

**Plán dopravní obslužnosti území
Jihočeského kraje 2022 – 2026
s výhledem do roku 2035**

České Budějovice, 2021

Pořizovatel a zpracovatel

Pořizovatel:

JIHOČESKÝ KRAJ

U Zimního stadionu 1952/2,
370 76 České Budějovice 7

Zpracovatel:

JIKORD s. r. o.

Okružní 517/10

České Budějovice 370 01

Jednatel: Ing. Josef Michálek

Schváleno usnesením Zastupitelstva Jihočeského kraje Usnesením č. 54/2022/ZK-15
ze dne 31. 3. 2022.

Seznam zkratek

CDV – cena dopravního výkonu
ČD – České dráhy, a.s.
ČR – Česká republika
ČSÚ – Český statistický úřad
DP – Dopravní podnik
DPMČB – Dopravní podnik města České Budějovice, a.s.
DSP – dokumentace pro stavební povolení
DUR – dokumentace pro územní rozhodnutí
ES – Nařízení Evropského parlamentu a rady
EHS – Evropské hospodářské společenství
EIA – Vyhodnocení vlivů na životní prostředí
EU – Evropská unie
IDS – integrovaný dopravní systém
IDS JK – Integrovaný dopravní systém Jihočeského kraje
IDSK – Integrovaná doprava Středočeského kraje, příspěvková organizace
ITJŘ – integrovaný taktový jízdní řád
IAD – individuální automobilová doprava
JHMD – Jindřichohradecké místní dráhy, a. s.
JIKORD – Jihočeský koordinátor dopravy, s. r. o.
JŘ – jízdní řád
JČK – Jihočeský kraj
JŘBÚ – jednací řízení bez uveřejnění
KV – Kraj Vysočina
MD ČR – Ministerstvo dopravy České republiky
MHD – městská hromadná doprava
MF – Ministerstvo financí
NŘ – nabídkové řízení
ODSH – Odbor dopravy a silničního hospodářství (Jihočeský kraj)
OREG – Odbor regionálního rozvoje (Jihočeský kraj)
ORP – obec s rozšířenou působností
PDOÚ – Plán dopravní obslužnosti území
POÚ – obec s pověřeným obecním úřadem
PZ – Přímé zadání
RK – Rada kraje
SLDB – Sčítání lidu, domů a bytů
SO – správní obvod
SRP – směrodatný rychlostní profil
SWOT analýza – analýza slabých a silných stránek, hrozeb a příležitostí
SŽ – Správa železnic, státní organizace
SŽDC – Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (původní název)

ÚOHS - Úřad pro ochranu hospodářské soutěže

VB - výpravní budova

VLD - veřejná linková doprava

VHD - veřejná hromadná doprava

VÚ - Vojenský újezd

ZP - záměr projektu

ZVS - závazek veřejné služby

ŽD - železniční doprava

ŽST - železniční stanice

1. Obsah

1.	Obsah.....	5
2.	Hlavní cíle Plánu dopravní obslužnosti území Jihočeského kraje.....	7
2.1.	Legislativní a věcný rámec dopravního plánování:.....	8
2.2.	Strategické dokumenty.....	9
3.	Dopravní politika České republiky a její vztah k dopravní politice Jihočeského kraje.....	10
4.	Charakteristika Jihočeského kraje.....	13
5.	Současný stav dopravní infrastruktury a nabídky veřejné dopravy.....	16
5.1.	Dopravní infrastruktura.....	16
5.2.	Stav veřejné dopravy - časový harmonogram uzavírání smluv o veřejných službách a postup při uzavírání těchto smluv.....	19
6.	Smlouvy se sousedními kraji a městy.....	23
7.	Analýza současné nabídky veřejné dopravy.....	25
7.1.	Železniční doprava.....	25
7.2.	Veřejná linková doprava.....	47
8.	Návrh rozvoje veřejné dopravy.....	50
8.1.	Linkové vedení a standardy kvality nabídky dopravní obslužnosti.....	50
8.2.	Návrh dopravní koncepce na železnici pro roky 2022 – 2026 s výhledem do roku 2035	51
8.3.	Rámcová podoba koncepce veřejné linkové dopravy.....	79
8.4.	Mezistátní doprava.....	83
8.5.	Rekreační doprava.....	84
8.6.	Dlouhodobá dopravní koncepce.....	96
8.7.	Standardy kvality přepravy.....	96
8.8.	Operativní řízení dopravy.....	98
8.9.	Informování veřejnosti.....	103
8.10.	Další rozvojové záměry.....	104
9.	Dopravní infrastruktura pro veřejnou dopravu.....	105
9.1.	Rozvoj železnice.....	105
9.2.	Rozvoj přestupních terminálů a parkovišť P+R.....	111
9.3.	Rozvoj pozemních komunikací.....	119
10.	Integrace veřejné dopravy v Jihočeském kraji.....	120

10.1.	Tarifní systém a zaintegrované území	120
10.2.	Zapojení dopravců	121
10.3.	Další rozvoj	121
11.	Maximální tarify ve veřejné dopravě	122
11.1.	Veřejná linková doprava	122
11.2.	Drážní doprava	122
11.3.	Jihočeská krajská jízdenka	122
12.	Ekonomika dopravy – předpokládaný rozsah kompenzace	123
13.	Manažerské shrnutí	124

2. Hlavní cíle Plánu dopravní obslužnosti území Jihočeského kraje

Plán dopravní obslužnosti území Jihočeského kraje (dále PDOÚ) je zpracován na pětileté období 2022 - 2026 v souladu s § 5 zákona č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákona o veřejných službách v přepravě cestujících). Jeho součástí je i výhled rozvoje veřejné dopravy na období do roku 2035.

Dle zákona musí PDOÚ obsahovat zejména:

- popis zajišťovaných veřejných služeb v přepravě cestujících,
- předpokládaný rozsah poskytované kompenzace,
- časový harmonogram uzavírání smluv o veřejných službách a postup při uzavírání těchto smluv,
- harmonogram a způsob integrace, pokud se stát a kraje podílejí na organizaci integrovaných veřejných služeb v přepravě cestujících,
- maximální tarify pro cestující, mají-li být stanoveny objednatel.

PDOÚ je v souladu se zákonem zveřejněn na internetových stránkách Jihočeského kraje.

Hlavní cíle PDOÚ jsou stanoveny tak, aby byl na jejich základě zajištěn rozvoj veřejné dopravy jak v horizontu pětiletého plánu (2022 - 2026), tak i výhledově v horizontu do roku 2035. Tento přesah byl stanoven s ohledem na budoucí změny v souvislosti s přípravou smluvních vztahů s dopravci v závazku veřejné služby po ukončení současných smluv s dopravci v průběhu následujícího období (roky 2024, 2029, 2032).

Předmětem PDOÚ v Jihočeském kraji je zejména:

- stanovení vývoje nabídky dopravní obslužnosti v následujících letech včetně dlouhodobějších vizí na základě prognózy poptávky,
- stanovení podoby nové dopravní koncepce, integrace dopravního systému kraje,
- určení investičních priorit do železniční a silniční infrastruktury pro veřejnou dopravu a do infrastruktury pro cestující – budování přestupních terminálů, parkovišť P+R, B+R a místa K+R,
- spolupráce a provázání regionální veřejné dopravy se systémem vlaků celostátní dopravy objednatel MD ČR,
- spolupráce se sousedními kraji a návrh nových krajských i mezikrajských produktů,
- spolupráce se zahraničními objednateli veřejné dopravy a rozvoj nabídky mezistátní dopravy ve vztahu k Dolnímu Bavorsku, Hornímu Rakousku a Dolnímu Rakousku, rozvoj regionálních přeshraničních autobusových linek,
- naplnění § 2 zákona o veřejných službách v přepravě cestujících, tj. zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu s důrazem na rozvoj cestovního ruchu, který je významným zdrojem tvorby HDP v Jihočeském kraji.

2.1. Legislativní rámec dopravního plánování:

V oblasti legislativy došlo ke sjednocování národní legislativy, s právními normami rámce dopravního plánování Evropské unie. Základními dokumenty pro zajištění veřejné dopravy v závazku veřejné služby jsou „Nařízení Evropského parlamentu a rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70“ v aktualizovaném znění a „zákon 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů“, ve znění pozdějších předpisů. v platném znění. Soupis norem a zákonů týkající se přímo, případně i mající vliv na fungování veřejné dopravy, je uveden dále:

2.1.1. Evropské právní normy týkající se veřejné dopravy:

- NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) č. 181/2011 ze dne 16. února 2011 o právech cestujících v autobusové a autokarové dopravě a o změně nařízení (ES) č. 2006/2004
- NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 1071/2009 ze dne 21. října 2009, kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě a zrušuje směrnice Rady 96/26/ES
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/782 ze dne 29. dubna 2021, o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě
- NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70

2.1.2. Vnitrostátní právo – zákony a vyhlášky týkající se přímo veřejné dopravy:

- Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, v platném znění
- Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění
- Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících, v platném znění
- Vyhláška 296/2010 Sb., o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace
- Vyhláška č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu, v platném znění
- Nařízení vlády č. 295/2010, o stanovení požadavků a postupů pro zajištění propojitelnosti elektronických systémů plateb a odbavení cestujících
- Nařízení vlády 63/2011 Sb., o stanovení minimálních hodnot a ukazatelů standardů kvality a bezpečnosti a o způsobu jejich prokazování v souvislosti s poskytováním veřejných služeb v přepravě cestujících
- Vyhláška 122/2014 Sb., o jízdních řádech veřejné linkové dopravy
- Vyhláška 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě

2.1.3. Vnitrostátní právo – zákony a vyhlášky související s fungováním veřejné dopravy:

- Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, v platném znění
- Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, v platném znění
- Zákon č. 526/1990 Sb., o cenách, v platném znění

- Zákon č. 565/1990 Sb., o místních poplatcích, v platném znění
- Zákon č. 90/2012 Sb., o obchodních korporacích, v platném znění
- Zákon č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů, v platném znění
- Zákon č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení), v platném znění
- Zákon č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení), v platném znění
- Zákon č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, v platném znění
- Zákon č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech a o změně některých souvisejících zákonů (rozpočtová pravidla), v platném znění
- Zákon č. 229/2002 Sb., o finančním arbitrovi, v platném znění
- Zákon č. 284/2009 Sb., o platebním styku, v platném znění
- Zákon č. 265/1991 Sb., o působnosti orgánů České republiky v oblasti cen, v platném znění
- Výměr MF č. 01/xxxx, kterým se každoročně vydává seznam zboží s regulovanými cenami.

2.2. Strategické dokumenty

Součástí legislativy jsou i strategické dokumenty, které určují podobu veřejné dopravy v krátkodobém až dlouhodobém horizontu. Mezi základní, týkající se rozvoje veřejné dopravy, v Jihočeském kraji patří:

- Dopravní politika ČR pro období 2017–2027 s výhledem do roku 2050
- Plán dopravní obsluhy území vlaky celostátní dopravy – zásady objednávky dálkové dopravy pro období 2017– 2021
- Plán dopravní obslužnosti území Jihočeského kraje 2017 – 2021 s výhledem do roku 2030)
- Dopravní plány a generely významných měst v Jihočeském kraji a i ostatních krajů.

2.2.1. Podklady

- Plán dopravní obslužnosti Plzeňského kraje na léta 2022 – 2026
- Dopravní plán Kraje Vysočina
- Plán dopravní obslužnosti Středočeského kraje pro období 2021 – 2025
- ČSÚ (2011): Dojíždka do zaměstnání a do škol podle Sčítání lidu, domů a bytů 2011 – Česká republika, kraje, okresy, obce
- ČSÚ (2013): Dojíždka do zaměstnání a škol podle Sčítání lidu, domů a bytů 2011 – Jihočeský kraj
- Kraft, S. (2014): Analýza denní dojíždky za prací a do škol v České republice. Závěrečná zpráva z projektu "Podpora meziobecní spolupráce". Svaz měst a obcí České republiky
- ČSÚ (2020): Statistická ročenka Jihočeského kraje 2020, Krajská správa Českého statistického úřadu v Českých Budějovicích, oddělení informačních služeb a správy registrů
- Časové vzdálenosti dle maps.google.com (individuální doprava)
- Časové vzdálenosti veřejnou dopravou dle idos.cz
- Počty obyvatel měst a obcí – ČSÚ.

3. Dopravní politika České republiky a její vztah k dopravní politice Jihočeského kraje

Dopravní politika ČR pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050 je základním dokumentem státu, který stanoví priority, specifické cíle a konkrétní opatření k jejich dosažení v uvedeném horizontu. Ve vztahu k Plánu dopravní obslužnosti území Jihočeského kraje jsou zásadní zejména tyto záměry:

- Modernizace a dobudování dopravní infrastruktury v mezinárodním kontextu – 4. tranzitní železniční koridor ČR Praha – Linz, osa TEN –T Rakousko – České Velenice – České Budějovice – Plzeň; dále dálnice D3, D4, obchvaty na mezinárodních silnicích I. třídy
- Elektrizace železnic a konverze na střídavou trakční soustavu 25 kV 50 Hz
- Zkapacitnění železnic pro příměstskou dopravu
- Vytváření podmínek pro soudržnost krajů dobudováním infrastruktury mezi kraji a do centra ČR Hlavního města Prahy
- Zajištění pravidelné a konkurenceschopné intervalové veřejné dopravy (dálková železniční doprava České Budějovice – Praha, Plzeň, Brno v 1–2 hod intervalu)
- Postupná integrace veřejné dopravy na území kraje
- Zajištění celodenní a celotýdenní obsluhy na páteřních linkách v odpovídajícím intervalu, nedostatečná dopravní obslužnost může vést k vyliďňování regionu a způsobit tím negativní demografický vývoj
- Zadávání veřejných služeb v přepravě cestujících na základě harmonogramu v souladu s principy Bílé knihy EU, tj. zejména prostřednictvím otevřených nabídkových řízení
- Zajištění odpovídající ochrany veřejných služeb v prostředí otevírajícího se dopravního trhu v oblasti drážní i silniční dopravy
- Zajištění práv cestujících a kontrola jejich dodržování v souladu s platnou legislativou
- Kompatibilita s celostátní objednávkou veřejné dopravy. Na úrovni MD ČR a ve spolupráci s krajskými objednateli sousedních krajů dále usilovat o integraci mezi dálkovou železniční dopravou a IDS kraje (v případě integrace tarifní v závislosti na ekonomických a technických možnostech)
- Nastavení standardů služeb ve veřejné dopravě pro jednotlivé části veřejné dopravy včetně smluvního zajištění naplnění těchto standardů
- Zaměření objednávky železniční dopravy přednostně na rychlou páteřní dopravu
- Založit dopravní systém na multimodálním přístupu ve využívání jednotlivých druhů dopravy tam, kde mají největší smysl
- Řešení obsluhy malých obcí autobusovou dopravou dopravními prostředky s odpovídající kapacitou
- Výstavba přestupních terminálů systémů parkovišť P+R, K+R, plnicí i funkce pro cyklodopravu – B+R; P+R budovat mimo centra velkých měst
- Řešení objednávky regionální dopravy s ohledem na potřeby občanů dojíždět přes hranice kraje
- Dekarbonizace dopravy
- Obnova vozového parku drážní dopravy
- Odborná složka regionálního objednatele by měla hrát roli i v rámci plánů městské udržitelné městské mobility, zejména v menších městech, kde není efektivní zavádět plnohodnotný systém MHD.

Multimodální přístup v osobní dopravě je klíčový pro snižování energetické náročnosti dopravy. Je zajišťován zejména prostřednictvím kvalitní sítě veřejné hromadné dopravy stavěné na bázi alternativy k dopravě individuální. V případě kratších cest je rovněž velmi důležitou alternativou

bezmotorová (aktivní) doprava (pěší, cyklistika). V současné praxi lze rozlišovat čtyři úrovně dopravní obslužnosti veřejnou hromadnou dopravou:

1. **Veřejná hromadná doprava jako sociální služba**, která zajišťuje pouze základní potřeby specifické skupiny obyvatel s různými druhy znevýhodnění. Takové služby se vyznačují malým rozsahem nabídky. Jde např. o linky MHD v menších městech na bázi dlouhého intervalu (60 min. a více) obsluhující celé město a vyznačující se dlouhými jízdními dobami. Patří sem i speciální školní spoje. Služba je zaměřena na uspokojení definovaných potřeb obyvatel (dojíždka do škol, za zdravotní péči nebo na úřady). V tomto případě základním systémem dopravní obslužnosti je individuální automobilová doprava (IAD), zatímco veřejná hromadná doprava (VHD) je jen doplňkem.
2. **Veřejná hromadná doprava jako doplněk systému dopravní obslužnosti bez definice sociálních služeb.** V tomto případě VHD zajišťuje širokou škálu potřeb obyvatelstva, avšak z ekonomických důvodů není schopna zajistit dostatečné standardy z hlediska kvantity služeb, což má za následek, že základním systémem dopravní obslužnosti je i nadále IAD, zatímco VHD je jen doplňkem. Jedná se zejména o dopravní obslužnost linkovou autobusovou dopravou v řídkce osídlených oblastech. Nedostatečná dopravní obslužnost má přitom největší dopad na znevýhodněné skupiny obyvatel, zvláště ženy, děti a seniory, kteří většinou nevládní automobil a jsou závislí na veřejné dopravě. Špatná dostupnost VHD a nedostatečná provázanost dopravních linek tak v konečném důsledku přispívá k odlivu obyvatel z periferních oblastí do větších aglomerací a má významný negativní dopad na demografický vývoj v těchto oblastech.
3. **Veřejná hromadná doprava jako alternativa k dopravě individuální.** V tomto případě VHD zajišťuje všechny potřeby obyvatelstva, a to po celý den a týden. Kvantita poskytovaných služeb a jejich kvalita je na takové úrovni, že pro všechny skupiny obyvatelstva, včetně skupin znevýhodněných, poskytuje takové služby, díky kterým není nutná závislost na osobním autě. Osobní auto je pak nutné jen ve speciálních případech, pro které je možno využít i sdílená auta. V tomto případě je VHD v rámci systému dopravní obslužnosti svým významem srovnatelná s IAD. Tyto systémy fungují v hustěji osídlených oblastech.
4. **Veřejná hromadná doprava jako základ systému dopravní obslužnosti.** V tomto případě VHD zajišťuje všechny potřeby obyvatelstva, a to po celý den a týden, přičemž poskytuje větší flexibilitu než doprava individuální, která se potýká s problémem nedostatečného prostoru (kolony, nedostatečné prostory pro parkování a cena parkování). V tomto případě je VHD v rámci systému dopravní obslužnosti dominantní a IAD je jen doplňkem. Tyto systémy fungují ve značné části velkých měst, zejména v jejich historických centrech.

Každá z těchto úrovní je vhodná pro různé typy osídlení úrovně č. 1 je vhodná v menších městech s krátkými přepravními vzdálenostmi, kde by hlavní roli měla hrát aktivní mobilita. Úroveň č. 2 by měla být dosažena jako minimální standard v řídkce osídlených oblastech. Úroveň č. 3 by měla převažovat na většině území a úroveň č. 4 by se měla týkat zejména větších měst.

V rámci rozvoje komunikačních technologií se vyvíjí koncept „Mobilita jako služba“ (angl. Mobility as a Service, MaaS). Základní myšlenka spočívá ve zlepšení poměru mezi individuální a veřejnou osobní dopravou. Osobní automobil je dle výsledků statistického zjišťování Ročenky dopravy v ČR

v průměru využíván jen 24 minut denně a je obsazen jen 1,3 osobami¹. Záměrem konceptu je, že v budoucnu si lidé budou kupovat službu určitého operátora mobility, obdobně jako dnes u mobilního operátora.



Obrázek 1 - malý přestupní terminál v Grafenau, SRN, který může být inspirací pro menší sídla v ČR

Koncept Mobilita jako služba (MaaS) tedy představuje přelomový koncept dopravy, který by mohl minimálně narušit současné modely poskytování dopravy, a to především ve městech. MaaS by měl nabídnout „balíček“ osobní mobility, který nejlépe odpovídá životnímu stylu a potřebám jednotlivce a který zajišťují modely zpracované na základě poskytnutých dat. Tato služba umožní integrované plánování cesty a plateb na principu jednoho nákupu (one-stop-shop). MaaS zahrne různé druhy hromadné dopravy anebo sdílená vozidla a kola, informace pro cestující o různých druzích dopravy a integrovaný rezervační a platební systém. Systém bude fungovat tak, že uživatelé si po zadání výchozího a cíle své cesty budou moci v aplikaci vizualizovat nejlepší variantu podle své preference – nejrychlejší, nejlevnější, nejekologičtější aj. – a objednat všechny potřebné služby, buďto přímo nebo přes vstup na aplikace příslušných poskytovatelů jednotlivých služeb.

