnice, 3 páry spojů v pracovní den,
- 340571 Dačice–Třebětice–Jemnice, 11 spojů v pracovní den, některé spoje mají v Dačicích návaznost na vlaky,
- 340580 Dačice–Budeč–Jemnice–Třebelovice, 6 spojů v pracovní den,
- 340600 Dačice – Budeč – Nová Říše – Telč – Řásná, 1 spoj v pracovní den,
- 340610 Dačice–Mrákotín–Telč, 5 spojů v pracovní den,
- 340611 Dačice–Mysletice–Borovná–Telč, 3 spoje v pracovní den, u ranního spoje do Dačic je návaznost na vlak do Slavonic,
- 340670 Dačice – Jindřichův Hradec – Třeboň – České Budějovice, 1 pár spojů v pracovní den, sobotu a neděli,
- 340671 Dačice – Jindřichův Hradec – České Budějovice – Prachovice – Vimperk, 1 spoj v pracovní den, v Dačicích je návaznost od vlaku ze Sedlejovala,
- 340700 Dačice – Staré Hobzí – Písečné – Vratěšín, 7 spojů v pracovní den, u jednoho ranního spoje je v Dačicích návaznost na vlak do Havlíčkova Brodu,
- 340710 Dačice – Nová Říše – Želetava – Třebíč, 3 spoje v pracovní den,
- 340720 Dačice–Jemnice–Police –Bítov–Vratěšín, 6 spojů v pracovní den,
- 340721 Dačice–Telč–Třešť–Jihlava, 3 spoje v pracovní den,
- 340730 Dačice – Český Rudolec – Strmilov – Kunžak – Rozkoš, 2 páry spojů v pracovní den,
- 340814 Dačice–Třebětice–Ostojkovice–Dačice, 2 spoje v pracovní den, jeden spoj navazuje v Dačicích na vlaky,
- 340815 Dačice – Český Rudolec – Český Rudolec, Matějovec, 17 spojů v pracovní den, menší část spojů má návaznosti v Dačicích na vlaky,
- 340816 Dačice – Staré Hobzí – Písečné – Jemnice, 9 spojů v pracovní den, ranní spoj z Jemnice a pozdě večerní spoj z Dačic mají v Dačicích návaznost na vlak,
- 340817 Dačice–Mrákotín, 3 spoje v pracovní den, odpolední spoje mají v Dačicích návaznost na vlak z/do Slavonic,
- 340818 Dačice – Studená – Studená, Skřýchov, 8 párů spojů v pracovní den, menší část spojů má v Dačicích návaznost na vlak,
- 340819 Dačice–Budeč–Krasnice–Želetava, 2 páry spojů v pracovní den,
- 340821 Dačice–Slavonice, 10 párů spojů v pracovní den,
- 340823 Dačice – Staré Hobzí – Jemnice, 1 pár spojů v pracovní den,

- 346001 Dačice – Nivy – Červený Vrch – Nám. republiky – TRW DAS a.s., přes autobusové nádraží je veden jen jeden spoj, jinak je na lince sedm spojů v pracovní den a plní funkci obsluhy Dačic (MHD),
- 370210 Vimperk – Prachatice – České Budějovice – Jindřichův Hradec – Dačice, 1 pár spojů v pracovní den a neděli, u spoje do Dačic v pracovní den je vazba na vlak do Havlíčkova Brodu.
- 760450 Jihlava–Dačice–Bítov, 5 spojů v pracovní den, 1 pár spojů v neděli.

Podobně jako ve Třešti a v Telči, tak ani v Dačicích nejsou vytvářeny systematické přestupy mezi vlaky a autobusy. Zároveň zde vlivem rostoucí vzdálenosti od Jihlavy již slábne vazba na toto město a převažují místní přepravní vztahy, pro které nemají přestupy mezi vlaky a autobusy velký význam.

Rovněž podobně jako ze Třeště a Telče, tak i z Dačic vyjíždí nejvíce lidí do Jihlavy, je to však již výrazně méně (96 oproti 269 lidem z Telče a 616 ze Třeště). Stejně tak v případě spojení Dačic a Jihlavy je autobus rychlejší než vlak, četnost autobusů je však již výrazně nižší. Nejrychlejší autobusové spoje zvládají cestu Jihlava,,aut. nádr. – Dačice,,aut. nádr. za 1 h 5 min. Cesta vlakem Jihlava město – Dačice trvá kolem 1 h 25 min.

3.3.5 ŽST Slavonice

Nejbližší k železniční stanici je ve Slavonicích autobusová zastávka Slavonice,,žel. st, vzdálená asi 280 m. Autobusové nádraží je od železniční stanice vzdáleno přibližně 800 m. Poblíž plánované železniční zastávky Slavonice škola se nachází autobusová zastávka Slavonice,,škola.

Přes Slavonice je vedena jedna dálková autobusová linka:

- 790801 Jemnice–Dačice–Telč–Pelhřimov–Praha, 1 pár spojů v sobotu a neděli, v provozu až od června.

Dále jsou přes Slavonice vedeny následující regionální autobusové linky:

- 320025 České Budějovice – Třeboň – Slavonice – Vranov n. Dyjí – Znojmo, 1 pár spojů v pátek (jen o letních prázdninách), sobotu (v letním období od 20. 6. do 19. 9.) a neděli a svátek (jen o letních prázdninách),
- 340030 Jindřichův Hradec – Nová Bystřice – Staré Město pod Landštejnem – Slavonice, 7 párů spojů v pondělí a pátek, 6 párů spojů od úterý do čtvrtka, 1 pár spojů v sobotu, 2 páry spojů v neděli a svátek, poslední spoj do Dačic v neděli a pátek má vazbu na vlak,
- 340820 Slavonice – Jemnice – Moravské Budějovice, 15 spojů v pracovní den,
- 340821 Dačice–Slavonice, 12 párů spojů v pracovní den,
- 340822 Slavonice – Český Rudolec, Markvarec – Český Rudolec, Lipnice, 6 spojů v pracovní den

Jak vyplývá z analýzy jízdních řádů autobusů, ve Slavonicích nejsou vytvářeny vazby mezi vlaky a autobusy.

Slavonice mají nejsilnější vazbu na Dačice, kam je vedle železniční dopravy k dispozici v pracovní dny i poměrně bohatá nabídka autobusů. Cestovní doba vlaků i autobusů je podobná, roli při volbě druhu dopravy hraje hlavně časová poloha konkrétních spojů a umístění železničních stanic a zastávek a autobusových zastávek vzhledem ke zdroji a cíli cesty. O víkendu je spojení mezi Slavonicemi a Dačicemi zajišťováno pouze železniční dopravou.

4 Současná železniční doprava

4.1 Osobní doprava

Od začátku jízdního řádu 2019/2020 byl zaveden v okolí Jihlavy nový koncept dopravy, spočívající ve vytvoření nových přímých ramen vlaků osobní dopravy, kdy jsou přímými vlaky obsluhovány více osídlené oblasti, resp. větší sídla. Další charakteristikou těchto změn je přechod na celodenně provozované taktové linky.

Páteří osobní dopravy v oblasti kolem tratě č. 225 Jihlava – Veselí nad Lužnicí, na které leží odbočná stanice Kostelec u Jihlavy, je rychlíková linka R11 Brno – Třebíč – Okříšky – Jihlava – Kostelec u Jihlavy – Horní Cerekev – Jindřichův Hradec – Veselí nad Lužnicí – České Budějovice – Číčenice – Ražice – Strakonice – Horažďovice předměstí – Nepomuk – Plzeň. Linka je vedena v pravidelném dvouhodinovém intervalu po celý den. V ŽST Kostelec u Jihlavy dochází ke křížování vlaků této linky v systémové časové poloze S:00, konkrétně vlaky směr Brno – Plzeň zde mají pobyt v čase L:57–L:58 a vlaky ve směru Plzeň – Brno L:58–L:59, tedy v obou směrech těsně před celou.

Vzhledem k řídkému osídlení podél pokračování tratě č. 225 z Horní Cerekve směr Jindřichův Hradec, resp. značné vzdálenosti větších sídel Počátky a Žirovnice od ŽST Počátky-Žirovnice v obci Stojčín, byly od počátku GVD 2019/2020 zastávkové osobní vlaky v tomto směru nahrazeny přímými osobními vlaky Jihlava – Horní Cerekev – Pelhřimov – Tábor a přímými spěšnými vlaky Havlíčkův Brod – Jihlava – Kostelec u Jihlavy – Třešť – Telč – Dačice – Slavonice. V úseku Kostelec u Jihlavy – Horní Cerekev došlo v důsledku tohoto kroku k úbytku zastávkových osobních vlaků, což je kompenzováno zastavením rychlíků linky R11 v Dolní Cerekvi a Batelově, kde předtím nezastavovaly. Úsek Horní Cerekev – Počátky-Žirovnice tak zůstal zcela bez obsluhy zastávkovými vlaky, v úseku Počátky-Žirovnice – Jindřichův Hradec je sporadická obsluha 2–3 páry zastávkových vlaků jen od pátku do neděle. Obce Horní Ves, Jihlávka a Horní Vilímeč (místní část Počátků) tak úplně přišly o obsluhu železniční dopravou, obcím dále podél hlavní tratě v úseku Počátky-Žirovnice – Jindřichův Hradec se železniční obsluha výrazně zhoršila.

Osobní vlaky Jihlava – Horní Cerekev – Tábor jsou po hlavní trati č. 225 vedeny v přibližném hodinovém prokladu s linkou R11. Tyto osobní vlaky jsou vedeny rovněž ve dvouhodinovém intervalu po celý den (s omezeními u některých spojů) a také křížují v ŽST Kostelec u Jihlavy, avšak v systémové časové poloze L:00, konkrétně mají vlaky obou směrů v Kostelci pobyt v čase S:58–S:59.

Obsluha tratě č. 227 je nově zajišťována především přímými spěšnými vlaky Havlíčkův Brod – Jihlava – Kostelec u Jihlavy – Třešť – Telč – Dačice – Slavonice, nazvanými souhrnně Renesance podle renesančních památek ve městech podél tratě (Třešť, Telč, Slavonice). Na trati č. 225 jsou tyto vlaky vedeny jako zrychlené a zastavují jen ve stanicích Havlíčkův Brod, Jihlava, Jihlava město a Kostelec u Jihlavy, na trati č. 227 potom zastavují ve všech stanicích a zastávkách. V celé trase jsou vlaky provozovány v celodenním dvouhodinovém intervalu, v úseku Havlíčkův Brod – Telč (– Dačice město) jsou ve špičkách pracovních dní doplněny vloženými spoji na hodinový interval. Časová poloha základních spojů ve 2h intervalu Havlíčkův Brod – Slavonice v ŽST Kostelec u Jihlavy je v čase S:44–S:47, u spojů Slavonice – Havlíčkův Brod v čase L:14–L:17. V Kostelci tyto vlaky úvraťují. V Havlíčkově Brodě jsou tyto vlaky v systémovém čase S:00 (příjezd ze Slavonic v L:57, odjezd do Slavonic v S:03). Díky tomu jsou v Havlíčkově Brodě zajištěny oboustranné návaznosti na rychlíky linky R9 ve směrech Praha i Brno i na osobní vlaky směr Pardubice.

Na trati Kostelec u Jihlavy – Slavonice probíhá pravidelné křížování vlaků osobní dopravy vedených v základním dvouhodinovém intervalu ve stanicích Třešť a Dačice, posilové vlaky vedené ve špičkách pracovních dní křížují navíc ve stanici Telč. Cestovní doby jsou negativně ovlivňovány dlouhými intervaly křížování ve stanicích Třešť, Telč a Dačice, což je dáno způsobem zabezpečení těchto stanic. V úseku Dačice – Slavonice dochází u vlaků vedených do Dačic na 6, 14 a 22 h k vychylování polohy tak, aby bylo možno tyto vlaky využít k návozu zaměstnanců na směny začínající v 6 a 14 h a stejně tak k odvozu

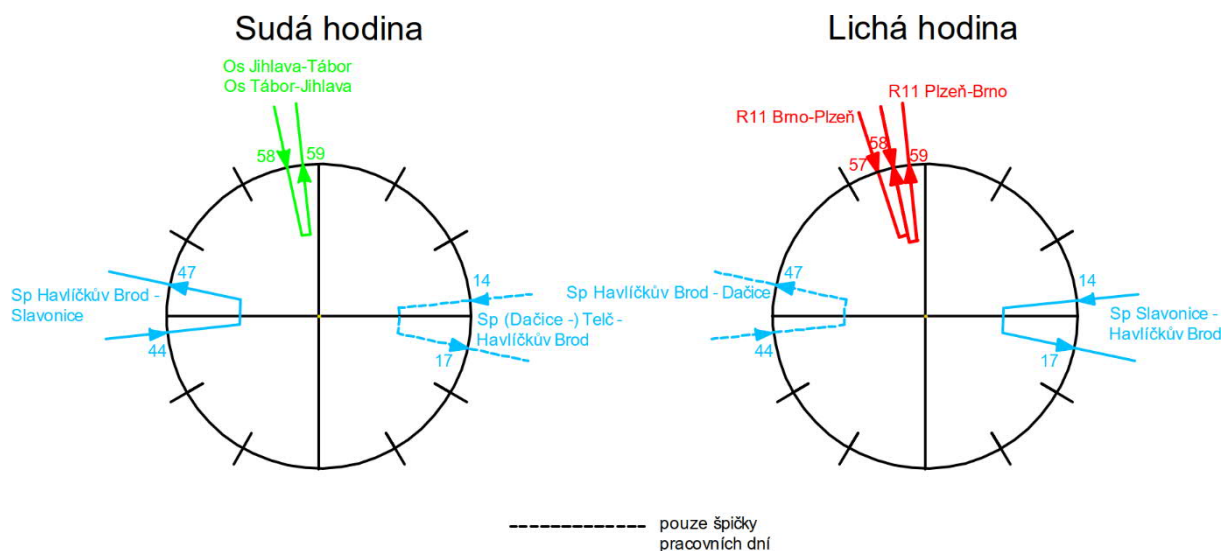
ze směn končících v 6, 14 a 22 h. Tyto vlaky mají delší pobyt v Dačicích a také zde v těchto případech dochází ke změně čísla a kategorie vlaku (Os v úseku Slavonice – Dačice, dále Sp).

Kromě běžných vlaků osobní dopravy jsou na trati č. 227 o vybraných víkendech v červenci a srpnu provozovány také historické parní vlaky, a to Společností telčské místní dráhy, z. s. Historické jízdy jsou pořádány na celé trati, jednotlivé vlaky pak většinou v dílčích úsecích jako např. Kostelec – Telč, Třešť – Telč, Telč – Slavonice apod.

ŽST Kostelec u Jihlavy je odbočnou stanicí na celostátní elektrifikované trati č. 225 Havlíčkův Brod – Veselí nad Lužnicí. Odbočuje zde trať č. 227 do Slavonic. Časové polohy vlaků osobní dopravy ve stanici udává schéma na obr. č. 4. Od zavedení nového konceptu dopravy v prosinci 2019 ve stanici nejsou sledovány žádné významné přestupní vazby. Důležité směry (dálková relace Jihlava – Veselí nad Lužnicí – České Budějovice a regionální relace Jihlava – Telč – Slavonice a Jihlava – Horní Cerekev – Pelhřimov – Tábor) jsou zajištěny přímými vlaky.

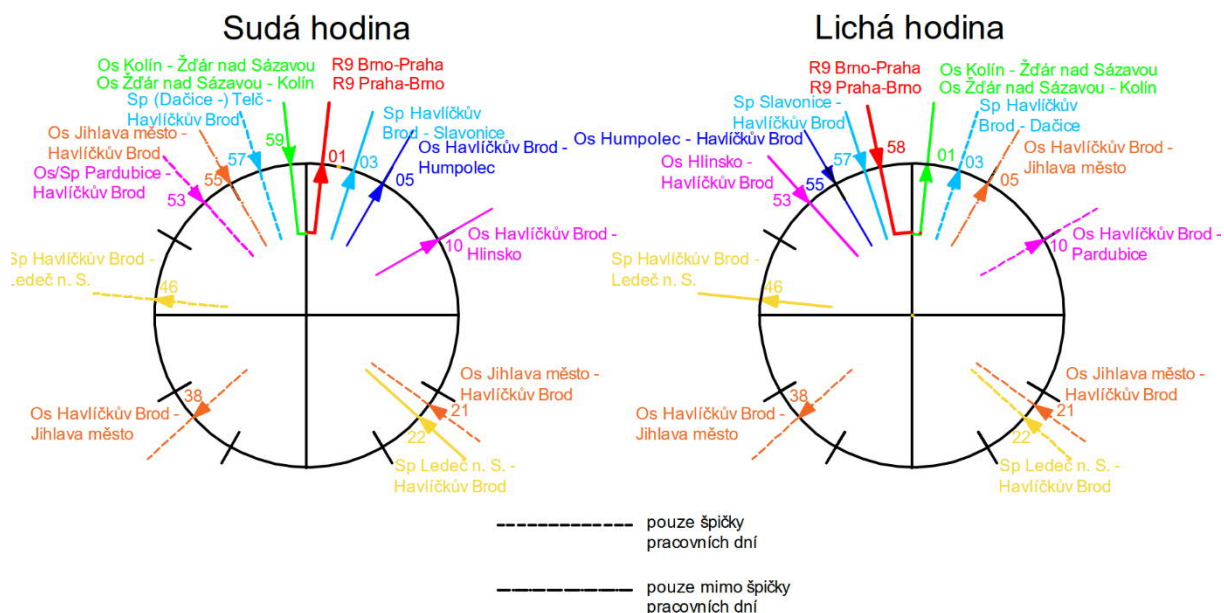
Přestupní vazby ve směru Slavonice – Kostelec – Horní Cerekev – Jindřichův Hradec/Pelhřimov mají marginální význam a použití železnice zde vzhledem ke trasování tratí není příliš výhodné, vhodnější je využití silniční dopravy. Čekací doba v Kostelci činí v těchto případech obvykle kolem 45 minut.

Obr. č. 1 Schéma současných časových poloh osobních vlaků v ŽST Kostelec u Jihlavy



Nejvýznamnějším přestupním uzlem v oblasti je **ŽST Havlíčkův Brod**, kde se vlaky ze všech významných směrů celodenně sjíždějí v čase S:00. Základem je rychlíková linka R9 Praha – Havlíčkův Brod – Brno, jejíž vlaky obou směrů se zde sjíždějí právě v čase S:00. Podle toho je odvozena i poloha vlaků Havlíčkův Brod – Slavonice a zpět. Některé vlaky jsou ve špičkách pracovních dní posíleny na hodinový interval. Časové polohy vlaků osobní dopravy udává schéma na obr. č. 5.

Obr. č. 2 Schéma současných poloh vlaků osobní dopravy v ŽST Havlíčkův Brod



Typické složení vlakových souprav v ŽST Kostelec u Jihlavy:

- R11 (Brno–Plzeň): kmenová souprava je v řazení 242 + B²⁴⁹ + Bd²⁶⁴ + Bbdgmee²³⁶ + AB³⁴⁹, jako posilové jsou u vybraných spojů v některých obdobích, resp. ve vybrané dny v týdnu řazeny další vozy řad B²⁴⁹ a Bd²⁶⁴.
- Os Jihlava–Tábor: motorová jednotka řady 814.
- Sp/Os Havlíčkův Brod – Jihlava – Telč – Dačice – Slavonice: všechny vlaky jsou tvořeny motorovým vozem řady 841, některé vlaky jsou ve směru od Jihlavy do stanice Telč posilovány dalším motorovým vozem téže řady.

Následující tabulky znázorňují současný rozsah osobní dopravy v jednotlivých úsecích tratě č. 227.

Tab. č. 2 Současný rozsah osobní dopravy dle GVD 2019/2020, úsek Kostelec u Jihlavy – Telč

	Po - Pá	So	Ne
Sp Havlíčkův Brod – Slavonice	5	8	8
Sp Slavonice – Havlíčkův Brod	4	7	7
Sp Havlíčkův Brod – Dačice město	2	0	0
Sp Havlíčkův Brod – Dačice*	2	0	0
Sp Dačice – Havlíčkův Brod	3	0	0
Os Jihlava město – Dačice město	1	0	0
Os Dačice město – Jihlava	2	0	0
Os Slavonice – Havlíčkův Brod	1	1	1
Sp Havlíčkův Brod – Telč	3	0	0
Sp Telč – Havlíčkův Brod	4	0	0
Os Havlíčkův Brod – Telč	1	1	1
Os Telč – Havlíčkův Brod	0	1	1

Os Sedlejev – Slavonice	1	0	0
SOUČET (vlaků/den v obou směrech)	29	18	18

*) jeden spoj nejede o letních prázdninách

Tab. č. 3 Současný rozsah osobní dopravy dle GVD 2019/2020, úsek Telč – Dačice

	Po - Pá	So	Ne
Sp Havlíčkův Brod – Slavonice	5	8	8
Sp Slavonice – Havlíčkův Brod	4	7	7
Sp Havlíčkův Brod – Dačice město	2	0	0
Sp Havlíčkův Brod – Dačice	2	0	0
Sp Dačice – Havlíčkův Brod	3	0	0
Os Jihlava město – Dačice město	1	0	0
Os Dačice město – Jihlava	2	0	0
Os Slavonice – Havlíčkův Brod	1	1	1
Os Sedlejev – Slavonice	1	0	0
Os Telč – Slavonice	1	0	0
Os Slavonice – Telč	1	0	0
Os Telč – Dačice město*	2	0	0
Os Dačice město - Telč	2	0	0
SOUČET (vlaků/den v obou směrech)	26	16	16

*) jeden spoj jede jen o letních prázdninách

Tab. č. 4 Současný rozsah osobní dopravy dle GVD 2019/2020, úsek Dačice – Slavonice (bez vlaků od/do Telče končících/začínajících v Dačicích městě)

	Po - Pá	So	Ne
Sp Havlíčkův Brod – Slavonice	5	8	8
Sp Slavonice – Havlíčkův Brod	4	7	7
Os Slavonice – Havlíčkův Brod	1	1	1
Os Sedlejev – Slavonice	1	0	0
Os Telč – Slavonice	1	0	0
Os Slavonice – Telč	1	0	0
Os Dačice – Slavonice	2	0	0
Os Slavonice – Dačice	3	0	0
SOUČET (vlaků/den v obou směrech)	18	16	16

Průměrné denní obraty cestujících udává následující tabulka.