¹ Dle schváleného dokumentu Dopravní politika České republiky pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050 <https://www.mdcz.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Vlada-schvalila-dopravni-politiku-do-roku-2027-Pr>

4. Charakteristika Jihočeského kraje

Tato kapitola byla zpracována na základě zveřejněných podkladů ČSÚ, zejména Statistické ročenky Jihočeského kraje 2020 a Dojížděky do zaměstnání a škol podle SLDB 2011.

Jihočeský kraj se sídlem v Českých Budějovicích je vymezený územím okresů České Budějovice, Český Krumlov, Jindřichův Hradec, Písek, Prachatice, Strakonice a Tábor. Sousedí s kraji Plzeňským, Středočeským, Krajem Vysočina a Jihomoravským krajem. Rozlohou 10 057 km² představuje Jihočeský kraj 12,8 % rozlohy ČR a je tak po Středočeském kraji druhým největším krajem. Podstatnou část hranice kraje tvoří státní hranice s Rakouskem (Horní a Dolní Rakousko) a Spolkovou republikou Německo (Dolní Bavorsko) v celkové délce 334 km. Příhraniční charakter kraje poskytuje možnosti efektivní přeshraniční spolupráce ve výrobní oblasti i v oblasti služeb spolu s rozvojem cestovního ruchu, kde je využívána celková atraktivita kraje s méně narušenou přírodou a množstvím kulturních památek.

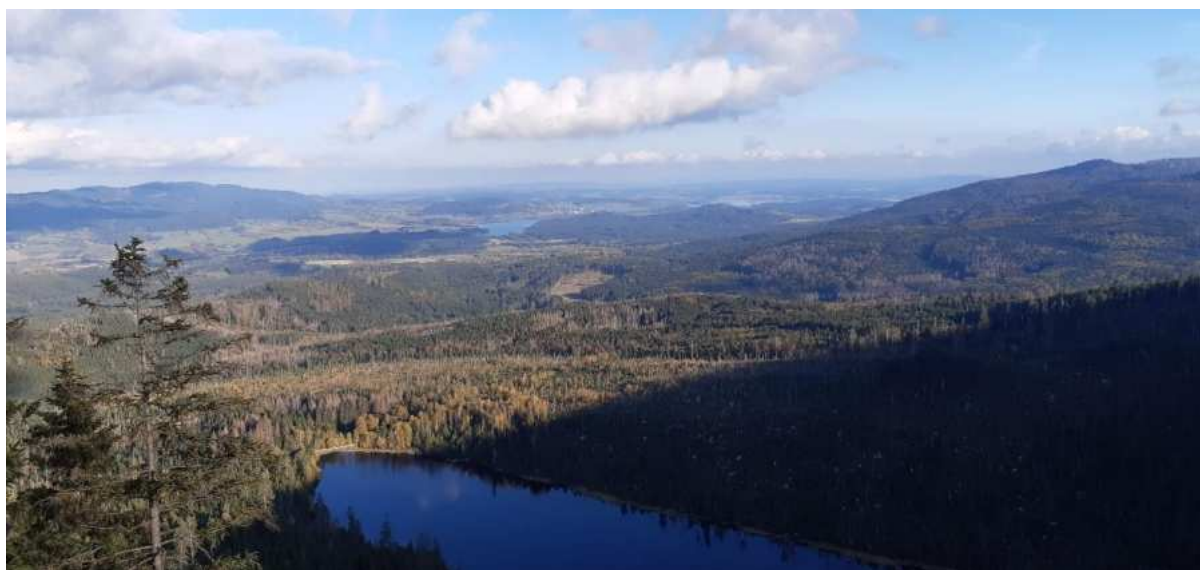
Administrativně se Jihočeský kraj člení na 624 samosprávných obcí (z nichž 54 má statut města) s téměř 2 tisíci částmi obcí. Podíl městského obyvatelstva činí cca 64 %. V Jihočeském kraji bylo k 1. 1. 2003 zřízeno 17 správních obvodů obcí s rozšířenou působností (dále jen SO ORP) a 37 správních obvodů obcí s pověřeným úřadem (dále jen SO POÚ). Pověřené obecní úřady spravují obce v územích, která jsou od 1. 1. 2007 plně skladebné do okresů i do správních obvodů obcí s rozšířenou působností.

Jihočeský kraj je krajem s nejmenší průměrnou hustotou zalidnění z celé České republiky. K 31. 12. 2019 v kraji žilo 644 tisíc obyvatel, tedy přibližně 64 obyvatel na 1 km². Nejvíce obyvatelstva žije v okrese České Budějovice (přibližně 30 % obyvatel kraje). Je to dáno především soustředěním do samotného města České Budějovice, v němž bydlí 94,5 tis. osob. Dalšími velkými městy jsou Tábor (34,3 tis. obyvatel), Písek (30,4 tis. obyvatel), Strakonice (22,6 tis. obyvatel) a Jindřichův Hradec (21,4 tis. obyvatel). V těchto 5 městech dohromady žije cca třetina Jihočechů.

Na tvorbě hrubého domácího produktu v České republice se kraj podílí zhruba 5 % a v přepočtu na 1 obyvatele se trvale pohybuje pod republikovým průměrem. Míra nezaměstnanosti však dlouhodobě patří k nejnižší v ČR. Naproti tomu, průměrná hrubá měsíční mzda za celorepublikovým průměrem zaostává cca o 15 %, což je do určité míry dáno strukturou hospodářství kraje. Území kraje totiž mělo vždy spíše charakter rekreační než průmyslově vyspělé oblasti. Kraj není ani územím bohatým na suroviny, zejména zde nejsou téměř žádné zdroje energetických surovin. Významným přírodním bohatstvím jsou však rozsáhlé lesy, především na Šumavě a v Novohradských horách. Průmyslová výroba je koncentrována především v českobudějovické aglomeraci, výraznější podíl průmyslu je rovněž v okresech Tábor a Strakonice. V rámci České republiky však kraj nepatří mezi rozhodující průmyslové oblasti. Z odvětvového hlediska převažuje zpracovatelský průmysl. Významnější podíl však zaujímá zemědělství. Celkově se zde vytváří zhruba 10 % zemědělské produkce celé republiky. Dlouholetou tradici má v kraji rybníkářství. Celková plocha rybníků, v nichž se chovají ryby, se pohybuje kolem 25 000 ha. Vytváří se v nich polovina produkce ryb v ČR. V rámci služeb má v jihočeském regionu

nezanedbatelný význam odvětví cestovního ruchu. Cestovní ruch je v Jihočeském kraji podmíněn bohatou a rozmanitou strukturou přírodního i kulturního dědictví a opírá se o již fungující produkty, jako je především lázeňství, různé formy zimní i letní turistiky, městské a venkovské památkové rezervace, jedinečná lidová architektura, tradiční slavnosti a výstavy či různé formy gastroturistiky.

V posledních desetiletích se rozvíjí mnoho forem přeshraniční spolupráce. Jeden z příkladů je vytvoření Euroregionu Šumava/Bayerischer Wald/Mühlviertel, který zahrnuje území o celkové rozloze 16 tis. km² s 1,3 mil. obyvateli. Sdružuje na 110 hornorakouských, 80 dolnobavorských a 92 českých obcí (z toho 52 obcí je z Jihočeského kraje). Přínosy a spolupráci lze spatřovat ve vytváření a realizaci společných projektů, především v oblasti dopravy, služeb a cestovního ruchu. V květnu 2002 byla podepsána zakládací listina dalšího euroregionu s názvem „Silva Nortica“, který zahrnuje území okresů Jindřichův Hradec, České Budějovice, Písek a Tábor. V Dolním Rakousku se jedná o okresy Zwettl, Krems, Gmünd, Waidhofen an der Thaya a Horn. Euroregion představuje území o rozloze 10 639 km² s téměř 0,7 mil. obyvatel. Cílem této přeshraniční spolupráce je společná reprezentace regionu, výměna informací, rozvoj cestovního ruchu. Na jihočeské straně je do něho zapojeno 40 obcí s 260 tis. obyvateli. V červnu 2012 byl v rakouském Linci založen Evropský region Dunaj-Vltava, který zahrnuje území ze 3 států s rozlohou 60 000 km² a 6 mil. obyvateli. V České republice do tohoto regionu patří kraje Jihočeský, Plzeňský a Kraj Vysočina.



Obrázek 2 - pohled na NP a CHKO Šumava

Z analýzy přepravních vztahů se potvrzuje spádovost denní dojížděky v Jihočeském kraji, která zhruba odpovídá administrativnímu vymezení SO ORP. Výjimku však představuje region Českých Budějovic, kde v souladu s obecnými metropolizačními tendencemi je patrný přesah administrativního regionu v přepravních vztazích. Jedním z důsledků růstu atraktivity krajského města je totiž výrazně větší spádovost denní dojížděky přesahující administrativní hranice SO ORP České Budějovice. Nejvýznamnější přesahy jsou evidovány zejména SO ORP Trhové Sviny a dále

pak řady obcí ležících při společných hranicích v okresech Český Krumlov a Prachatice. Postavení Českých Budějovic v rámci regionální struktury dojížděky za prací a do škol v jižních Čechách lze označit jako monocentrické.

5. Současný stav dopravní infrastruktury a nabídky veřejné dopravy

Východiskem pro zkvalitnění zajištění veřejných služeb v období 2022 – 2026 s výhledem do roku 2035, je analýza současného stavu, ke kterému Jihočeský kraj dospěl vývojem po roce 2019. Je nutno rovněž posoudit, jak se projeví úpravy dopravní obslužnosti provedené v mezidobí Plánu dopravní obslužnosti území Jihočeského kraje 2016 – 2021. Došlo k realizaci některých záměrů, uvedených jako příležitosti v původních SWOT analýzách. Dále je nutné rovněž posoudit stav a plánovaný rozvoj dopravní infrastruktury na silnici i železnici, která ovlivňuje kvalitu přepravy cestujících ve veřejné dopravě.

5.1. Dopravní infrastruktura

5.1.1. Silniční síť

Území Jihočeského kraje protíná severojižní dopravní osa evropského významu E 55. V souladu s mezinárodními smlouvami byl vymezen v Politice územního rozvoje České republiky multimodální koridor M1, jímž prochází i trasa dálnice D3, jejíž výstavba probíhá. Tato trasa je v úseku Praha – Linz součástí comprehensive sítě TEN-T. Na území Jihočeského kraje jsou již dokončeny úseky Mezno – Tábor (15 km), Tábor – Veselí n/L (25 km), Veselí n/L – Bošilec (5,1 km), Bošilec – Ševětín (8,1 km), Ševětín – Borek (10,7 km) a Borek – Úsilné (3,2 km). V roce 2019 byly zahájeny stavební práce na úsecích Úsilné – Hodějovice a Hodějovice – Třebonín. Hlavním předpokladem pro napojení kraje na evropskou a celorepublikovou dopravní síť v rámci multimodálního koridoru M1 je dobudování celé dálnice D3 v trase Praha – Tábor – České Budějovice – Dolní Dvořiště státní hranice, jež by umožnila napojení Jihočeského kraje na rakouskou dálniční síť ve směru do Lince (rychlostní komunikace S10 – dálnice A7). Výstavba dálnice D4 je dokončena v úseku Jíloviště – Skalka ve Středočeském kraji a výstavba pokračuje od Dubence směrem na Jihočeský kraj, v Jihočeském kraji je zatím dokončen úsek Nová Hospoda – Mirovice (7 km). Zbývající úseky v Jihočeském kraji jsou v současné době realizovány formou partnerství veřejného a soukromého sektoru (PPP). Délka dálniční sítě v Jihočeském kraji je tak v současnosti 74 km.

Silniční síť Jihočeského kraje představuje celkem 6148,4 km silnic a dálnic, z toho pouze 74,5 km činily dálnice a 646,8 km silnice I. třídy, což je dohromady zhruba 11,7 % z celkové délky silniční sítě v kraji. Silnice II. třídy činí 1 626,1 km a délka silnic III. třídy je 3 801 km. Jedním z důvodů rozsahu silniční sítě je i příhraniční poloha kraje s rozsáhlejšími výše položenými oblastmi, ve kterých převažují silnice III. třídy, jež představují cca 61,8 % délky silniční sítě kraje. Silniční síť na území kraje sice zajišťuje v současnosti dostupnost sídel i výrobních podniků, její kvalita však neodpovídá rostoucím nárokům na kapacitu a kvalitu osobní a nákladní dopravy. Hustota silniční sítě v přepočtu k rozloze území patří k nejnižším v ČR a činí 61,2 km na 100 km² (což představuje 12. místo mezi všemi kraji). Délka silniční sítě ve vztahu k počtu obyvatel činí cca 9,6 km na 1000 obyvatel, což naopak představuje 2. nejvyšší hodnotu v ČR (po Kraji Vysočina) a je vysoko nad republikovým průměrem (o více než 80 %). Tato skutečnost znamená v přepočtu na populační

velikost kraje značné náklady na její údržbu. Pro následující období jsou jako hlavní směry rozvoje silniční sítě (kromě dostavby dálnic D3 a D4) vymezeny zejména postupné zlepšování parametrů stávajících silnic I., II. a III. třídy, včetně přeložek a obchvatů měst a obcí, homogenizace a rektifikace nevyhovujících úseků. Zlepšování parametrů silnic II. a III. třídy stanoví každoročně aktualizovaná tzv. „Bílá kniha“ – Program rozvoje dopravní infrastruktury na silnicích II. a III. třídy Jihočeského kraje.

5.1.2. Železniční síť

Na území kraje se nachází celkem 21 železničních tratí o celkové délce 978 km (z toho je 50 km s úzkým rozchodem), z nichž 8 je celostátních a 13 regionálních. Na dvou regionálních tratích (Dívčice – Netolice a Číčenice – Týn nad Vltavou) není v současnosti krajem objednána osobní doprava z důvodu minimální frekvence cestujících, a tedy ekonomické nevýhodnosti provozu. Průměrná hustota železniční sítě na území kraje je 9,7 km na 100 km², což je výrazně pod celostátním průměrem (11. místo mezi všemi kraji). Naopak hodnota délky železniční sítě přibližně 1,5 km v přepočtu na 1 000 obyvatel kraje představuje po Karlovarském kraji 2. nejvyšší hodnotu v ČR.

V souladu s evropskými dohodami byl v rámci multimodálního koridoru M1 vymezen jako součást modernizace 4. tranzitní železniční koridor ČR v úseku Praha – České Budějovice – Horní Dvořiště, hranice ČR (- Linz). Tato trasa je součástí evropské železniční sítě E55/E551 a aktuálně je zařazena do comprehensive sítě TEN-T. Jedná se o tratě dle číslování SŽ č. 221 Praha – Benešov, č. 220 Benešov – České Budějovice a č. 196 České Budějovice – Horní Dvořiště. Výstavbou koridoru budou vytvořeny předpoklady pro zvýšení rychlosti a kapacity železniční dopravy v ose sever – jih umožňující tranzitní dopravu přes ČR v nejkratší ose od Baltického k Jaderskému moři a dále pro rozvoj dálkové i regionální osobní dopravy. Probíhá příprava koridorů ŽD4 a ŽD5 s cílem vytvoření podmínek ke zvýšení kapacity tratí a zlepšení jejich parametrů pro tratě Plzeň – České Budějovice – České Velenice – hranice ČR (- Wien) a dále Veselí nad Lužnicí – Třeboň – České Velenice – hranice ČR (- Wien). V úseku Plzeň – České Budějovice je aktuálně zpracovávána aktualizace studie proveditelnosti uvažující zvýšení kapacity, traťové rychlosti a elektrizaci úseku Písek – Písek město na trati 201. Pro úsek Veselí nad Lužnicí – České Velenice je dokončena a schválena Centrální komisí MD ČR Studie proveditelnosti, která zahrnuje elektrizaci tratě a zvýšení traťové rychlosti na 120 km/h na základě požadavků Jihočeského kraje, kde se aktuálně finalizuje dokumentace pro územní rozhodnutí (DUR). Příprava rovněž probíhá na trati Veselí n/L – Jihlava, kde se zpracovává technicko-ekonomická studie (TES) k posouzení možnosti a rozsahu investic, jejíž součástí je i revitalizace tratě 227 Kostelec u Jihlavy – Slavonice, jejíž větší část leží v Kraji Vysočina, z čehož se dílčí části budou realizovat v období planosti PDOÚ. Aktuálně se zpracovává Studie proveditelnosti (SP) modernizace železničního uzlu České Budějovice.

Úroveň železniční dopravy je charakterizována zejména stavem infrastruktury a vozového parku. Rozsah železniční sítě zhruba odpovídá potřebám kraje, nelze toto tvrdit o stávajících parametrech infrastruktury, které vzhledem k stáří a finančním prostředkům mohou být u některých tratí sníženy. V následujícím období jsou plánovány další investice především do páteřní železniční sítě,

kde je předpoklad jejího využití silnějšími zátěžovými proudy, zejména segmentem spěšných vlaků, s cílem nabídnout rychlou a spolehlivou železniční dopravu v těchto relacích jako alternativu k individuální automobilové dopravě. Z pohledu (nejen) dálkové dopravy pak za nejdůležitější cíl ve střednědobém horizontu lze považovat dokončení 4. tranzitního železničního koridoru ČR, které by umožnilo dosažení systémových jízdních dob a citelné snížení cestovního času v relaci Praha – České Budějovice.



Obrázek 3 - výstavba IV. Železničního koridoru, stavba Doubí – Soběslav, nedaleko obce Zvěrotice

Součástí zlepšování služeb jsou i nové železniční zastávky, poslední otevřená zastávka byla Písek-jih od platnosti jízdního řádu 2019/2020 (rovněž zahrnuta do příležitostí v rámci SWOT analýzy). Další nové zastávky jsou součástí Studie proveditelnosti železničního uzlu České Budějovice, rovněž jsou požadovány zastávky Slavonice-škola na trati 227, Strakonice hrad na trati 191 a Písek – Budovatelská (na trati 201), které zlepší dostupnosti center a městských částí.

Ve střednědobém výhledu je nutné usilovat o modernizaci tratě České Budějovice – Linz v souvislosti s připravovanou modernizací uzlu. Dále modernizace mezistaničních úseků a částečnou elektrizaci šumavských tratí a železnice na Blatensku vzhledem k zpřísnujícím se ekologickým limitům.

5.2. Stav veřejné dopravy - časový harmonogram uzavírání smluv o veřejných službách a postup při uzavírání těchto smluv

Pro následující období jsou pro všechny provozní soubory uzavřeny smlouvy s autobusovými a železničními dopravci. Veřejná linková doprava je zajištěna do června 2022 formou jednacního řízení bez uveřejnění (dále jen JŘBÚ). Od června 2022 jsou uzavřeny smlouvy s dopravci vybranými v otevřeném výběrovém řízení. Drážní doprava je zajištěna smlouvami o délce 5, 10 a 15 let.

5.2.1. Zajištění veřejné linkové dopravy pro přechodné období (prosinec 2021 – červen 2022)

Pro období prosinec 2021 až červen 2022 je veřejná linková doprava provozována na základě výsledků JŘBÚ. Je provozována 7 dopravci v 10 provozních oblastech.

Oblasti / dopravce	Předpokládaný dopravní výkon za dobu trvání smlouvy [km]	Procentní výkony
OBLAST 1 - GWBUS a.s.	2 414 213	22%
OBLAST 2 - ČSAD STTRANS a.s.	1 004 815	9%
OBLAST 3 - ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s.	3 565 634	33%
OBLAST 4 - ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s.	354 387	3%
OBLAST 5 - "Dopravní podnik Města Vlachovo Březí, s.r.o."	22 470	0%
OBLAST 6 - ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o.	1 727 671	16%
OBLAST 7 - Štefl-tour Dačice s.r.o.	257 258	2%
OBLAST 8 - COMETT PLUS, spol. s r.o.	1 424 889	13%
OBLAST 9 - STTRANS (MHD)	5 744	0%
OBLAST 10 - COMETT PLUS, spol. s r.o. (MHD)	187 293	2%
CELKEM	10 964 374	

Tabulka 1 - přehled smluvních dopravců a výkonů pro období 12/2021 – 6/2022

Smlouvy jsou uzavřeny formou „brutto“, závazky, tj. příležitosti a rizika spojená s vývojem tržeb jsou na straně kraje, kraj stanoví tarif shodně pro všechny vybrané dopravce a přistoupí ke změně kompenzace jen v přesně definovaných případech (inflace, nárůst cen pohonných hmot, navýšení počtu vozidel nad předpokládanou přepravní kapacitu na požadavek objednatele, růstu mezd nebo vývoj zaručené mzdy dle nařízení vlády).



Obrázek 4 - regionální dopravu do června 2022 bude zajišťovat regionální dopravce ČSAD STTRANS

Mimo uvedené kompenzace budou dopravcům hrazeny náhrady. Jedná se o náklady, které dopravci vznikly v rámci plnění sjednaných služeb - uhrazení mýtného, poplatky spojené s užíváním autobusových nádraží (vjezdy a výjezdy) a poplatky za IDS.

5.2.2. Zajištění veřejné linkové dopravy od 12. června 2022 do 12. června 2032

Dne 12. 6. 2021 byly s níže uvedenými dopravci podepsány nové smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou linkovou dopravou k zajištění dopravní obslužnosti Jihočeského kraje pro jednotlivé oblasti. Součástí nových smluv byly také vyšší požadavky na kvalitu nabízených služeb.

Základní požadavky na vozidla regionální dopravy (pro nová vozidla pořízená po podpisu smlouvy a v průběhu plnění smlouvy (po 11. 6. 2021)) jsou:

- všechna nově pořízená vozidla od začátku a v průběhu plnění smlouvy musí být nová. Nové vozidlo znamená vozidlo pořízené za účelem plnění Smlouvy, které dosud nebylo žádným způsobem provozováno v České republice ani v jiném státě ani nebylo používáno ke zkušebním či předváděcím účelům;
- nová vozidla kategorie V („velký autobus) s min kapacitou 47 míst k sezení pro cestující (včetně sklopných sedadel) budou nízkopodlažní;

- nově uvedená vozidla do provozu od počátku plnění smlouvy musí splňovat standard EURO VI, případně přísnější emisní limity, budou-li v průběhu plnění smlouvy zavedeny. Toto ustanovení platí i pro alternativní paliva nebo jiné pohony;
- vybavení informačním systémem (všechna vozidla budou vybavena předním, zadním a bočním funkčním elektronickým panelem, vozidla budou vybavena přípravou na osazení audiosystému a tlačítka se signalizačním zařízením a světelnou signalizací);
- vybavení jednotným odbavovacím systémem;
- zařízení na online sledování polohy vozidel v reálném čase;
- místo pro kočárek / invalidní vozík;
- zajištění teplotní pohody alespoň 15 °C.

Nadstandardní požadavky na vozidla regionální dopravy u nově nakupovaných vozidel

- vysoká pohodlná sedadla (výška opěradla minimálně 680 mm od plochy sedáku),
- klimatizace a zajištění optimální teplotní pohody,
- Wi-Fi připojení k internetu(od 12.6.2022 60% vozidel),,
- USB nabíječky(od 12.6.2022 41% vozidel),
- na vybraných linkách umožnění přepravy jízdních kol během turistické sezóny,

Část	Dopravce	Základní výkon	Procentní výkon
Část 1: Provozní oblast České Budějovice	GW BUS a.s.	3 840 009 km	18%
Část 2: Provozní oblast Český Krumlov	ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s.	2 626 381 km	13%
Část 3: Provozní oblast Jindřichův Hradec	ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s.	3 650 654 km	17%
Část 4: Provozní oblast Písek	ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s.	2 432 577 km	12%
Část 5: Provozní oblast Prachatice	ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s.	2 606 546 km	12%
Část 6: Provozní oblast Strakonice	ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a.s.	2 633 424 km	13%
Část 7: Provozní oblast Tábor	BusLine jižní Čechy s.r.o.	3 083 954 km	15%
Celkem		20 873 545 km	

Tabulka 2 - přehled smluvních dopravců a výkonů pro období 6/2022 – 6/2032

Smlouvy jsou uzavřeny formou „brutto“, závazky, tj. příležitosti a rizika spojená s vývojem tržeb jsou na straně kraje, kraj stanoví tarif shodně pro všechny vybrané dopravce a přistoupí ke změně kompenzace jen v přesně definovaných případech (inflace, nárůst cen pohonných hmot, navýšení počtu vozidel nad předpokládanou přepravní kapacitu na požadavek objednatele, růstu mezd nebo vývoj zaručené mzdy dle nařízení vlády).

Mimo uvedené kompenzace budou dopravcům hrazeny náhrady. Jedná se o náklady, které dopravci vznikly v rámci plnění sjednaných služeb uhrazení mýtného, poplatky spojené s užíváním autobusových nádraží (vjezdy a výjezdy) a poplatky za IDS.

5.2.3. Železniční doprava v závazku veřejné služby

Regionální železniční dopravu na tratích s normálním rozchodem zajišťují na základě uzavřené desetileté smlouvy České dráhy a.s., pro období platnosti GVD 2021/2022 celkem v rozsahu 73,71 % všech výkonů železniční dopravy. Zbývajících 22,69 % zajišťuje GWTR na základě patnáctileté smlouvy a 3,6 % výkonů zajišťuje společnost Jindřichohradecké místní dráhy, a.s. na úzkokolejných tratích na základě uzavřené pětileté smlouvy. Seznam železničních smluvních dopravců a procentní výkony pro závazek veřejné služby v roce 2022 jsou uvedeny v Tabulce 3.

doprovce	Provozní soubor	Smluvní dopravní výkon (výchozí ze smluv)	Plánovaný rozsah dopravy (GVD 2021/2022)	zahájení	ukončení	prioritní oblast působnosti
České dráhy a.s.	Elektrická trakce	3 050 000	2 840 757,7	12/2019	12/2029	Tratě 190, 195, 196, 199, 200, 201, 220 (v úseku České Budějovice – Tábor), 225 (v úseku Veselí nad Lužnicí – Jindřichův Hradec (-Počátky-Žirovnice), 226
	Motorová trakce	1 700 000	1 635 984,9	12/2019	12/2029	Tratě 190, 192, 200 (v úseku Protivín – Březnice), 201, 203 s možností rozšíření na trať 224 v úseku Pacov – Tábor
	Tábor – Bechyně	230 000	209 380,8	12/2019	12/2029	Trať 202
GW Train Regio a.s.	Provozní soubor Šumava	1 337 000	1 442 346,30	12/2017	12/2032	Tratě 194, 197 a 198 – provozní soubor Šumava
Jindřichohradecké místní dráhy a.s.	Tratě 228 a 229	235 000	228 855	12/2019	12/2024	Okres Jindřichův Hradec – tratě 228, 229
celkem		6 552 000	6 357 324,70			

Tabulka 3 - procentuální výkony dopravců v železniční dopravě v ZVS Jihočeského kraje

6. Smlouvy se sousedními kraji a městy

Pro období 2019 – 2029 jsou uzavřeny veřejnoprávní (mezikrajské) smlouvy. Důležité je potřeba zkvalitňování služeb, resp. dopravní nabídky veřejných služeb, v přepravě cestujících k zajištění mezikrajské dopravní obslužnosti. Uzavřené veřejnoprávní smlouvy mají společný záměr, a sice přispět k udržitelnému rozvoji v krajích díky vzájemnému propojení jednotlivých dopravních oborů, které jsou na daném území provozovány s vidinou vyššího dopravního komfortu a optimalizací nákladových položek hrazených s veřejných rozpočtů. Dalším cílem veřejnoprávních smluv je prohloubení koordinace dopravní obslužnosti napříč dopravními obory, což má za následek zkvalitnění a zatraktivnění dopravních služeb pro cestující veřejnost. Toto přispívá ke zvýšení konkurenceschopnosti veřejné dopravy ve vztahu k dopravě individuální.

S Plzeňským krajem je mezikrajská dopravní obslužnost zajištěna drážní a veřejnou linkovou dopravou. Na základě veřejnoprávní smlouvy o spolupráci a o podmínkách úhrady finančního příspěvku při vzájemném zajištění dopravní obslužnosti mezi Jihočeským krajem a Plzeňským krajem č.S. SON/ODSH/271/18 a č. -00342019-, která byla uzavřena na dobu neurčitou.



Obrázek 5 - regionální doprava v Plzeňském kraji, některé linky pokračují i na území Jihočeského kraje. Vozidla v objednávkách Plzeňského kraje se vyznačují jednotným vzhledem u všech dopravců

Se Středočeským krajem je dopravní obslužnost zajištěna veřejnou linkovou dopravou. na základě mezikrajské Veřejnoprávní smlouvy o spolupráci k zajištění mezikrajské dopravní obslužnosti, a o podmínkách úhrady finančního příspěvku při vzájemném zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou mezi Středočeským a Jihočeským krajem č. S-8580/DOP/2018 a č. SON/ODSH/264/18, která byla uzavřena na dobu neurčitou. Dále je se Středočeským krajem zajištěna mezikrajská dopravní obslužnost drážní dopravou. Na základě Veřejnoprávní smlouvě o spolupráci k zajištění mezikrajské dopravní obslužnosti, a o podmínkách úhrady finančního příspěvku při vzájemném zajištění dopravní obslužnosti drážní dopravou mezi Jihočeským a Středočeským krajem č. SON/ODSH/119/19j a č. S-2393/DOP/2019, jenž byla uzavřena na dobu

neurčitou. Na mezikrajských linkách dochází k přesahům linek systému PID na území Jihočeského kraje. V současnosti jsou příhraniční oblasti Jihočeského kraje již do IDS PID zaintegrované a během první poloviny roku 2022 dojde k integraci zbývajících částí



Obrázek 6 - regionální autobusy v barvách Pražské integrované dopravy

S Krajem Vysočina je dopravní obslužnost zajištěna drážní a veřejnou linkovou dopravou na základě Smlouvy o vzájemném zajištění dopravní obslužnosti území Jihočeského kraje a Kraje Vysočina veřejnou linkovou osobní dopravou, v souvislosti se zadávacím řízením Kraje Vysočina a Jihočeského kraje na výběr autobusových dopravců pro mezikrajské linky a to na dobu neurčitou, která je platná od 12. 12. 2021. Dále, v souvislosti se zajištěním mezikrajské drážní osobní dopravy po roce 2019 bylo dohodnuto s Krajem Vysočina uzavření mezikrajské smlouvy v železniční dopravě Smlouvou o zajištění železniční osobní dopravy mezikrajskými vlaky.

S Jihomoravským krajem je dopravní obslužnost zajištěna veřejnou linkovou dopravou. Toto zajištění je zakotveno ve Smlouvě o úhradě kompenzace na zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou osobní dopravou, která se aktualizuje na dopravní rok. Jihočeský kraj nadále předpokládá zajištění objednávky dvěma páry spojů linky IDS JMK č. 830 Vranov nad Dyjí - Lesná - Šumná - Bítov - Lubnice - Dešná z důvodu zajištění školní dopravy.

V rámci smluvních vztahů byla uzavřena smlouva s Dopravním podnikem města České Budějovice a.s. od 1. 1. 2021 do 31. 12. 2028 v rámci jízd mimo katastr města, linkami provozované na území obcí Borek, Boršov nad Vltavou, Dobrá Voda u Českých Budějovic, Hlincová Hora, Homole, Hrdějovice, Litvínovice, Planá, Roudné, Rudolfovo, Srubec, Staré Hodějovice, Včelná, Vidov a Vráto.

7. Analýza současné nabídky veřejné dopravy

V této kapitole je popsán současný stav nabídky veřejné dopravy, doplněn o SWOT analýzu, která je podpůrným prvkem pro další rozvoj trvale udržitelné veřejné dopravy pro území Jihočeského kraje.

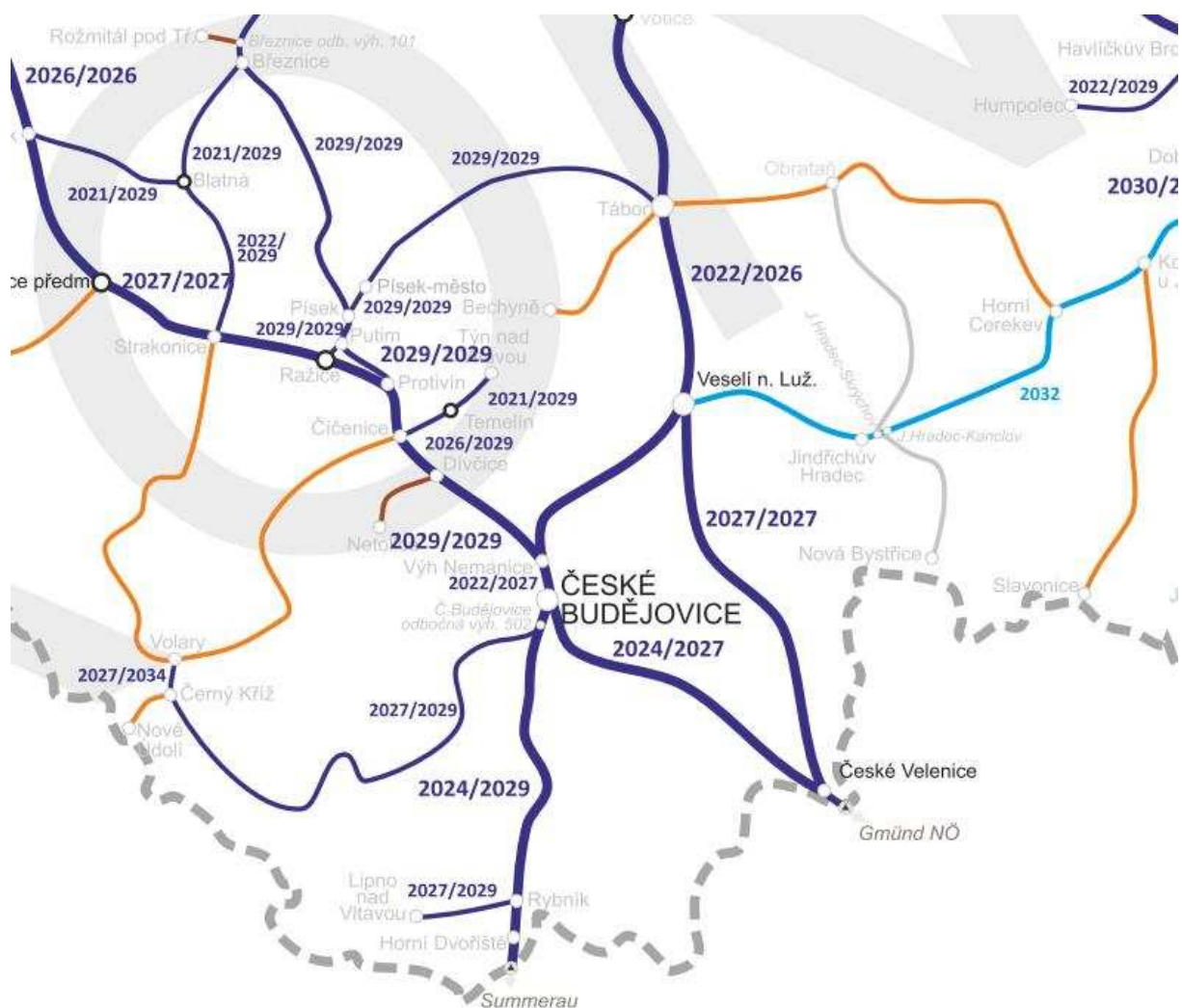
7.1. Železniční doprava

Kapitola popisuje současný stav a možnosti dalšího rozvoje a příležitostech jednotlivých železničních tratí. Jedná se o SWOT analýzu slabých a silných stránek a možností rozvoje a výčtem případných hrozeb pro jednotlivé železniční tratě.

Vozový park je postupně nahrazován nákupem nových souprav na vybrané relace (na základě smluv uzavřených v roce 2019) a od roku 2024 dojde na tratích (190, 199, 200, 201, 220 a 225) k nasazení moderních vozidel. Všechna nová vozidla vzhledem k požadavkům na zvýšení bezpečnosti jsou již smluvně vybavena systémem ETCS. Pro budoucí provoz se jako nejvýhodnější nabízí pokračovat v modernizaci vozového parku zcela novými vozidly vybavenými systémem ETCS a nikoliv zásadní modernizací a úpravami stávajících vozidel.

ETCS je to jednotný celoevropský zabezpečovací systém, který bude zajišťovat jednotnou evropskou železnici a vyšší bezpečnost provozu na ní. Zajistí také, aby vlaky dopravců mohly volně, bez problémů přejíždět z jedné země do druhé. Je to zařízení, které nahrazuje velké množství různých, vzájemně nespolečných a mnohdy zastaralých systémů v jednotlivých zemích. Zařízení, bez něhož se neobejde budování vysokorychlostních tratí, ale i na klasických tratích zajistí vyšší bezpečnost a zvýšení rychlosti nad 160 km/h [Zdroj SŽ, s.o.]. Více informací o ETCS je možné získat zde: <https://www.spravazeleznic.cz/stavby-zakazky/modernizace/etcs>.

Potřeba jednotné evropské železnice však není žádnou zcela novou a neznámou problematikou, nýbrž zcela přirozenou součástí vývoje železnice v Evropě, která je nutná pro její konkurenceschopnost a do budoucna i její další existenci.



Obrázek 7 - Plán zavádění ETCS v Jihočeském kraji. Tmavě modrá - implementace ETCS do roku 2030, rok zavedení výhradního provozu vlaků pod dohledem ETCS je uveden za lomítkem, světle modrá - implementace ETCS v letech 2031 – 2033 včetně zavedení výhradního provozu, oranžová - implementace ETCS v letech 2034 – 2037 včetně zavedení výhradního provozu vlaků pod dohledem ETCS. Zdroj: Ministerstvo dopravy.

7.1.1. 190 České Budějovice – Strakonice, 191 Strakonice – Plzeň

Tratě spojující krajská města, z regionálního významu propojení okresních měst (Strakonice, s vazbou na Písek) a krajského města a s vazbou na významná sídla v Plzeňském kraji. Vyšší přepravní rychlost. Osobní doprava v rámci JČK v úseku Strakonice – České Budějovice, v úseku Strakonice – Horažďovice pouze 4 páry Os vlaků v pracovních dnech a vlaky R. V úseku Dívčice – České Budějovice charakter příměstské dopravy. Elektrizovaná 25 kV 50 Hz, částečně dvoukolejná (úsek Zliv – Čičenice). Zajišťuje rychlé spojení do Písku Sp vlaky Písek – České Budějovice a součást tangenciálního spojení Strakonice – Písek – Tábor (spěšné vlaky). Základní obsluhu představují Os vlaky Strakonice – České Budějovice ve dvouhodinovém intervalu celotýdně v prokladu s linkou R11,spěšné vlaky České Budějovice – Písek ve dvouhodinovém intervalu ve špičkách pracovních dní v prokladu s linkou R26, spēšné vlaky Strakonice – Tábor

ve dvouhodinovém intervalu v pracovních dnech, příměstské vlaky České Budějovice – Zliv/Dívčice v hodinovém intervalu ve špičkách v pracovních dny, účelové osobní vlaky Strakonice – Číčenice. V úseku Strakonice – Horažd'ovice předměstí v objednavce Plzeňského kraje 4 páry osobních/spěšných vlaků v pracovních dnech. Dvouhodinový interval dálkové dopravy (Brno -) České Budějovice – Plzeň, částečně dvouhodinový interval dálkové dopravy České Budějovice – Písek – Praha.

Silné stránky: konkurenceschopná rychlost, přímé trasování, velký počet dojíždějících podél trati, časté spojení.

Slabé stránky: slabá nabídka spojení v úseku Horažd'ovice předměstí – Strakonice, nedostatečná kapacita dopravní cesty v úseku Zliv – České Budějovice a Číčenice – Horažd'ovice (popř. Strakonice), vedení mimo významná sídla (Vodňany, Písek) a nutnost jejich napojení návaznými linkami na dálkovou dopravu.