Tab. č. 5 Průměrné denní obraty cestujících ve stanicích a zastávkách

Rok	2017		2018		2019*	
	Po-Pá	So-Ne	Po-Pá	So-Ne	Po-Pá	So-Ne
Kostelec u Jihlavy	489	533	448	543	457	584
Kostelec u Jihlavy masna	87	34	99	38	120	41
Salavice	14	13	15	12	14	12
Jezdovice	23	20	21	14	21	24
Třešť	60	44	54	48	65	54
Třešť město	259	150	284	152	278	167
Hodice	61	37	55	36	55	47
Sedlejev	61	23	62	26	68	24
Mysliboř	47	14	49	15	51	14
Telč	493	240	519	246	485	244
Telč-Staré Město	41	18	36	17	28	16
Radkov	62	14	68	18	55	14
Slaviboř	29	13	29	8	20	6
Velký Pěčín	29	9	35	11	25	5
Malý Pěčín	20	5	16	7	14	6
Dačice	262	85	260	89	211	84
Dačice město	177	63	190	63	144	58
Urbaneč	16	7	16	9	13	6
Peč	2	3	2	4	2	2
Dolní Bolíkov	12	11	15	15	17	11
Mutišov	13	11	12	12	12	11
Slavonice	155	86	155	96	139	88

2019* – data za období leden–říjen 2019
v úseku Telč–Slavonice probíhala v roce 2019 výluka (šedé podbarvení)
zdroj: České dráhy, a. s.

Maximální počty nastupujících a vystupujících cestujících pro jeden vlak jsou uvedeny ze sčítací kampaně Českých drah v roce 2019.

Tab. č. 6 Maximální počet nastupujících a vystupujících na jeden vlak

	max. nástup	max. výstup
Kostelec u Jihlavy	57	66
Kostelec u Jihlavy masna	28	38

Salavice	5	3
Jezdovice	12	5
Třešť	7	15
Třešť město	33	38
Hodice	15	30
Sedlejev	17	13
Mysliboř	15	12
Telč	68	53
Telč-Staré Město	6	5
Radkov	21	20
Slaviboř	4	4
Velký Pěčín	10	7
Malý Pěčín	6	8
Dačice	48	24
Dačice město	27	49
Urbaneč	6	5
Peč	1	2
Dolní Bolíkov	16	5
Mutišov	5	7
Slavonice	25	33

Sčítací kampaň 2019
zdroj: České dráhy, a. s.

Z tabulek vyplývá, že největší obraty cestujících vykazují stanice a zastávky Kostelec u Jihlavy, Třešť město, Telč, Dačice a Dačice město. Vysoké hodnoty v Kostelci jsou dány tím, že se zde ve většině případů do změny jízdního řádu v prosinci 2019 přestupovalo. Např. v předchozím jízdním řádu 2018/2019 jezdil jen jeden pár přímých vlaků Havlíčkův Brod – Slavonice. V současném jízdním řádu po celodenním zavedení přímých vlaků z Havlíčkova Brodu a Jihlavy do Slavonic budou zdejší počty cestujících nejspíš výrazně menší.

4.2 Nákladní doprava

V úseku Kostelec u Jihlavy – Slavonice lze nalézt podle GVD 2020 celkem dvě trasy vlaků nákladní dopravy, jde o jeden pár manipulačních vlaků vedených ve vybrané dny. Dopravcem vlaků je ČD Cargo, a. s. Jedná se o následující vlaky:

- Mn 82840 Havlíčkův Brod – Jihlava – Kostelec u Jihlavy – Třešť – Telč – Dačice – Slavonice
 - vlak je v úseku Kostelec u Jihlavy – Slavonice veden v pozdních večerních hodinách,
 - vlak manipuluje ve stanicích Kostelec u Jihlavy, Třešť, Telč a Dačice,
 - v úseku Jihlava – Slavonice je vlak zaveden v pracovní dny,
 - v úseku Jihlava – Slavonice plánována dvojice lokomotiv řady 742
 - parametry soupravy v úseku Jihlava – Slavonice: 80 km/h, S 700 t, 300 m.

- Mn 82650 Slavonice – Dačice – Telč – Třešť – Kostelec u Jihlavy – Jihlava
 - vlak je veden v nočních a brzkých ranních hodinách,
 - vlak manipuluje ve stanicích Dačice, Telč, Třešť a Kostelec u Jihlavy,
 - vlak je zaveden od úterý do soboty,
 - plánována dvojice lokomotiv řady 742,
 - parametry soupravy: 80 km/h, S 900 t, 300 m.

4.2.1 Ložné manipulace na smluvních místech a vlečkách

V úseku Kostelec (mimo) – Slavonice probíhají ložné manipulace ve stanicích Telč, Dačice a Slavonice. Údaje jsou převzaty z obdržených materiálů od společnosti ČD Cargo, a. s.

V obvodu stanice Kostelec u Jihlavy směrem na Třešť je do tratě č. 227 zaústěna vlečka č. 5118 Kostecké uzeniny, a. s. – vlečka Kostelec. Na vlečce v posledních letech neprobíhají žádné ložné manipulace, dle vyjádření vlastníka je vlečka pro provoz podniku postradatelná.

ŽST Telč

V současné době jsou do stanice Telč zaústěny tři vlečky:

- vlečka č. 5422 ČD, a. s. – Telč,
- vlečka č. 5238 STARKON Vysočina s.r.o. - Telč,
- vlečka č. 5237 ZZN – provozní středisko Telč.

Žádná z vleček není využívána pro nakládku nebo vykládku v nákladní dopravě. Vlečka ČD se využívá pro odstavování a provozní ošetření vozidel osobní dopravy. Ložné manipulace jsou tedy prováděny jen na smluvním místě (místo nakládky a vykládky pro přepravu věcí, dříve všeobecná nakládková a vykládková kolej).

Následující tabulka uvádí ložné manipulace v Telči letech 2015–2019.

Tab. č. 7 Ložné manipulace v ŽST Telč 2015–2019

	Celkový počet evidovaných vozů	Naloženo vozů	Vyloženo vozů	Přístavba obsluhy	Odsun obsluhy
2015	18	5	13	6	6
2016	36	27	9	10	10
2017	30	26	4	10	11
2018	310	307	3	50	49
2019*	891	875	103	161	137

2019* – údaje za leden až říjen 2019

Zdroj: ČD Cargo, a. s.

V letech 2018 a 2019 lze pozorovat velmi výrazný nárůst ložných manipulací, který je způsoben především zvýšeným objemem přeprav dřeva v souvislosti s tzv. kůrovcovou kalamitou.

ŽST Dačice

V současné době jsou do stanice Dačice zaústěny dvě vlečky:

- vlečka č. 5064 ZEMOS s.r.o.,
- vlečka č. 5065 NAVOS, a.s.

Žádná z vleček není využívána pro nakládku nebo vykládku v nákladní dopravě. Dle sdělení vlastníka je současné době vlečka ZEMOS s.r.o. využívána k odstavování vozidel údržby SŽDC. Ložné

manipulace jsou tedy prováděny jen na smluvním místě (místo nakládky a vykládky pro přepravu věcí, dříve všeobecná nakládková a vykládková kolej).

Následující tabulka uvádí ložné manipulace v Dačicích letech 2015–2019.

Tab. č. 8 Ložné manipulace v ŽST Dačice 2015–2019

	Celkový počet evidovaných vozů	Naloženo vozů	Vyloženo vozů	Přístavba obsluhy	Odsun obsluhy
2015	70	0	70	39	36
2016	102	0	102	48	37
2017	150	63	87	53	45
2018	303	234	79	74	67
2019*	159	89	69	44	39

2019* – údaje za leden až říjen 2019

Zdroj: ČD Cargo, a. s.

Největší obrat naložených a vyložených vozů vykazovala stanice v roce 2018, kdy byl počet vozů oproti předchozímu roku dvojnásobný. Zásadní roli zde hrála opět zvýšená přeprava kalamitního dřeva.

ŽST Slavonice

V současné době jsou do stanice Slavonice zaústěny tři vlečky:

- vlečka č. 5218 Wotan Forest, a. s., vlečka Slavonice,
- vlečka č. 5216 Wotan Forest, a. s., vlečka Slavonice II,
- vlečka č. 5421 ČD, a. s. – Slavonice.

Vlečka č. 5218 je v malé míře využívána pro nakládku dřeva. Vlečka ČD je využívána k odstavování vozidel osobní dopravy. Většina ložných manipulací v posledních letech probíhá na smluvním místě (místo nakládky a vykládky pro přepravu věcí, dříve všeobecná nakládková a vykládková kolej).

Následující tabulka uvádí ložné manipulace ve Slavonicích letech 2015–2019.

Tab. č. 9 Ložné manipulace v ŽST Slavonice 2015–2019

		Celkový počet evidovaných vozů	Naloženo vozů	Vyloženo vozů	Přístavba obsluhy	Odsun obsluhy
2015	WF	25	0	25	18	15
	VNVK	94	94	0	23	22
	Celkem	119	94	25	41	37
2016	WF	30	0	30	21	20
	VNVK	28	28	0	7	7
	Celkem	58	28	30	28	27
2017	WF	1	0	1	1	1
	VNVK	166	151	15	37	37
	Celkem	167	151	16	38	38
2018	WF	0	0	0	0	0
	VNVK	139	139	0	36	36
	Celkem	139	139	0	36	36
2019*	WF	0	0	0	0	0
	VNVK	103	103	0	27	26
	Celkem	103	103	0	27	26

2019* – údaje za leden až říjen 2019

WF – vlečka Wotan Forest, a. s., vlečka Slavonice
 VNVK – veřejné smluvní místo (místo nakládky a vykládky pro přepravu věcí)
 Zdroj: ČD Cargo, a. s.

Největší obrat naložených a vyložených vozů ve sledovaném období stanice vykázala v roce 2017.

4.3 Jízdní doby

Pravidelné jízdní doby dle GVD 2019/2020 jsou uvedeny v následující tabulce.

Tab. č. 10 Jízdní doby v současném stavu

	Sp/Os	Mn	Sp/Os	Mn
	↓ (do Slavonic)		↑ (do Kostelce)	
Kostelec u Jihlavy	z	z	1,5	12
Kostelec u Jihlavy masna	2		4,5	
Salavice	4		2	
Jezdovice	2		4	
Třešť	4	14	2,5	17
Třešť město	2		3,5	
Hodice	3,5		7,5	
Sedlejev	7,5	17,5	4	15
Myslboř	4,5		5,5	
Telč	5,5	12,5	2	27
Telč-Staré Město	2,5		6,5	
Radkov	5,5		3,5	
Slaviboř	3,5		3,5	
Velký Pěčín	3		2,5	
Malý Pěčín	3		4	
Dačice	4,5	24	1,5	39
Dačice město	1,5		7	
Urbaneč	7		3,5	
Peč	4,5		4,5	
Dolní Bolíkov	4		3	
Mutišov	3,5		7,5	
Slavonice	8	33	z	z
CELKEM	85,5	101	84	110

5 Výhledový stav železniční dopravy

5.1 Výhledový stav osobní dopravy

Vzhledem k tomu, že na trati č. 227 byl od začátku platnosti současného jízdního řádu 2019/2020 zaveden zcela nový dopravní koncept, popsáný v kapitole 4.1, předpokládá objednatel jeho platnost i do dalších let, a to i po dokončení stavby „Revitalizace trati Kostelec – Telč – Slavonice“. Vlivem této stavby se předpokládá zkrácení jízdních dob a přesun křižování posilových osobních vlaků, vedených ve špičkách pracovních dní, ze stanice Telč do nové stanice Slaviboř. Křižování vlaků vedených v základním dvouhodinovém intervalu se předpokládá nadále ve stanicích Třešť a Dačice. Díky novému zabezpečení ve stanicích bude moci rovněž dojít ke zkrácení cestovních dob díky kratším intervalům křižování.

Významnější změny dopravního konceptu a rozsahu dopravy se očekávají až po realizaci opatření z aktuálně zpracovávané technicko-ekonomické studie (TES) Veselí nad Lužnicí – Jihlava. Tato studie se zabývá nejen tratí Veselí nad Lužnicí – Jihlava, ale i Kostelec – Slavonice. Na trati č. 227 se podle rozsahu budoucích úprav předpokládá především zavedení dalších vlaků ve špičkách pracovních dní v trase Jihlava – Kostelec – Třešť město (– Telč, příp. až Dačice), které by společně s vlaky Havlíčkův Brod – Slavonice vytvořily v části trasy interval 30 min. Tato možnost závisí především na realizaci úprav v úseku Jihlava – Kostelec, kde je dnes již vyčerpaná kapacita a přidávání dalších spojů ve špičce není možné. Stavba „Revitalizace trati Kostelec – Telč – Slavonice“ a TES Veselí nad Lužnicí – Jihlava nejsou v případě tratě č. 227 v rozporu, zde zmíněná TES navazuje na stavbu revitalizace.

Do budoucna objednatel plánuje nahradit motorové vozy řady 841 motorovými jednotkami typu DMU 120, což představuje dvoudílnou motorovou jednotku o kapacitě přibližně 120 sedících cestujících, jejímž typickým představitelem je např. jednotka řady 844 ČD. Délka jednotky řady 844 je 44 m. V úseku (Havlíčkův Brod →) Kostelec – Telč se u školního vlaku počítá se dvojicí jednotek, tj. s délkou vlaku 88 m. Z toho vyplývá požadavek na délku nástupišť v úseku Kostelec – Telč v délce 100 m. V úseku Telč – Slavonice se s ohledem na provoz historického vlaku počítá s délkou nástupišť 80 m, pro běžný provoz by postačovala nástupiště kratší. Dle vyjádření Společnosti telčské místní dráhy, z. s. (provozovatel historických vlaků) jsou nástupiště v délce 80 m pro historické vlaky dostatečná.

5.2 Výhledový stav nákladní dopravy

Výhledový rozsah nákladní dopravy se předpokládá shodný se současným, tj. jeden pár manipulačních nákladních vlaků denně v celé trati Kostelec – Slavonice.

6 Současná železniční infrastruktura

Trať č. 227 je regionální jednokolejná dráha, provozovaná v nezávislé trakci. Nejdůležitější parametry trati Kostelec u Jihlavy – Slavonice uvádí následující tabulka.

Tab. č. 11 Parametry traťového úseku Kostelec u Jihlavy – Slavonice

Označení trati dle nákrešných jízdních řádů		701a
Označení trati dle knižního jízdního řádu		227
Označení trati dle Prohlášení o dráze		641
Zařazení v síti SŽDC		Regionální dráha
Evropský nákladní koridor		-
Délka traťového úseku		cca 53 km
Počet stanic v úseku		6
Počet zastávek v úseku		16
Počet traťových kolejí		1
Organizování a řízení drážní dopravy		podle SŽDC D1
Trakce		nezávislá
Traťové zabezpečovací zařízení		2. kategorie, reléový poloautoblok bez kontroly volnosti tratě (úsek Kostelec u Jihlavy – Třešť) telefonické dorozumívání (úsek Třešť – Slavonice)
Traťový rádiový systém		-
Největší traťová rychlost		60 km/h
Rozchod kolejí		1 435 mm
Zábrzdná vzdálenost		400 m
Normativ délky	Normativ délky N (vlaky nákladní dopravy)	300 m (Kostelec u Jihlavy – Sedlejev) 283 m (Sedlejev – Slavonice)
	Normativ délky O (vlaky dálkové dopravy)	80 m
	Normativ délky O (vlaky zastávkové)	80 m
Počet úrovnňových přejezdů		75
z toho vybavených světelným PZZ		11
z toho vybavených závorami		6
Dovolená třída zatížení		C2 (20 t na nápravu/6,4 t na běžný metr)
Průjezdny průřez		GČD
Skupina přechodnosti		2

Kód tratě pro kombinovanou dopravu	-
Vlakový zabezpečovač	-

Další tabulka uvádí přehled technických normativů hmotnosti pro jednotlivé řady lokomotiv.

Tab. č. 12 Technický normativ hmotnosti v tunách

Úsek	Technický normativ hmotnosti v tunách pro lokomotivu řady								Poznámka
	714	730 731	740	741 742 744.1					
Slavonice – Dačice	T ₄ 440 T 430 S 400	T ₄ 450 T 450 S 400	T ₄ 600 T 570 S 550	T ₄ 550 T 520 S 500					
Dačice – km 62,424	T ₄ 950 T 900 S 800	T ₄ 1000 T 950 S 800	T ₄ 1100 T 1050 S 1000	T ₄ 1050 T 1000 S 950					
km 62,424 – Hodice nz	T ₄ 440 T 430 S 400	T ₄ 450 T 450 S 400	T ₄ 600 T 570 S 550	T ₄ 550 T 520 S 500					
Hodice nz – Třešť	T ₄ 650 T 600 S 550	T ₄ 700 T 650 S 600	T ₄ 800 T 750 S 700	T ₄ 750 T 700 S 650					
Třešť – Kostelec u Jihlavy	T ₄ 1600 T 1500 S 1400	T ₄ 1700 T 1600 S 1400	T ₄ 1800 T 1800 S 1800	T ₄ 1800 T 1800 S 1750					
Kostelec u Jihlavy – Třešť	T ₄ 500 T 480 S 450	T ₄ 530 T 500 S 450	T ₄ 700 T 650 S 600	T ₄ 650 T 600 S 550					
Třešť – Hodice nz	T ₄ 600 T 550 S 500	T ₄ 610 T 580 S 500	T ₄ 780 T 750 S 700	T ₄ 730 T 700 S 650					
Hodice nz – Telč	T ₄ 450 T 430 S 400	T ₄ 500 T 450 S 400	T ₄ 600 T 580 S 550	T ₄ 540 T 530 S 500					
Telč – Dačice	T ₄ 1600 T 1500 S 1400	T ₄ 1700 T 1600 S 1400	T ₄ 1800 T 1800 S 1800	T ₄ 1800 T 1800 S 1750					
Dačice – Slavonice	T ₄ 450 T 430 S 400	T ₄ 500 T 450 S 400	T ₄ 600 T 580 S 550	T ₄ 540 T 530 S 500					

Následující tabulka přejezdů uvádí podrobnosti o všech 75 úrovnových přejezdech v daném úseku Kostelec u Jihlavy – Slavonice. Z celkového počtu je:

- 12 přejezdů s křižující silnicí III. třídy,
- 9 přejezdů s křižující silnicí II. třídy,
- 1 přejezd s křižující silnicí I. třídy,
- 7 přejezdů s křižující místní komunikací,
- 46 přejezdů s křižující účelovou komunikací.

Tab. č. 13 Seznam současných přejezdů na trati Kostelec u Jihlavy – Slavonice

Označení přejezdu	Poloha	Křižující komunikace	Způsob zabezpečení
P6406	0,670	Silnice II/406	PZS 3SBLI
P6407	0,769	Účelová komunikace	k
P6408	2,116	Účelová komunikace	kzp

P6409	3,325	Silnice III/4061	k
P6410	3,717	Silnice III/4062	PZS 3SBI
P6411	4,531	Místní komunikace	k
P6412	4,753	Účelová komunikace	k
P6413	4,929	Místní komunikace	k
P6414	5,972	Účelová komunikace	k
P6415	6,175	Silnice II/406	PZS 3SBI
P6416	6,713	Účelová komunikace	k
P6417	7,800	Silnice II/402	PZS 3ZBI
P6418	8,116	Účelová komunikace	k
P6419	8,354	Místní komunikace	PZS 3SBI
P6420	8,617	Silnice III/4065	PZS 3ZBI
P6421	8,834	Silnice II/406	PZS 3ZBI
P6422	9,421	Účelová komunikace	k
P6423	9,741	Účelová komunikace	k
P6424	10,659	Účelová komunikace	k
P6425	11,021	Účelová komunikace	k
P6426	11,268	Silnice III/4069	k
P6427	12,456	Účelová komunikace	k
P6428	13,333	Účelová komunikace	k
P6429	14,134	Účelová komunikace	k
P6430	16,018	Účelová komunikace	k
P6431	16,281	Účelová komunikace	k
P6432	16,581	Silnice III/02321	k
P6433	18,477	Silnice III/02321	k
P6434	19,026	Silnice III/02321	k
P6435	19,450	Účelová komunikace	k
P6436	19,845	Účelová komunikace	k
P6437	21,898	Účelová komunikace	k
P6482	67,264=23,127	Silnice I/23	PZS 3SNLI
P6481	65,969	Účelová komunikace	k
P6480	65,354	Účelová komunikace	k
P6478	62,814	Silnice III/40618	k
P6477	62,496	Účelová komunikace	k
P6476	62,286	Silnice III/40618	k
P6475	61,115	Účelová komunikace	k

P6474	60,732	Místní komunikace	k
P6473	60,457	Účelová komunikace	k
P6472	60,092	Účelová komunikace	k
P6471	59,770	Silnice III/40622	k
P6470	59,565	Účelová komunikace	k
P6469	58,967	Účelová komunikace	k
P6468	58,673	Místní komunikace	k
P6467	58,476	Účelová komunikace	k
P6466	57,038	Účelová komunikace	k
P6465	56,103	Účelová komunikace	k
P6464	55,457	Silnice III/40623	k
P6463	55,222	Účelová komunikace	k
P6462	54,303	Místní komunikace	k
P6461	53,948	Účelová komunikace	k
P6460	53,734	Účelová komunikace	k
P6459	53,533	Silnice II/151	PZS 3ZBI
P6458	53,374	Účelová komunikace	k
P6457	53,150	Účelová komunikace	k
P6456	52,571	Účelová komunikace	k
P6455	52,242	Účelová komunikace	k
P6454	49,065	Účelová komunikace	k
P6452	47,310	Účelová komunikace	k
P6451	46,146	Silnice III/40627	k
P6450	44,792	Účelová komunikace	k
P6449	44,182	Účelová komunikace	k
P6448	43,726	Účelová komunikace	k
P6447	41,600	Účelová komunikace	k
P6446	41,358	Účelová komunikace	k
P6445	41,013	Účelová komunikace	k
P6444	40,358	Účelová komunikace	k
P6443	38,772	Silnice II/406	k
P6442	38,472	Silnice II/409	k
P6441	38,025	Účelová komunikace	k
P6440	37,646	Místní komunikace	k
P6439	37,256	Silnice II/152	PZS 3ZBI
P6438	37,078	Silnice II/406	PZS 3ZBI

PZS – přejezdové zabezpečovací zařízení světelné

Z – přejezd vybaven závorami
S – přejezd bez závor
B – zařízení vybaveno pozitivním signálem
N – zařízení bez pozitivního signálu
I – informace je předávána obsluhujícímu zaměstnanci
k – přejezd zabezpečený pouze výstražnými kříži
kzp – přejezd opatřený uzamykatelnou zábranou

Tab. č. 14 Délky mezistaničních úseků Kostelec u Jihlavy – Slavonice

	směr do Slavonic	směr do Kostelce
Kostelec u Jihlavy – Třešť	7 122 m	6 607 m
Třešť–Sedlejev	8 675 m	8 689 m
Sedlejev–Telč	5 786 m	6 286 m
Telč–Dačice	11 677 m	11 681 m
Dačice–Slavonice	16 980 m	17 166 m

6.1 Ukazatele propustnosti

Následující tabulka udává současné ukazatele propustnosti v omezujících úsecích Telč – Dačice a km 52,900 (místo, kam zajiždí vlaky od Telče končící v Dačicích městě z důvodu vybavení přejezdu) – Slavonice, poskytnuté SŽDC O11. V souladu s novou směrnicí SŽDC SM 124 Zjišťování kapacity dráhy jsou kapacitní ukazatele rozděleny do dvou kategorií. Jako optimální hodnoty jsou uvažovány hodnoty stupně obsazení $So = 0,79$ pro dvouhodinovou špičku a $So = 0,67$ pro období 900 minut a 1 440 minut (celoden). Kritické hodnoty potom představují hodnoty stupně obsazení $So = 0,86$ pro dvouhodinovou špičku a $So = 0,78$ pro období 900 minut a 1 440 minut. Překročení těchto hodnot je považováno za kritické a kvalita provozu je potom nevyhovující, což vede ke snížené stabilitě jízdního řádu a nárůstu zpoždění.