Příležitosti: zdvoukolejnění úseku České Budějovice – Zliv a Číčenice – Horažd'ovice. Elektrizace a přímé napojení Vodňan. Regionální vlaky (Borovany -) České Budějovice – Vodňany, rozšíření स्पěšných vlaků v relaci České Budějovice – Písek na celotýdenní dvouhodinový interval, elektrizace úseku Písek – Písek město, स्पěšné vlaky Strakonice – Tábor celotýdně, expresní regionální vlaky Strakonice – Písek, obnova vozového parku. Os vlaky Tábor – Písek – Vodňany (nutnost plného zdvoukolejnění). Spolu s tratí 220 čtyřkolejný úsek České Budějovice – Nemanice, přestupní terminál Severní zastávka na MHD na Pražské třídě. Zlepšení nabídky dopravní obslužnosti v relaci Horažd'ovice – Strakonice – Písek (- Tábor) v koordinaci s Plzeňským krajem. Zastávka Strakonice hrad.

Hrozby: zhoršování technického stavu tratě, nesystémové redukce v rozsahu úspor (redukce dopravy vzniklé z nutnosti poklesů příjmů Jihočeského kraje), zachování současného dvoukolejného úseku tratě bez jeho rozšiřování na plnohodnotný dvoukolejný úsek Strakonice – České Budějovice.



Obrázek 8 - Osobní vlak Strakonice – České Budějovice v ŽST Dívčice

7.1.2. 192 Nepomuk – Blatná

Odbočná trať z tratě 190 z Nepomuku do Blatné, provázání v Blatné s tratí 203, úsporný provoz v časech vyšší přepravní poptávky. Objednávka Jihočeského kraje po území Plzeňského kraje.

Neelektrizovaná, jednokolejná.

Silné stránky: vazba na trať 191, zajištění přestupu na R11 zajistí rychlé spojení v relaci Blatná - Plzeň.

Slabé stránky: nízká traťová rychlost, vyšší docházková vzdálenost od obce Lnáře.

Příležitosti: zlepšení vazeb Blatná – Plzeň a zrychlení formou přímého spojení či zajištění spojování jednotek v ŽST Nepomuk, pokud by na trať byla výhledově (mimo plánovací období 2022 – 2026) nasazena bateriová vozidla.

Hrozby: odliv cestujících vlivem nekvalitní nabídky, nesystémové redukce v rozsahu úspor, zhoršení technického stavu tratě, demografický vývoj regionu.



Obrázek 9 - motorové jednotky Regionova, které obsluhují tratě 192 a 203 v okolí Blatné

7.1.3. 194 České Budějovice – Český Krumlov – Černý Kříž

Regionální železnice spojující krajské město s Českým Krumlovem oblastí Lipenské vodní nádrže a Národním parkem Šumava. Značný vliv sezónnosti, zejména v úseku Český Krumlov – Černý Kříž, převážně v úseku České Budějovice – Holubov rozvoj zástavby nedaleko železniční tratě. Realizována 1. etapa revitalizace (mimo traťové úseky). V základu objednávka dvouhodinového intervalu osobních vlaků České Budějovice – Černý Kříž + posilové vlaky v úseku Český Krumlov - České Budějovice, 1 pár Ex 7 Praha – Český Krumlov.

Silné stránky: vedení v blízkosti atraktivních turistických lokalit, nová zastávka Domoradice v blízkosti průmyslové zóny a sídliště, dobrý technický stav.

Slabé stránky: vedení daleko od vybraných významných sídel – Křemže, Černá v Pošumaví, nekonkurenceschopná vůči autobusu (automobilu) v úseku České Budějovice – Český Krumlov – Horní Planá, poloha nádraží v Českém Krumlově, nevhodná délka nástupišť pro současný provozní koncept (vhodné velkokapacitní soupravy v letních měsících). Zastávka Přísečná (příliš blízko k zastávce Domoradice).

Příležitosti: sezónní spěšné vlaky České Budějovice – Nové Údolí, celotýdenní hodinový takt České Budějovice – Český Krumlov, rozšíření objednávky MD ČR v úseku Český Krumlov – Praha vč. sezónních přímých vlaků Šumava – Praha, rozšíření nástupišť, modernizace mezistaničních úseků a částečná elektrizace tratě umožňující provoz bateriových vozidel, protažení Os vlaků Tábor – České Budějovice do Boršova nad Vltavou (po elektrizaci) a vybudování nových zastávek v příměstské oblasti a v katastrálním území Českých Budějovic, obce Včelná a Boršov nad Vltavou. Zrušení zastávky Přísečná a zlepšení pěší dostupnosti zastávky Domoradice pro obec Přísečná. Pěší a cyklo turistika na jižní hranici VÚ Boletice, Národní přírodní památka Olšina (naučná stezka).

Hrozby: pokles turistického ruchu v oblasti (vysoká sezónnost) a změna struktury obyvatelstva (pokles počtu obyvatel).



Obrázek 10 – osobní vlak České Budějovice – Nové Údolí, zajišťující dostatečnou kapacitu v letním období

7.1.4. 195 Rybník – Lipno nad Vltavou

Regionální železniční trať propojující vybraná sídla na Vyšebrodsku s napojením na hlavní trať 196 České Budějovice – Horní Dvořiště – Linz, s pravidelnou osobní dopravou, kapacitně posílenou v letních měsících, dopravně provázaná s hlavní tratí včetně několika přímých vlaků, elektrizovaná 25 kV 50 Hz. Objednávka dopravy v základním dvouhodinovém intervalu s vazbou na Ex 7 a Sp vlaky České Budějovice – Lince v Rybníce, ve špičkách pracovních dní a v letním období v hodinovém intervalu.

Silné stránky: atraktivita v turistickém ruchu, napojení na trať 196 (České Budějovice – Rakousko).

Slabé stránky: nízká traťová rychlost, ukončení 2 km od centra obce Lipno nad Vltavou a lyžařského areálu.

Příležitosti: rozšíření a zrychlení přímého spojení České Budějovice – Lipno nad Vltavou (pro denní dojíždění a rozvoj dálkové dopravy na trati 196 zastavující v žst. Rybník, zajištění celoročních návazností v ŽST Lipno nad Vltavou do obce Lipno nad Vltavou a dále ve směru Černá v Pošumaví, přestupní terminál v Lipně nad Vltavou. Bezúvratové napojení ve směru České Budějovice > Lipno nad Vltavou. Modernizace vozového parku, přímé vlaky Lipno nad Vltavou – České Budějovice (- Jindřichův Hradec).

Hrozby: pokles turistického ruchu v oblasti a změna struktury obyvatelstva (pokles počtu obyvatel), změny v oblasti objednávky veřejné dopravy na trati 141 ÖBB Linz – Summerau mající vliv na polohy vlaků na území ČR.



Obrázek 11 - na trati 195 Rybník – Lipno nad Vltavou zajišťují veřejnou dopravu soupravy s patrovým vozem ze 70. a 80. let. 20. století

7.1.5. 196 České Budějovice – Summerau

Celostátní železniční trať, spojující České Budějovice s jižní částí Jihočeského kraje a Rakouskem, důležitá především v mezistátní dopravě, elektrizovaná 25 kV 50 Hz. Většina spěšných vlaků a vlaků EC je vedena přímo z Českých Budějovic / Prahy do Lince. Trať je vedena daleko od sídel

(zejména Kaplice), páteřní dopravu v regionu představují autobusy. Současnou objednávku představuje 4 hodinový interval Sp vlaků České Budějovice – Linc v prokladu s linkou Ex 7 Praha – Linc + posilové osobní vlaky ve špičkách pracovních dní a letním období v úseku České Budějovice – Rybník / Horní Dvořiště. Zásadní je příprava novostavby tratě České Budějovice – Linc pro rychlost 160 – 200 km/h.

Silné stránky: atraktivita v turistickém ruchu, přímé spojení České Budějovice – Linc, elektrizace.

Slabé stránky: vedení daleko od sídel, relativně nízká traťová rychlost, trasování vůči přímé I/3 (E55) / stavba D3, zastavovací politika meziregionálními vlaky v Rakousku (příliš mnoho zastávek, které prodlužují jízdní doby).

Příležitosti: návazná autobusová doprava z Kaplice, P+R v okolí tratě, přímé vlaky České Budějovice – Lipno nad Vltavou, změna zastavovací politiky mezi Summerau a Lincem a vytvoření zrychleného segmentu v celé trase mezi Českými Budějovicemi/Prahou a Lincem. Nové trasování v úseku České Budějovice – Linc (dokončení IV. TŽK na státní hranice) pro rychlost 160 – 200 km/h. Příměstské vlaky České Budějovice – Kaplice. Rekonstrukce ŽST Rybník. Zastávka v Nových Hodějovicích (přestupní terminál na MHD + P+R) při vedení v nové trase. Modernizace vozového parku, přímé vlaky Lipno nad Vltavou – České Budějovice (- Jindřichův Hradec). Dokončení IV. TŽK v úseku Nemanice – Ševětín a nová stopa tratě České Budějovice – Praha v úseku Benešov/Bystřice u Benešova – Praha pro rychlost 160 – 200 (případně až 250 km/h).

Hrozby: pokles obyvatelstva v okolí tratě (pohraničí), odliv cestujících související s dokončením souběžné D3/S10 v celém úseku České Budějovice – Linc.



Obrázek 12 – mezistátní vlak České Budějovice – Linc, který propojuje významná regionální sídla v Jihočeském kraji a Horním Rakousku

7.1.6. 197 Čičenice – Nové Údolí

Regionální železniční trať, s rozdílnou přepravní zátěží v úseku Čičenice – Prachatice a Prachatice – Nové Údolí. V úseku Prachatice – Čičenice vhodná pro páteřní obsluhu, ve špičkách pracovních dní je zde zaveden hodinový interval osobních vlaků. V úseku Prachatice – Nové Údolí dvouhodinový interval Os vlaků, doplněn dvouhodinovým intervalem Os vlaků (České Budějovice –) Černý Kříž – Nové Údolí. Vysoká důležitost v rámci turistické dopravy, zejména v úseku Černý Kříž – Nové Údolí. Na trati zaveden radioblok pro zvýšení bezpečnosti železničního provozu dle předpisu SŽDC D4.



Obrázek 13 - motorové jednotky RegioSprinter v ŽST Volary

Silné stránky: dobrá poloha stanic v úseku Čičenice – Prachatice, dostupnost turistických cílů v NP Šumava.

Slabé stránky: nízká traťová rychlost, nekonkurenceschopnost mezi Prachaticemi a Volary.

Příležitosti: zahuštění regionální dopravy mezi Prachaticemi a Vodňany, potenciál cestujících mezi Prachaticemi a Volary (turistický ruch – východisko značených tras – Libín, severozápadní okraj VÚ (Vojenský újezd Boletice,...), lepší provázání regionálních autobusů pro obsluhu Prachatic, elektrizace úseku Čičenice – Vodňany, přímé vlaky České Budějovice – Vodňany a Tábor – Písek – Vodňany. Přestupní terminál v Prachaticích. Zvýšení traťové rychlosti v úseku Čičenice – Bavorov až na 100 km/h, modernizace tratě, částečná elektrizace tratě umožňující provoz bateriových vozidel, prodloužení Os vlaků Čičenice – Prachatice do zastávky Prachatice lázně.

Hrozby: Pokles turistického ruchu, a změna struktury obyvatelstva (pokles počtu obyvatel).

7.1.7. 198 Strakonice – Volary

Regionální železniční trať, podobně jako na trati 197, s rozdílnou přepravní zátěží v úseku Vimperk – Strakonice a Vimperk – Volary. V dolním úseku převládá pravidelná dojíždka, v horním úseku (do Volar) je značný vliv turistického ruchu vzhledem k atraktivnímu vedení tratě z pohledu turistického ruchu. Vhodná pro páteřní obsluhu, zejména v úseku Vimperk – Strakonice. V celé trati dvouhodinový interval Os vlaků + posilové vlaky v úseku Vimperk – Strakonice.

Silné stránky: dobré vedení tratě, v blízkosti osídlení (Vimperk – Strakonice) a turistických cílů (Vimperk – Volary).

Slabé stránky: nízká traťová rychlost, vzdálenost ŽST Vimperk od centra města, absence přestupních terminálů ve Volyni a Vimperku.

Příležitosti: koordinace s autobusovou dopravou v úseku Vimperk – Strakonice, zkvalitnění, přímé sezónní spojení Černá v Pošumaví – Kubova Huť/Vimperk/Strakonice, přestupní terminály ve Volyni a Vimperku. Modernizace tratě a prověření zvýšení rychlosti až na 80 km/h, částečná elektrizace tratě umožňující provoz bateriových vozidel.

Hrozby: pokles turistického ruchu, vysídlování pohraničních regionů, další komerční autobusové linky (zejména v úseku Vimperk – Strakonice).



Obrázek 14 – osobní vlak na Kubově Huti

7.1.8. 199 České Budějovice – České Velenice

Celostátní železniční trať, elektrizována trakční soustavou 25 kV 50 Hz, důležitost v regionální dopravě, a postupně i mezistátní dopravě především v relaci (Plzeňský kraj -) České Budějovice – Vídeň, v současnosti zajištěna možností přestupu v ŽST České Velenice. Celotýdenní dvouhodinový interval osobních vlaků je doplněn na hodinový ve špičkách přepravních dní.

Silné stránky: konkurenceschopná traťová rychlost, elektrizace včetně obnovy železničního svršku, přímé vedení. P + R Nové Hrady.

Slabé stránky: nízká provázanost s VLD, absence přímého spojení do Vídně.

Příležitosti: zkvalitnění návaznosti vlak-autobus ve vybraných stanicích, hodinový takt celotýdně, P+R, přímé spojení České Budějovice – Vídeň, změna trasování ve Vídni na Wien Hauptbahnhof (hlavní nádraží s možností přestupu na regionální a dálkové vlaky včetně mezistátních spojů), příměstské vlaky Borovany – České Budějovice (- Vodňany) v hodinovém intervalu v prokladu s Os vlaky České Budějovice – České Velenice (- Vídeň). Zvýšení traťové rychlosti až na 120 km/h, nová zastávka Nedabyle.

Hrozby: změny na ÖBB v úseku Vídeň – České Velenice, pokles počtu obyvatelstva v příhraničních oblastech.



Obrázek 15 – ŽST České Velenice, umožňující přestup z rychlíků Praha – České Velenice a osobních vlaků České Budějovice – České Velenice na Sp(R)EX vlaky České Velenice – Vídeň

7.1.9. 200 Zdice – Písek

Celostátní železniční trať, elektrizovaná jen v úseku Protivín – Písek, důležitost především v regionální dopravě Písek – České Budějovice a v meziregionální (dálkové) v relaci Písek – Příbram (Praha). V současné době obsluhována dvouhodinovým intervalem Os vlaků v relaci Březnice – Protivín s vazbou v Březnici na linku Blatná – Beroun a R11 v Protivíně. V úseku Písek – Protivín (-České Budějovice) vedeny Sp vlaky v přepravní špičce ve dvouhodinovém intervalu. Dálková doprava je zajištěna neúplným dvouhodinovým intervalem linky R26 v úseku České Budějovice – Písek – Praha.

Silné stránky: dobré vedení tratě, větší centra vyjížděky a dojížděky v její bezprostřední blízkosti (Čimelice, Mirovice, průmyslová zóna Písek-Dobešice).

Slabé stránky: absence přímých regionálních vlaků v úseku Písek – České Budějovice, poloha ŽST v Písku, nízká traťová rychlost.

Příležitosti: spěšné vlaky Písek – České Budějovice v celotýdenním dvouhodinovém intervalu v prokladu s R26, modernizace (vč. elektrizace) tratě a zvýšení traťové rychlosti v úseku Písek – Březnice (- Zdice). Zdvoukolejnění v úseku Písek – Putim/Protivín / zaústění do tratě 190 mezi ŽST Ražice a zast. Heřmaň obec.

Hrozby: komerční autobusy v úseku Písek – České Budějovice, omezení v rámci dálkové železniční dopravy, pokles počtu obyvatel v oblasti severně od Písku. Aktuálně sledovaný provozní koncept Jihočeského kraje ve formě vícevrstvé obsluhy úseku Písek – Březnice může být v kolizi se sledovaným provozním konceptem Středočeského kraje (po vzoru hrozby uvedené u tratí 203, 220). Středočeský kraj sleduje ponechání jednovrstvé obsluhy v úseku Příbram sídliště – Březnice rychlíky linky R26 s přidáním vybraných zastavení a možností rozšíření ve spolupráci objednatelů na hodinový takt celodenně (přinejmenším v úseku Praha – Březnice).

7.1.10. 201 Tábor – Ražice

Významná regionální železniční trať s vazbami na dálkovou dopravu v Táboře (ČB/Praha) a Ražicích (zejména směr Plzeň), jednokolejná elektrizovaná 25 kV 50 Hz jen v úseku Ražice – Písek, s významným centrem vyjížděky (Milevsko) na oba směry (Tábor a Písek). V pracovních dnech zajištěna obsluha spěšnými vlaky Strakonice – Tábor ve dvouhodinovém intervalu v prokladu s osobními vlaky Písek – Tábor ve dvouhodinovém intervalu (součást rozvojových námětů PDOÚ 2017 – 2021). O víkendech a státních svátcích zajištěna obsluha ve dvouhodinovém intervalu Os vlaky Ražice – Tábor s vazbou na R11 v Ražicích. V období platnosti GVD 2019/2020 byly vedeny ve špičkách v pracovních dnech ve dvouhodinovém osobní vlaky Ražice – Písek v prokladu s Sp Strakonice – Tábor jako přípoj k Os vlakům Strakonice – České Budějovice (- České Velenice).

Silné stránky: dobré trasování, rovnoměrná sídla na obou koncích tratě, úseky s rychlostí 100 km/h, pravidelná dojíždka z Milevska směr Tábor i Písek, vysoká atraktivita nové zastávky Písek jih.

Slabé stránky: technický stav mostu u Červené nad Vltavou (omezení rychlosti), vedení mimo menší obce, nízká traťová rychlost mimo úsek Tábor – Balkova Lhota na parametry tratě (pouze 65 – 70 km/h).

Příležitosti: celotýdenní provoz spěšných vlaků Tábor – Strakonice a Os vlaků Tábor – Písek – Vodňany (oba segmenty ve dvouhodinovém intervalu) P+R, elektrizace v úseku Písek město – Písek (spěšné vlaky Písek město – České Budějovice/Strakonice), oslabení VLD mezi Pískem a Milevskem, modernizace a elektrizace tratě i v úseku Písek město – Tábor a zvýšení traťové rychlosti na 100 km/h, expresní regionální vlaky Strakonice – Písek (případně Sp vlaky Písek město – Strakonice vzniklé prokladem Sp vlaků Strakonice – Tábor), zlepšení nabídky dopravní obslužnosti v relaci Horažďovice – Strakonice – Písek (- Tábor) v koordinaci s Plzeňským krajem, zastávka Písek-Budovatelská, přestupní terminál Milevsko a provázání a koordinace s regionální VLD (včetně redukce VLD v úseku Milevsko – Písek).

Hrozby: komerční autobusové linky ve směru Písek – Tábor, oddalování stavby mostu v Červené nad Vltavou.



Obrázek 16 – osobní vlak Tábor – Ražice

7.1.11. 202 Tábor – Bechyně

Regionální železniční trať, elektrizovaná stejnosměrnou trakční soustavou 1500 V, v Táboře jsou zajištěny vazby na dálkovou a regionální dopravu. Vhodná pro páteřní obsluhu. Celotýdně zajištěn dvouhodinový interval osobních vlaků, doplněn na hodinový ve špičkách pracovních dní a o víkendech v letním období.

Silné stránky: dobré vedení tratě, blízkost center obcí – charakter téměř příměstské dopravy, elektrizace, turistická atraktivita.

Slabé stránky: nízká traťová rychlost, malé poloměry oblouků, dlouhodobé řešení o druhu napájecí soustavy.

Příležitosti: moderní vozidla elektrické trakce umožňující dynamičtější jízdu > zkrácení jízdních dob, redukce souběžné VLD, P+R a přestupní terminál v Bechyni, lepší provázanost s VLD, modernizace a zvýšení traťové rychlosti, nová zastávka v Táboře (v oblasti Mostecké x Husovy ul. umožňující zlepšení dostupnosti zejména středních škol v oblasti Mareдова vrchu). Celotýdenní hodinový interval.

Hrozby: komerční autobusové linky Praha – Tábor – Bechyně – České Budějovice / Týn nad Vltavou, pokles turistického ruchu, změna struktury obyvatelstva.