Uvedené hodnoty optimálních a kritických stupňů obsazení jsou platné pro typ provozu C, pro který platí, že podíl regionální dopravy na celkovém počtu vlaků je více než 90 %, což je případ tratě Kostelec – Slavonice.

Tab. č. 15 Ukazatele propustnosti

T _{výp} (min)	b (min)	S _o	N _{GVD}	Optimální hodnoty		Kritické hodnoty		Úroveň kvality provozu
				n _{opt}	K _{opt}	n _{krit}	K _{krit}	
Telč–Dačice								
120	25,43	0,85	4	3,83	104 %	4,13	97 %	riziková
900	25,43	0,57	20	25	81 %	28	70 %	vyhovující
1 440	25,43	0,46	26	39,6	66 %	45,4	57 %	vyhovující
km 52,900 – Slavonice								
120	29,02	0,73	3	3,42	88 %	4,13	73 %	vyhovující
900	29,02	0,53	16	22	73 %	25	65 %	vyhovující
1 440	29,02	0,41	20	35,3	57 %	39,8	50 %	vyhovující

Zdroj: SŽDC O11

6.2 Provozní intervaly

Pro stanice Třešť, Telč a Dačice byly SŽDC O11 poskytnuty rovněž vybrané provozní intervaly včetně intervalů křižování.

6.2.1 Třešť

Intervaly postupných vjezdů

První vlak od Sedlejoва, druhý vlak od Kotelce: 2,5 min.

První vlak od Kotelce, druhý vlak od Sedlejoва: 1,5 min.

Intervaly křižování

Sedlešovské zhlaví: 4,5 min (při obsluze výhybky 1 výpravčím 5 min).

Kostecké zhlaví: 1,5 min.

Při křižování vlaků na obou zhlavích je nutno, zohlednit, že výpravčí kromě přestavování výhybky 1 vykonává úkony pro opačné zhlaví, resp. že jeden výhybkář ručně přestavuje výhybky na obou zhlavích, a proto jsou výsledné hodnoty delší. Podle toho, který vlak vjíždí jako první, lze rozlišit dvě situace:

- první vjíždí vlak od Sedlejoва
 - výhybku 1 přestavuje výpravčí: vlak od Sedlejoва přijede v čase 0, nejdříve možný příjezd vlaku od Kotelce je v čase 2,5, nejpozději možný v čase 3,5; odjezd vlaku směr Sedlešov nejdříve v čase 5, vlak do Kotelce odjede také v čase 5,
 - výhybku 1 přestavuje výhybkář: vlak od Sedlejoва přijede v čase 0, nejdříve možný příjezd vlaku od Kotelce je v čase 2,5, nejpozději možný v čase 6; odjezd vlaku směr Sedlešov nejdříve v čase 4,5, vlak do Kotelce odjede v čase 7,5,
- první vjíždí vlak od Kotelce
 - výhybku 1 přestavuje výpravčí: vlak od Kotelce přijede v čase 0, příjezd vlaku od Sedlejoва je v čase 1,5, nejpozději možný v čase 3,5, odjezd tohoto vlaku směr Kostelec je v čase 2 nebo 6 (buď před přestavením, nebo po přestavení výhybky 1 výpravčím), vlak do Sedlejoва odjede v čase 6,
 - výhybku 1 přestavuje výhybkář: vlak od Kotelce přijede v čase 0, nejdříve možný příjezd vlaku od Sedlejoва je v čase 1,5, nejpozději možný v čase 3,5 (odjezd tohoto vlaku směr Kostelec není limitován), vlak do Sedlejoва odjede v čase 8.

6.2.2 Telč

Intervaly postupných vjezdů

První vlak od Dačic, druhý vlak od Sedlejoва: 2,5 min.

První vlak od Sedlejoва, druhý vlak od Dačic: 3 min.

Intervaly křižování

Dačické zhlaví: 2 min.

Sedlešovské zhlaví: 2,5 min.

Při křižování vlaků na obou zhlavích je nutno zohlednit, že jeden výhybkář ručně přestavuje výhybky na obou zhlavích, a proto jsou výsledné hodnoty delší. Podle toho, který vlak vjíždí jako první, lze rozlišit dvě situace:

- první vlak vjíždí od Dačic: vlak od Dačic přijede v čase 0, nejdříve možný příjezd vlaku od Sedlejoва je v čase 2,5, nejpozději možný v čase 5 (odjezd tohoto vlaku směr Dačice není limitován); vlak do Sedlejoва odjede v čase 7,5,

- první vlak vyjíždí od Sedlejova: vlak od Sedlejova přijede v čase 0, nejdříve možný příjezd vlaku od Dačic je v čase 3, nejpozději možný v čase 5 (odjezd tohoto vlaku směr Sedlejev není limitován); vlak do Dačic odjede v čase 7,5.

6.2.3 Dačice

Intervaly postupných vjezdů

První vlak od Slavonic, druhý vlak od Telče: 2 min.

První vlak od Telče, druhý vlak od Slavonic: 2 min.

Intervaly křižování

Slavonické zhlaví: 4 min.

Telčské zhlaví: 9 min.

Při křižování vlaků na obou zhlavích je nutno, zohlednit, že jeden výhybkář ručně přestavuje výhybky na obou zhlavích, a proto jsou výsledné hodnoty delší. Podle toho, který vlak vyjíždí jako první, lze rozlišit dvě situace:

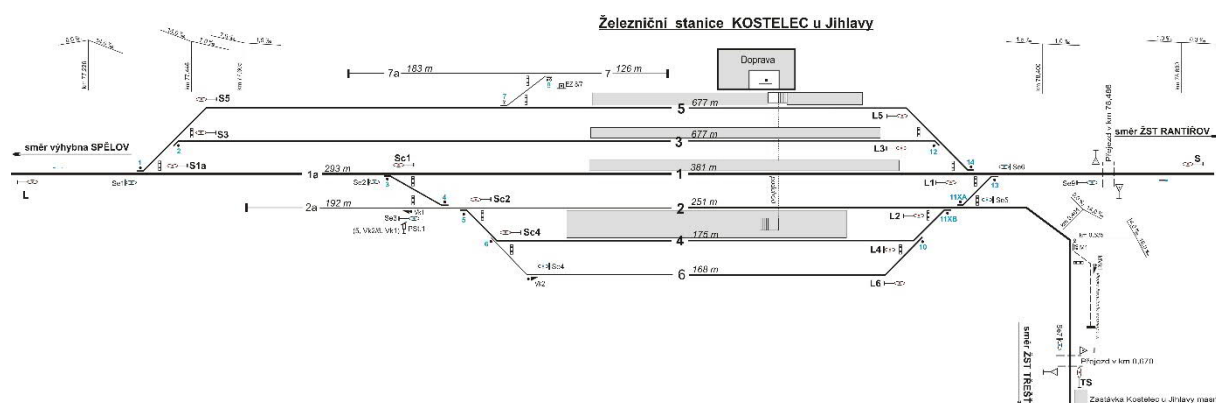
- první vlak vyjíždí od Slavonic: vlak od Slavonic přijede v čase 0, nejdříve možný příjezd vlaku od Telče je v čase 2, nejpozději možný v čase 3; odjezd vlaku směr Slavonice nejdříve v čase 4, vlak do Telče odjede v čase 12,
- první vlak vyjíždí od Telče: vlak od Telče přijede v čase 0, nejdříve možný příjezd vlaku od Slavonic je v čase 2, nejpozději možný v čase 8; odjezd vlaku směr Telč nejdříve v čase 9, vlak do Slavonic odjede v čase 12,5.

6.3 ŽST Kostelec u Jihlavy

Vazba na sídelní strukturu

Stanice leží západně od obce Kostelec, přibližně 0,8 km od jejího centra. Stanice leží na katastru obce Cejle, ta je však od ní vzdálena více (asi 2 km).

Obr. č. 3 ŽST Kostelec u Jihlavy – současný stav



Provozní charakteristika

Železniční stanice Kostelec u Jihlavy leží v km 78,111 trati celostátní dráhy Veselí nad Lužnicí – Jihlava. Trať je v přilehlých mezistaničních úsecích jednokolejná. Stanice leží v km 0,074 trati regionální dráhy trati Slavonice – Kostelec u Jihlavy. Trať je v přilehlém mezistaničním úseku jednokolejná.

Je stanicí odbočnou pro trať Slavonice – Kostelec u Jihlavy.

Sídlem přednosti provozního obvodu je železniční stanice Jihlava. Stanice je obsazena výpravčím.

Vlečky a účelová kolejiště

Vlečka č. 5118 Kostelecké uzeniny a. s. – vlečka Kostelec je zaústěna výhybkou č. M1 v km 0,566 (km 0,000 vlečky).

- Provozovatelem vlečky je Lovochemie, a.s.
- Mezníkem rozdělujícím obvody odpovědnosti za zabezpečení jízdy drážních vozidel na styku drah je námezník výhybky č. M1.
- Jízda drážních vozidel mezi drahami na místě jejich styku může být provedena jen jako jízda posunového dílu. Při obsluze vlečky je dovoleno drážní vozidlo sunout i táhnout.

Nástupiště

Ve stanici jsou dvě nástupiště s pevnou hranou.

Číslo	U koleje č.	Výška nad TK [mm]	Délka nást. [m]	Konstrukce nást.
I	5	200	130	úrovňové
	3	200	167	úrovňové
	1	250	167	úrovňové
II	2	300	191	ostrovní, úrovňové
	4	300	191	ostrovní, úrovňové

Přístup na nástupiště č. I je přímo od výpravní budovy.

Nástupiště č. II je ostrovní, společné pro koleje č. 2 a 4, přístup na nástupiště č. II je podchodem pro cestující, přístupným z krytého prostoru u výpravní budovy.

Vchod a východ pro cestující je chodníkem mezi staničními budovami.

Zařízení pro nákladní dopravu

Stanice má výpravní oprávnění pro vozové zásilky ve vnitrostátní i mezinárodní přepravě. Jako vykládková a nakládková slouží kolej č. 7.

Koleje a jejich určení

Kolej číslo	Délka/užitečná délka [m]	Délka koleje	Užitečná délka koleje	Účel použití, trakční vedení
		Omezená polohou (námezníků, výh. č., návěstidel, výkolejek, zarážedla apod.)		
Dopravní koleje				
1	421/381	nám. 3 – nám. 14	Sc1 – L1	hlavní staniční kolej, vjezdová a odjezdová pro všechny vlaky, TV v celé délce
1a	311/293	nám. 1 – Se2	Se2 – S1a	vjezdová pro vlaky ze směru od ŽST Rantířov, odjezdová kolej pro vlaky směr výh. Spělov, TV v celé délce
2	286/251	nám. 5 – nám. 11B	Sc2 – L2	TV v celé délce
3	720/677	nám. 2 – nám. 12	S3 – L3	TV v celé délce
4	198/175	nám. 6 – nám. 10	S5 – L5	TV v celé délce
5	729/677	nám. 2 – nám. 12	S5 – L5	TV v celé délce

6	196/168	nám. 10 – Se4	Se4 – L6	Odjezdová pro nákladní vlaky směr Rantířov a Třešť, TV v celé délce
Manipulační koleje				
7	126/126	hrot 8 – zarážedlo	hrot 8 – zarážedlo	kolej pro nakládku a vykládku
7a	183/183	nám. 8 – zarážedlo	nám. 8 – zarážedlo	kusá kolej
2a	192/192	Se3 – zarážedlo	Se3 – zarážedlo	kusá kolej, TV v celé délce

Dopravní body v přilehlých úsecích

Zastávka **Kostelec u Jihlavy** masna leží v km 0,720 mezi stanicemi Kostelec u Jihlavy – Třešť. Je přidělena OŘ Brno, PO Jihlava. Na zastávce je čekárna a zvýšené, mimoúrovňové nástupiště s pevnou hranou, o délce nástupní hrany 80 m. Výška nástupiště nad temenem kolejnice je 550 mm. Přístup na nástupiště je z místní komunikace, nástupiště není bezbariérově přístupné. Osvětlení je elektrické, řízené spínacími hodinami a fotobuňkou.

- Zastávka přiléhá k podniku Kostecké uzeniny a. s., z obce Kostelec je to na zastávku přibližně stejně daleko jako k ŽST Kostelec u Jihlavy.

Zastávka **Salavice** leží v km 3,570 mezi stanicemi Kostelec u Jihlavy – Třešť. Je přidělena OŘ Brno, PO Jihlava. Na zastávce je čekárna a zvýšené, mimoúrovňové nástupiště s pevnou hranou, o délce nástupní hrany 84 m. Výška nástupiště nad temenem kolejnice je 380 mm. Přístup na nástupiště je z místní komunikace, nástupiště není bezbariérově přístupné. Osvětlení je elektrické, řízené spínacími hodinami a fotobuňkou.

- Zastávka přiléhá k jihozápadnímu okraji vsi Salavice, která je místní částí města Třešť. Podstatná část obce je v docházkové vzdálenosti do 0,5 km.

Zastávka **Jezdovice** leží v km 4,795 mezi stanicemi Kostelec u Jihlavy – Třešť. Je přidělena OŘ Brno, PO Jihlava. Na zastávce je čekárna a zvýšené, úrovňové nástupiště s pevnou hranou, o délce nástupní hrany 88 m. Výška nástupiště nad temenem kolejnice je 200 mm. Přístup na nástupiště je z místní komunikace, nástupiště není bezbariérově přístupné. Osvětlení je elektrické, napájené a ovládané společně s celkovým osvětlením v obci.

- Zastávka se nachází uvnitř stejnojmenné obce, podstatná část obce je v docházkové vzdálenosti do 0,5 km.

Elektrický ohřev výhybek

Stanice není vybavena ohřevem výhybek.

Elektrická trakční zařízení

Trakční vedení ve stanici a přilehlých úsecích tratě Jihlava – Veselí nad Lužnicí je napájeno střídavou soustavou 25 kV 50 Hz. Napájení je z napájecích stanic Horní Cerekev a Havlíčkův Brod a spínací stanice Jihlava město.

Elektrické osvětlení

Osvětlení venkovních železničních prostranství a prostor pro cestující je provedeno jako celkové.

Informační zařízení pro cestující

Staniční rozhlas: Stanice je vybavena PC s aplikací ČD Speaker a rozhlasovým zařízením typu RU85 pro informování cestující veřejnosti o příjezdech a odjezdech vlaků. Zařízení obsluhuje výpravčí. Reprodukční síť je rozdělena do dvou větví:

- I. nástupiště,
- II. nástupiště.

Ostatní informační zařízení – ve stanici jsou služební hodiny. Hlavní hodiny jsou umístěny ve sdělovací místnosti. Podružné hodiny jsou umístěny následovně:

- nástupiště,
- čekárna,
- provozní místnosti.

Staniční zabezpečovací zařízení

Zabezpečovací zařízení je 3. kategorie – reléové zabezpečovací zařízením s rychlostní návěštní soustavou světelných návěstidel. SZZ je vybaveno počítači náprav ACS2000 a AzF.

SZZ je obsluhováno místně.

Trat'ové zabezpečovací zařízení

- Spělov – Kostelec u Jihlavy – Rantířov: 2. kategorie – reléový poloautomatický blok.
- Kostelec u Jihlavy – Třešť: 2. kategorie – reléový poloautomatický blok.

Organizace dopravního provozu

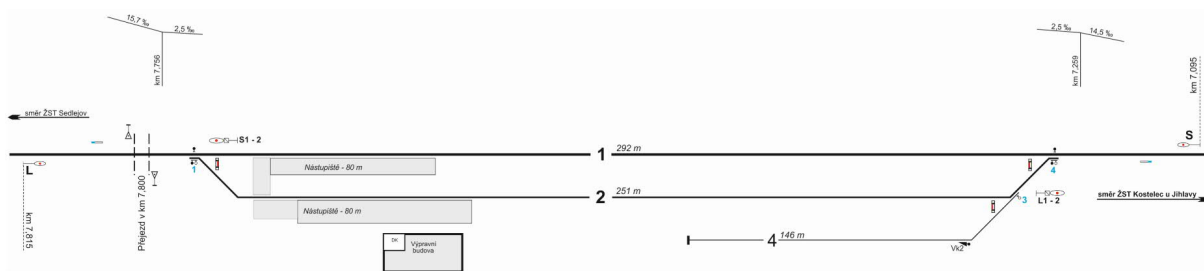
- Obsazení stanice ve směně:
 - výpravčí (obsazeno nepřetržitě),
 - dozorce výhybek (obsazeno jen při mimořádnostech).
- Hlášení předvídaného i skutečného odjezdu dává i přijímá výpravčí prostřednictvím elektronického dopravního deníku (v případě poruchy telefonicky).
- Stanice je rozdělena na dva obvody odpovědnosti za volnost vlakové cesty:
 - obvod č. 1 – od úrovně vjezdového návěstidla L do úrovně zarážedla koleje č. 7
 - obvod č. 2 – od úrovně zarážedla koleje č. 7 do úrovně vjezdových návěstidel S a TS.Za volnost vlakové cesty v obou určených obvodech odpovídá výpravčí. Volnost vlakové cesty se zjišťuje činností zabezpečovacího zařízení. V případech, kdy nelze volnost vlakové cesty vyhodnotit činností staničního zabezpečovacího zařízení, musí být tato zjištěna v kolejišti pohledem na úsek koleje.
- Skutečnost, že vlak dojel/odjel celý, zjišťuje výpravčí ze směru Rantířov a Třešť pohledem na návěst Konec vlaku, ze směru Spělov podle indikace nebo stavu zabezpečovacího zařízení. V případě poruchy zabezpečovacího zařízení nebo na základě zápisu v Záznamníku poruch na zabezpečovacím zařízení zjišťuje, že vlak dojel celý ze směru Spělov výpravčí pohledem. Výpravčí může skutečnost, že vlak dojel celý, zjistit pokynem daným staničním dozorcem (pokud je ve stanici přítomen), členem doprovodu vlaku.
- Stanice má čtyři posunovací obvody.

6.4 ŽST Třešť

Vazba na sídelní strukturu

Stanice se nachází na severním okraji města, přibližně 1 km od jeho centra. Vzhledem k centru i větší části zástavby na území města je lépe situována zastávka Třešť město, která leží asi 400 m jižně od centra města.

Obr. č. 4 ŽST Třešť – současný stav



Provozní charakteristika

Železniční stanice Třešť leží v km 7,523 trati regionální dráhy Slavonice – Kostelec u Jihlavy. Trať je v přilehlých mezistaničních úsecích jednokolejná.

Sídlem přednosti provozního obvodu je železniční stanice Jihlava. Stanice je obsazena výpravním.

Vlečky a účelová kolejiště

Nákladíště Hodice odbočuje z traťové koleje mezi stanicemi Třešť a Sedlejšov výhybkou č. 3 v km 10,779.

Ze stanice neodbočují žádné vlečky.

Nástupiště

Stanice má dvě nekrytá nástupiště s pevnou hranou.

Číslo	U koleje č.	Výška nad TK [mm]	Délka nást. [m]	Konstrukce nást.
1	2	550	80	mimoúrovňové
2	1	250	80	úrovňové

Cestující používají k příchodu na nástupiště a odchodu z nástupiště cestu podél výpravní budovy.

Přes kolej č. 2 je přechod k nástupišti č. 2, který slouží pro cestující, zaměstnance PO a OSPD.

Přístupová cesta pro ruční vozíky a pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace na nástupiště č. 2 je po přechodu přímo od výpravní budovy.

Dopravní body v přilehlých úsecích

Zastávka **Třešť město** leží v 8,881 mezi stanicemi Sedlejšov a Třešť. Zastávka je přidělena OŘ Brno, PO Jihlava. Na zastávce je čekárna a zvýšené, mimoúrovňové nástupiště s pevnou hranou o délce nástupní hrany 88 m. Výška nástupiště nad temenem kolejnice je 200 mm. Přístup na nástupiště je z místní komunikace, nástupiště je bezbariérově nepřístupné. Osvětlení je elektrické, řízené spínacími hodinami a fotobuňkou.

- Zastávka se nachází asi 400 m jižně od centra města Třešť, podstatná část města je v docházkové vzdálenosti do 500 m.

Nákladíště-zastávka **Hodice** leží v km 10,894 mezi stanicemi Sedlejšov a Třešť. Zastávka je přidělena OŘ Brno, PO Jihlava. Na zastávce je čekárna a zvýšené, mimoúrovňové nástupiště s pevnou hranou o délce nástupní hrany 80 m. Výška nástupiště nad temenem kolejnice je 550 mm. Přístup na nástupiště je z místní komunikace, nástupiště je bezbariérově nepřístupné. Osvětlení je elektrické, řízené spínacími hodinami a fotobuňkou.

- Zastávka se nachází na východním okraji obce Hodice, vzdálenost z centra obce je asi 0,7 km.

Zařízení pro nákladní dopravu

Stanice má výpravní oprávnění pro vozové zásilky ve vnitrostátní i mezinárodní přepravě. Jako vykládková a nakládková slouží kolej č. 4.

Koleje a jejich určení

Kolej číslo	Délka/užitečná délka [m]	Délka koleje	Užitečná délka koleje	Účel použití, trakční vedení
		Omezená polohou (námezníků, výh. č., návěstidel, výkolejek, zarážedla apod.)		
Dopravní koleje				
1	292/292	S1-2 – KVC	S1-2 – KVC	hlavní staniční kolej
2	251/251	nám. 1 (= KVC) – nám. 3 (= KVC)	nám. 1 (= KVC) – nám. 3 (= KVC)	
Manipulační koleje				
4	146	Vk2 – kusé ukončení	Vk2 – kusé ukončení	kolej pro nakládku a vykládku, boční rampa o délce 28 m

KVC – konec vlakové cesty

Elektrický ohřev výhybek

Stanice není vybavena ohřevem výhybek.

Elektrické osvětlení

Osvětlení venkovních železničních prostranství a prostor pro cestující je provedeno jako celkové.

Informační zařízení pro cestující

Ve stanici jsou služební hodiny. Hlavní hodiny jsou umístěny v dopravní kanceláři. Podružné hodiny jsou umístěny následovně:

- nástupiště,
- dopravní kancelář.

Staniční zabezpečovací zařízení

Zabezpečovací zařízení je 2. kategorie doplněné světelnými návěstidly. Odjezdová návěstidla jsou skupinová. Závislost ručně stavěných výhybek na návěstidlech je zprostředkována pomocí ústředního zámku. SZZ je obsluhováno místně.

Zabezpečení v mezistaničních úsecích

- Třešť – Kostelec u Jihlavy: traťové zabezpečovací zařízení 2. kategorie – reléový poloautomatický blok.
- Třešť – Sedlejšov (v době výluky dopravní služby v ŽST Sedlejšov úsek Třešť – Telč): bez traťového zabezpečovacího zařízení, jízdy vlaků se zabezpečují telefonickým dorozumíváním.

Organizace dopravního provozu

- Obsazení ve směně:
 - výpravčí (obsazeno dle rozvrhu služeb, v noci je zavedena výluka dopravní služby),
 - výhybkář – společný pro ŽST Sedlejšov a Třešť, ve stanici je přítomen pouze část směny.
- Hlášení předvídaného odjezdu směr Kostelec u Jihlavy:
 - hlášení předvídaného odjezdu dává i přijímá výpravčí výpočetní technikou aplikací EDD (elektronický dopravní deník), v případě poruchy EDD telefonicky,

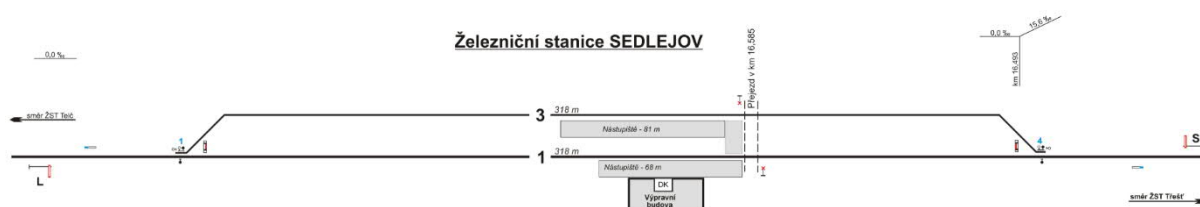
- hlášení skutečného odjezdu dává i přijímá výpravčí výpočetní technikou aplikací EDD, v případě poruchy EDD telefonicky; nepotvrdila-li sousední stanice příjem předvídaného odjezdu, musí být skutečný odjezd ohlášen telefonicky.
- Hlášení předvídaného odjezdu směr Sedlejev (Telč):
 - hlášení předvídaného odjezdu dává i přijímá výpravčí telefonicky,
 - hlášení skutečného odjezdu dává i přijímá výpravčí výpočetní technikou aplikací EDD, v případě poruchy EDD telefonicky; nepotvrdila-li sousední stanice příjem předvídaného odjezdu, musí být skutečný odjezd ohlášen telefonicky.
- Stanice tvoří jeden obvod pro zjišťování volnosti vlakové cesty od vjezdového návěstidla L po vjezdové návěstidlo S. Za zjišťování volnosti vlakové cesty je odpovědný výpravčí. Volnost vlakové cesty se zjišťuje pohledem v kolejišti na úsek koleje.
- Skutečnost, že vlak vjel/odjel celý, zjišťuje výpravčí pohledem. Výpravčí může skutečnost, že vlak dojel celý, zjistit pokynem daným staničním dozorcem (pokud je ve stanici přítomen).
- Stanice má dva posunovací obvody:
 - posunovací obvod č. 1: kolej od vjezdového návěstidla L přes obvod výhybky č. 1 a dále koleje č. 1 a 2 od námezíku výhybky č. 1 po úroveň zarážedla kusé koleje č. 4,
 - posunovací obvod č. 2: kolej od vjezdového návěstidla L přes obvod výhybky č. 4 a dále koleje č. 1 a 2 od námezíku výhybky č. 4 přes obvod výhybky č. 3 po úroveň zarážedla kusé koleje č. 4 a kolej č. 4 od námezíku výhybky č. 3 po úroveň zarážedla kusé koleje,
 - za oba posunovací obvody odpovídá výpravčí, při předání na místní obsluhu je obvod č. 1 a č. 2 přidělen obsluhujícímu zaměstnanci.

6.5 ŽST Sedlejev

Vazba na sídelní strukturu

Stanice se nachází na jižním okraji obce Sedlejev, asi 350 m od jejího středu. Podstatná část obce je v docházkové vzdálenosti do 500 m.

Obr. č. 5 ŽST Sedlejev – současný stav



Provozní charakteristika

Železniční stanice Sedlejev leží v km 16,612 regionální dráhy trati Slavonice – Kostelec u Jihlavy. Je stanicí přednostní pro směr Třešť.

Sídlem přednosti provozního obvodu je železniční stanice Jihlava. Stanice je obsazena výpravčím.

Vlečky a účelová kolejiště

Ze stanice neodbočují žádné vlečky.

Nástupiště

Stanice má dvě nekrytá nástupiště s pevnou hranou.

Číslo	U koleje č.	Výška nad TK [mm]	Délka nást. [m]	Konstrukce nást.
1	1	200	68	úrovňové
2	3	550	81	mimoúrovňové

Cestující používají k příchodu na nástupiště a odchodu z nástupiště cestu podél výpravní budovy. Přes kolej č. 1 je přechod k nástupišti č. 2, který slouží pro cestující, zaměstnance PO a OSPD.

Přístupová cesta pro ruční vozíky a pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace na nástupiště č. 2 je po přechodu vpravo od výpravní budovy.

Dopravní body v přilehlých úsecích

Zastávka **Mysliboř** leží v km 19,472 mezi stanicemi Telč a Sedlejev. Zastávka je přidělena PO Jihlava, OŘ Brno. Na zastávce je čekárna a zvýšené, mimoúrovňové nástupiště s pevnou hranou o délce nástupní hrany 88 m. Výška nástupiště nad temenem kolejnice je 300 mm. Přístup na nástupiště je z místní komunikace, nástupiště je bezbariérově nepřístupné. Osvětlení je elektrické, řízené spínacími hodinami a fotobuňkou.

- Zastávka se nachází na jihovýchodním okraji stejnojmenné obce, vzdálenost od středu obce je přibližně 500 m.

Zařízení pro nákladní dopravu

Stanice nemá výpravní oprávnění pro nákladní přepravu.

Koleje a jejich určení

Kolej číslo	Délka/užitečná délka [m]	Délka koleje	Užitečná délka koleje	Účel použití, trakční vedení
		Omezená polohou (námezníků, výh. č., návěstidel, výkolejek, zarážedla apod.)		
Dopravní koleje				
1	251/251	nám. 1 – nám. 4	nám. 1 – nám. 4	hlavní staniční kolej
3	251/251	nám. 1 – nám. 4	nám. 1 – nám. 4	

Elektrický ohřev výhybek

Stanice není vybavena ohřevem výhybek.

Elektrické osvětlení

Osvětlení venkovních železničních prostranství a prostor pro cestující je provedeno jako celkové.

Staniční zabezpečovací zařízení

Stanice je vybavena staničním zabezpečovacím zařízením 2. kategorie (vjezdová mechanická jednoramenná návěstidla, závislá na výhybkách, bez odjezdových návěstidel).

SZZ je obsluhováno místně.

Zabezpečení v mezistaničních úsecích

Přilehlé mezistaniční úseky jsou bez traťového zabezpečovacího zařízení. Jízdy vlaků se zabezpečují telefonickým dorozumíváním.

Organizace dopravního provozu

- Obsazení ve směně:

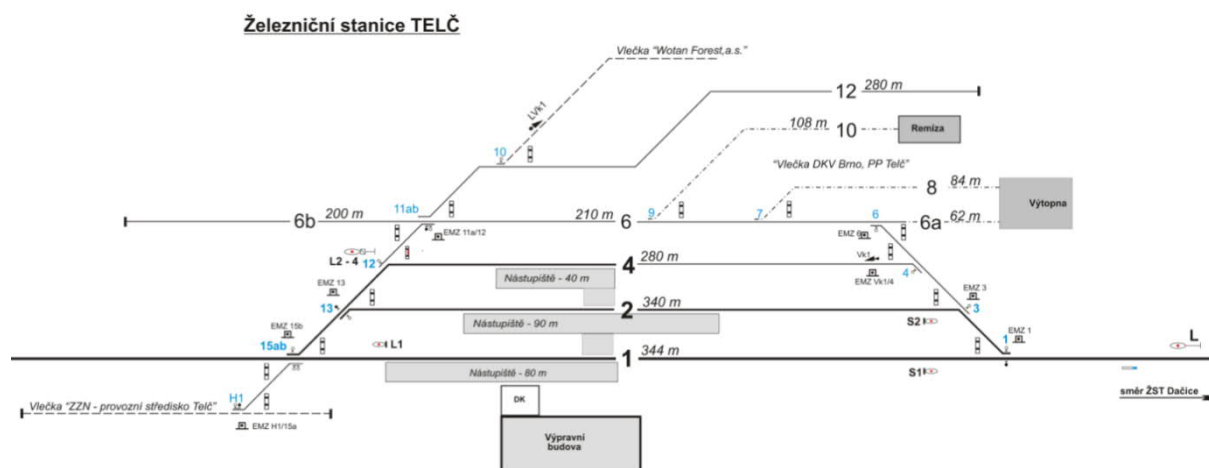
- výpravčí – pracoviště v dopravní kanceláři, pracoviště obsazeno pouze v pracovní dny v denních směnách,
 - výhybkář – společný pro ŽST Sedlejev a Třešť, ve stanici je přítomen pouze část směny, stanoviště má v dopravní kanceláři.
- Hlášení předvídaného odjezdu dává i přijímá výpravčí telefonicky. Hlášení skutečného odjezdu dává i přijímá výpravčí výpočetní technikou aplikací EDD, v případě poruchy EDD telefonicky. Nepotvrdila-li sousední stanice příjem předvídaného odjezdu, musí být skutečný odjezd ohlášen telefonicky.
 - Stanice tvoří jeden obvod pro zjišťování volnosti vlakové cesty od vjezdového návěstidla L po vjezdové návěstidlo S. Za zjišťování volnosti vlakové cesty je odpovědný výpravčí. Volnost vlakové cesty se zjišťuje pohledem v kolejišti na úsek koleje.
 - Skutečnost, že vlak dojel/odjel celý zjišťuje výpravčí pohledem. Výpravčí může skutečnost, že vlak dojel celý, zjistit pokynem daným výhybkářem (pokud je ve stanici přítomen), členem doprovodu vlaku.
 - Stanice má dva posunovací obvody:
 - posunovací obvod č. 1: kolej od vjezdového návěstidla L přes obvod výhybky č. 1 a dále koleje č. 1 a 3 od námezíku výhybky č. 1 po úroveň dopravní kanceláře,
 - posunovací obvod č. 2: kolej od vjezdového návěstidla S přes obvod výhybky č. 4 a dále koleje č. 1 a 3 od námezíku výhybky č. 4 po úroveň dopravní kanceláře,
 - odpovědnost za posunovací obvody č. 1 a 2 má výpravčí, po předání na místní obsluhu zaměstnanec řídící posun.

6.6 ŽST Telč

Vazba na sídelní strukturu

Stanice se nachází na východním okraji města Telč, přibližně 800 m od jeho centra.

Obr. č. 6 ŽST Telč – současný stav



Provozní charakteristika

Železniční stanice Telč leží v km 66,923 (23,468) regionální dráhy trati Slavonice – Kostelec u Jihlavy. Je přednostní pro směr Sedlejev, v době výluky dopravní služby v ŽST Sedlejev pro směr Třešť.

Sídlem přednosti provozního obvodu je železniční stanice Jihlava. Stanice je obsazena výpravčím.

Vlečky a účelová kolejiště

Vlečka číslo 5237 „ZZN – provozní středisko Telč“ je zaústěna do koleje č. 1 výhybkou č. 15 a/b v km 23,320 (km 0,000 vlečky).

- Provozovatelem dráhy je společnost ZZN Jihlava a. s.
- Mezníkem rozdělujícím obvody odpovědnosti za zabezpečení jízdy drážních vozidel na styku drah je námezník výhybky č. 15b.
- Jízda drážních vozidel mezi drahami na místě jejich styku může být provedena jen jako jízda posunového dílu. Při obsluze vlečky je dovoleno drážní vozidla sunout i táhnout.

Vlečka č. 5238 „**Vlečka Starkon Vysočina s.r.o. – Telč**“ je zaústěna do koleje č. 12 výhybkou č. 10 v km 66,951.

- Provozovatelem dráhy je Provozování dráhy, kolejové stavby a servis Tomáš Brýda.
- Návěst Hranice provozovatele dráhy (hraničník) je umístěna v úrovni konce odbočné větve výhybky č. 10.
- Mezník rozdělující obvody odpovědnosti za zabezpečení jízdy drážních vozidel na styku drah je na vlečkové koleji v úrovni výkolejky č. LVk1.
- Jízda drážních vozidel mezi drahami na místě jejich styku může být provedena jen jako jízda posunového dílu. Při obsluze vlečky je dovoleno drážní vozidla sunout i táhnout.

Vlečka č. 5422 „**ČD, a. s. – Telč**“ je zaústěna v ŽST Telč do koleje č. 6 výhybkou č. 6 v km 66,701, výhybkou č. 7 v km 66,728 (km 0,000 vlečky) a výhybkou č. 9 v km 66,821 (km 0,000 vlečky).

- Provozovatelem dráhy jsou České dráhy, a. s.
- Mezníkem rozdělujícím obvody odpovědnosti za zabezpečení jízdy drážních vozidel na styku drah je:
 - námezník výhybky č. 6,
 - hroty jazyků výhybky č. 7,
 - hroty jazyků výhybky č. 9.
- Jízda drážních vozidel mezi drahami na místě jejich styku může být provedena jen jako jízda posunového dílu.

Nástupiště

Stanice má tři nekrytá, úrovněná nástupiště, s pevnou hranou.

Číslo	U koleje č.	Výška nad TK [mm]	Délka nást. [m]	Konstrukce nást.
1	1	200	78	úrovněné
2	2	200	86	úrovněné
3	4	200	38	úrovněné

Cestující používají k příchodu na nástupiště a odchodu z nástupiště cesty podél výpravní budovy.

Přes kolej č. 1 a č. 2 je přechod k nástupišťům č. 2 a č. 3, který slouží pro cestující, zaměstnance PO a OSPD.

Přístupová cesta pro ruční vozíky a pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace na nástupiště č. 2 a č. 3 je po přechodu přímo od výpravní budovy.

Zařízení pro nákladní dopravu

Stanice má výpravní oprávnění pro vozové zásilky ve vnitrostátní i mezinárodní nákladní přepravě. Ve stanici je boční rampa. Jako vykládkové a nakládkové slouží koleje č. 6b a 12.

Koleje a jejich určení

Kolej číslo	Délka/užitečná délka [m]	Délka koleje	Užitečná délka koleje	Účel použití, trakční vedení
		Omezená polohou (námezníků, výh. č., návěstidel, výkolejek, zarážedla apod.)		
Dopravní koleje				
1	400/344	nám. 1 – nám. 15	S1 – L1	
2	382/340	nám. 3 – nám. 13	S2 – nám. 13	
4	280/280	Vk1 – nám. 12	Vk1 – nám. 12	odjezdová kolej směr Sedlejev
Manipulační koleje				
6	210	hrot 6 – nám. 11a	hrot 6 – nám. 11a	kolej do ČD, a. s. – Telč, smí se obsadit pouze dočasně a se souhlasem zaměstnance ČD
6a	62	nám. 6 – ukončení kusé koleje	nám. 6 – ukončení kusé koleje	kusá kolej pro potřeby ČD, a. s. – Telč
6b	200	nám. 11 – ukončení kusé koleje	nám. 11 – ukončení kusé koleje	
8	84	nám. 7 – ukončení kusé koleje	nám. 7 – ukončení kusé koleje	kusá kolej pro potřeby ČD, a. s. – Telč
10	108	nám. 9 – ukončení kusé koleje	nám. 9 – ukončení kusé koleje	kusá kolej pro potřeby ČD, a. s. – Telč
12	280	nám. 10 – ukončení kusé koleje	nám. 10 – ukončení kusé koleje	

Dopravní body v přilehlých úsecích

Zastávka **Telč-Staré Město** leží v km 66,000 mezi stanicemi Dačice a Telč. Zastávka je přidělena PO Jihlava, OŘ Brno. Na zastávce je čekárna a zvýšené, mimoúrovňové nástupiště s pevnou hranou o délce nástupní hrany 50 m. Výška nástupiště nad temenem kolejnice je 550 mm. Přístup na nástupiště je z místní komunikace, nástupiště je bezbariérově nepřístupné. Osvětlení je elektrické, řízené spínacími hodinami a fotobuňkou.

- Zastávka se nachází na východním okraji městské části Staré Město, mezi zastávkou a zástavbou je Staroměstský rybník, po jehož jižním okraji vede přístupová komunikace k zastávce.

Zastávka **Radkov** leží v km 62,424 mezi stanicemi Dačice a Telč. Zastávka je přidělena PO Jihlava, OŘ Brno. Na zastávce je čekárna a zvýšené, mimoúrovňové nástupiště s pevnou hranou o délce nástupní hrany 88 m. Výška nástupiště nad temenem kolejnice je 200 mm. Přístup na nástupiště je z místní komunikace, nástupiště je bezbariérově nepřístupné. Osvětlení je elektrické, celkové, řízené společně s osvětlením obce.

- Zastávka se nachází na severozápadním okraji obce Radkov, přibližně 300 m od jejího centra. Převážná část obce je v docházkové vzdálenosti do 500 m.

Zastávka **Slaviboř** leží v km 60,420 mezi stanicemi Dačice a Telč. Zastávka je přidělena PO Jihlava, OŘ Brno. Na zastávce je čekárna a zvýšené, mimoúrovňové nástupiště s pevnou hranou o délce nástupní hrany 69 m. Výška nástupiště nad temenem kolejnice je 200 mm. Přístup na nástupiště je z místní komunikace, nástupiště je bezbariérově nepřístupné. Zastávka nemá osvětlení.

- Zastávka se nachází přibližně uprostřed mezi obcí Černíč a její místní částí Slaviboř, do obou částí je docházková vzdálenost asi 400 m.

Elektrický ohřev výhybek

Stanice není vybavena ohřevem výhybek.

Elektrické osvětlení

Osvětlení venkovních železničních prostranství a prostor pro cestující je provedeno jako celkové.

Informační zařízení pro cestující

Staniční rozhlas: stanice je vybavena rozhlasovým zařízením typu MRU s aplikací HIS-VOICE, které slouží pro informování cestující veřejnosti. Staniční rozhlas je obsluhován výpravčím z PC a případně ovládacími prvky na rozhlasové ústředně. Reprodukční síť je rozdělena do následujících větví:

- 1. větev – čekárna,
- 2. větev – nástupiště.

Odstavování vozidel

V Telči je přes noc odstavováno až pět motorových vozů řady 841, a to vlečce č. 5422 „ČD, a. s. – Telč“. V době přepravního sedla v pracovní dny jsou zde mezi vlaky Sp 1903 a 1912 odstavovány dva vozy řady 841, rovněž na vlečce č. 5422.

Staniční zabezpečovací zařízení

Zabezpečovací zařízení 2. kategorie je doplněné světelnými návěstidly (návěstidlo L 2-4 je skupinové). Závislost ručně stavěných výhybek na návěstidlech je zprostředkována pomocí elektromagnetických zámků.

SZZ je obsluhováno místně.

Zabezpečení v mezistaničních úsecích

Mezistaniční úsek Dačice – Telč – Sedlejšov je bez traťového zabezpečovacího zařízení. Jízdy vlaků se zabezpečují telefonickým dorozumíváním.

Organizace dopravního provozu

- Obsazení ve směně:
 - výpravčí – stanoviště v dopravní kanceláři, obsazeno nepřetržitě,
 - dozorce výhybek – stanoviště v dopravní kanceláři, ve směně dle rozvrhu služeb.
- Hlášení předvídaného odjezdu se uskutečňuje nabídkou a přijetím, a to v rozmezí 1–10 min před předpokládaným odjezdem nebo průjezdem vlaku. Hlášení skutečného odjezdu se provádí výpočetní technikou v aplikaci EDD. Zaměstnancem oprávněným oznamovat a přijímat hlášení o předvídaném a skutečném odjezdu je vždy výpravčí.
- Stanice tvoří jeden obvod pro zjišťování volnosti vlakové cesty. Za zjišťování volnosti vlakové cesty je odpovědný výpravčí, jehož obvod sahá od vjezdového návěstidla L po vjezdové návěstidlo S.
- Skutečnost, že vlak dojel/odjel celý, zjišťuje výpravčí pohledem. Výpravčí může skutečnost, že vlak dojel celý, zjistit pokynem daným staničním dozorcem, členem doprovodu vlaku.
- Stanice má tři posunovací obvody:
 - posunovací obvod č. 1 – kolej od vjezdového návěstidla L přes obvod výhybky č. 1 a dále koleje č. 1, 2 a 4 po úroveň čelní stěny přístavku (WC) ze směru od Dačic,
 - posunovací obvod č. 2 – kolej od vjezdového návěstidla S přes obvod výhybky č. 15 a dále koleje č. 1, 2 a 4 po úroveň čelní stěny přístavku (WC) ze směru od Dačic,

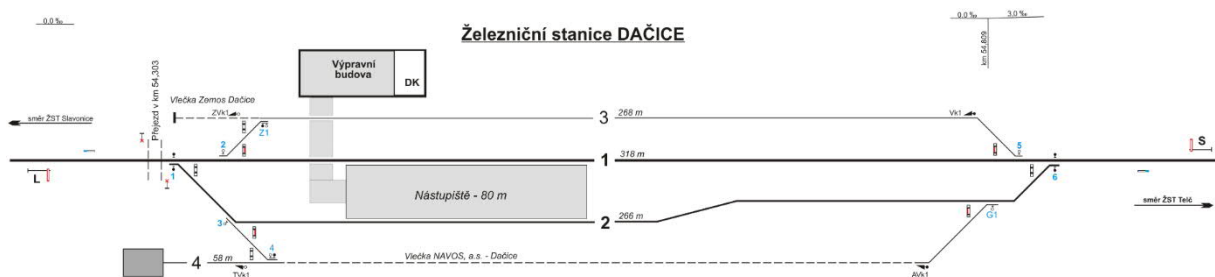
- posunovací obvod č. 3 – kolej č. 4 od námezíku výhybky č. 4, přes obvod výhybky č. 6, č. 7, č. 9 po úroveň námezíku výhybky č. 11a a dále koleje č. 6b a 12, koleje č. 6a a 8 po úroveň vrat výtopny a kolej č. 10 úroveň vrat remízy.

6.7 ŽST Dačice

Vazba na sídelní strukturu

Stanice se nachází na severním okraji města a přiléhá ke zdejší průmyslové zóně. Od centra města je vzdálena asi 1 km. Vzhledem k centru města je lépe situována zastávka Dačice město, která leží asi 200 m jihovýchodně od centra města.

Obr. č. 7 ŽST Dačice – současný stav



Provozní charakteristika

Železniční stanice Dačice leží v km 54,448 regionální dráhy trati Slavonice – Kostelec u Jihlavy. Je přednostní pro směr Telč.

Sídlem přednosti provozního obvodu je železniční stanice Jihlava. Stanice je obsazena výpravčím.

Vlečky a účelová kolejiště

Vlečka číslo 5064 „**Zemos s.r.o. Dačice, provoz Dačice**“ je zaústěna na slavonickém zhlaví stanice z koleje č. 3 výhybkou č. Z1 v km 54,434 (km 0,000 vlečky).