Obrázek 17 - most „Bechyňská duha“, ikonická stavba tratě Tábor – Bechyně slouží již od roku 1928

7.1.12. 203 Březnice – Strakonice

Regionální železniční trať, dopravně provázaná s dálkovou dopravou v ŽST Strakonice a Březnice, jednokolejná, neelektrizovaná, s vyšším přepravním zatížením v úseku Strakonice – Blatná, část tratě ve Středočeském kraji. Vhodná pro páteřní obsluhu regionu v úseku Strakonice – Blatná. Zajištěn dvouhodinový interval Os vlaků Blatná – Strakonice, který je ve špičkách pracovních dní posílen na hodinový, dvouhodinový interval Os vlaků Blatná – Beroun (ve špičkách pracovních dní protažen do Strakonice).

Silné stránky: dobré vedení tratě v blízkosti sídel, propojení s dálkovou dopravou.

Slabé stránky: nízká traťová rychlost, poloha ŽST Blatná na okraji města.

Příležitosti: hodinový interval regionální dopravy v úseku Blatná – Strakonice, zlepšení přestupních vazeb na VLD pro obsluhu města Blatná, modernizace tratě a zvýšení traťové rychlosti na 60 – 80 km/h. Částečná elektrizace tratě umožňující provoz bateriových vozidel, P+R Blatná, lepší provázání s VLD.

Hrozby: zhoršení technického stavu tratě, kolize s objednávkou Středočeského kraje.



Obrázek 18 – historická fotografie ŽST Závíšín na trati č. 203 Strakonice – Březnice

7.1.13. 220 (Praha –) Benešov u Prahy – České Budějovice

Celostátní železniční trať, částečně dvoukolejná, elektrizovaná trakční soustavou 25 kV 50 Hz (Jihočeský úsek), součást 4. tranzitního železničního koridoru s maximální rychlostí do 160 km/h (s probíhajícími úpravami na rychlost do 200 km/h). Vhodná pro páteřní expresní obsluhu regionu. V úseku Tábor – Benešov u Prahy objednávka Středočeského kraje. V regionální dopravě zajištěn dvouhodinový interval spěšných vlaků ve špičkách pracovních dní v úseku České Budějovice – Jindřichův Hradec, celotýdenní dvouhodinový interval Os vlaků Tábor – České Budějovice s posílením ve špičkách pracovních dní a omezením v sedlech, hodinový interval rychlíků R17 Praha – České Budějovice/České Velenice, dvouhodinový interval Ex7 Praha – České Budějovice – Linz / Český Krumlov, posílen na hodinový ve špičkách pracovních dní.



Obrázek 19 – pohled na trať č. 220 a její okolí u Soběslavi, uprostřed snímku je také vlak linky R17

Silné stránky: dobré trasování, vysoká rychlost v modernizovaných úsecích, vybavení stanic a zastávek, P+R Veselí nad Lužnicí a Soběslav (v realizaci v roce 2022).

Slabé stránky: dosud chybějící modernizovaný úsek Nemanice – Ševětín (v projektové přípravě) a jeho nedostatečná kapacita, způsobující zpomalování osobních vlaků při čekání na křižování s vyššími segmenty (Sp, R, Ex) , chybějící P+R a přestupní terminál Ševětín.

Příležitosti: rozšíření počtu Os vlaků v úseku Tábor – České Budějovice, spěšné vlaky České Budějovice – Jindřichův Hradec v celotýdenním dvouhodinovém intervalu, P+R v okolí tratě, spěšné vlaky Tábor – Jindřichův Hradec jako přípoje k lince Ex 7, expresní regionální vlaky České Budějovice – Jindřichův Hradec ve špičkách pracovních dní po dokončení infrastrukturních záměrů soupravami na rychlost 200 km/h. Dokončení úseku IV. TŽK mezi Ševětínem na Nemanicemi. Spolu s tratí 190 zkapacitnění úseku České Budějovice – Nemanice (ztrojkoľennění / přestavba na čtyřkolejný úsek). Přestupní terminál Severní zastávka na MHD na Pražské třídě.

Nová stopa tratě České Budějovice – Praha v úseku Benešov/Bystřice u Benešova – Praha pro rychlost 160 – 200 km/h (případně až 250 km/h), která zkrátí daný úsek a zároveň vyřeší kapacitní problémy v úseku Benešov u Prahy – Praha (hustá příměstská doprava zpomalující dálkové vlaky). Novostavba tratě Linec – České Budějovice pro rychlost 160 – 200 km/h, čímž se zkrátí jízdní doby mezi Prahou a Lincem.

Hrozby: zpomalování /předjíždění/ regionální dopravy dálkovou dopravou (zejména nekoordinovaná komerční doprava-problémy vycházející ze zájmu komerčních dopravců o přiděl kapacity)skluz v investiční výstavbě 4. koridoru, nedostatečná kapacita jednokolejných úseků. Kolize s dopravním konceptem Středočeského kraje.



Obrázek 20 – ŽST České Budějovice s osobním vlakem České Budějovice – Tábor, i trať 220 nabízí atraktivní lokality pro cykloturistiku

7.1.14. 224 Tábor – Horní Cerekev

Regionální železniční trať, jednokolejná, neelektrizovaná, v objednávce Kraje Vysočina. Vhodná pro páteřní obsluhu v úseku Tábor – Chýnov. V současné době dvouhodinový interval osobních vlaků + 1 pár ve dnech školního vyučování.

Silné stránky: úsek Tábor – Chýnov konkurenceschopný vůči VLD, provázání s dálkovou dopravou v Táboře.

Slabé stránky: neatraktivní provozní koncept, poloha ŽST Chýnov vůči centru města.

Příležitosti: příměstské vlaky Tábor – Chýnov, spěšné vlaky Tábor – Pelhřimov – Jihlava, turistický ruch (Chýnovská jeskyně–propojit s VLD, vazba na JHMD). P + R Chýnov. Modernizace tratě a zvýšení traťové rychlosti na 80 km/h.

Hrozby: kolize s dopravním konceptem Kraje Vysočina, negativní demografický vývoj na pomezí Jihočeského kraje a Kraje Vysočina.

7.1.15. 225 Havlíčkův Brod – Veselí nad Lužnicí

Celostátní železniční trať, jednokolejná, elektrizovaná trakční soustavou 25 kV 50 Hz, společná objednávka s Krajem Vysočina. Vhodná pro páteřní obsluhu ve frekvenčně silnějším úseku Jindřichův Hradec – Veselí nad Lužnicí. Zajištěn dvouhodinový interval linky R11, v prokladu ve špičkách pracovních dní Sp vlaky České Budějovice – Jindřichův Hradec, v sedlech, o víkendech a státních svátcích Os vlaky Jindřichův Hradec – Veselí nad Lužnicí (v časech nejedoucích Sp vlaků, v prokladu s R11).

Silné stránky: provozní koncept v úseku Veselí nad Lužnicí – Jindřichův Hradec, přípoje na vlaky dálkové dopravy ve Veselí nad Lužnicí, hodinový interval ČB – Jindřichův Hradec ve špičkách pracovních dní kombinací Sp a R11. Provázanost s JHMD.

Slabé stránky: nízká traťová rychlost, absence P+R Jindřichův Hradec, Kardašova Řečice (chybějící přestupní terminál).

Příležitosti: spěšné vlaky Jindřichův Hradec – České Budějovice (proklad rychlíků), kapacitní P+R v Jindřichově Hradci pro region, novostavba v úseku Jindřichův Hradec – Veselí nad Lužnicí pro rychlost 160 – 200 km/h, modernizace/novostavba v úseku Jindřichův Hradec – Jihlava, elektrizace a modernizace tratě č. 240 v úseku Jihlava – Brno, spěšné vlaky České Budějovice – Jindřichův Hradec v celotýdenním dvouhodinovém intervalu, P+R v okolí tratě, spěšné vlaky Tábor – Jindřichův Hradec jako přípoje k lince Ex 7, expresní regionální vlaky České Budějovice – Jindřichův Hradec ve špičkách pracovních dní po dokončení infrastrukturních záměrů soupravami na rychlost 200 km/h.

Hrozby: kolize s dopravním konceptem Kraje Vysočina.



Obrázek 21 – regionální vlak Jindřichův Hradec – Veselí nad Lužnicí, který kromě obsluhy zastávek na trati zajišťuje spojení na rychlíky linky R17 do Českých Budějovic a Prahy

7.1.16. 226 Veselí nad Lužnicí – České Velenice

Celostátní železniční trať, jednokolejná, neelektrizovaná, s vazbami na dálkovou dopravu ve Veselí nad Lužnicí a na mezistátní dopravu do Vídně, velký význam v turistickém ruchu. Vhodná pro páteřní obsluhu. Na trati jsou vedeny 4 páry R17 + dvouhodinový interval regionální dopravy s úpravou ve špičkách pracovních dní.



Obrázek 22 – regionální vlak v zastávce Vlkov nad Lužnicí, zajišťující dostatečnou kapacitu pro cestující a jízdní kola (s vloženým cyklovozem)

Silné stránky: dobré směřování, traťová rychlost, atraktivní turistická lokalita, sídla podél tratě, dobrá poloha zastávek.

Slabé stránky: provozní koncept, vozový park (neumožňuje využití maximální traťové rychlosti).

Příležitosti: hodinový interval dopravy v celém úseku (proklad R17, Os/Sp vlaků), modernizace tratě a elektrizace (v projektové přípravě), nasazení výkonných vozidel. P+R a přestupní terminál v Třeboni / Třeboni v prostoru autobusového nádraží. Elektrizace a modernizace tratě (v přípravě) spolu se zvýšením rychlosti.

Hrozby: zachování současného provozního konceptu a vozového parku, nerealizace investiční akce (modernizace a elektrizace tratě).

7.1.17. 227 Kostelec u Jihlavy – Slavonice

Regionální železniční trať, jednokolejná, neelektrizovaná, objednávka Kraje Vysočina. Vazby na dálkovou dopravu především v relaci Dačice / Slavonice > Jihlava. Vhodná pro páteřní obsluhu. V úseku Slavonice – Havlíčkův Brod dvouhodinový interval Os/Sp vlaků, v úseku Dačice – Havlíčkův Brod hodinový v pracovních dnech.

Silné stránky: dobré vedení a polohy zastávek v centrech / blízkosti center obcí. Vedení vlaků až do Havlíčkova Brodu.

Slabé stránky: nízká traťová rychlost, provozní koncept v úseku Dačice – Slavonice poplatný potřebám Kraje Vysočina.

Příležitosti: posílení úseku Dačice – Slavonice (především doprava do průmyslové zóny v Dačicích a zajištění návozu od vlaku), P+R a přestupní terminál Dačice, Slavonice, zastávka Slavonice škola.

Hrozby: pokles turistického ruchu, změna struktury obyvatelstva v regionu (vysídlování příhraniční oblasti), nerealizace investiční akce (revitalizace tratě).



Obrázek 23 – osobní vlak v Dačicích, na kterém je nasazen moderní motorový vůz RS-1

7.1.18. 228 Jindřichův Hradec – Obrataň

Úzkokolejná regionální železniční trať, neelektrizovaná, jednokolejná, společná objednávka Jihočeského kraje a Kraje Vysočina, s frekvenčně silnějším úsekem Kamenice nad Lipou – Jindřichův Hradec. Na území Jihočeského kraje vhodná pro páteřní obsluhu. Provozovatel JHMD (provoz + infrastruktura). V úseku Kamenice nad Lipou – Jindřichův Hradec dvouhodinový interval, posílen na hodinový ve špičkách pracovních dní.

Silné stránky: dobrá poloha zastávek a vedení tratě v úseku Kamenice nad Lipou – Jindřichův Hradec.

Slabé stránky: nízká traťová rychlost, neatraktivní provozní koncept.

Příležitosti: zatraktivnění úseku Kamenice nad Lipou – Jindřichův Hradec, zastávka Dolní Skrýchov (Jindřichův Hradec), rozvoj turistického ruchu podél tratě, zkvalitnění vozového parku nízkopodlažními jednotkami / push-pull soupravami. Modernizace tratě a zvýšení traťové rychlosti.

Hrozby: zhoršování technického stavu tratě, pokles turistického ruchu, kolize s dopravním konceptem Kraje Vysočina, možné problémy dopravce.

7.1.19. 229 Jindřichův Hradec – Nová Bystřice

Úzkokolejná regionální železniční trať, neelektrizovaná, jednokolejná, důležitá zejména v turistickém ruchu. Celoročně dvouhodinový interval regionální dopravy, v zimním období 4 páry, v letním období 6 párů.

Silné stránky: vedení turisticky atraktivní lokalitou, dobrá poloha zastávek v Blažejově, Jindřiši a Nové Bystřici, přestup na VLD v Nové Bystřici u VB (výpravní budova).

Slabé stránky: vedení daleko od významnějších obcí, kromě úseku Blažejov – Jindřichův Hradec nevhodná pro páteřní obsluhu v rámci pravidelného dojíždění, nekonkurenceschopná jízdní doba Jindřichův Hradec – Nová Bystřice.

Příležitosti: rozvoj nabídky v turistické dopravě, pravidelné v úseku Blažejov – Jindřichův Hradec, podpora parních vlaků, modernizace vozového parku, nové zastávky Autokempink Osika, Jindřichův Hradec-Bobelovka, zlepšení provázání s VLD. Rozvoj obcí Blažejov a Jindřiš s potenciálem posílení v roli v příměstské dopravě.

Hrozby: pokles turistického ruchu, změna struktury obyvatelstva v příhraničních oblastech, možné problémy dopravce.



Obrázek 24 – souprava osobního vlaku Jindřichův Hradec – Nová Bystřice

7.2. Veřejná linková doprava

Jihočeský kraj je specifický svou rozlohou a řídkým osídlením. To zvyšuje náklady na trasování autobusových linek oproti jiným krajům s hustším osídlením. Úpravy vedení autobusových linek jsou řešeny průběžně v souvislosti s aktuálními potřebami cestujících (samospráv). V budoucnu lze předpokládat nutnost posílení spojení na nejvytíženějších relacích. Jedná se o relace mezi okresními městy a ORP, zejména pak relace České Budějovice – Český Krumlov, Dačice – Jindřichův Hradec, České Budějovice – Týn nad Vltavou – Bechyně, Blatná – Písek apod. Mnoho obcí Jihočeského kraje nemá víkendovou dopravní obslužnost, tato problematika musí být v budoucnu řešena v rámci optimalizace a zefektivnění víkendového oběhu vozidel. Posílením víkendového provozu linek veřejné linkové dopravy dojde také k uspokojení turistických potřeb. Jihočeský kraj patří mezi významné turistické oblasti ČR, kde veřejná doprava pozitivně přispívá nejen ke kvalitě života místních obyvatel ale také k rozvoji turistického ruchu.

Od 12. června 2022 dojde ke spuštění provozu nových autobusových dopravců. Výběrové řízení bylo rozděleno na jednotlivé oblasti, které respektují hranice okresů.

Silné stránky:

- častá obsluha ve špičkách pracovních dní,
- dostupnost odlehlých a málo osídlených osad a obcí alespoň 2 - 3 páry spojů / pracovní den,
- mnoho atraktivních přímých spojení s krajským městem / regionálními centry,
- vzájemné přípoje mezi jednotlivými autobusovými spoji,
- operativní řízení provozu díky Centrálnímu dispečinku Jihočeského kraje.

Slabé stránky:

- mnoho variant vedení linek VLD, různá omezení,
- omezený rozsah obslužnosti mimo špičky pracovních dní (sedlo, večer) daný nízkou frekvencí cestujících (charakteristikou kraje),
- omezené možnosti využití v turistickém ruchu, zejména o víkendech,
- chybějící přestupní terminály,
- riziko kongescí (zejména České Budějovice) > nepředvídatelné prodloužení jízdních dob. V budoucnu zrychlení VLD po městě pomocí vyhrazených pruhů pro autobusy,
- souběhy s železniční dopravou.



Obrázek 25 – regionální autobus dopravce ČSAD Autobusy České Budějovice na Prachaticku

Příležitosti:

- vybudování přestupních terminálů – (P+R atd.),
- dodržování standartu zastávek dle JIKORD – informační panely, přístřešky, lavičky apod.,
- atraktivní vozový park – nízkopodlažní a klimatizovaná vozidla, moderní informační systém, sjednocení designu vozidel, odbavování platební kartou,
- vložení komerčních spojů do ZVS,
- rozvoj integrovaného dopravního systému,
- rozvoj přeshraniční a mezistátní dopravy,
- optimalizace VLD – provázání s železnicí, posílení sedel a víkendů.

Hrozby:

- pokles počtu cestujících,
- další zpomalení silničního provozu v centrech měst, kongesce,
- Zhoršení stavu komunikací.

7.2.1. Nízkopodlažní vozidla

V současné době končí autobusovým dopravcům stávající smlouvy o závazku veřejné služby, nové smlouvy vstoupí v platnost dne 12. června 2022. Následně se bude garantovaná nízkopodlažnost uvádět i v jízdnicích řádech dle technologických možností při pořízení nízko-podlažních vozidel, která bude probíhat v rámci běžné obnovy vozového parku. U nově pořízených vozidel v průběhu plnění ZVS JČK bude vyžadována u vozidel nízkopodlažních nebo Low - Entry minimálně ručně vyklápaná nástupní plošina pro nástup osob s omezenou schopností pohybu." Dále budou specifikována vyhrazená místa: „Ve vozidle v regionální dopravě musí být vyhrazený prostor pro min. jeden kočárek a v nízkopodlažních vozidlech min. jeden kočárek nebo invalidní vozík. V dopravním prostředku upraveném pro přepravu osob s omezenou schopností pohybu musí být tyto prostory vybaveny i úchyty pro invalidní vozík. Ve všech vozidlech musí být vyznačena min. 2 místa pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace.



Obrázek 26 – nízkopodlažní autobusy dopravců GW BUS (dříve ČSAD Jihotrans) a COMETT Plus na méně vytížené linky

Ve veřejné linkové dopravě se během změn jízdních řádů v průběhu roku 2020 navyšovalo označení spojů, které umožňují bezbariérovou přepravu na maximální možnou úroveň dle současných kapacit vozidel. K úpravám v jízdních řádech na linkách v závazku veřejné služby v podobě označení více bezbariérově přístupných spojů došlo při změnách dne 1. března a 13. prosince 2020. Během těchto změn byly přidány bezbariérové spoje, u spojů kde je možné zajistit „garanci“ bezbariérovosti (s možností ověření na dispečinku dopravce). Bezbariérové spoje byly přidávány na linky dle požadavků cestujících (např. v relaci Č. Budějovice – Č. Krumlov).

7.2.2. Komerční doprava

V Jihočeském kraji je mnoho komerčních linek, na které však nemá Jihočeský kraj vliv a nelze tak garantovat jejich potenciál do budoucna. Takové linky mohou být brány jako vhodný doplněk k linkám v závazku veřejné služby. Často se jedná i o mezistátní či mezikrajské linky, které svým charakterem zajistí cestujícím dálkové či „speciální“ spojení.

8. Návrh rozvoje veřejné dopravy

8.1. Linkové vedení dopravní obslužnosti

Návrh rozsahu a trasování železniční dopravy vychází ze zadávací dokumentace pro přímé zadání na provozní soubory Motorová trakce, Elektrická trakce a trať Tábor – Bechyně Českým drahám, dále v rámci „Provozního souboru Šumava“ pro GW Train Regio a podle provozní koncepce pro JHMD.

V rámci zjednodušení vedení linek dojde k očíslování železničních linek systémem S-linek Jihočeského kraje, které se používá v mnoha krajích ČR. Rovněž dojde ke zjednodušení a systematizaci číslování linek VLD, které budou pro cestující označeny třímístným číslem.

Koncept nového číslování a identifikace linek ve veřejné linkové dopravě JČK

K novému číslování linek dojde od: 06/2022. Smyslem konceptu nového číslování linek je jasná identifikace smlouvy o ZVS a dané oblasti JČK, kdy trojčíslí bude začínat dle oblastí následovně:

- 100 – oblast České Budějovice
- 200 – oblast Tábor
- 300 – oblast Jindřichův Hradec
- 400 – mezikrajské linky provozované v rámci mezikrajských smluv se Středočeským krajem (linky v systému PID) a Plzeňským krajem
- 500 – oblast Český Krumlov
- 600 – oblast Prachatice
- 700 – oblast Strakonice
- 800 – Oblast Prachatice (+výjimky z mezikrajské linky případně linek v rámci mezikrajských smluv s Jihomoravským krajem)
- 900 – mezikrajské linky provozované v rámci mezikrajských smluv s Plzeňským krajem a Krajem Vysočina

Koncept číslování linek městské hromadné dopravy spočívá v jedno až dvojčíselném označení linek. Při postupném začleňování jednotlivých MHD do celokrajského IDS budou navrhována městům jedinečná čísla nulté stovky (0xx).



Obrázek 27 – regionální autobusy dopravce COMETT Plus v Bechyni

8.2. Návrh dopravní koncepce na železnici pro roky 2022 – 2026 s výhledem do roku 2035

Jízdní řády se v moderních dopravních systémech vyznačují naprostou jednotou – pravidelnými intervaly (obvykle 60 minutové), odvozené dle přepravní poptávky (na silných relacích i 15/30 minutové a na nejslabších / dálkových také 120/240 minutové). Linky s pravidelnými intervaly jsou systematicky provázané a tvoří tak integrovaný taktový jízdní řád (ITJŘ) s pravidelnou dobou taktu (základní interval v celé síti, může být úsekově posílen). Díky jednotné ose symetrie je možné vytvářet systematické přípojné vazby mezi linkami a pravidelné přestupy.

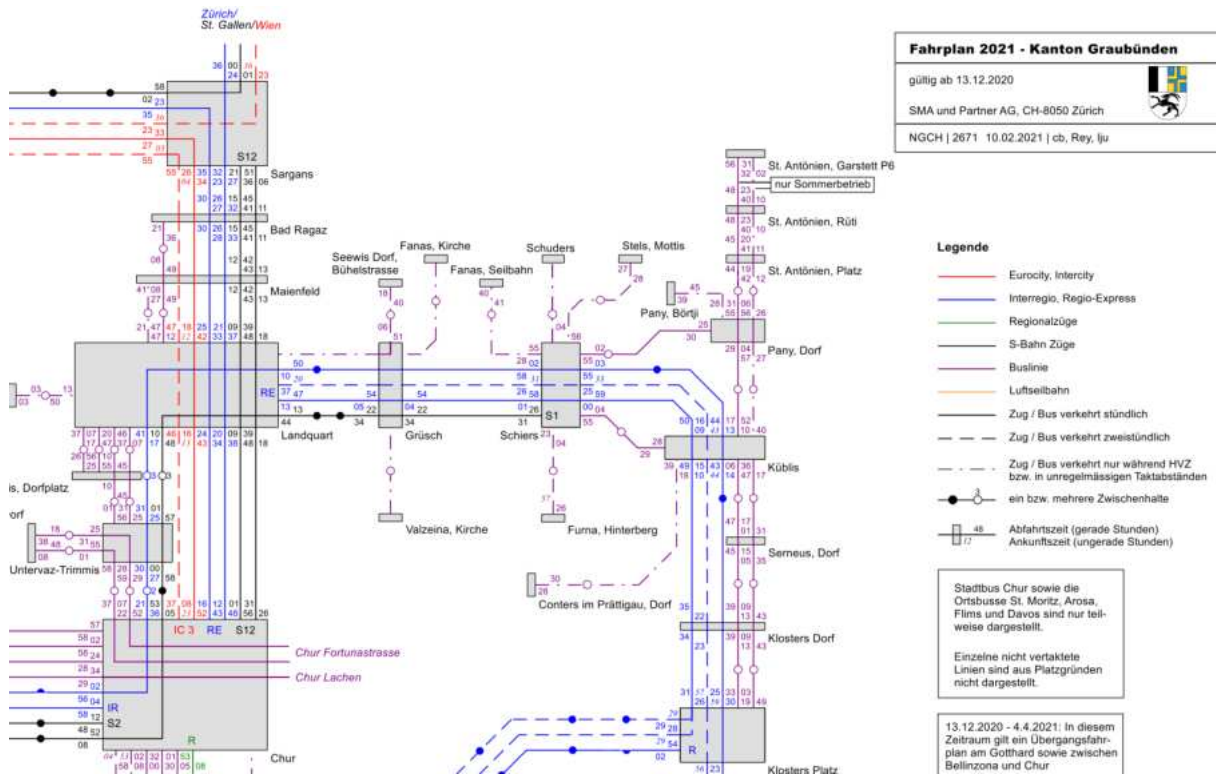
Na základě zpracované SWOT analýzy pro jednotlivé tratě a SWOT analýzy veřejné linkové dopravy je navrženo následující řešení. Z analýzy vyplývá, že řada tratí je v Jihočeském kraji velmi dobře trasována, jsou elektrizované a hlavní tratě mají vysokou traťovou rychlost (100 – 160 km/h s výhledem vybraných tratí do 200 km/h), navíc je v přípravě další elektrizace – tratě 226 České Velenice – Veselí nad Lužnicí a v rámci modernizace zvýšení rychlostních parametrů (rychlost 120 km/h). Vedle toho je v přípravě elektrizace na trati 201 v úseku Písek – Písek město. V rámci rozvoje železniční dopravy je vhodné, aby byl aplikován na páteřních spojeních hodinový interval, ideálně zrychleným segmentem – spěšnými vlaky (například dvouhodinový interval spěšných vlaků v prokladu s dvouhodinovým intervalem rychlíků v objednávce Ministerstva dopravy), doplněný na půlhodinový v příměstských oblastech zastávkovými osobními vlaky.

Nad rámec časového období se připravuje technicko-ekonomická studie modernizace tratě Veselí nad Lužnicí – Jihlava, která má za cíl prioritně urychlit dopravu mezi Jindřichovým Hradcem a Veselím nad Lužnicí a na území Kraje Vysočina mezi Kostelcem u Jihlavy a Jihlavou. I samotná realizace dílčích staveb na trati 225 výrazně zrychlí spojení České Budějovice – Brno. V současné době probíhají také jednání k novostavbě v úseku Bystřice u Benešova/Benešov – Praha, což bude mít zásadní vliv na dálkovou dopravu v relaci Linec – České Budějovice – Praha.



Obrázek 28 – jednotky Railjet mohou být nasazeny na linku Ex7 po dokončení všech staveb na IV. TŽK

Integrovaný taktový jízdní řád je vhodný zejména pro železnici, ve VLD pro větší obce a města, kde se dá očekávat pravidelné cestování v průběhu celého dne u nezanedbatelného počtu osob. Meziměstské relace je vhodné řešit autobusovou linkou v hodinovém intervalu (omezení / posílení dle významu). Oproti tomu není možné zajistit spojení do malých obcí v pravidelném hodinovém taktu, který by byl po celý den ekonomicky neúnosný, spojení do malých obcí mimo páteřní autobusové linky a železnici je vhodné zajistit účelovými spoji, které zohlední místní potřeby obyvatel a zároveň budou mít v uzlech návaznosti na páteřní systém veřejné dopravy. Například spojení Bechyně - Týn nad Vltavou - České Budějovice může být v základu řešeno hodinovým intervalem na páteřní autobusové lince (s možným posílením ve špičce v úseku Týn nad Vltavou - České Budějovice), zatímco spojení do Týna nad Vltavou z okolních obcí (Dražič, Bělčice, Albrechtice nad Vltavou...) může být řešeno účelovými spoji. Tyto spoje je pak následně vhodné v Týně nad Vltavou navázat tak, aby kromě dosažení lokálního cíle (např. začátek vyučování v Týně nad Vltavou) byla možnost přestoupit (do 5/10 minut) na páteřní směr a dosáhnout tak rychle krajského města několikrát denně.



Obrázek 29 – ukázka jízdního řádu formou síťové grafiky, výřez pro Kanton Graubünden. Díky aplikování integrovaného taktového grafikonu do veřejné dopravy v regionu je možné velmi kvalitně provázat regionální dopravu (autobusovou, železniční) a dálkovou. Jízdní řád na celý region je tak možné zobrazit na jeden list papíru. Kompletní verze je k dispozici zde: <https://www.sma-partner.com/images/Downloads/NGGR-2021.pdf>

Následující návrh zachycuje možný způsob řešení veřejné dopravy pro roky 2022 – 2026 a s výhledem pro období let 2027 – 2035.

Vysvětlivky:

- **Ex** – linka MD ČR, expresní vlak, kategorie Ex, EC, IC (případně Rx se zastavovací politikou podobnou Ex)
- **R** – linka zrychleného segmentu – rychlík v objednávce MD ČR
- **S** – linka regionálního vlaku – Os / Sp v objednávce Jihočeského kraje

Dálkové linky 2021/2022 ²		
číslo	směr	základní intervaly
Ex7	(Linz -) Summerau - České Budějovice - Tábor	240 min v úseku České Budějovice - Summerau, 1 pár spojů Praha - Český Krumlov 120 min úseku České Budějovice - Praha, doplněné 60 min intervalem v přepravních špičkách
R17	České Budějovice - Praha	120/60 min
R17	České Velenice - Praha	240 min (4 páry vlaků)
R11 (výhledově R31)	Plzeň - České Budějovice (- Jihlava - Brno)	120 min
R11 (výhledově R11)	(Plzeň -) České Budějovice - Jihlava - Brno	120 min
R26	České Budějovice - Písek - Praha	jednotlivé spoje (240/120 min), posílení úseku České Budějovice - Písek

Tabulka 4 - přehled dálkových linek MD ČR, objednávaných na území Jihočeského kraje



Obrázek 30 – dálkový vlak linky R11 nedaleko Protivína

² zdroj: návrh JŘ dálkové dopravy pro období 2021/2022

Číslování železničních linek je navrhováno k zavedení od platnosti jízdního řádu 2022/2023. Jedná se o koncept spočívající v označení linek písmenem S + číslem. Nejnižší čísla tvoří kostru příměstské dopravy v okolí Českých Budějovic.

Nové číslování vlakových linek (platné od 12/2022)		
číslo linky	existující	Interval současný [min] (špička pracovní dny / sedlo pracovní dny / víkendy a státní svátky)
B (S16)	Tábor - Bechyně	60/120/120 (60 v letním období)
S1	České Velenice - České Budějovice / České Budějovice - Strakonice (přechod souprav u vybraných vlaků)	60/120/120 České Velenice - České Budějovice, 120/120/120 Strakonice - České Budějovice + účelově Strakonice - Čičenice
S1	(Dívčice) - Zliv - České Budějovice	60/0/0
S2	České Budějovice - Tábor	120/240/120
S3	Rybník - Lipno nad Vltavou	60/120; 60 léto/120; 60 léto
S3	Jindřichův Hradec - České Budějovice	120/0/0
S3	České Budějovice - Rybník/Horní Dvořiště - Lipno nad Vltavou	120/240/0(120)-v letním období
S3	České Budějovice - Linz	240/240/240
S4	České Budějovice - Český Krumlov - Nové Údolí/Volary	120/120/120 + účelové vlaky České Budějovice - Český Krumlov
S5	České Velenice - Veselí nad Lužnicí	Os vlaky: 120/120/120
S5	České Velenice - Veselí nad Lužnicí	Sp vlaky - po elektrizaci
S6	České Budějovice - Písek	120/180/1 pár
S7	Nové Údolí - Čičenice	
S7	úsek Prachatice - Vodňany - Čičenice	120/120/120
S7	úsek Nové Údolí - Čičenice	120/120/120
S8	Strakonice - Volary	120/120/120 + účelově Vimperk - Strakonice a Volary - Lenora
S9	Strakonice - Tábor	120/120/0/
S9	Ražice - Písek	60/0/0 (GVD 2019/2020)
S9	Ražice/Písek - Tábor	120/120/120
S10	Strakonice - Beroun	60/120/120, v úseku Strakonice - Blatná 60/0/0
S10	Blatná - Strakonice	120/120/120
S11 / dle IDSK	Protivín - Březnice	120/120/120
S12 (číslo linky může být upraveno, pokud bude S12 použita pro úsek Blatná - Nepomuk)	Tábor - Jindřichův Hradec	Předpoklad provozu od 12/2022 - vybrané spoje ve špičkách pracovních dní (120 (240)/0/0)
S13 / dle Kraje Vysočina	Tábor - Jihlava (dle Kraje Vysočina)	120/120/120 + školní vlaky
S14 / dle Kraje Vysočina	Slavonice - Havlíčkův Brod	60/120/120, 60 minutový interval pouze v meziměstském úseku Havlíčkův Brod - Jihlava - Telč - Dačice
S15 (číslo linky může být upraveno po dohodě s POVED, návrh S12 či akceptace P12)	Blatná - Nepomuk	účelové spoje
S90 (dle IDSK)	Tábor - Benešov	60/120/120
U1 (S18)	Jindřichův Hradec - Nová Bystřice	120/120/120

U2 (S17)	Jindřichův Hradec - Obrataň	60/120/120
P1	Strakonice/Horažd'ovice předměstí - Plzeň	Účelové vlaky
P11	Strakonice - Klatovy	Účelové vlaky

Tabulka 5 - návrh číslování regionálních linek železniční dopravy na území Jihočeského kraje.

Následující návrh je koncepcí veřejné dopravy pro roky 2022 – 2026 s výhledem do let 2030 – 2035. V kapitole 8.2.1, jsou popsány základní principy výhledové objednávky veřejné dopravy. Po roce 2023 lze očekávat postupné dokončování modernizací vybraných traťových úseků.

8.2.1. Železniční tratě s dálkovou dopravou – návrh rozvoje regionální dopravy

Základem nabídky rychlé regionální železniční dopravy jsou spěšné vlaky na elektrizovaných tratích, které budou doplňovat / prokládat státem objednané vlaky kategorie rychlík. Spěšné vlaky, zpočátku navrhované ve špičkách pracovních dní nabízejí spolu s MD ČR hodinové intervaly na nejzatíženějších meziměstských relacích v atraktivních časech (zejména na spojení okresních měst s krajským). Je nutné, aby spoje měly co nejnížší počet mezilehlých zastávek, a aby se v maximální možné míře využily vlastnosti vozidel a infrastruktury (např. rychlost 160 km/h na trati 220, na tratích 190 a 199 rychlost 100 km/h). Nabídnou tak atraktivní jízdní doby, díky nimž budou konkurenceschopné i individuální automobilové dopravě. S nasazením nových vozidel a zrychlením je možné očekávat nezanedbatelný nárůst cestujících. Spojení do menších obcí je nutné zajistit pomocí zastávkových osobních vlaků (např. úsek Tábor – Veselí nad Lužnicí, případně VLD (např. vybrané obce podél tratě 190 v úseku Protivín – Strakonice).

8.2.1.1. *Tratě 220 České Budějovice – Benešov u Prahy a 225 Veselí nad Lužnicí – Havlíčkův Brod*

V kombinaci s dálkovou dopravou tyto tratě zajistí kvalitní, rychlé a časté spojení v rámci táborské mikroaglomerace, mezi okresními městy a krajským městem, jedná se o klíčovou dopravní infrastrukturu s potenciálem posílení role v dálkové a rychlé regionální a příměstské dopravě (zejména v okolí Tábora).

Infrastrukturní požadavky:

- Dokončení IV. TŽK v úseku Nemanice – Ševětín pro rychlost 160 – 200 km/h (předpoklad horizont 2030)
- Modernizace ŽST Jindřichův Hradec (předpoklad horizont 2030)
- Modernizace úseku Veselí nad Lužnicí – Jindřichův Hradec (horizont 2035+)

8.2.1.2. *relace České Budějovice – Jindřichův Hradec – Linka S3*

Linka S3 zajistí přímé spojení ve dvouhodinovém intervalu v relaci České Budějovice – Jindřichův Hradec. Kombinací s dálkovou dopravou vznikne hodinový interval vlaků. Osobní doprava na trati 225 v úseku Jindřichův Hradec – Počátky-Žirovnice (- Horní Cerekev) je zajištěna VLD po dohodě s Krajem Vysočina.

Horizont 2025

- Plnohodnotný dvouhodinový interval spěšných vlaků linky S3 v prokladu R11, v úseku Jindřichův Hradec – Veselí nad Lužnicí obsluhující všechny zastávky, s vazbami na R17 a S5 ve Veselí nad Lužnicí

Horizont 2030

- Plnohodnotný celotýdenní dvouhodinový interval linky S3

Infrastrukturní požadavky

- Vedení tratě v nové stopě pro rychlost 160 – 200 km/h v úseku Jindřichův Hradec – Veselí nad Lužnicí (alespoň částečné zdvoukolejnění), modernizace ŽST Jindřichův Hradec.

8.2.1.3. Relace České Budějovice – Tábor (- Chotoviny), linka S2

Účelem této linky je zajistit plošnou obsluhu obcí na trati Os vlaky, zejména v úseku Tábor – Veselí nad Lužnicí spolu s linkou R17 zajišťuje spojení v půlhodinovém intervalu v příměstské oblasti. Není vyřešena otázka ramene Tábor – Benešov (Chotoviny) s ohledem na neurčitý vývoj ve Středočeském kraji v daném úseku.

Horizont 2025

- Linka S2 v pravidelném celotýdenním dvouhodinovém intervalu v celé trase s možností protažení do Chotovin, v Táboře s vazbou na linku Ex7 směr Praha
- Hodinový interval v relaci Veselí nad Lužnicí – Tábor v prokladu linky R17 na půlhodinový interval (alternativně dvouhodinový v prokladu s linkou S12, v časech silné přepravní poptávky případné spojování jednotek v úseku Tábor – Veselí nad Lužnicí)
- Posílení úseku České Budějovice – Veselí nad Lužnicí na hodinový interval ve špičkách pracovních dní (jednotlivé vlaky v nejsilnější přepravní špičce)

Horizont 2030

- Linka S2 v pravidelném celotýdenním dvouhodinovém intervalu v celé trase s možností protažení do Chotovin, v Táboře s vazbou na linku Ex7 směr Praha
- Hodinový interval v relaci Veselí nad Lužnicí – Tábor v prokladu linky R17 (alternativně dvouhodinový v prokladu s linkou S12, v časech silné přepravní poptávky případné spojování jednotek v úseku Tábor – Veselí nad Lužnicí) na půlhodinový interval
- Doplnění na hodinový interval ve špičkách pracovních dní v úseku České Budějovice – Veselí nad Lužnicí
- Zkrácení jízdních dob (předpoklad dokončení úseku Nemanice – Ševětín)
- Zajištění přípoju v Českých Budějovicích na linku S1 (krátké vlaky Vodňany – Borovany)

Výhled 2035+

- Protažení linky S2 do Boršova nad Vltavou po elektrizaci úseku České Budějovice – Boršov nad Vltavou



Obrázek 31 – osobní vlak Tábor – České Budějovice ve Veselí nad Lužnicí (zastávka). V průběhu roku budou klasické soupravy nahrazeny jednotkami RegioPanter. Prodloužení do Boršova nad Vltavou zajistí přímé spojení například k Českobudějovické nemocnici

8.2.1.4. Relace Tábor – Jindřichův Hradec – linka S12

Zajistit spojení mezi okresními městy zrychleným segmentem regionální dopravy s vazbami na linku Ex 7 v Táboře, zajištěno linkou S12. Zastavovací politika na trati 225 shodná s R11 (Jindřichův Hradec, Kardašova Řečice), na trati 220 shodná s S2 (všechny zastávky na trati).

Horizont 2025

- Dvouhodinový interval linky S12 (Jindřichův Hradec – Tábor) ve špičkách pracovních dní s vazbami na linku Ex7 v Táboře ve směru Praha – zrychlení relace Tábor – Praha, možnost vedení vybraných vlaků i o víkendech a státních svátcích. Vedení v prokladu s linkou S2, v časech silné přepravní poptávky případné spojování jednotek

Horizont 2030

- Linka S12 vedena ve dvouhodinovém intervalu v pracovních dnech Jindřichovým Hradcem a Tábořem, ve čtyřhodinovém o víkendech a státních svátcích. Vedení v prokladu s linkou S2, v časech silné přepravní poptávky případné spojování jednotek

8.2.1.5. Trati 190, 191, 199 a 200, oblasti Horažďovice – Písek – České Budějovice, České Velenice – České Budějovice, linky S1, P1 a P11, S6, S11 (možnost změna čísla dle IDSK) a S21

Spojení na trati 190 je zajištěno dvouhodinovým intervalem linky R11 (výhledově R31), která je doplněna dvouhodinovým intervalem osobních vlaků linky S1. Vlaky ze Strakonice budou postupně protaženy do Českých Velenic a postupně urychleny v úseku České Budějovice – Strakonice v případě rozvoje příměstských vlaků S1 (po protažení do Vodňan změna čísla linky na S21). V úseku Strakonice – Protivín/Čičenice mohou být doplněny v případě poptávky účelovými vlaky nad rámec dvouhodinového intervalu. V úseku Dívčice – České Budějovice je linka S1 posílena o příměstské vlaky v hodinovém intervalu v pracovních dnech. S ohledem na nízké frekvence využití zastávky Modlešovice je navrhováno zrušení její obsluhy.