- Provozovatelem dráhy je společnost Zemos s.r.o.
- Mezníkem rozdělujícím obvody odpovědnosti za zabezpečení jízdy drážních vozidel na styku drah je námezík výhybky č. Z1.
- Jízda drážních vozidel mezi drahami na místě jejich styku může být provedena jen jako jízda posunového dílu. Při obsluze vlečky je dovoleno drážní vozidla sunout i táhnout.

Vlečka číslo 5065 „**NAVOS, a.s. – vlečka Dačice**“ je zaústěna na slavonickém zhlaví stanice výhybkou č. 4 v km 54,471 (km 0,000 vlečky) a na telčském zhlaví výhybkou číslo G1 z koleje č. 2 v km 54,758 (km 0,287 vlečky).

- Provozovatelem dráhy je Lovochemie, a. s.
- Návěst Hranice provozovatele dráhy (hraničník) je umístěna v místě:
 - koncový styk výhybky č. G1,
 - hroty jazyků výhybky č. 4.
- Mezníkem rozdělujícím obvody odpovědnosti za zabezpečení jízdy drážních vozidel na styku drah je:
 - kontrolní zámek výkolejky č. AVk1/G1,
 - hroty jazyků výhybky č. 4.
- Za obsluhu výhybky č. G1 a výkolejky č. AVk1 odpovídá provozovatel vlečky.

- Jízda drážních vozidel mezi drahami na místě jejich styku může být provedena jen jako jízda posunového dílu. Při obsluze vlečky je dovoleno drážní vozidlo sunout i táhnout.

Účelové kolejiště OŘ-PI je zaústěno do vlečky „NAVOS, a.s. – vlečka Dačice“ výhybkou č. 4. K jízdě přes vlečku má TO Kostelec u Jihlavy trvalý souhlas od vlečkaře.

Nástupiště

Stanice má jedno nekryté, poloostrovní nástupiště mezi kolejemi č. 1 a 2, s pevnou hranou.

Číslo	U koleje č.	Výška nad TK [mm]	Délka nást. [m]	Konstrukce nást.
-	1	550	80	poloostrovní
-	2	550	80	poloostrovní

Cestující používají k příchodu na nástupiště a odchodu z nástupiště cesty po obou stranách výpravní budovy.

Přes koleje č. 3 a č. 1 je hlavní přechod k nástupišti, který slouží pro cestující, zaměstnance PO a OSPD.

Zařízení pro nákladní dopravu

Stanice má výpravní oprávnění pro vozové zásilky ve vnitrostátní i mezinárodní nákladní přepravě. Ve stanici je boční rampa. Jako vykládková a nakládková slouží kolej č. 3.

Koleje a jejich určení

Kolej číslo	Délka/užitečná délka [m]	Délka koleje	Užitečná délka koleje	Účel použití, trakční vedení
		Omezená polohou (námezníků, výh. č., návěstidel, výkolejek, zarážedla apod.)		
Dopravní koleje				
1	318/318	nám. 2 – nám. 5	nám. 2 – nám. 5	hlavní staniční kolej
2	266/266	nám. 3 – nám. G1	nám. 3 – nám. G1	
Manipulační koleje				
3	268	hrot Z1 – Vk1	hrot Z1 – Vk1	
4	58	TVk1 – ukončení kusé koleje	TVk1 – ukončení kusé koleje	

Dopravní body v přilehlých úsecích

Zastávka **Velký Pěčín** leží v km 58,633 mezi stanicemi Dačice a Telč. Zastávka je přidělena PO Jihlava, OŘ Brno. Na zastávce je čekárna a zvýšené, mimoúrovňové nástupiště s pevnou hranou o délce nástupní hrany 60 m. Výška nástupiště nad temenem kolejnice je 200 mm. Přístup na nástupiště je z místní komunikace, nástupiště je bezbariérově nepřístupné. Zastávka nemá osvětlení.

- Zastávka se nachází v obci Velký Pěčín, která je místní částí města Dačice. Celá obec je v docházkové vzdálenosti do 0,5 km.

Zastávka **Malý Pěčín** leží v km 57,090 mezi stanicemi Dačice a Telč. Zastávka je přidělena PO Jihlava, OŘ Brno. Na zastávce je čekárna a zvýšené, mimoúrovňové nástupiště s pevnou hranou o délce nástupní hrany 97 m. Výška nástupiště nad temenem kolejnice je 200 mm. Přístup na nástupiště je z místní komunikace, nástupiště je bezbariérově nepřístupné. Zastávka nemá osvětlení.

- Zastávka se nachází přibližně 900 m od středu obce Malý Pěčín, která je místní částí města Dačice.

Zastávka **Dačice město** leží v km 53,596 mezi stanicemi Slavonice a Dačice. Zastávka je přidělena PO Jihlava, OŘ Brno. Na zastávce je čekárna a zvýšené, mimoúrovňové nástupiště s pevnou hranou o délce nástupní hrany 100 m. Výška nástupiště nad temenem kolejnice je 200 mm. Přístup na nástupiště je z místní komunikace, nástupiště je bezbariérově nepřístupné. Osvětlení je elektrické, řízené spínacími hodinami a fotobuňkou.

- Zastávka přiléhá z východní strany k centru města Dačice.

Zastávka **Urbaneč** leží v km 49,080 mezi stanicemi Slavonice a Dačice. Zastávka je přidělena PO Jihlava, OŘ Brno. Na zastávce je čekárna a zvýšené, mimoúrovňové nástupiště s pevnou hranou o délce nástupní hrany 53 m. Výška nástupiště nad temenem kolejnice je 200 mm. Přístup na nástupiště je z místní komunikace, nástupiště je bezbariérově nepřístupné. Zastávka nemá osvětlení.

- Zastávka se nachází asi 350 m od obce Urbaneč, která je místní částí obce Peč.

Zastávka **Peč** leží v km 46,416 mezi stanicemi Slavonice a Dačice. Zastávka je přidělena PO Jihlava, OŘ Brno. Na zastávce je čekárna a zvýšené, mimoúrovňové nástupiště s pevnou hranou o délce nástupní hrany 80 m. Výška nástupiště nad temenem kolejnice je 300 mm. Přístup na nástupiště je z místní komunikace, nástupiště je bezbariérově nepřístupné. Zastávka nemá osvětlení.

- Zastávka se nachází 1,9 km od středu obce Peč.

Zastávka **Dolní Bolíkov** leží v km 43,703 mezi stanicemi Slavonice a Dačice. Zastávka je přidělena PO Jihlava, OŘ Brno. Na zastávce je čekárna a zvýšené, mimoúrovňové nástupiště s pevnou hranou o délce nástupní hrany 81 m. Výška nástupiště nad temenem kolejnice je 200 mm. Přístup na nástupiště je z místní komunikace, nástupiště je bezbariérově nepřístupné. Zastávka nemá osvětlení.

- Zastávka se nachází přibližně 0,5 km od středu obce Dolní Bolíkov, která je místní částí obce Cizkrajov. Od vlastní obce Cizkrajov je zastávka vzdálena 1,3 km.

Elektrický ohřev výhybek

Stanice není vybavena ohřevem výhybek.

Elektrické osvětlení

Osvětlení venkovních železničních prostranství a prostor pro cestující je provedeno jako celkové.

Informační zařízení pro cestující

Ve stanici jsou služební hodiny. Hlavní hodiny jsou umístěny ve sdělovací místnosti. Podružné hodiny jsou umístěny následovně:

- vestibul a nástupiště,
- dopravní kancelář,
- osobní pokladna.

Staniční zabezpečovací zařízení

Stanice je vybavena zabezpečovacím zařízením 2. kategorie, s mechanickými jednoramennými vjezdovými návěstidly. Stanice nemá odjezdová návěstidla. Závislost ručně stavěných výhybek na návěstidlech je zprostředkována pomocí ústředního zámku.

SZZ je obsluhováno místně.

Zabezpečení v mezistaničních úsecích

Přilehlé mezistaniční úseky jsou bez traťového zabezpečovacího zařízení. Jízdy vlaků se zabezpečují telefonickým dorozumíváním.

Organizace dopravního provozu

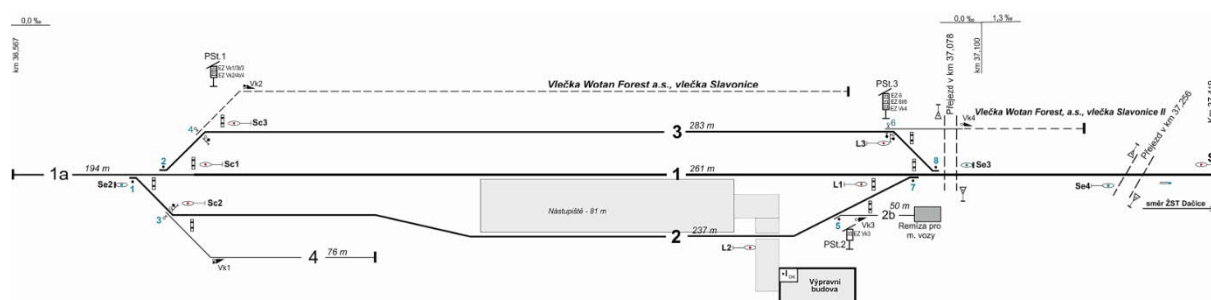
- Obsazení ve směně:
 - výpravčí – stanoviště v dopravní kanceláři, pracoviště obsazeno ve směnách dle rozvrhu služeb, v noci je zavedena výluka dopravní služby,
 - dozorce výhybek – stanoviště v dopravní kanceláři, ve směně dle rozvrhu služeb.
- Hlášení předvídaného odjezdu dává i přijímá výpravčí telefonicky. Hlášení skutečného odjezdu dává i přijímá výpravčí výpočetní technikou aplikací EDD, v případě poruchy EDD telefonicky. Nepotvrdila-li sousední stanice příjem předvídaného odjezdu, musí být skutečný odjezd ohlášen telefonicky.
- Stanice tvoří jeden obvod pro zjišťování volnosti vlakové cesty od vjezdového návěstidla L po vjezdové návěstidlo S. Za zjišťování volnosti vlakové cesty je odpovědný výpravčí. Volnost vlakové cesty se zjišťuje pohledem v kolejišti na úsek koleje.
- Skutečnost, že vlak dojel/odjel celý, zjišťuje výpravčí pohledem. Výpravčí může skutečnost, že vlak dojel celý, zjistit pokynem daným dozorcem výhybek (pokud je ve stanici přítomen), členem doprovodu vlaku.
- Stanice má tři posunovací obvody:
 - posunovací obvod č. 1 – kolej od vjezdového návěstidla L přes obvod výhybky č. 1 a č. 2 a dále koleje č. 1, 2 a 3 po úroveň čela poloostrovního nástupiště ze směru od Telče,
 - posunovací obvod č. 2 – kolej od vjezdového návěstidla S přes obvod výhybky č. 6 a č. 5 a dále koleje č. 1, 2 a 3 po úroveň čela poloostrovního nástupiště ze směru od Telče,
 - posunovací obvod č. 3 – kolej od námezíku výhybky č. 3 po obvod výhybky č. 4 a kolej č. 4 od námezíku výhybky č. 4 po úroveň vrat garáže.

6.8 ŽST Slavonice

Vazba na sídelní strukturu

Stanice se nachází na jižním okraji města Slavonice, přibližně 600 m od jeho centra.

Obr. č. 8 ŽST Slavonice – současný stav



Provozní charakteristika

Železniční stanice Dačice leží v km 36,923 regionální dráhy trati Slavonice – Kostelec u Jihlavy. Je přednostní pro směr Dačice.

Sídlem přednosti provozního obvodu je železniční stanice Jihlava. Stanice je obsazena výpravčím.

Vlečky a účelová kolejiště

Vlečka číslo 5218 „Wotan Forest, a. s., vlečka Slavonice“ je zaústěna z koleje č. 3 výhybkou č. 4 v km 36,649 (km 0,000 vlečky).

- Provozovatelem dráhy je společnost Lovochemie, a. s.

- Návěst Hranice provozovatele dráhy (hraničník) je umístěna v místě koncového styku odbočné větve výhybky č. 4.
- Mezník rozdělující obvody odpovědnosti za zabezpečení jízdy drážních vozidel na styku drah je na vlečkové koleji v úrovni výkolejky č. Vk2.
- Jízda drážních vozidel mezi drahami na místě jejich styku může být provedena jen jako jízda posunového dílu. Při obsluze vlečky je dovoleno drážní vozidla sunout i táhnout.

Vlečka číslo 5216 „**Wotan Forest, a. s., vlečka Slavonice II**“ je zaústěna z koleje č. 3, výhybkou č. 6 v km 36,999 (km 0,000 vlečky).

- Provozovatelem dráhy je Lovochemie, a. s.
- Návěst Hranice provozovatele dráhy (hraničník) je umístěna v úrovni konce přímé větve výhybky č. 6.
- Mezník rozdělující obvody odpovědnosti za zabezpečení jízdy drážních vozidel na styku drah je na vlečkové koleji v úrovni výkolejky č. Vk4.
- Jízda drážních vozidel mezi drahami na místě jejich styku může být provedena jen jako jízda posunového dílu. Při obsluze vlečky je dovoleno drážní vozidla sunout i táhnout.

Vlečka číslo 5421 „**ČD, a. s. – Slavonice**“ je zaústěna z koleje č. 2 výhybkou č. 5 v km 36,933. Začátek vlečky je koncový styk výhybky č. 5 v km 36,963 (km 0,000 vlečky).

- Provozovatelem dráhy jsou České dráhy, a. s.
- Mezníkem rozdělujícím obvody odpovědnosti za zabezpečení jízdy drážních vozidel na styku drah je výkolejka č. Vk3.
- Jízda drážních vozidel mezi drahami na místě jejich styku může být provedena jen jako jízda posunového dílu.

Nástupišť

Stanice má jedno nekryté, poloostrovní nástupiště mezi kolejemi č. 1 a 2, s pevnou hranou.

Číslo	U koleje č.	Výška nad TK [mm]	Délka nást. [m]	Konstrukce nást.
-	1	550	81	poloostrovní
-	2	550	81	poloostrovní

Cestující používají k příchodu na nástupiště a odchodu z nástupiště cesty po obou stranách výpravní budovy. Přes kolej č. 2 je hlavní přechod k nástupišti, který slouží pro cestující, zaměstnance PO a OSPD.

Přístupová cesta pro ruční vozíky a pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace na nástupiště je po hlavním přechodu, který je umístěn vlevo od výpravní budovy.

Stanice Slavonice je bezbariérově přístupná. Bezpečný přístup osob s omezenou schopností pohybu a orientace k vlaku a od vlaku zajistí po předchozí žádosti cestujícího výpravčí.

Zařízení pro nákladní dopravu

Stanice má výpravní oprávnění pro vozové zásilky ve vnitrostátní i mezinárodní nákladní přepravě. Jako vykládková a nakládková slouží kolej č. 4.

Koleje a jejich určení

Kolej číslo	Délka/užitečná délka [m]	Délka koleje	Užitečná délka koleje	Účel použití, trakční vedení
		Omezená polohou (námezníků, výh. č., návěstidel, výkolejek, zarážedla apod.)		

Dopravní koleje				
1	283/261	nám. 2 – nám. 7	L1 – Sc1	hlavní staniční kolej
2	284/237	nám. 3 – nám. 7	L2 – Sc2	
3	312/283	nám. 4 – nám. 8	L3 – Sc3	
Manipulační koleje				
1a	194	Se2 – zarážedlo	Se2 – zarážedlo	
2b	50	Vk3 – zarážedlo	Vk3 – zarážedlo	kolej ČD
4	76	Vk1 – zarážedlo	Vk1 – zarážedlo	

Dopravní body v přilehlých úsecích

Zastávka **Mutišov** leží v km 41,595 mezi stanicemi Slavonice a Dačice. Zastávka je přidělena PO Jihlava, OŘ Brno. Na zastávce je čekárna a zvýšené, mimoúrovňové nástupiště s pevnou hranou o délce nástupní hrany 78 m. Výška nástupiště nad temenem kolejnice je 200 mm. Přístup na nástupiště je z místní komunikace, nástupiště je bezbariérově nepřístupné. Zastávka nemá osvětlení.

- Zastávka se nachází poblíž severovýchodního okraje obce Mutišov, která je místní částí Slavonic. Celá obec je v docházkové vzdálenosti do 0,5 km.

Elektrický ohřev výhybek

Výhybky č. 1, 2, 5 a 7 jsou vybaveny elektrickým ohřevem.

Elektrické osvětlení

Osvětlení venkovních železničních prostranství a prostor pro cestující je provedeno jako celkové.

Informační zařízení pro cestující

Staniční rozhlas: stanice je vybavena rozhlasovým zařízením typu RU6 a aplikací ČD Speaker, které slouží pro informování cestující veřejnosti. Staniční rozhlas je obsluhován výpravčím z PC případně z ovládacího pultu zapojovače SMZ. Reprodukční síť je rozdělena do následujících větví:

- 1. větev – čekárna, nástupiště, ostrovní nástupiště.

Ostatní informační zařízení: ve stanici jsou služební hodiny. Hlavní hodiny jsou umístěny v dopravní kanceláři. Podružné hodiny jsou umístěny následovně:

- prostory pro cestující,
- dopravní kancelář.

Odstavování vozidel

Ve Slavonicích jsou přes noc odstavovány dva motorové vozy řady 841, a to na vlečce č. 5421 „ČD, a. s. – Slavonice“. Jeden vůz je odstavován v topírně a druhý venku před topírnou.

Staniční zabezpečovací zařízení

Zabezpečovací zařízení je 3. kategorie typu ESA 11. Pro kontrolu volnosti staničních kolejí jsou použity počítače náprav.

SZZ je ovládáno místně z JOP, SZZ je možno ovládat nouzově z desky nouzových obsluh, umístěné v dopravní kanceláři ŽST Slavonice.

Ve stanici jsou tři pomocná stavědla: PSt 1, PSt 2 a PSt 3.

- z PSt 1 se ovládá: výhybka č. 1 a č. 2., EMZ Vk1/3t/3 a Vk2/4t/4,
- z PSt 2 se ovládá: EMZ Vk3; podmínka – držení výhybky č. 7/5 +,
- z PSt 3 se ovládá: EMZ Vk4 a PZS v km 37,078; podmínka – držení výhybky č. 8/6 +.

Zabezpečení v mezistaničních úsecích

Přilehlý mezistaniční úsek je bez traťového zabezpečovacího zařízení. Jízdy vlaků se zabezpečují telefonickým dorozumíváním.

Organizace dopravního provozu

- Obsazení ve směně:
 - výpravčí – stanoviště v dopravní kanceláři, pracoviště obsazeno ve směnách dle rozvrhu služeb, v noci je zavedena výluka dopravní služby,
 - dozorce výhybek – pracoviště dozorce výhybek je trvale neobsazené, obsazuje se pouze mimořádně, např. při výlukách, poruše zabezpečovacího zařízení, provozní potřebě apod.
- Hlášení předvídaného odjezdu dává i přijímá výpravčí telefonicky. Hlášení skutečného odjezdu dává i přijímá výpravčí výpočetní technikou aplikací GTN, v případě poruchy GTN telefonicky. Nepotvrdila-li sousední stanice příjem předvídaného odjezdu, musí být skutečný odjezd ohlášen telefonicky.
- Stanice tvoří jeden obvod pro zjišťování volnosti vlakové cesty od vjezdového návěstidla S po cestová návěstidla Sc1, Sc2, Sc3. Za zjišťování volnosti vlakové cesty je odpovědný výpravčí. Při správné činnosti zabezpečovacího zařízení je volnost vlakové cesty zjišťována činností zabezpečovacího zařízení.
- Skutečnost, že vlak dojel/odjel celý, zjišťuje výpravčí pohledem. Výpravčí může skutečnost, že vlak dojel celý, zjistit pokynem daným staničním dozorcem (pokud je ve stanici přítomen), členem doprovodu vlaku.
- Stanice má čtyři posunovací obvody:
 - posunovací obvod č. 1 – kolej od vjezdového návěstidla S přes obvod výhybky č. 8 a č. 7 a dále koleje č. 1, 2 a 3 po úroveň po úroveň zarážedla koleje č. 4,
 - posunovací obvod č. 2 – kolej od zarážedla kusé koleje č. 1a přes obvod výhybky č. 1 a č. 2 a dále koleje č. 1, 2, 3 a 4 po úroveň zarážedla koleje č. 4,
 - posunovací obvod č. 3 – kolej č. 2b od námezíku výhybky č. 5 po úroveň vrat remízy,
 - posunovací obvod č. 4 – kolej od námezíku výhybky č. 6 po úroveň výkolejky Vk4,
 - odpovědnost za posunovací obvody č. 1, č. 2, č. 3 a č. 4 má výpravčí, po předání na místní obsluhu za obvod č. 2, č. 3 a č. 4 zaměstnanec řídící posun.

7 Navrhovaná železniční infrastruktura

Návrh železniční infrastruktury vychází z projednání na profesních poradách.

V úseku Kostelec u Jihlavy – Dačice dojde dle možností směrového vedení trati ke zvýšení rychlosti na 60–80 km/h. V úseku Dačice – Slavonice bude rychlost 50 km/h.

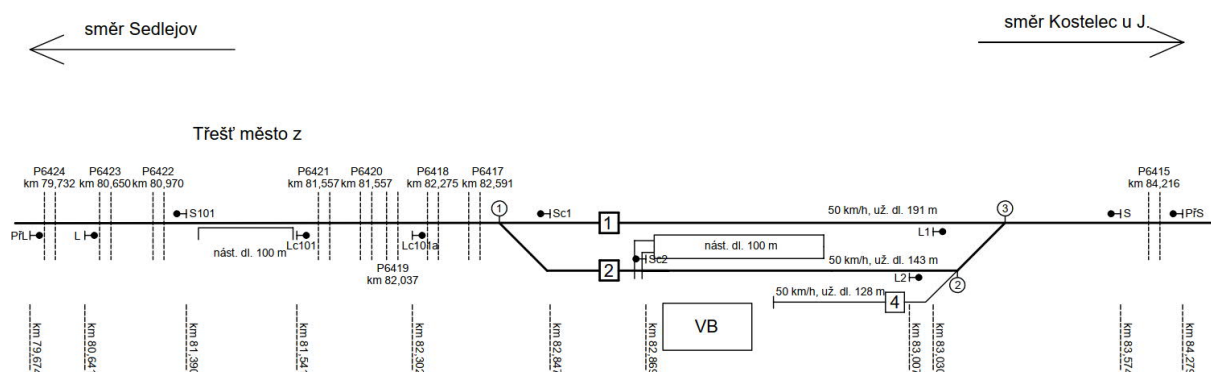
Ve stanicích Třešť, Sedlejev, Telč, Slaviboř a Dačice bude vybudováno staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie. Ve stanici Slavonice bude využito SZZ 3. kategorie – elektronické stavědlo ESA 11 s jednotným obslužným pracovištěm (JOP) vybudované již dříve. Staniční zabezpečovací zařízení v ŽST Slavonice, Dačice, Slaviboř, Telč, Sedlejev a Třešť budou dálkově ovládána z RDP v ŽST Jihlava, do jeho vybudování z pracoviště výpraviho DOZ v ŽST Telč.

V mezistaničních úsecích bude zřízeno traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie typu automatické hradlo bez oddílových návěstidel. Zřízen bude také rádiový systém GSM-R.

Dle požadavku objednatele osobní dopravy budou v úseku Kostelec u Jihlavy – Telč (včetně) nástupiště o délce 100 m, v úseku Telč – Slavonice nástupiště o délce 80 m.

7.1 ŽST Třešť

Obr. č. 9 ŽST Třešť – navrhovaný stav



ŽST Třešť je navržena jako dvoukolejná s poloostrovním nástupištěm mezi kolejemi č. 1 a 2. Zastávka Třešť město bude začleněna do obvodu železniční stanice Třešť.

Nástupiště

Ve stanici se navrhuje jedno poloostrovní nástupiště délky 100 m s nástupními hranami u kolejí č. 1 a 2. Přístup na nástupiště bude přes centrální přechod přes kolej č. 2 od výpravní budovy.

Na zastávce Třešť město se navrhuje nástupiště o délce 100 m.

Koleje

Stanice je navržena jako dvoukolejná s hlavní kolejí č. 1 a předjízdou kolejí č. 2, rychlost v koleji č. 2 bude 50 km/h.

Kusá manipulační kolej č. 4 bude sloužit pro nakládku a vykládku.

Tab. č. 16 Přehled kolejí v ŽST Třešť – výhledový stav

Kolej číslo	Užitečná délka [m]	Omezená polohou	Účel použití
Dopravní koleje			
1	191	L1 – Sc1	hlavní staniční kolej, vjezdová a odjezdová pro všechny vlaky
2	143	L2 – Sc2	vjezdová a odjezdová pro všechny vlaky
Manipulační koleje			
4	128	Vk2 – zarážedlo	kolej pro nakládku a vykládku

Technologie práce stanice

Stanice bude ve výhledovém stavu sloužit pro pravidelné křižování osobních vlaků. Pro umožnění současných vjezdů a zajištění bezpečnosti by vlaky ve směru od Sedlejova měly vjíždět na kolej č. 1 a vlaky od Kostelce na kolej č. 2. Přes centrální přechod by tak vlaky odjížděly, což je bezpečnější řešení než vjezd vlaků přes přechod. Zároveň tak vlak ve směru Kostelec bude moci odjet ihned po příjezdu vlaku ve směru Slavonice, což je žádoucí pro dosažení přípojů v Havlíčkově Brodě.

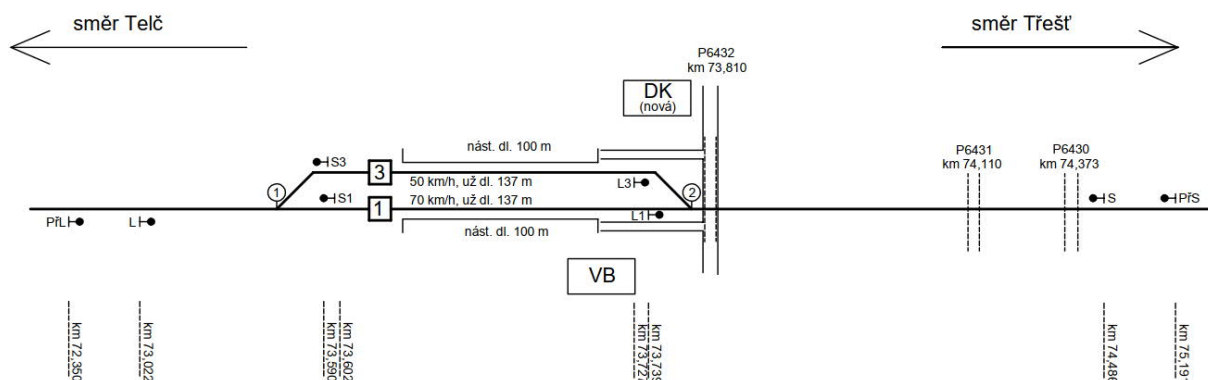
Ve vzdálenější budoucnosti v závislosti na rozsahu úprav tratí č. 225 a 227 dle TES Veselí nad Lužnicí – Jihlava mohou být ve špičkách pracovních dní ukončovány v zastávce Třešť město posilové osobní vlaky z/do Jihlavy (špičkový interval přibližně 30 min v úseku Jihlava – Třešť město). To je zjednodušeno díky začlenění zastávky Třešť město do obvodu stanice Třešť. V případě realizace většího rozsahu úprav by tyto posilové vlaky byly ukončovány až ve stanici Telč, případně v Dačicích.

Návrhy a doporučení pro ostatní technické vybavení stanice

- Elektrický ohřev výhybek – navrhuje se ohřev výhybek č. 1 a 3.
- Zapuštěné šterkové lože pro pohyb zaměstnanců bude zřízeno v celé stanici.
- Samostatná seřaďovací návěstidla:
 - v záhlavích stanice se navrhuje samostatná seřaďovací návěstidla nahrazující označník, pro posun zpět do stanice jsou navržena seřaďovací návěstidla u výhybek č. 1 a 3.
- Pomocná stavědla – na kosteleckém zhlaví bude vybudováno pomocné stavědlo pro místní ovládání výhybek při nezabezpečeném posunu, ve kterém budou umístěny řadiče pro ovládání výhybek, EMZ pro vytvoření závislostí ručně přestavovaných výhybek a výkolejek a umístěno ovládání návěstidel v obvodu PSt.
- Zásuvkové stojany
 - pro možnost temperování odstavených motorových vozů se navrhuje zřízení zásuvkového stojanu mezi kolejemi č. 1 a 2.
- Potřeba zaměstnanců – ŽST Třešť bude dálkově ovládána z RDP v ŽST Jihlava, do jeho vybudování z pracoviště výpravčího DOZ v ŽST Telč.

7.2 ŽST Sedlejev

Obr. č. 10 ŽST Sedlejev – navrhovaný stav



ŽST Sedlejev je navržena jako dvoukolejná se dvěma vnějšími nástupišti.

Nástupiště

Ve stanici se navrhují dvě boční nástupiště délky 100 m přístupná chodníkem od přejezdu P6432: u koleje č. 3 a u koleje č. 1.

Koleje

Stanice je navržena jako dvoukolejná s hlavní kolejí č. 1 a předjízdovou kolejí č. 3, rychlost v koleji č. 3 bude 50 km/h.

Tab. č. 17 Přehled kolejí v ŽST Sedlejev – výhledový stav

Kolej číslo	Užitečná délka [m]	Omezená polohou	Účel použití
Dopravní koleje			
1	137	L1 – S1	hlavní staniční kolej, vjezdová a odjezdová pro všechny vlaky
3	137	L3 – S3	vjezdová a odjezdová pro všechny vlaky

Technologie práce stanice

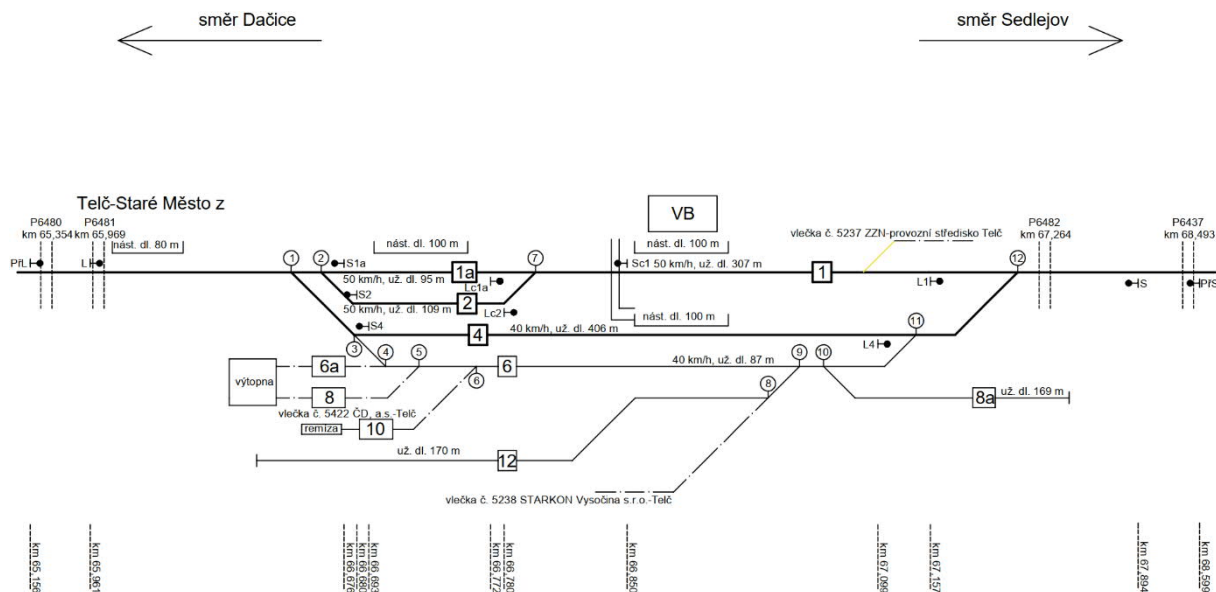
Pravidelné křížování osobních vlaků se ve stanici neplánuje, může sem však být v případě potřeby překládáno.

Návrhy a doporučení pro ostatní technické vybavení

- Elektrický ohřev výhybek – navrhuje se ohřev všech výhybek v obvodu dopravní.
- Zapuštěné šterkové lože pro pohyb zaměstnanců bude zřízeno v celé dopravně. Pravidelný posun se zde nepředpokládá.
- Samostatná seřaďovací návěstidla:
 - v záhlavích stanice se navrhují samostatná seřaďovací návěstidla nahrazující označník, pro posun zpět do stanice jsou navržena seřaďovací návěstidla u výhybek č. 1 a 2.
- Potřeba zaměstnanců – ŽST Sedlejev bude dálkově ovládána z RDP v ŽST Jihlava, do jeho vybudování z pracoviště výpravčího DOZ v ŽST Telč.

7.3 ŽST Telč

Obr. č. 11 ŽST Telč – navrhovaný stav



ŽST Telč se navrhuje se třemi dopravními kolejemi a třemi nástupišti.

Nástupišť

Ve stanici se navrhuje tři nástupišť: u koleje č. 1 a u koleje č. 1a vnější nástupiště o délce 100 m a u koleje č. 4 poloostrovní nástupiště o délce 100 m. Řešení se třemi nástupními hranami bylo zvoleno s ohledem na dosažení větší variability provozu ve stanici a možné budoucí rozšíření provozu včetně možnosti pravidelného křižování ve stanici. Nástupiště u koleje č. 4 bude využíváno mj. pro překládání křižování zpožděných vlaků a pro nostalgické vlaky Společnosti telčské místní dráhy, z. s.

Nástupiště u kolejí č. 1 a 1a jsou přístupná přímo od výpravní budovy a autobusového nádraží. Nástupiště u koleje č. 4 je přístupné přes centrální přechod přes kolej č. 1.

Koleje

Kolej č. 1 bude rozdělena na koleje č. 1 a 1a. Kolej č. 2 bude zkrácena pro umožnění křižování osobních vlaků. Kolej č. 4 bude z obou stran zapojena jako dopravní kolej (v současnosti jen ve směru od Sedlejšova).

Bude provedeno přečíslování výhybek a výkolejek. Bude provedena změna kilometrické polohy ve směru z Telče do Kostelce u Jihlavy jako pokračování kilometrické polohy od Slavonic.

Tab. č. 18 Přehled kolejí v ŽST Telč – výhledový stav

Kolej číslo	Užitečná délka [m]	Omezená polohou	Účel použití
Dopravní koleje			
1	307	S1 – Lc1	hlavní staniční kolej, vjezdová a odjezdová pro všechny vlaky
1a	95	S1a – L1a	vjezdová a odjezdová pro všechny vlaky
2	109	S2 – Lc2	vjezdová a odjezdová pro všechny vlaky
4	406	S4 – L4	vjezdová a odjezdová pro všechny vlaky

Manipulační koleje			
6	87	hrot 6 – Se7	kolej do ČD, a. s. – Telč
8a	169	Se8 – zarážedlo	kolej pro nakládku a vykládku
12	170	Se6 – zarážedlo	kolej pro nakládku a vykládku
6a	62	Se3 – ukončení kusé koleje	kolej pro potřeby ČD, a. s. – Telč
8	84	Se4 – ukončení kusé koleje	kolej pro potřeby ČD, a. s. – Telč
10	108	nám. 6 – ukončení kusé koleje	kolej pro potřeby ČD, a. s. – Telč

Technologie práce stanice

V ŽST Telč se podle výhledového grafikonu nepředpokládá pravidelné křižování vlaků osobní dopravy, může sem však být překládáno křižování v případě zpoždění. Uspořádání nástupišť umožní současné vjezdy v případě křižování osobních vlaků. Při křižování se předpokládá přednostně využívat nástupiště u koleje č. 4, aby se křižující vlaky při odjezdu neblokovaly. Vlak od Slavonic v takovém případě vjíždí na kolej č. 4, vlak od Kostelce (u kterého se předpokládá častější zpoždění) na kolej č. 1. Vlak od Slavonic může pokračovat dále ve směru Kostelec ihned po vjezdu vlaku od Kostelce, což je důležité pro dosažení přípojů v Havlíčkově Brodě. Vlak směr Slavonice se poté rozjíždí přes centrální přechod.

V případě realizace varianty ZORA z TES Veselí nad Lužnicí – Jihlava v Telči dochází ve špičkách pracovních dní k obratu posilových osobních vlaků Jihlava – Telč a zpět.

V železniční stanici Telč se předpokládá následující obsazení dopravních kolejí:

- 1. kolej
 - osobní vlaky vjíždějící ze směru od Kostelce při křižování vlaků na kolejích 1 a 4,
 - osobní vlaky vjíždějící ze směru od Kostelce při křižování na kolejích 1 a 1a,
 - osobní vlaky obou směrů, které ve stanici nekřižují,
- 1a. kolej
 - osobní vlaky vjíždějící ze směru od Slavonic při křižování vlaků na kolejích 1 a 1a,
 - osobní vlaky obou směrů, které ve stanici nekřižují,
 - dělení a spojování osobních vlaků při posilování soupravy,
- 2. kolej
 - průjezdná kolej při křižování vlaků na kolejích 1 a 1a,
 - průjezdná kolej při odstavení posilové jednotky na koleji 1a,
 - nákladní vlaky do délky 110 metrů,
- 4. kolej
 - nákladní vlaky,
 - osobní vlaky vjíždějící ze směru od Slavonic při křižování vlaků,
 - nostalgické vlaky Společnosti telčské místní dráhy, z. s. (o víkendech).

Návrhy a doporučení pro ostatní technické vybavení stanice

- Elektrický ohřev výhybek: navrhuje se ohřev výhybek č. 1, 2, 7 a 12.

- Zapuštěné šterkové lože pro pohyb zaměstnanců v kolejišti bude zřízeno v celé stanici. Zvýšený pohyb zaměstnanců se předpokládá v koleji č. 4 využívané nákladními vlaky a v prostoru manipulačních kolejí.
- Samostatná seřadovací návěstidla
 - v záhlavích stanice se navrhnou samostatná seřadovací návěstidla nahrazující označník, pro posun zpět do stanice jsou navržena seřadovací návěstidla u krajních výhybek,
 - samostatná seřadovací návěstidla jsou dále navržena u koleje č. 6 u výhybky č. 9. a u výjezdu z kolejí č. 201, 202, 8 a 8a směrem do stanice.
- Zásuvkové stojany
 - pro možnost temperování odstavených motorových vozů se navrhuje zřízení tří zásuvkových stojanů u kolejí č. 1, 1a a 4.
- Pomocná stavědla – pro místní ovládání výhybek při nezabezpečeném posunu bude zřízeno pomocné stavědlo, které bude umístěno tak, aby bylo vidět na ovládané výhybky.
 - PSt1 v prostoru u výhybek č. 8 a 9.
- Potřeba zaměstnanců – v Telči bude zřízeno řídicí pracoviště dálkového ovládání, které bude využíváno do doby zřízení RDP v Jihlavě.

Vlečky

Vlečka číslo 5237 „ZZN – provozní středisko Telč“

- Vlečka bude odpojena, současná výhybka č. 15a bude nahrazena kolejovým polem.

Vlečka č. 5238 „Vlečka Starkon Vysočina s.r.o. – Telč“

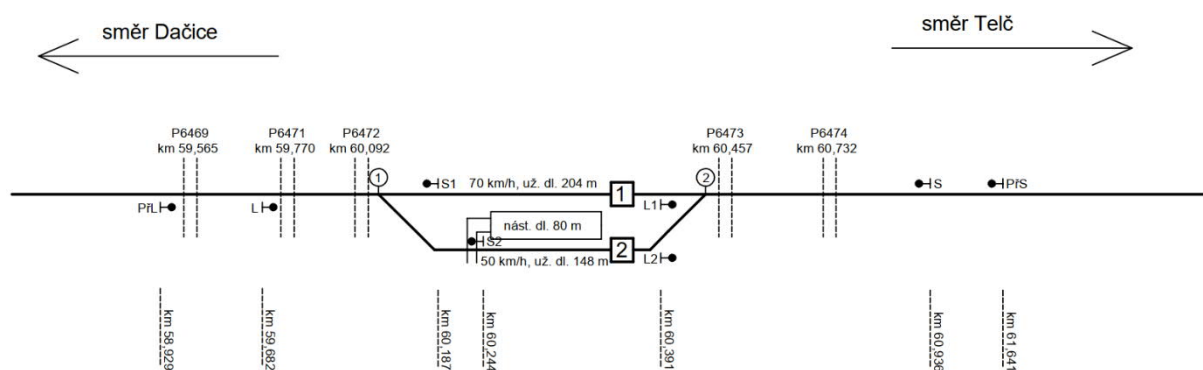
- Vlečka bude zaústěna do koleje č. 8 výhybkou č. 8.

Vlečka č. 5422 „ČD, a. s. – Telč“

- Vlečka bude zaústěna do koleje č. 6 výhybkami č. 4, 5 a 6.

7.4 ŽST Slaviboř

Obr. č. 12 ŽST Slaviboř – navrhovaný stav



Železniční stanice Slaviboř je navržena v prostoru u stávající zastávky Slaviboř z důvodu křižování vlaků pro využití zvýšené rychlosti v úseku Dačice – Telč. Z důvodu poskytování přepravních služeb a umístění nástupišť se bude jednat o železniční stanici. Stanice se navrhuje jako dvoukolejná s poloostrovním nástupištěm.

Nástupiště

Ve stanici se navrhuje jedno poloostrovní nástupiště délky 80 m s nástupními hranami u kolejí č. 1 a 2. Přístup na nástupiště bude přes centrální přechod přes kolej č. 2.

Koleje

Stanice je navržena jako dvoukolejná s hlavní kolejí č. 1 a předjízdovou kolejí č. 2, rychlost v koleji č. 2 bude 50 km/h.

Tab. č. 19 Přehled kolejí v ŽST Slaviboř – výhledový stav

Kolej číslo	Užitečná délka [m]	Omezená polohou	Účel použití
Dopravní koleje			
1	204	L1 – S1	hlavní staniční kolej, vjezdová a odjezdová pro všechny vlaky
2	148	L2 – S2	vjezdová a odjezdová pro všechny vlaky

Technologie práce stanice

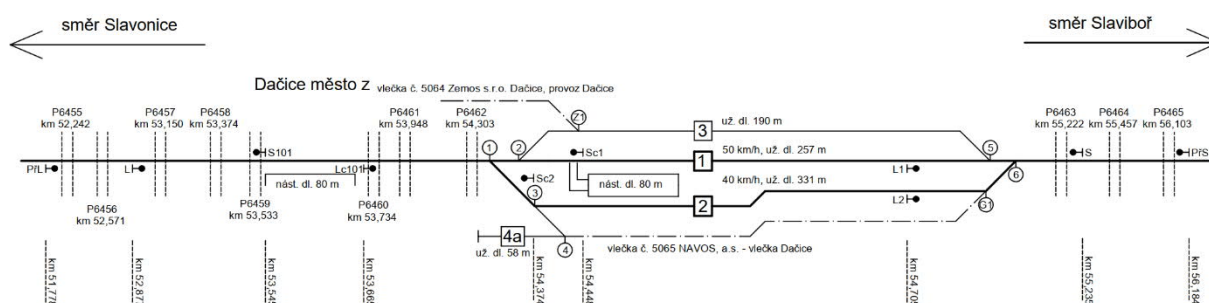
Ve stanici se předpokládá pravidelné křižování posilových osobních vlaků z/do Dačic města s vlaky do/ze Slavonic, které sem bude přesunuto ze stanice Telč. Vlaky od Dačic budou při křižování přijíždět na kolej č. 1, vlaky od Kostelce na kolej č. 2, odkud se následně budou rozjíždět přes centrální přechod.

Návrhy a doporučení pro ostatní technické vybavení

- Elektrický ohřev výhybek – navrhuje se ohřev všech výhybek v obvodu dopravní.
- Zapuštěné šterkové lože pro pohyb zaměstnanců bude zřízeno v celé dopravně. Pravidelný posun se zde nepředpokládá.
- Samostatná seřaďovací návěstidla:
 - v záhlavích stanice se navrhnou samostatná seřaďovací návěstidla nahrazující označník, pro posun zpět do stanice jsou navržena seřaďovací návěstidla u výhybek č. 1 a 2.
- Potřeba zaměstnanců – ŽST Slaviboř bude dálkově ovládána z RDP v ŽST Jihlava, do jeho vybudování z pracoviště výpravčího DOZ v ŽST Telč.

7.5 ŽST Dačice

Obr. č. 13 ŽST Dačice – navrhovaný stav



Kolejové úpravy v ŽST Dačice byly provedeny již dříve, stanice tedy nadále bude disponovat dvěma dopravními kolejemi č. 1 a 2 s oboustranným poloostrovním nástupištěm mezi těmito kolejemi. Ve stanici bude vybudováno staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie – elektronické stavědlo ovládané z JOP na řídicím pracovišti dálkového ovládání. Zastávka Dačice město bude začleněna do obvodu ŽST Dačice.

Nástupiště

Ve stanici zůstane stávající poloostrovní oboustranné nástupiště mezi kolejemi č. 1 a 2., přístupné od výpravní budovy po přechodu přes koleje č. 3 a 1.

Na zastávce Dačice město rovněž zůstane stávající nástupiště.

Koleje

Kolejové úpravy v ŽST Dačice byly provedeny již dříve, v této stavbě budou provedeny pouze nezbytné úpravy a bude provedeno přečíslování výhybek a výkolejek. Bude řešena traťová rychlost nejvíce 50 km/hod přes přechod 1. koleje na nástupiště mezi 1. a 2. kolejí a umístěna výkolejka Vk3 na kolej č. 3.