V úseku Strakonice – Horažďovice předměstí (Plzeňský kraj) budou v následujícím období vedeny jednotlivé vlaky na linkách P1 (Strakonice – Plzeň) a P11 (Strakonice – Klatovy) v objednávce Plzeňského kraje, avšak v rámci rozvoje veřejné dopravy bude prověřován koncept systematizace dopravní obslužnosti formou prodloužení linky S9 Tábor – Strakonice na Tábor – Horažďovice / Písek – Horažďovice v pravidelném dvouhodinovém intervalu, což nabídne nové rychlé přímé spojení z Horažďovicka na Písecko.

V relaci Písek – České Budějovice bude spojení zajištěno souhrnným hodinovým intervalem dálkové linky R26 v prokladu se spěšnými vlaky na lince S6 (dvouhodinový interval). Před dokončením modernizace tratě 200 a 190 bude vedena linka S11 (případně upraveno podle IDSK) v úseku Protivín – Břežnice s vazbou na R11 v Protivíně. Po dokončení modernizace bude zajištěna přestupní vazba mezi linkami S6 a S11 v Písku.



Obrázek 32 – jednotka RegioPanter na osobním vlaku České Budějovice – České Velenice. Plnohodnotný hodinový interval na této trati dokáže oslovit nové cestující a zároveň se maximalizuje efektivita využití vozidel

Relace České Velenice – Vídeň bude do období platnosti jízdního řádu 2028/2029 zajištěna v objednávce Dolního Rakouska vč. po území Jihočeského kraje. Při nasazování vhodných vozidel (nizkopodlažní elektrické jednotky o kapacitě 160 – 240 míst k sezení) bude projednávána možnost prodloužení do Českých Budějovic.

Infrastrukturní požadavky:

- Zdvoukolejnění v úseku České Budějovice – Ražice / Strakonice / Horažďovice (horizont 2030)
- Zvýšení traťové rychlosti na 160 – 200 km/h v úseku Zliv – Strakonice (horizont 2030)
- Zvýšení traťové rychlosti na 120 – 160 km/h v úseku České Budějovice – Zliv (horizont 2030)
- Bezúvratové napojení Vodňan vč. elektrizace tratě 197 v úseku Vodňany – Čičenice (horizont 2030)
- Zdvoukolejnění v úseku Ražice – Písek, bezúvratové napojení v relaci Písek – Protivín a zvýšení rychlosti na 120 – 160 km/h (horizont 2030)
- Modernizace a elektrizace úseku Písek – Písek město (horizont 2030)
- Elektrizace a optimalizace úseku Písek – Březnice na 80 – 100 km/h (horizont 2035+)
- Zvýšení rychlosti tratě 199 na 120 km/h
- Zastávka Strakonice hrad na trati 191 v blízkosti hradního (zámeckého) komplexu, zlepšující dostupnost centra
- Zastávka Písek–Budovatelská (pracovní název) v prostoru sídliště Za Kapličkou, zlepšující dostupnost sídliště a ZŠ a MŠ Tomáše Šobra, ZŠ Svobodná

Horizont 2025 Dvuhodinový interval linky S1 Strakonice – České Velenice (v úseku České Budějovice – České Velenice hodinový především přepravních špičkách (v pracovních dnech v době 5-9 h a 13 – 18 h.) + účelové vlaky v úseku Protivín (Číčenice) – Strakonice

- Posilový segment příměstských vlaků České Budějovice – Dívčice v hodinových intervalech ve špičkách v pracovních dní (v prokladu s linkami S1 a S6)
- Dvuhodinový interval linky S6 celotýdně v úseku Písek – České Budějovice
- Dvuhodinový interval linky S11 v úseku Protivín – Březnice
- REX41 České Velenice – Vídeň ve dvouhodinovém intervalu (v objednávce Dolního Rakouska)
- Vedení jednotlivých vlaků z linek P1 a P11, postupné zavádění vlaků S9 v úseku Strakonice – Horažďovice



Obrázek 33 – rychlík linky R26 dopravce ARRIVA vlaky s.r.o v Březnici. Tato linka je klíčová i v rámci spojení severní části Jihočeského kraje s Českými Budějovicemi, kde nabízí rychlé spojení z významnějších obcí na Písecku

Horizont 2030

- Dvuhodinový interval linky S1 Strakonice – České Velenice (V úseku ČB – ČV hodinový především přepravních špičkách (v pracovních dnech v době 5-9h a 13-18h.) + účelové vlaky v úseku Protivín (Číčenice) – Strakonice
- Po dokončení modernizace tratě 190 vlaků České Budějovice – Dívčice z linky S1 na linku S21 vedenou ve dvouhodinovém intervalu celotýdně v úseku Vodňany – Borovany cca v prokladu s linkou S1, s možným posílením vloženými vlaky v prokladu ve dvouhodinovém intervalu.

- Dvouhodinový interval linky S6 v úseku Písek České Budějovice (dle stavu elektrizace případně výchozí z ŽST Písek město)
- Dvouhodinový interval linky S11 v úseku Písek – Březnice (-Beroun)
- Vyřešit zajištění obsluhy úseku REX41 České Velenice – Gmünd NÖ
- Vedení jednotlivých vlaků z linek P1 a P11, pravidelný dvouhodinový interval linky S9 v úseku (Tábor/Písek -) Strakonice – Horažďovice

8.2.1.6. Trať 201, Ražice – Tábor, linka S9

Základem nabídky na lince S9 bude dvouhodinový interval spěšných vlaků v relaci Strakonice – Tábor a dvouhodinový interval osobních vlaků, po dokončení elektrizace úseku Písek – Písek město bude linka S9 doplněna na hodinový interval v úseku Strakonice – Písek město soupravami z linky S6 (v elektrické trakci) a osobní vlaky z linky S9 přejdou na nově vzniklou linku S19 Tábor – Písek – Vodňany, provozovanou ve dvouhodinovém celotýdenním intervalu, s možným prodloužením do Prachatic. Výhledově bude linka S9 prodloužena do Horažďovic.

Infrastrukturní požadavky:

- Výstavba nového mostu v Červené nad Vltavou (horizont 2024)
- Optimalizace tratě a zvýšení traťové rychlosti na 80 - 100 km/h (horizont 2030), částečná elektrizace umožňující provoz bateriových vozidel
- Elektrizace tratě (horizont 2035 a později)
- Přestupní terminál Milevsko (horizont 2025)
- Zastávka Písek-Budovatelská (horizont 2030)

Dopravní obslužnost

- Plnohodnotný celotýdenní dvouhodinový interval spěšných vlaků na lince S9 v úseku Strakonice – Tábor a osobních vlaků Tábor – Písek (horizont 2025)
- Vznik nové linky S19 Tábor – Vodňany vzniklý protažením Os vlaků z linky S9 do úseku Písek – Vodňany (horizont 2030) a zajištění přímého spojení Vodňan s Pískem a Protivínem, celotýdenní dvouhodinový interval. Možnost prodloužení linky S19 do Prachatic



Obrázek 34 – dieselová jednotka Pesa Link v Mariánských Lázních. Na trati Tábor – Ražice budou od roku 2023 nasazována podobná vozidla od téhož výrobce a nabídnou dostatečný komfort na důležité vnitrokrajské lince

8.2.1.7. Tratě 196 Summerau – České Budějovice, 195 Rybník – Lipno nad Vltavou, linka S3

Základem nabídky bude linka S3, která zajistí přímé spojení Lipna nad Vltavou s Českými Budějovicemi a Jindřichovým Hradcem ve dvouhodinovém intervalu. Expresní vlaky Ex 7 Praha – Linz budou doplněny na plnohodnotný dvouhodinový interval spěšnými vlaky linky S3 České Budějovice – Linz.



Obrázek 35 – jednotka RegioPanter v ŽST Lipno nad Vltavou. Případné nasazení elektrických jednotek umožní vedení přímých regionálních vlaků Jindřichův Hradec – České Budějovice – Lipno nad Vltavou

V prokladu s vlaky Lipno nad Vltavou – Jindřichův Hradec je zaveden dvouhodinový interval osobních vlaků v úseku Rybník – Lipno nad Vltavou, které budou tvořit přípoje na vlaky Ex 7 a S3 České Budějovice – Linz. V souhrnu bude na trati 195 + 196 zaveden v kombinaci všech segmentů hodinový interval železniční dopravy. Po dokončení investičních akcí půlhodinový interval v úseku Kaplice – České Budějovice, který bude zajištěn prokladem vlaků Ex 7 a S3 do Lince a S3 do Lipna nad Vltavou s přípoji na linku S1 v Českých Budějovicích. V dlouhodobém horizontu MD ČR

je zvažováno vedení linky Ex 7 ve dvouhodinovém intervalu. V tomto případě by nahradila mezistátní spěšné vlaky linky S3 a zůstal by dvouhodinový interval linky S3 v relaci Lipno nad Vltavou – České Budějovice. Následně by došlo k realokaci výkonů z vlaků S3 České Budějovice – státní hranice (–Linz) na posílení úseku Kaplice – České Budějovice s uzlem v Kaplici XX:00 a v Českých Budějovicích v XX:30 v hodinovém intervalu a maximální provázání s VLD zajištěním přípojů do centra města Kaplice a dalších sídel v okolí na místo přímých autobusů Kaplice – České Budějovice.

Infrastrukturní požadavky:

- Rekonstrukce ŽST Rybník (horizont 2030)
- Výjezd z Českých Budějovic v nové stopě pro rychlost 160 – 200 km/h (horizont 2035)
- Modernizace tratě v úseku Roudné – státní hranice na rychlost 160 – 200 km/h (horizont 2050).
- Bezúvratové napojení tratě 195 ve směru České Budějovice

Dopravní obslužnost

- Plnohodnotný celotýdenní dvouhodinový interval spěšných vlaků na lince S3 v úseku Lipno nad Vltavou – Jindřichův Hradec (horizont 2025) s možným omezením mimo turistickou sezónu.
- Čtyřhodinový interval na lince S3 v prokladu s Ex 7 v relaci ČB – Linz (současnost)
- Dvouhodinový interval Os vlaků na lince S3 v úseku Rybník – Lipno nad Vltavou (současnost)
- Potřeba zajistit nové elektrické jednotky na místo klasických souprav.
- Po dokončení prvních nových úseků hodinový interval krátkých vlaků linky S3 v úseku České Budějovice – Kaplice s provázáním na VLD a v Českých Budějovicích na linku S1 (horizont zavedení linky Ex 7 ve 120minutovém intervalu) v prokladu s vlaky Praha – Linec a Lipno nad Vltavou – Jindřichův Hradec.



Obrázek 36 – mezistátní vlak České Budějovice – Linz v Horním Dvořišti. V průběhu platnosti PDOÚ budou klasické soupravy s řídicím vozem nahrazeny moderními elektrickými jednotkami ÖBB

8.2.1.8. Trať 226, úsek Veselí nad Lužnicí – České Velenice, linka S5

Regionální doprava mezi Veselím nad Lužnicí a Českými Velenicemi bude zajištěna linkou S5 v základu ve dvouhodinovém intervalu osobních vlaků s možnými posilovými spoji ve špičkách pracovních dní, po dokončení elektrizace tratě bude koncept upraven a posílen spěšnými vlaky v prokladu s dálkovou dopravou, tak aby vznikl pro větší sídla na trati souhrnný hodinový interval, pro menší sídla dvouhodinový interval osobními vlaky.



Obrázek 37 – osobní vlak na v Suchdole nad Lužnicí na trati č. 226, která projde elektrizací a modernizací, mechanická návěstidla se stanou minulostí

Infrastrukturní požadavky

- Elektrizace a modernizace tratě (aktuálně ve fázi přípravy) pro rychlost 100 – 120 km/h
- Přestupní terminál u ŽST Třeboň
- Zkvalitnění přestupních vazeb vlak-autobus v Lomnici nad Lužnicí a Suchdole nad Lužnicí
- rozšíření P + R u stanic obsluhovaných Sp vlaky

Dopravní obslužnost

- 120 min interval Os vlaků linky S5 (současnost)
- 240 min interval Sp vlaků linky S5 – v prokladu s R17 na plnohodnotný dvouhodinový interval zrychleného segmentu (po dokončení elektrizace) vytvářející souhrnný hodinový interval pro větší sídla na trati.
- Provázání s VLD

8.2.2. Železniční tratě bez dálkové dopravy

Ve většině případů se jedná o tratě s nižšími traťovými rychlostmi (50–80 km/h), jednokolejné, kromě 195, 199 a 202 neelektrizované. I přes nižší traťové rychlosti (kromě 199) bude prověřováno zavádění zrychleného segmentu spěšných vlaků. Priorita bude dosahování systémových jízdních dob a dosahování taktových uzlů / jednosměrných vazeb v uzlech.

8.2.2.1. Trati 192 + 203 Strakonice – Blatná – Březnice, Blatná – Nepomuk, linky S10 (případně upraveno podle IDSK), S15 (případně upraveno podle dohody s organizací POVED)

Na tratích 192 a 203 bude objednávka řešena ve spolupráci s Plzeňským krajem (192) a Středočeským (203). Současný stav bude rozšířen na hodinový interval ve špičkách pracovních dní na lince S10 (případně upraveno podle IDSK) v úseku Strakonice – Blatná s vazbou na R11 a S1 ve Strakonících. V úseku Blatná – Březnice závisí polohy Os vlaků na dohodě se Středočeským krajem a rozsahem provozu linky R26. Pokud bude na lince R26 zaveden dvouhodinový interval, bude zajištěna vazba z linky S10 na linku R26 s preferencí směrové vazby (Strakonice –) Blatná – Příbram (– Praha)

Za současného stavu infrastruktury bude na trati 192 (linka S15, číslo může být upraveno podle dohody s organizací POVED či akceptováno označení P12) zachován současný rozsah dopravní obslužnosti účelovými vlaky, v případě její modernizace dojde k zavedení dvouhodinového intervalu

Předpokládá se mírné rozšíření současného stavu, tedy dvouhodinového intervalu osobních vlaků na trati 203 (linka S8) s vazbami na dálkovou dopravu ve Strakonících (R11 oba směry), posílení úseku Blatná – Strakonice v přepravních špičkách a jednosměrné vazby v Březnici (R26 směr Blatná – Příbram).



Obrázek 38 – regionální vlaky v Březnici, uzel tratí 200, 203 a 204 (do Rožmitálu pod Třemšínem) a hranice objednávky regionální dopravy Jihočeského kraje

Vzhledem k budoucímu vývoji je nutné zajistit vozbu v elektrické trakci, případně alternativní (např. elektrické jednotky s baterkami).

Infrastrukturní požadavky

- Modernizace tratí na rychlost 60 – 80 km/h
- Částečná elektrizace / vybudování nabíjecích bodů / plnohodnotná elektrizace

Dopravní obslužnost

Horizont 2025

- Linka S10 v úseku Blatná – Strakonice posílena na hodinový interval ve špičkách pracovních dní, v úseku Blatná – Březnice ve výchozím 120 minutovém intervalu s protažením do Berouna (případně dle dohody s IDSK), prověření možnosti vedení Sp vlaků
- Linka S15 (popř. změna dle dohody s POVED) ve 120minutovém intervalu

Horizont 2030

- Linka S10 v plnohodnotném hodinovém intervalu v úseku Blatná – Strakonice (kombinace dvouhodinového intervalu Os vlaků a dvouhodinového intervalu Sp vlaků. V úseku Strakonice – Březnice kombinace 120/60 min intervalu
- Linka S15 (popř. změna dle dohody s POVED) ve 120min. intervalu s možností posílení ve špičkách pracovních dní

8.2.2.2. 193 Netolice – Dívčice / Číčenice – Týn nad Vltavou

Na železničních tratích Číčenice – Týn nad Vltavou a Dívčice – Netolice (193) neplánuje Jihočeský kraj objednávku pravidelné drážní dopravy vzhledem k malému využití a vysoké ztrátovosti v minulých letech. V rámci dopravní obslužnosti jsou tyto tratě vhodné pro turistické vlaky a mimořádné vlaky, vypravované např. na kulturní akce pořádané v Týně nad Vltavou / Netolicích. Obsluha bude zajištěna VLD. Zařazení obsluhy tratě 193 do systému pravidelné dopravní obslužnosti Jihočeského kraje by mělo smysl pouze v případě zásadní změny demografického vývoje podél trati, například v souvislosti s masivní bytovou výstavbou či novými průmyslovými či kulturními areály.



Obrázek 39 – historický vlak v Týně nad Vltavou, vypraven na kulturní akci „Pochodem v chod, Týně! 100 let od založení vojenské posádky“. V případě zajištění historické soupravy se jednalo o spolupráci spolku Vltavotýnská lokálka, z. s. a ČD, a. s.

8.2.2.3. Trati 194, 197 a 198 – Provozní soubor Šumava, linky S4, S7 a S8

Tyto tři trati jsou zařazeny do Provozního souboru Šumava, který byl již samostatně soutěžen v rámci nabídkového řízení.

Linkové vedení:

- České Budějovice – Nové Údolí (Volary): S4
- Číčenice – Nové Údolí: S7
- Strakonice – Volary: S8

Základem dopravního modelu je dvouhodinový interval na všech linkách, vazby na dálkovou dopravu v ŽST Strakonice, Číčenice a České Budějovice, nad rámec dvouhodinového intervalu na trati 197 posílený úsek Číčenice – Prachatice (S7) na hodinový interval ve špičkách pracovních dní (v době 5-9h a 13-18h.), jednotlivé spoje na lince S4 v úseku České Budějovice – Český Krumlov a na lince S8 v úseku Strakonice – Vimperk.



Obrázek 40 – vlaky Číčenice / České Budějovice – Nové Údolí jsou ukončeny až na státní hranici s Německem, zkrácením intervalu se zajistí dostatek nabídky veřejné v turisticky atraktivní lokalitě, která nebude zahlcena individuální dopravou

Infrastrukturní požadavky

Vzhledem k útlumu výroby dieselových vozidel a zavádění ETCS bude nutné připravovat modernizaci a částečnou elektrizaci Šumavských tratí tak, aby byl umožněn koncept provozu elektrických jednotek s bateriemi pro neelektrizované úseky a byly vybudovány nabíjecí body

- Modernizace a elektrizace vybraných úseků: ČB – Kájov, Nové Údolí – Volary, Strakonice – Volyně, Číčenice – Vodňany, zvýšení rychlosti až na 100 km/h na tratích 194 a 197, až na 80 km/h na trati 198.
- vybudování nabíjecích bodů Prachatice, Vimperk.

Dopravní obslužnost – horizont 2025

- S4 ve dvouhodinovém intervalu v celé trase, posilové vlaky v úseku České Budějovice – Český Krumlov
- S7 ve dvouhodinovém intervalu v celé trase, posílení na hodinový ve špičkách pracovních dní v úseku Prachatice – Číčenice, v úseku Číčenice – Vodňany celotýdně hodinový, posílení školními vlaky v úseku Stožec – Volary
- S8 ve dvouhodinovém intervalu v celé trase, posilové vlaky v úseku Strakonice – Vimperk a Lenora – Volary

Dopravní obslužnost – horizont 2030

- S4 ve dvouhodinovém intervalu v celé trase (Os vlaky), doplněno Sp vlaky ve dvouhodinovém intervalu v prokladu (v úseku Český Krumlov – České Budějovice celotýdně, v úseku Český Krumlov – Černý Kříž/Volary vybrané sezónně v atraktivních časových polohách)
- S7 ve dvouhodinovém intervalu v celé trase, v úseku Prachatice – Číčenice, celotýdně hodinový
- S8 ve dvouhodinovém intervalu v celé trase, v úseku Strakonice – Vimperk posílen o dvouhodinový interval Sp vlaků celotýdně, posilové vlaky v úseku Lenora – Volary ve špičkách pracovních dní.
- možná úprava dopravního konceptu v návaznosti na modernizaci tratí 190 a 200, prodloužení linky S19 do Vodňan (Prachatic), vytvoření přestupního uzlu ve Vodňanech mezi linkami S19 a S21 (mimo plánovací období 2022 – 2026)

8.2.2.4. Trať 202 Tábor – Bechyně, linka S16

Na trati Tábor – Bechyně (linka S16) je základem nabídky hodinový interval, omezen na dvouhodinový v sedlech a o víkendech mimo letní období.