Tab. č. 20 Přehled kolejí v ŽST Dačice – výhledový stav

Kolej číslo	Užitečná délka [m]	Omezená polohou	Účel použití
Dopravní koleje			
1	257	L1 – Sc1	hlavní staniční kolej, vjezdová a odjezdová pro všechny vlaky
2	331	L2 – Sc2	vjezdová a odjezdová pro všechny vlaky
Manipulační koleje			
3	190	Vk3 – Vk4	kolej pro nakládku a vykládku
4a	58	Vk2 – ukončení kusé koleje	kusá kolej pro potřeby SDC

Technologie práce stanice

Stanice bude ve výhledovém stavu sloužit pro pravidelné křižování osobních vlaků. Pro zajištění bezpečnosti by vlaky ve směru od Telče měly vjíždět na kolej č. 1 a vlaky od Slavonic na kolej č. 2. Přes centrální přechod by tak vlaky odjížděly, což je bezpečnější řešení než vjezd vlaků přes přechod.

Ve špičkách pracovních dní jsou v zastávce Dačice město ukončovány posilové vlaky z/do Jihlavy, příp. Havlíčkova Brodu (interval 60 min Jihlava – Dačice město). To je zjednodušeno díky začlenění zastávky Dačice město do obvodu stanice Dačice. V případě realizace většího rozsahu úprav dle TES Veselí nad Lužnicí – Jihlava (varianta ZORA) by byl celodenní interval 60 min až do Slavonic, takže k ukončování vlaků v zastávce Dačice město by již nedocházelo.

Návrhy a doporučení pro ostatní technické vybavení stanice

- Elektrický ohřev výhybek – navrhuje se ohřev výhybek č. 1 a 8.
- Zapuštěné šterkové lože pro pohyb zaměstnanců bude zřízeno v celé stanici. Zvýšený pohyb zaměstnanců se předpokládá v prostoru manipulačních kolejí č. 3 a 4.
- Samostatná seřaďovací návěstidla:
 - v záhlavích stanice se navrhuje samostatná seřaďovací návěstidla nahrazující označník, pro posun zpět do stanice jsou navržena seřaďovací návěstidla u výhybek č. 1 a 6.
- Pomocná stavědla – pro místní ovládání výhybek při nezabezpečeném posunu budou zřízena pomocná stavědla, která budou umístěna tak, aby bylo vidět na ovládací výhybky“
 - PSt1: EMZ 4/2t/2, EMZ 5/3t/3, EMZ Vk1, EMZ Vk2, EMZ Vk3, PZS km 54,303, návěstidla,
 - PSt2: EMZ Vk4/7t/7, EMZ Vk5/6t/6, návěstidla.
- Zásuvkové stojany

- pro možnost temperování odstavených motorových vozů se navrhuje zřízení zásuvkového stojanu mezi kolejemi č. 1 a 2.
- Potřeba zaměstnanců – ŽST Dačice bude dálkově ovládána z RDP v ŽST Jihlava, do jeho vybudování z pracoviště výpravčího DOZ v ŽST Telč.

Vlečky

Vlečky zůstanou zapojeny stejně jako v současném stavu, dojde k přečíslování výhybek.

Vlečka číslo 5064 „**Zemos s.r.o. Dačice, provoz Dačice**“

- Vlečka bude zaústěna z koleje č. 3 výhybkou č. Z1.

Vlečka číslo 5065 „**NAVOS, a.s. – vlečka Dačice**“

- Vlečka bude zaústěna do koleje č. 2 na telčském zhlaví výhybkou č. G1 a na slavonickém zhlaví výhybkou č. 4.

7.6 ŽST Slavonice

Kolejové úpravy, výstavba staničního zabezpečovacího zařízení a sdělovacího zařízení byla provedena před stavbou „Revitalizace trati Kostelec – Telč – Slavonice“. V této stavbě budou v železniční stanici Slavonice provedeny pouze nezbytné úpravy staničního zabezpečovacího zařízení související s vybudováním traťového zabezpečovacího zařízení 3. kategorie v úseku Slavonice – Dačice a doplněním dálkového ovládání ŽST Slavonice z řídicího pracoviště (Telč, později Jihlava).

Zastávka Slavonice škola

Zastávka bude nově vybudována v km 38,830 poblíž přejezdu P6443. Délka nástupiště bude 80 m.

7.7 Výhledové přepočtené provozní zatížení traťových a staničních kolejí

Na základě výhledového rozsahu dopravy bylo stanoveno přepočtené provozní zatížení traťových a staničních kolejí.

7.7.1 Traťové koleje

Úsek Kostelec u Jihlavy – Telč

Osobní doprava:

- 34 vlaků (100 t/vlak) – 3400 t/den
- Zatížení osobní dopravou: 1 241 000 t/rok

Nákladní doprava:

- 2 vlaky (700/900 t/vlak) – 1600 t/den
- Zatížení nákladní dopravou: 584 000 t/rok

$$T_f = S_V(T_V \cdot L_V) + S_m(T_m \cdot L_m \cdot K_m) = 1,05(1241000 \cdot 1,05) + 1,05(584000 \cdot 1,02 \cdot 1,15) \\ = 1\,303\,050 + 685032 = 1\,988\,082 \text{ hrt/rok}$$

Úsek Telč – Dačice město

Osobní doprava:

- 34 vlaků (100 t/vlak) – 3400 t/den
- Zatížení osobní dopravou: 1 241 000 t/rok

Nákladní doprava:

- 2 vlaky (700/900 t/vlak) – 1600 t/den

- Zatížení nákladní dopravou: 584 000 t/rok

$$T_f = S_V(T_V \cdot L_V) + S_m(T_m \cdot L_m \cdot K_m) = 1,05(1241000 \cdot 1,05) + 1,05(584000 \cdot 1,02 \cdot 1,15) \\ = 1\,303\,050 + 685032 = 1\,988\,082 \text{ hrt/rok}$$

Úsek Dačice město – Slavonice

Osobní doprava:

- 18 vlaků (100 t/vlak) – 1800 t/den
- Zatížení osobní dopravou: 657 000 t/rok

Nákladní doprava:

- 1 vlak (700/900 t/vlak) – 800 t/den
- Zatížení nákladní dopravou: 292 000 t/rok

$$T_f = S_V(T_V \cdot L_V) + S_m(T_m \cdot L_m \cdot K_m) = 1,00(657000 \cdot 1,05) + 1,00(292000 \cdot 1,02 \cdot 1,15) = 689850 + 342\,516 \\ = 1\,032\,366 \text{ hrt/rok}$$

7.7.2 Výhledové přepočtené provozní zatížení – shrnutí

Trat'ové koleje

Tab. č. 21 Přepočtené provozní zatížení v trat'ových úsecích

Úsek	Přepočtené provozní zatížení [hrt/rok]	Řád koleje
Kostelec u Jihlavy – Telč	1 988 082	5
Telč – Dačice město	1 988 082	5
Dačice město – Slavonice	1 032 366	6

Staniční koleje

Tab. č. 22 Zařazení staničních kolejí v ŽST Třešť do řádu

Kolej	Řád koleje
1	5
2, 4	6

Tab. č. 23 Zařazení staničních kolejí v ŽST Sedlejev do řádu

Kolej	Řád koleje
1	5
3	6

Tab. č. 24 Zařazení staničních kolejí v ŽST Telč do řádu

Kolej	Řád koleje
1	5
2, 4, 6, 8	6

Tab. č. 25 Zařazení staničních kolejí v ŽST Slaviboř do řádu

Kolej	Řád koleje
1	5
2	6

Tab. č. 26 Zařazení staničních kolejí v ŽST Dačice do řádu

Kolej	Řád koleje
1	5
2, 3, 4	6

Tab. č. 27 Zařazení staničních kolejí v ŽST Slavonice do řádu

Kolej	Řád koleje
1, 2, 3, 4	6

7.8 Kategorizace železničních stanic a zastávek

Dne 4. 5. 2018 byla pod č. j. S26738/2018-SŽDC GR – O29 schválena směrnice SŽDC SM 122 Kategorizace železničních stanic a zastávek dle UIC CODE 180. Dle této směrnice jsou železniční stanice a zastávky rozděleny do pěti kategorií z pohledu vybavení pro cestující.

Hodnoty koeficientů pro jednotlivé stanice a zastávky pro výhledový stav jsou shrnuty v následující tabulce.

Tab. č. 28 Kategorizace železničních stanic a zastávek

	k (A)	k (T)	k (P)	k (S)	k (I)	C	Výsledná kategorie
Kostelec u Jihlavy	1	2	3	2	1	1,6	D
Kostelec u Jihlavy masna	1	1	1	1	2	1,2	E
Salavice	1	1	1	1	1	1	E
Jezdovice	1	1	1	1	1	1	E
Třešť	1	1	2	1	1	1,1	E
Třešť město	1	1	1	1	2	1,2	E
Hodice	1	1	1	1	1	1	E
Sedlejev	1	1	2	1	1	1,1	E
Myslboř	1	1	1	1	1	1	E
Telč	2	1	2	2	2	1,8	D
Telč-Staré Město	1	1	1	1	1	1	E
Radkov	1	1	1	1	1	1	E
Slaviboř	1	1	2	1	1	1,1	E

Velký Pěčín	1	1	1	1	1	1	E
Malý Pěčín	1	1	1	1	1	1	E
Dačice	1	1	2	1	2	1,5	D
Dačice město	1	1	1	1	1	1	E
Urbaneč	1	1	1	1	1	1	E
Peč	1	1	1	1	1	1	E
Dolní Bolíkov	1	1	1	1	1	1	E
Mutišov	1	1	1	1	1	1	E
Slavonice	1	1	2	1	1	1,1	E

Výsledná hodnota je počítána podle vzorce:

$$C = k(A) \times 0,3 + k(T) \times 0,2 + k(P) \times 0,1 + k(S) \times 0,2 + k(I) \times 0,2$$

kde

k(A) představuje kritérium zohledňující počet cestujících za den,

k(T) představuje kritérium zohledňující počet zastavujících vlaků,

k(P) představuje kritérium zohledňující počet nástupních hran,

k(S) představuje kritérium zohledňující velikost železniční stanice či zastávky,

k(I) představuje kritérium zohledňující návaznost na ostatní druhy dopravy.

7.9 Traťová rychlost

V následující tabulce je uveden přehled výhledových rychlostí po realizaci stavby „Revitalizace trati Kostelec – Telč – Slavonice“.

Tab. č. 29 Tabulka rychlostí

Staničení km	Rychlost	
	V100	V130
36,517	50	50
54,812	70	75
55,226	80	80
57,923	65	70
58,924	75	80
59,724	55	60
60,462	80	80
62,674	75	80
65,127	65	70
66,586	50	50
67,42	55	60
68,487	65	70
71,106	60	65
72,69	70	75
73,957	70	80
75,256	55	60
75,567	60	70
76,552	65	70
77,959	75	80
79,633	70	75
80,679	50	55
82,687	50	50
83,155	55	60
86,429	65	70
88,095	80	80
89,873	55	60
90,313	50	50

7.10 Přejezdy

Ze současných 75 přejezdů na trati Kostelec u Jihlavy – Slavonice je navrženo zrušení čtyř přejezdů, a to P6416, P6429, P6470 a P6475.

Tab. č. 30 Tabulka přejezdů po realizaci stavby „Revitalizace trati Kostelec – Telč – Slavonice“

Označení přejezdu	Stávající poloha	Křižující komunikace	Navrhovaný stav
P6406	0,670	Silnice II/406	nově km 89,721, PZS 3SBI
P6407	0,769	Účelová komunikace	nově km 89,622, PZS 3SBI
P6408	2,116	Účelová komunikace	nově km 88,275, PZM 2
P6409	3,325	Silnice III/4061	nově km 87,066, PZS 3ZBI

P6410	3,717	Silnice III/4062	nově km 86,674, PZS 3SBI
P6411	4,531	Místní komunikace	nově km 85,860, PZS 3ZBI
P6412	4,753	Účelová komunikace	nově km 85,638, PZS 3SBI
P6413	4,929	Místní komunikace	nově km 85,462, PZS 3ZBI
P6414	5,972	Účelová komunikace	nově km 84,419, PZS 3SBI
P6415	6,175	Silnice II/406	nově km 84,216, PZS 3SBI
P6416	6,713	Účelová komunikace	zrušen
P6417	7,800	Silnice II/402	nově km 82,591, PZS 3ZBI
P6418	8,116	Účelová komunikace	nově km 82275, PZS 3SBI
P6419	8,354	Místní komunikace	nově km 82,037, PZS 3SBI
P6420	8,617	Silnice III/4065	nově km 81,774, PZS 3ZBI
P6421	8,834	Silnice II/406	nově km 81,557, PZS 3ZBI
P6422	9,421	Účelová komunikace	nově km 80,970, PZS 3SBI
P6423	9,741	Účelová komunikace	nově km 80,650, PZS 3SBI
P6424	10,659	Účelová komunikace	nově km 79,732, PZS 3SBI
P6425	11,021	Účelová komunikace	nově km 79,370, PZS 3SBI
P6426	11,268	Silnice III/4069	nově km 79,123, PZS 3ZBI
P6427	12,456	Účelová komunikace	nově km 77,935, PZM 2
P6428	13,333	Účelová komunikace	nově km 77,058, PZS 3SBI
P6429	14,134	Účelová komunikace	zrušen
P6430	16,018	Účelová komunikace	nově km 74,373, PZS 3SBI
P6431	16,281	Účelová komunikace	nově km 74,110, PZS 3SBI
P6432	16,581	Silnice III/02321	nově km 73,810, PZS 3ZBI
P6433	18,477	Silnice III/02321	nově km 71,914, PZS 3ZBI
P6434	19,026	Silnice III/02321	nově km 71,365, PZS 3ZBI
P6435	19,450	Účelová komunikace	nově km 70,941, PZS 3SBI
P6436	19,845	Účelová komunikace	nově km 70,546, PZM 2
P6437	21,898	Účelová komunikace	nově km 68,493, PZM 2
P6482	67,264=23,127	Silnice I/23	PZS 3ZBI
P6481	65,969	Účelová komunikace	PZS 3ZBI
P6480	65,354	Účelová komunikace	PZM 2
P6478	62,814	Silnice III/40618	PZS 3ZBI
P6477	62,496	Účelová komunikace	PZS 3ZBI
P6476	62,286	Silnice III/40618	PZS 3ZBI
P6475	61,115	Účelová komunikace	zrušen
P6474	60,732	Místní komunikace	PZS 3ZBI

P6473	60,457	Účelová komunikace	PZS 3SBI
P6472	60,092	Účelová komunikace	PZS 3SBI
P6471	59,770	Silnice III/40622	PZS 3ZBI
P6470	59,565	Účelová komunikace	zrušen
P6469	58,967	Účelová komunikace	PZS 3ZBI
P6468	58,673	Místní komunikace	PZS 3ZBI
P6467	58,476	Účelová komunikace	PZS 3SBI
P6466	57,038	Účelová komunikace	PZS 3SBI
P6465	56,103	Účelová komunikace	PZS 3SBI
P6464	55,457	Silnice III/40623	PZS 3ZBI
P6463	55,222	Účelová komunikace	PZS 3SBI
P6462	54,303	Místní komunikace	PZS 3ZBI
P6461	53,948	Účelová komunikace	PZS 3SBI
P6460	53,734	Účelová komunikace	PZS 3SBI
P6459	53,533	Silnice II/151	PZS 3ZBI
P6458	53,374	Účelová komunikace	PZM 2
P6457	53,150	Účelová komunikace	PZM 2
P6456	52,571	Účelová komunikace	PZS 3SBI
P6455	52,242	Účelová komunikace	PZS 3SBI
P6454	49,065	Účelová komunikace	PZS 3SBI
P6452	47,310	Účelová komunikace	PZS 3SBI
P6451	46,146	Silnice III/40627	PZS 3ZBI
P6450	44,792	Účelová komunikace	PZS 3SBI
P6449	44,182	Účelová komunikace	PZS 3SBI
P6448	43,726	Účelová komunikace	PZS 3SBI
P6447	41,600	Účelová komunikace	PZS 3SBI
P6446	41,358	Účelová komunikace	PZS 3SBI
P6445	41,013	Účelová komunikace	PZS 3SBI
P6444	40,358	Účelová komunikace	PZS 3SBI
P6443	38,772	Silnice II/406	PZS 3ZBI
P6442	38,472	Silnice II/409	PZS 3ZBI
P6441	38,025	Účelová komunikace	PZS 3ZBI
P6440	37,646	Místní komunikace	PZS 3ZBI
P6439	37,256	Silnice II/152	PZS 3ZBI
P6438	37,078	Silnice II/406	PZS 3ZBI

7.11 Úspora pracovníků

V současné době jsou stanice Třešť, Sedlejev, Telč a Dačice obsazeny pracovníky podle následující tabulky.

Tab. č. 31 Počty dopravních zaměstnanců v současném stavu

Stanice	Funkce	Rozsah pracovní doby	Systemizace
Třešť	výpravčí	1-7: 6,20-18,30/18,20-6,30; přerušení: 1/2-5/6: 23,50-3,00, 6/7-7/1: 23,50-4,15	4,693
	dozorce výhybek	1-5: 5,30-13,30/13,25-21,20, 6-7: 6,30-13,30/13,25-21,20	3,252
Sedlejev	výpravčí	1-5: 4,20-12,20	1,160
Telč	výpravčí	1-7: 5,50-18,00/17,50-6,00, dozor 2-6: 0,10-1,45, 7-1: 0,10-4,05	4,981
	dozorce výhybek	1-7: 5,55-18,00/17,55-6,00; přerušení 2-6: 0,05-1,55, 7-1: 0,05-4,05	4,711
	dozorce výhybek	1-5: 5,00-21; přerušení 10,00-13,00	1,885
Dačice	výpravčí	1: 6,20-19,10/19,00-7,10, 2-4: 7,00-19,10/19,00-7,10, 5: 7,00-19,10/19,00-7,10, 6: 7,00-17,40/17,30-6,30, 7: 6,20-17,40/17,30-6,30; přerušení: 1/2-4/5: 2,35-4,15, 5/6: 2,35-5,10, 6/7: 22,45-5,10, 7/1: 22,40-4,15	4,804
	dozorce výhybek	1-5: 5,20-12,30/12,25-20,30, 6-7: 7,30-18,30	3,166
Slavonice	výpravčí	1-7: 6,50-19,00/18,50-7,00; přerušení: 1-5: 1,20-4,15, 6,7: 1,20-5,10	4,771
Celkem	výpravčí		20,409
	dozorce výhybek		13,014

Ve výhledovém stavu bude trať Kostelec u Jihlavy (mimo) – Slavonice dálkově ovládána z RDP Jihlava. Personální potřeba se předpokládá 5,488 výpravčích. Celková personální úspora by tedy měla činit 14,921 výpravčích a 13,014 dozorců výhybek.

8 Dopravně-technologické posouzení

8.1 Jízdní doby

Výpočet dynamických průběhů rychlosti a jízdních dob byl proveden programem SP VlaDyka. Teoretické jízdní doby byly lineárně navýšeny o přírážku 4 % u vlaků osobní dopravy a o přírážku 10 % u vlaků nákladní dopravy. Takto získané pravidelné jízdní doby byly zaokrouhleny na půlminuty, čímž byly stanoveny jízdní doby pro sestavení grafikonu vlakové dopravy.

Výpočet byl proveden pro následující typické vlaky.

Tab. č. 32 Přehled typických vlaků a jejich parametrů pro výhledový stav

Kategorie	Rychlostní profil	HV	Souprava (kromě HV)			
		Řada	Jízdní odpor	Hmotnost [t]	Délka [m]	Max. rychlost [km/h]
Os/Sp	V ₁₃₀	642	R _k	70	42	120
Mn	V	2x742	S	700/900	300	90

Do budoucna má dle záměru objednatele dojít k náhradě motorových vozů řady 841 jednotkami typu DMU 120 (dvoudílná motorová jednotka o kapacitě přibližně 120 sedících cestujících). Pro výpočet byly použity jednotky řady 642 (Desiro), které patří mezi typické představitele jednotek DMU 120. Trakční vlastnosti různých soudobých dieselových vozidel jsou navzájem srovnatelné, takže na volbě konkrétního typu pro účel výpočtu jízdních dob nezáleží.

Následující tabulka udává přehled vypočtených jízdních dob. Pro srovnání jsou ve sloupcích 2020 uvedeny stávající jízdní doby vlaků osobní dopravy.

Tab. č. 33 Jízdní doby ve výhledovém stavu

	Sp/Os	2020	Mn	Sp/Os	2020	Mn
	↓ (do Slavonic)			↑ (do Kostelce)		
Kostelec u Jihlavy	z	z	z	1,5	1,5	10
Kostelec u Jihlavy masna	1,5	2		3	4,5	
Salavice	3	4		2	2	
Jezdovice	2	2		3,5	4	
Třešť	3,5	4	10,5	2	2,5	25,5
Třešť město	2	2		2,5	3,5	
Hodice	2,5	3,5		6	7,5	
Sedlejev	5,5	7,5		3,5	4	
Mysliboř	3,5	4,5		4,5	5,5	
Telč	4,5	5,5	21,5	1,5	2	17,5
Telč-Staré Město	1,5	2,5		3,5	6,5	
Radkov	3,5	5,5		2,5	3,5	
Slaviboř	2,5	3,5		2	3,5	

Velký Pěčín	2	3		2	2,5	
Malý Pěčín	2	3		3	4	
Dačice	3	4,5	13,5	1,5	1,5	27,5
Dačice město	1,5	1,5		6	7	
Urbaneč	6	7		4	3,5	
Peč	4	4,5		4	4,5	
Dolní Bolíkov	4	4		3	3	
Mutišov	3,5	3,5		4	7,5	
Slavonice škola	4			3		
Slavonice	3	8	27,5	z	z	z

8.2 Modelový grafikon

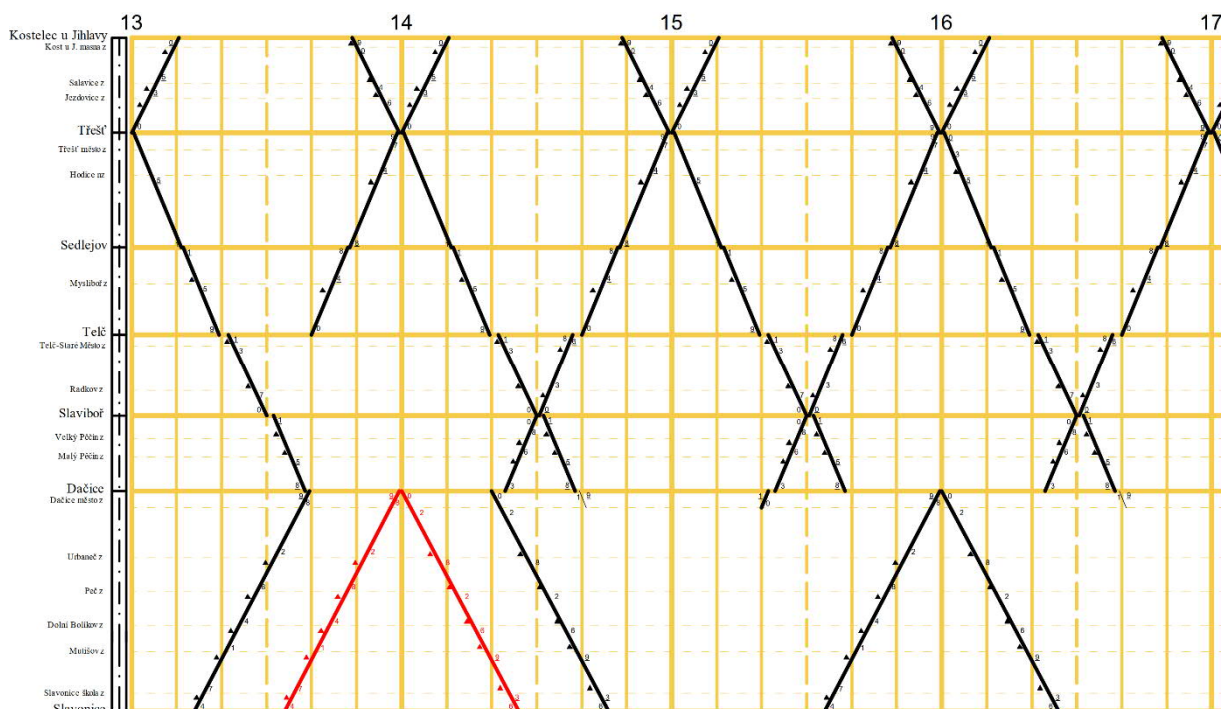
Po provedení revitalizace se předpokládá zachování stávajícího rozsahu osobní dopravy (viz kap. 4.1). Navýšení osobní dopravy je plánováno až po úpravách tratě č. 225 Jihlava – Veselí nad Lužnicí, a to v závislosti na rozsahu těchto úprav.

Základní předpoklady konstrukce grafikonu jsou následující:

- Zachování systémového křižování v čase X:00 ve stanici Třešť. Dalším místem systémového křižování vlaků vedených v základním intervalu 120 min je ŽST Dačice, a to z důvodu nutnosti příjezdu do Havlíčkova Brodu v čase S:00. To vede k delším pobytům při křižování v Dačicích. Kdyby bylo možné přijíždět do Havlíčkova Brodu v čase L:00, nebylo by nutné křižování v Dačicích a jízdní doba Havlíčkův Brod – Slavonice by v obou směrech byla kratší.
- Systémové křižování posilových osobních vlaků v čase X:30 ve špičkách pracovních dní je z ŽST Telč přesunuto do nové ŽST Slaviboř.
- Vychylování taktové polohy v úseku Dačice – Slavonice v časech 6, 14 a 22 h z důvodu přepravy zaměstnanců do podniků v Dačicích.
- Zachování stávajícího rozsahu nákladní dopravy, tj. jeden pár Mn vlaků v noční době. Nákladní vlak by bylo možno vést i v denní době, obrat vlaku Kostelec – Slavonice a zpět by však vzhledem k hustotě osobní dopravy trval příliš dlouho. Rovněž by při zpáteční cestě nebyla možná obsluha stanice Třešť.

Na následujícím obrázku je výřez z modelového grafikonu po realizaci stavby „Revitalizace trati Kostelec – Telč – Slavonice“.

Obr. č. 14 Modelový grafikon



8.3 Výhledová kapacita

Výpočty ukazatelů propustnosti byly provedeny dle směrnice SŽDC SM 124 Zjišťování kapacity dráhy, která stanovuje optimální a kritické hodnoty ukazatelů kapacity. S ohledem na kvalitu provozu je žádoucí, aby nebyla přesahována optimální hodnota. Pokud je tato přesažena, zařízení je již považováno za silně zatížené a kvalita provozu je riziková. Jako optimální hodnoty jsou v případě tratě Kostelec u Jihlavy – Slavonice uvažovány hodnoty stupně obsazení $So = 0,79$ pro dvouhodinovou špičku a $So = 0,67$ pro období 900 minut a 1 440 minut (celoden). Kritické hodnoty potom představují hodnoty stupně obsazení $So = 0,86$ pro dvouhodinovou špičku a $So = 0,78$ pro období 900 minut a 1 440 minut. Překročení těchto hodnot je považováno za kritické a kvalita provozu je potom nevyhovující, což vede ke snížené stabilitě jízdního řádu a nárůstu zpoždění.

Uvedené hodnoty optimálních a kritických stupňů obsazení jsou platné pro typ provozu C, pro který platí, že podíl regionální dopravy na celkovém počtu vlaků je více než 90 %, což je případ tratě Kostelec – Slavonice.

Výhledová kapacita byla vypočtena v omezujících úsecích Dačice – Slavonice a Třešť – Sedlešov.

Intervaly křižování

Tab. č. 34 Intervaly křižování v ŽST Třešť, kostelecké zhlaví

		2. vlak
		Os/Sp
1. vlak	Os/Sp	0,5 min

Tab. č. 35 Intervaly křižování v ŽST Třešť, sedlejevské zhlaví

		2. vlak
		Os/Sp
1. vlak	Os/Sp	0,5 min

Tab. č. 36 Intervaly křižování v ŽST Slaviboř, telčské zhlaví

		2. vlak
		Os/Sp
1. vlak	Os/Sp	0,5 min

Tab. č. 37 Intervaly křižování v ŽST Slaviboř, dačické zhlaví

		2. vlak
		Os/Sp
1. vlak	Os/Sp	0,5 min

Tab. č. 38 Intervaly křižování v ŽST Dačice, slavibořské zhlaví

		2. vlak
		Os/Sp
1. vlak	Os/Sp	0 min

Tab. č. 39 Intervaly křižování v ŽST Dačice, slavonické zhlaví

		2. vlak
		Os/Sp
1. vlak	Os/Sp	0,5 min

Tab. č. 40 Ukazatele propustnosti ve výhledovém stavu

T _{výp} (min)	b (min)	S _o	N _{GVD}	Optimální hodnoty		Kritické hodnoty		Úroveň kvality provozu
				n _{opt}	K _{opt}	n _{krit}	K _{krit}	
Dačice–Slavonice								
120	26,25	0,44	2	3,61	55 %	3,93	51 %	vyhovující
900	26,25	0,47	16	23	70 %	26	60 %	vyhovující
1 440	26,25	0,36	20	36	54 %	42	47 %	vyhovující
Třešť–Sedlejev								
120	11	0,36	4	8,62	46 %	9,38	43 %	vyhovující
900	11	0,33	27	54	49 %	63	42 %	vyhovující
1 440	11	0,24	32	87	36 %	102	31 %	vyhovující

Předmětné omezující úseky vykazují dostatečnou propustnost a nebudou kapacitně limitující. Úroveň kvality provozu je vyhovující.

9 Dopravní opatření po dobu realizace stavby

Rozhodná část výstavby je realizována za výluky příslušných zařízení železniční dopravní cesty, což vyvolává omezení kapacity dráhy a s tím spojené omezení plynulosti železničního provozu.

V rámci dokumentace pro územní rozhodnutí lze organizaci železničního provozu po dobu realizace stavby posoudit jen rámcově a navrhnout okrajové podmínky pro dopravní opatření během jednotlivých stavebních postupů.

Kolem pracovního místa budou vlaky vedeny rychlostí 50 km/h.

Nepřetržitá výluka v délce 60 dní se navrhuje v celé trati Kostelec u Jihlavy – Slavonice. Během nepřetržité výluky budou všechny vlaky v úseku Kostelec u Jihlavy – Slavonice nahrazeny autobusovou dopravou. Nákladní vlaky budou odřeknuty.

Rozsah osobní dopravy během realizace stavby je převzat z GVD 2020.

Tab. č. 41 Počty vlaků v současném stavu

Úsek	Osobní doprava Po–Pá (vl/d)	Osobní doprava So + Ne (vl/d)
Kostelec u J. – Telč	28	18
Telč – Dačice město	26	16
Dačice město – Slavonice	18	16

Náklady na náhradní autobusovou dopravu

Náklady na náhradní autobusovou dopravu (NAD) byly vypočteny dle dopisu č. j. 50864/2017-SŽDC-GŘ-O6. Trať Kostelec u Jihlavy – Slavonice byla pro výpočet nákladů na NAD rozdělena na úseky Kostelec u Jihlavy – Telč, Telč – Dačice a Dačice – Slavonice, které se liší počtem vlaků.

Tab. č. 42 Výpočet nákladů na náhradní autobusovou dopravu

Nnad celkem:		9.300.480,00 Kč		Sazba za km		70 Kč					
Výluka č.		od		05/03/23				do		03/05/23	
1		D _p		43				D _v		17	
		T _{kmi}		Pracovní den				Dny pracovního volna			
		[km]		A _{xi}		V _{pi}		A _{xi}		V _{vi}	
T _{km1}		27		2		28		1		18	
T _{km2}		15		2		26		1		16	
T _{km3}		21		1		18		1		16	
T _{km4}											
Σ T _{kmi} celkem										132.864,00	

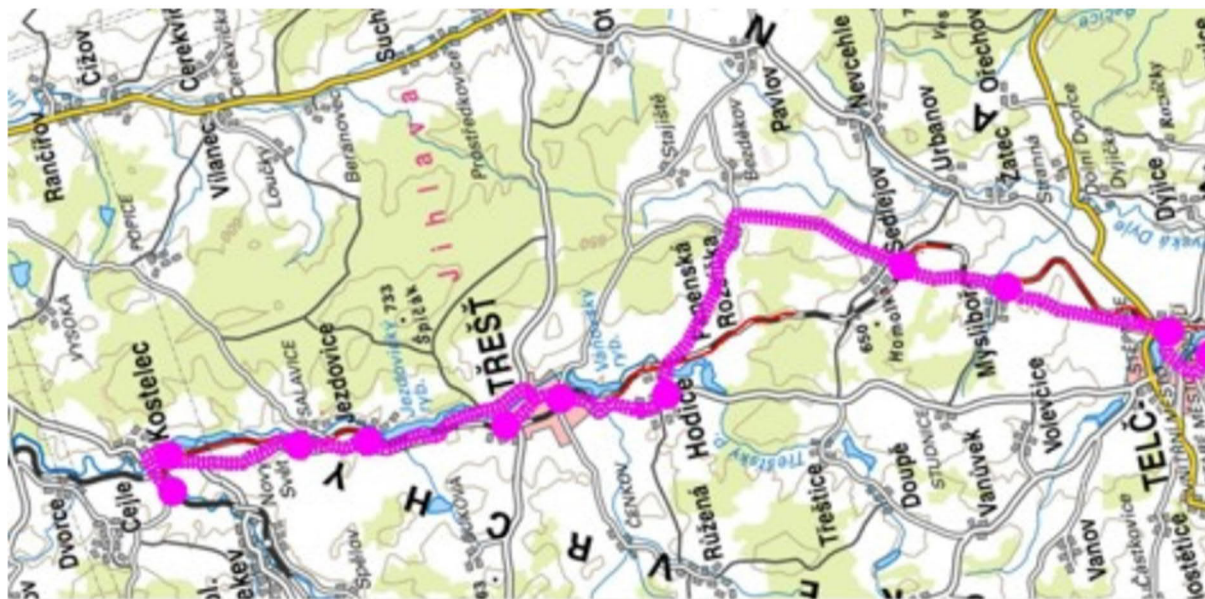
Celkové náklady na náhradní autobusovou dopravu během nepřetržité výluky činí **9 300 480 Kč**.

Organizace náhradní autobusové dopravy

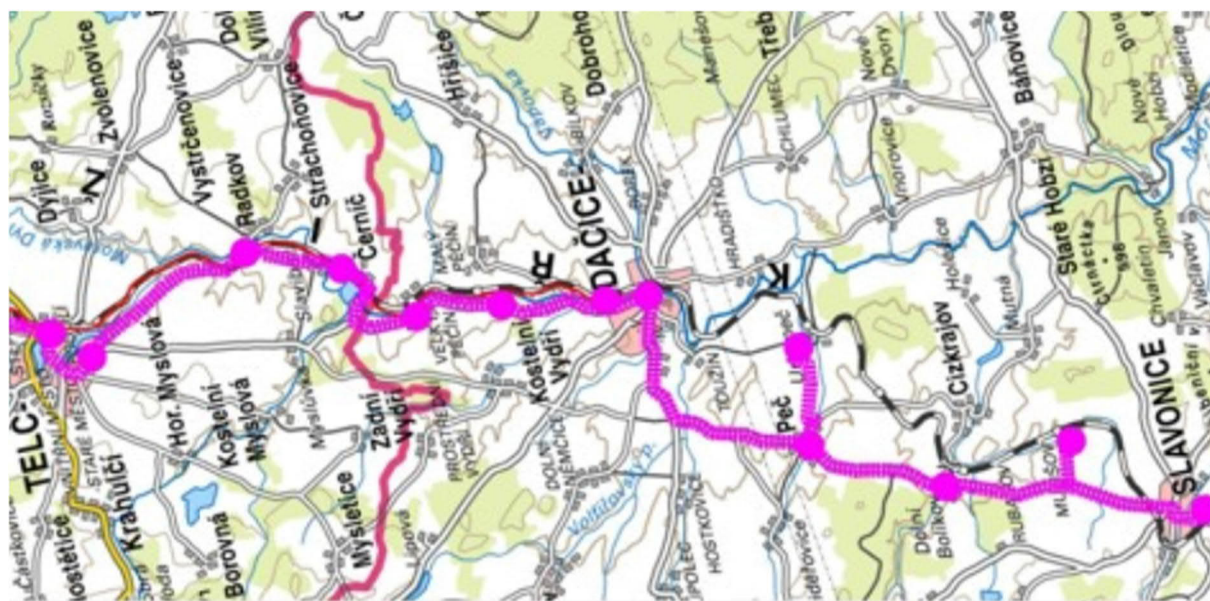
Trasa a zastávky NAD vycházejí z dřívějších výluk konaných na trati č. 227. V úseku Kostelec u Jihlavy – Dačice (město) jsou v pracovní dny uvažovány dva autobusy na vlak, v úseku Dačice – Slavonice jeden. O víkendech v celé trati jeden autobus na vlak, přičemž na některé více vytižené spoje mohou být o víkendu nasazeny autobusy dva, zatímco na méně vytižené spoje v pracovní den jeden autobus v celé trase z Kostelce do Slavonic.

Následující obrázky a tabulka představují trasu a umístění zastávek náhradní dopravy.

Obr. č. 15 Trasa náhradní autobusové dopravy v úseku Kostelec u Jihlavy – Telč



Obr. č. 16 Trasa náhradní autobusové dopravy v úseku Telč – Slavonice



Tab. č. 43 Přehled zastávek náhradní autobusové dopravy

	umístění zastávky NAD
Kostelec u Jihlavy	před výpravní budovou
Kostelec u Jihlavy masna	na autobusové zastávce Kostelec,,masna
Salavice	na autobusové zastávce Třešť, Salavice, železniční stanice
Jezdovice	na autobusové zastávce v obci
Třešť	před výpravní budovou
Třešť město	autobusová zastávka Třešť,,žel. přejezd
Hodice	na autobusové zastávce v obci
Sedlejev	u přejezdu u železniční zastávky
Mysliboř	u odbočky cesty k železniční zastávce
Telč	před výpravní budovou
Telč-Staré Město	na autobusové zastávce Telč,,ČSAD rozc.
Radkov	na komunikaci u železniční zastávky
Slaviboř	na komunikaci u železniční zastávky
Velký Pěčín	autobusová zastávka Dačice, Velký Pěčín
Malý Pěčín	na silnici 406 u křižovatky s cestou k Podcestnému mlýnu
Dačice	před výpravní budovou
Dačice město	u železniční zastávky
Urbaneč	na autobusové zastávce Peč, Urbaneč, směr obec Peč
Peč	v obci na autobusové zastávce Peč
Dolní Bolíkov	v obci na autobusové zastávce Cizkrajov, Dolní Bolíkov
Mutišov	v obci na autobusové zastávce Slavonice, Mutišov
Slavonice	před výpravní budovou

Následující tabulka uvádí jízdní doby autobusů náhradní dopravy.

Tab. č. 44 Jízdní doby autobusů náhradní dopravy

	JD (min)	JD (min)
	↓ (do Slavonic)	↑ (do Kostece)
Kostelec u Jihlavy	z	4
Kostelec u Jihlavy masna	4	4
Salavice	4	3
Jezdovice	3	6
Třešť	6	3
Třešť město	3	4

Hodice	4	10
Sedlejev	10	4
Mysliboř	4	5
Telč	6	4
Telč-Staré Město	3	6
Radkov	5	3
Slaviboř	3	5
Velký Pěčín	5	5
Malý Pěčín	5	7
Dačice	6	3
Dačice město	3	10
Urbaneč	10	3
Peč	3	5
Dolní Bolíkov	5	5
Mutišov	5	8
Slavonice	8	z

Další tabulka uvádí srovnání jízdních dob vlaků dle GVD 2020 a NAD pro jednotlivé úseky.

Tab. č. 45 Srovnání jízdních dob vlaků dle GVD 2020 a autobusů náhradní dopravy

	vlak dle GVD 2020 (min)		NAD (min)	
	↓ do Slavonic	↑ do Kostelce	↓ do Slavonic	↑ do Kostelce
Kostelec u J. – Telč	44	38	44	43
Telč – Dačice	22	22	27	30
Dačice – Slavonice	29	27	34	34
CELKEM s pobyty	99	109	107	107

Jízdní doba autobusů je vzhledem k nutnosti obsluhovat všechny zastávky mírně delší, na druhou stranu však odpadají prostoje při křižování a delší pobyty ve stanici Telč, které u vlaků činí 11 min ve směru do Slavonic a 22 min ve směru do Kostelce. Autobusy mají rovněž rychlejší výměnu cestujících a rychleji projíždí zastávky na znamení bez frekvence cestujících. Pozdější příjezd autobusu do Slavonic nepředstavuje problém, časový rozdíl ve směru do Kostelce by měl být vyrovnán eliminací prostoje oproti vlaku. Jízdní doba Slavonice – Kostelec u Jihlavy je tedy u vlaku i NAD přibližně shodná.

10 Přílohy

Rozsah vlakové dopravy pro hlukovou studii

Modelový grafikon

Obr. č. 17 Rozsah vlakové dopravy pro hlukovou studii



Váš dopis zn.
Ze dne
Naše zn. 38647/2020-SŽ-GŘ-O15
Listů/příloh 1/1

Vyřizuje Ing. Anna Šiklová
Telefon +420 972 244 252
Mobil +420 702 194 289
E-mail siklova@szdc.cz

Datum 15. června 2020

Mott MacDonald

Lukáš Mareš
Národní 984/15
110 00 Praha 1

<lukas.mares@mottmac.com>

Potvrzení správnosti údajů o roční průměrné denní intenzitě železniční dopravy před 1. lednem 2001 a dopravy stávající na traťovém úseku Kostelec – Telč – Slavonice

Tímto potvrzujeme správnost údajů o intenzitě železniční dopravy v roce 2000 a 2019 dle přílohy na traťovém úseku Kostelec – Telč – Slavonice pro účely hlukové studie zpracované v rámci dokumentace pro územní rozhodnutí stavby „Revitalizace trati Kostelec–Telč–Slavonice“. Údaje byly stanoveny na základě podkladů SŽDC a odpovídají roční průměrné denní intenzitě železniční dopravy.

Ing. Rudolf Zelinka
vedoucí oddělení životního prostředí O15

digitálně podepsáno

Přílohy

Příloha 1 – Rozsah dopravy Kostelec – Telč – Slavonice

Rozsah dopravy v úseku Kostelec u Jihlavy – Telč

Rok 2000

	6:00 - 22:00	22:00 - 6:00	Celkem	HV	délka [m]	kotouč. brzdy/kompozit [%]	Prům. rychlost
Os	19	5	24	810	21	0	35
Mn	3	0	3	742	188	0	35

Rok 2019

	6:00 - 22:00	22:00 - 6:00	Celkem	HV	délka [m]	kotouč. brzdy/kompozit [%]	Prům. rychlost
Os	19	3	22	841	26	100	40
Mn	1	0*	1	742	142	20	35

* jede 1x za měsíc

Rozsah dopravy v úseku Telč-Dačice

Rok 2000

	6:00 - 22:00	22:00 - 6:00	Celkem	HV	délka [m]	kotouč. brzdy/kompozit [%]	Prům. rychlost
Os	20	3	23	810	75	0	35
Mn	3	0	3	742	188	0	35

Rok 2019

	6:00 - 22:00	22:00 - 6:00	Celkem	HV	délka [m]	kotouč. brzdy/kompozit [%]	Prům. rychlost
Os	21	3	24	841	26	100	40
Mn	1	0*	1	742	86	20	35

* jede 1x za dva měsíce

Rozsah dopravy v úseku Dačice-Slavonice

Rok 2000

	6:00 - 22:00	22:00 - 6:00	Celkem	HV	délka [m]	kotouč. brzdy/kompozit [%]	Prům. rychlost
Os	17	3	20	810	75	0	35
Mn	3	0	3	742	188	0	35

Rok 2019

	6:00 - 22:00	22:00 - 6:00	Celkem	HV	délka [m]	kotouč. brzdy/kompozit [%]	Prům. rychlost
Os	12	4	16	841	26	100	40
Mn	1	0	1	742	86	20	35

Dobrý den,

pro zpracování hlukové studie stavby „Revitalizace trati Kostelec – Telč – Slavonice“ ve stupni DÚR posílám v příloze revidovaný výhledový rozsah dopravy. Změny provedené oproti Vašemu návrhu jsou zvýrazněny žlutou výplní.

V osobní dopravě doporučujeme ve výhledovém období uvažovat v traťovém úseku Kostelec u Jihlavy – Dačice celodenní hodinový interval a v traťovém úseku Dačice – Slavonice celodenní dvouhodinový interval.

V nákladní dopravě pak doporučujeme uvažovat v traťovém úseku Kostelec u Jihlavy – Dačice 2 Mn vlaky za den (jeden pár) a v traťovém úseku Dačice – Slavonice 1 vlak za den.

V případě potřeby jsem k dispozici

S pozdravem

Ing. Tomáš Beran

Správa železnic, státní organizace
Generální ředitelství

systémový specialista
odbor přípravy staveb, oddělení studií proveditelnosti a územní ochrany

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
T 972 235 685
M 727 800 110
E Beran@spravazeleznic.cz
spravazeleznic.cz

Rozsah dopravy v úseku Kostelec u Jihlavy - Telč							
Výhled							
	6:00 - 22:00	22:00 - 6:00	Celkem	HV	délka [m]	kotouč. brzdy/kompozit [%]	Prům. rychlost
Os/Sp	31	3	34	844	44	100	45
Mn	2	0	2	742	200	50	35

Rozsah dopravy v úseku Telč-Dačice							
Výhled							
	6:00 - 22:00	22:00 - 6:00	Celkem	HV	délka [m]	kotouč. brzdy/kompozit [%]	Prům. rychlost
Os/Sp	32	2	34	844	44	100	45
Mn	2	0	2	742	200	50	35

Rozsah dopravy v úseku Dačice-Slavonice							
Výhled							
	6:00 - 22:00	22:00 - 6:00	Celkem	HV	délka [m]	kotouč. brzdy/kompozit [%]	Prům. rychlost
Os/Sp	15	3	18	844	44	100	40
Mn	1	0	1	742	200	50	35

Obr. č. 18 Modelový grafikon