Infrastrukturní požadavky

- Modernizace tratě a zvýšení traťové rychlosti na 60 – 80 km/h
- Přizpůsobení tratě pro provoz moderních vozidel, rekonstrukce ŽST Malšice
- Vybudování zastávky Tábor–Maderův vrch v prostoru ulic Mostecká–Husova pro zlepšení dostupnosti škol a centra

Dopravní obslužnost

- Linka S16 v hodinovém intervalu ve špičkách pracovních dní a v letní sezóně, v sedlech a o víkendech a státních svátcích ve dvouhodinovém mimo letní období (výchozí dle GVD 2019/2020)



Obrázek 41 – osobní vlak Bechyně – Tábor. Při zavedení hodinového intervalu vzrostla popularita železniční dopravy mezi Tábořem a Bechyní, dalším krokem bude modernizace tratě a nasazení zcela nových vozidel

8.2.2.5. Trať 224 Tábor – Horní Cerekev, linka S13

Na trati 224 je objednávka veřejné drážní dopravy v ZVS Kraje Vysočina na základě mezikrajské smlouvy v rozsahu 120 min intervalu celotýdně po území Jihočeského kraje, doplněného o školní vlaky.

Infrastrukturní požadavky

- Modernizace tratě a zvýšení traťové rychlosti na 80 km/h
- Přestupní terminál Chýnov

Dopravní obslužnost

Závisí na dohodě s Krajem Vysočina, v dlouhodobém horizontu lze předpokládat postupné zahuštění na hodinový interval ve špičkách pracovních dní



Obrázek 42 – slavnostní otevření zastávky Tábor – Měšice na trati 224. Zastávka výrazně zlepšila dostupnost zejména pro obyvatele městské části Měšice

8.2.2.6. Trať 227 Slavonice – Kostelec u Jihlavy, linka S14

Na trati 224 je objednávka veřejné drážní dopravy v ZVS Kraje Vysočina na základě mezikrajské smlouvy v rozsahu 120 min intervalu celotýdně v relaci Slavonice – Havlíčkův Brod, doplněna na hodinový ve špičkách pracovních dní v relaci Dačice město – Havlíčkův Brod.

Infrastrukturní požadavky

- Vybudování nové zastávky „Slavonice škola“
- Přestupní terminály Slavonice a Dačice
- Zvýšení traťové rychlosti

Dopravní obslužnost

- 120 min interval v úseku Slavonice – Dačice s možností posílení ve špičkách pracovních dní a v letní turistické sezóně
- 60 min interval v úseku Dačice město – Telč – Kraj Vysočina ve špičkách pracovních dní;



Obrázek 43 – moderní motorový vůz Stadler RS-1 v ŽST Dačice

8.2.2.7. Trať 228 JHMD – Jindřichův Hradec – Obrataň, linka S17

Objednávka dopravy na lince S17 bude řešena ve spolupráci s Krajem Vysočina dvouhodinovým intervalem osobních vlaků mezi Kamenicí nad Lipou a Jindřichovým Hradcem v návaznosti na rychlou regionální nebo dálkovou dopravu linek S3, respektive R11.



Obrázek 44 – motorový vůz M27 v Benešově nad Lipou (trať 228)

8.2.2.8. Trať 229 JHMD – Jindřichův Hradec – Nová Bystřice, linka S18

Objednávka na této trati (linka S18) má spíše rekreační charakter, výhledový stav bude vycházet ze současného stavu (4 páry vlaků celoročně a 6 párů vlaků v letním období).



Obrázek 45 – osobní vlak na trati Jindřichův Hradec – Nová Bystřice ve stanici Blažejov

číslo linky	existující	Interval současný	předpokládaná trasa (2025)	interval navrhovaný (2025)
		špička X / sedlo X / Víkendy		špička X / sedlo X / Víkendy
B (S16)	Tábor - Bechyně	60/120/120 (60 v letním období)	Tábor - Bechyně	60/120/120 (60 v letním období)
S1	České Velenice - České Budějovice	60/120/120 České Velenice - České Budějovice, 120/120/120 Strakonice České Budějovice + účelově Strakonice - Čičenice	Strakonice - České Budějovice - České Velenice (- Vídeň)	60/120/120 v úseku České Budějovice - České Velenice, 120/120/120 Strakonice - České Budějovice
S1	Dívčice - České Budějovice	60/0/0	Dívčice - České Budějovice	60/0/0
S2	České Budějovice - Tábor	120/240/120	České Budějovice - Tábor s případným prodloužením vlaků do Chotovin	120/120/120 v úseku Tábor - Veselí nad Lužnicí, v úseku České Budějovice - Veselí nad Lužnicí 60/120/120
S3	Rybník - Lipno nad Vltavou	60/120; 60 léto/120; 60 léto	Rybník - Lipno nad Vltavou	120/120/120
S3	Jindřichův Hradec - České Budějovice	120/0/0	Lipno nad Vltavou - Jindřichův Hradec	120/120/120
S3	České Budějovice - Rybník/Horní Dvořiště - Lipno nad Vltavou	120/240/0/120-v letním období	Lipno nad Vltavou - Jindřichův Hradec	120/120/120
S3	České Budějovice - Linz	240/240/240	České Budějovice - Linz	240/240/240
S3	České Budějovice - Kaplice	0/0/0	České Budějovice - Kaplice	0/0/0
S4	České Budějovice - Český Krumlov - Nové Údolí/Volary	120/120/120 + účelové vlaky České Budějovice - Český Krumlov	České Budějovice - Český Krumlov - Nové Údolí/Volary	120/120/120 + účelové vlaky České Budějovice - Český Krumlov
S4	České Budějovice - Český Krumlov - Nové Údolí/Volary (Sp vlaky)	0/0/0	České Budějovice - Český Krumlov - Nové Údolí/Volary (Sp vlaky)	0/0/0
S5	České Velenice - Veselí nad Lužnicí	120/120/120	České Velenice - Veselí nad Lužnicí	120/120/120
S5	České Velenice - Veselí nad Lužnicí		České Velenice - Veselí nad Lužnicí (Sp)	240/240/240

S6	České Budějovice - Písek	120/180/1 pár	České Budějovice - Písek	120/120/120
S7	Nové Údolí - Čičenice	60/120/120	Nové Údolí - Čičenice	
S7		60/120/120		60/120/120 + Vodňany - Čičenice 60/60/60
S8	Strakonice - Volary	120/120/120 + účelově Vimperk - Strakonice a Volary - Lenora	Strakonice - Volary	120/120/120 + účelově Vimperk - Strakonice a Volary - Lenora
S9	Strakonice - Tábor	120/120/0/	Horažďovice - Strakonice - Tábor	120/120/120
S9	Ražice - Písek	60/0/0 (GVD 2019/2020)	Strakonice - Písek	120/0/0
S9	Ražice/Písek - Tábor	120/120/120	Písek - Tábor	120/120/120
S10	Strakonice - Beroun	60/120/120, v úseku Strakonice - Blatná 60/0/0		120/120/120, v úseku Strakonice - Blatná 60/0/0
S10	Blatná - Strakonice	120/120/120		60/120/120
S15	Blatná - Nepomuk	účelové spoje		účelové spoje
S11 / dle IDSK	Protivín - Březnice	120/120/120	Protivín - Březnice	120/120/120
S12	Tábor - Jindřichův Hradec	0/0/0	Tábor - Jindřichův Hradec	120/120/120
S13 / dle Kraje Vysočina	Tábor - Jihlava (dle KV)	120/120/120 + školní vlaky	Tábor - Jihlava (dle KV)	120/120/120 + školní vlaky
S14 / dle KV	Slavonice - Havlíčkův Brod	60/120/120	Slavonice - Havlíčkův Brod	60/120/120
S90 (dle IDSK)	Tábor - Benešov	60/120/120	Dle IDSK	Dle IDSK
U1 (S17)	Jindřichův Hradec - Nová Bystřice	120/120/120	Jindřichův Hradec - Nová Bystřice	120/120/120
U2 (S18)	Jindřichův Hradec - Obrataň	60/120/120	Jindřichův Hradec - Kamenice nad Lipou	60/120/120
P1			Strakonice/Horažďovice předměstí - Plzeň	Účelové vlaky
P11			Strakonice - Klatovy	Účelové vlaky

Tabulka 6 - přehledná koncepce rozvoje regionální drážní dopravy v období 2022 - 2025

číslo linky	předpokládaná trasa (2030)	interval navrhovaný (2030); dokončení IV., dvoukolejný úsek Strakonice - České Budějovice	výhledová trasa (2035); dokončení ŽUČB, dílčích úseků 225, částečná elektrizace 194, 197 a 198	interval navrhovaný (2035)
		špička X / sedlo X / Víkendy		špička X / sedlo X / Víkendy
B (S16)	Tábor - Bechyně	60/120/120 (60 v letním období)	Tábor - Bechyně	60/120/120 (60 v letním období)
S1	Strakonice - České Budějovice - České Velenice (-Vídeň)	60/60/60 v úseku České Budějovice - České Velenice, 120/120/120 Strakonice - České Budějovice	Strakonice - České Budějovice - České Velenice (-Vídeň)	120/120/120 // 60/60/60
S1	(Prachatice -) Vodňany - České Budějovice - Borovany	60/120/0	(Prachatice -) Vodňany - České Budějovice - Borovany	60/60/60
S2	České Budějovice - Tábor s případným prodloužením vlaků do Chotovín	60/60/120 v úseku Tábor -VNL, v úseku České Budějovice - Veselí nad Lužnicí 60/120/120, Tábor-Chotoviny 120/120/120	Boršov nad Vltavou - České Budějovice - Tábor (- Chotoviny)	60/120/120
S3	Rybník - Lipno nad Vltavou	120/120/120	Rybník - Lipno nad Vltavou	120/120/120
S3	Lipno nad Vltavou - Jindřichův Hradec	120/120/120	Lipno nad Vltavou - Jindřichův Hradec	120/120/120
S3	Lipno nad Vltavou - Jindřichův Hradec	120/120/120	Lipno nad Vltavou - Jindřichův Hradec	120/120/120
S3	České Budějovice - Linz	240/240/240	České Budějovice - Linz	240/240/240
S3	České Budějovice - Kaplice	60/0/0 v prokladu s ostatními vlaky na 30 min souhrnný interval ve špičkách pracovních dní	České Budějovice - Kaplice	
S4	České Budějovice - ČK - Nové Údolí/Volary	120/120/120	České Budějovice - Český Krumlov - Nové Údolí/Volary	120/120/120
S4	České Budějovice - Český Krumlov - Nové Údolí/Volary	120/120/120 České Budějovice - Český Krumlov, letní období 120/120/120 České Budějovice - Nové Údolí/Volary	České Budějovice - Český Krumlov - Nové Údolí/Volary	120/120/120 České Budějovice - Český Krumlov, letní období 120/120/120 České Budějovice - NÚ/Volary
S5	České Velenice - Veselí nad Lužnicí	120/120/120	České Velenice - Veselí nad Lužnicí	120/120/120
S5	České Velenice - Veselí nad Lužnicí (Sp)	240/240/240	České Velenice - Veselí nad Lužnicí	240/240/240

S6	České Budějovice - Písek město	120/120/120	České Budějovice - Písek město	120/120/120
S7	Nové Údolí - Čičenice		Nové Údolí - Čičenice	
S7	úsek Prachatice - Čičenice	60/60/60	úsek Prachatice - Čičenice	60/60/60
S7	úsek Nové Údolí - Prachatice	120/120/120	úsek Nové Údolí - Prachatice	60/120/120
S8	Strakonice - Volary	120/120/120 VO - VIM, 60/120/120 Vimperk - Strakonice a Volary - Lenora účelové	Strakonice - Volary	120/120/120
S9	(Horažďovice -) Strakonice - Tábor	120/120/120	Horažďovice - Strakonice - Tábor	120/120/120
S9	(Horažďovice -) Strakonice - Písek město	120/0/0	(Horažďovice -) Strakonice - Písek město	120/120/120
S9	(Prachatice -) Vodňany - Písek - Tábor	120/120/120	(Prachatice -) Vodňany - Písek - Tábor	120/120/120
S10	Blatná - Březnice	120/120/120	Strakonice - Březnice/Beroun	120/120/120
S10	Blatná - Strakonice	60/60/60	Blatná - Strakonice	120/120/120
S15	Blatná - Nepomuk	120/120/120	Blatná - Nepomuk	60/120/120
S11 / dle IDSK	Písek - Březnice	120/120/120	Písek - Březnice	60/120/120
S12	Tábor - Jindřichův Hradec	120/120/240	Tábor - Jindřichův Hradec	120/120/120
S13 / dle Kraje Vysočina	Tábor - Jihlava (dle KV)	60/120/120	Tábor - Jihlava (dle KV)	60/120/120
S14 / dle KV	Slavonice - Havlíčkův Brod	60/120/120	Slavonice - Havlíčkův Brod	60/60/60
S90 (dle IDSK)	Dle IDSK	Dle IDSK	Dle IDSK	dle IDSK
U1 (S17)	Jindřichův Hradec - Nová Bystřice	120/120/120	Jindřichův Hradec - Nová Bystřice (- Gmünd)	120/120/120
U2 (S18)	Jindřichův Hradec - Kamenice nad Lipou	60/120/120	Jindřichův Hradec - Kamenice nad Lipou	60/60/60
P1		dle dohody s Plzeňským krajem		
P11		dle dohody s Plzeňským krajem		

Tabulka 7 - přehledná koncepce rozvoje regionální drážní dopravy v období 2026 - 2035

8.3. Rámcová podoba koncepce veřejné linkové dopravy

V rámci koncepce dopravní obslužnosti Jihočeského kraje bude veřejná linková doprava plnit páteřní funkci na relacích, kde není konkurenceschopná (případně zastoupena) železniční doprava, což představuje spojení více než 80 % obcí Jihočeského kraje a tam, kde je to účelné, bude navazovat na páteřní železniční dopravu.

V rámci předpokládanému rozšíření IDS Jihočeského kraje bude také docházet k postupné restrukturalizaci linkového vedení. Cílovým stavem je zajistit takový dopravní model, který bude charakterizován páteřními a doplňkovými linkami s přestupními uzly. Postupně budou určeny lokality, resp. zastávky, které budou sloužit pro přestup cestujících. Pro docílení kvalitního přestupního bodu budou stanoveny doporučující podmínky, které budou projednávány se zástupci samospráv s cílem naplnění požadovaných standardů. Optimalizace současného dopravního modelu by měla docílit stavu, ve kterém nebude prakticky docházet k dílčím souběhům vedení spojů.



Obrázek 46 – Dopravce COMETT Plus, zajišťující regionální dopravu na Táborsku

Přestupní vazby jsou operativně řízené již v současné době prostřednictvím Centrálního dispečinku IDS Jihočeského kraje (dále jen CD IDS JK) a to pouze ve vymezenou dobu v pracovních dnech. Předpokládá se rozšíření provozní doby CD IDS JK dle časového rozložení přestupních vazeb.

8.3.1. Spojení okresních měst s krajským městem

Spojení okresních měst Tábor, Písek, Strakonice, Jindřichův Hradec s krajským městem bude prioritně realizováno drážní dopravou, jejíž rozsah je popsán výše. Z Prachatic a Českého Krumlova není drážní doprava konkurenceschopná:

- Český Krumlov – České Budějovice – zrychlené autobusy nabídnou kratší jízdní doby i oproti vlaku v režimu Sp, vzhledem k charakteru města Český Krumlov nabídnou i lepší plošnou obsluhu dané lokality.
 - Plánovaná nabídka: půlhodinový interval v průběhu pracovního dne mimo dopolední sedlo, hodinový večer a ve dnech pracovního klidu, s možností oslabení na dvouhodinový interval v okrajových časech.
 - Rozdělení na dva základní dopravní segmenty: zastávkový (s variantním vedením po I/39 a možností zajištění do obce Dolní Třebonín), který bude stavět ve všech zastávkách na trase a zrychlený, který bude stavět jen ve frekvenčně nejzajímavějších místech s možností vedení mimo Kamenný Újezd (ranní a odpolední posilové spoje).
- České Budějovice – Prachatice – vzhledem k charakteru tratě 197 bude spojení vlakem neatraktivní, při obsluze zastávek v úseku Prachatice – Čičenice navíc výrazně pomalejší, než zrychlené autobusy,
 - plánovaná nabídka: hodinový interval ve špičkách pracovní dny (v časech začátků a konců školního vyučování půlhodinový), posílení úseku Netolice – České Budějovice, v ostatních částech dne a o víkendech a státních svátcích dvouhodinový s možností doplnění prokladových posilových spojů



Obrázek 47 – regionální autobus v Ledenicích, zajišťující příměstskou dopravu v okolí Českých Budějovic

8.3.2. Spojení sousedních okresních měst

Stejně jako u spojení okresních měst s krajským, bude frekventované spojení okresních měst zajištěno zejména železniční dopravou s minimálně celodenním hodinovým intervalem (v kombinaci s dálkovou dopravou), případně v kombinaci vlak-autobus.

Spojení sousedních okresních měst						
	Tábor	Písek	Strakonice	Jindřichův Hradec	Český Krumlov	Prachatice
České Budějovice	vlak	vlak	vlak	vlak	autobus	kombinace
Tábor		vlak	vlak	vlak	kombinace	kombinace
Písek			vlak	vlak	kombinace	kombinace
Strakonice				vlak	kombinace	kombinace
Jindřichův Hradec					kombinace	kombinace
Český Krumlov						autobus

Tabulka 8 - vhodnost jednotlivých dopravních módů k páteřnímu spojení mezi okresními městy a krajským městem.

VLD je navržena pro spojení Českého Krumlova s Prachaticemi vzhledem k nevhodné konfiguraci železniční sítě této v oblasti, dále je možné, alespoň ve špičkách pracovních dní vést přímé autobusy mezi Strakonice a Prachaticemi.

V ostatních případech se jedná o preferenci spojení železniční dopravou přímými spoji nebo s jedním přestupem (např. Tábor – Jindřichův Hradec).

8.3.3. Spojení v rámci okresů

Nejdůležitější spojení v rámci okresu, tedy ORP a dalších měst v okrese s příslušným okresním (krajským) městem bude představovat páteř dopravní obslužnosti, která bude doplněna účelovými spoji do menších sídel s návazností ve vybraných přestupních uzlech. Účelové spojení veřejnou linkovou dopravou bude rozděleno na kategorie podle přepravního proudu cestujících. Rozdělení není dogmatické, bude upraveno dle místní potřeby zejména o školní a zaměstnanecké spoje.

8.3.3.1. Parametry páteřního spojení v rámci okresů (zpravidla spojení ORP s okresními městy)

- hodinový interval v pracovních dnech v době 5-9h a 13-18h., spojení po 22. hodině (odvoz z odpoledních směn a návoz na noční). Potřeba hodinového interval po celý den bude záviset na poptávce na dané relaci, při slabší poptávce bude v sedle dvouhodinový interval ,
- dvouhodinový interval v ostatní době a o víkendech (6 – 18 hod),



Obrázek 48 – regionální autobusy v Chlumu u Třeboně, důležitého turistického centra Třeboňska

8.3.3.2. Parametry standardů důležitého doplňkového spojení (střediskové obce s ORP)

- dvouhodinový interval v pracovní dny v době 5 – 18 hod
- doplnění o jednotlivé spoje podle potřeby (např. odvoz ze směn)
- čtyřhodinový interval o víkendech (7 – 16 hod)

8.3.3.3. Parametry standardů doplňkového spojení pro úseky s nižším přepravním proudem (spojení z menších obcí do střediskové obce/ORP)

- 4 – 6 párů spojů v pracovní dny (5 – 18 hod)
- 2 až 4 páry spojů o víkendech dle velikostí obcí nebo jedná-li se o atraktivní turistickou lokalitu
- především účelové spoje (směny, školní vyučování), s návaznostmi na páteří systém



Obrázek 49 – regionální autobus v Pohorské Vsi, zajišťující spojení sídel v pohraničí. Foto: GW BUS

8.4. Mezistátní doprava

Společná hranice se zeměmi Rakousko a Německo nabízí kromě turistické atraktivity také pracovní a studijní příležitosti pro občany žijící v příhraničních oblastech, což vyvolává potřebu zajistit spojení do sousedního Rakouska a Německa, nejen v rámci rozvoje turistického ruchu, ale zejména v rámci pracovních cest či pravidelnému dojíždění do škol.

Nejsilněji se tato potřeba projevuje v relacích : Vimperk – Strážný – Freyung, Vyšší Brod – Bad Leonfelden, České Budějovice/Třeboň – Gmünd (komplex základní a střední školy s více obory) a potenciál skýtá také spojení Nové Hradky – Weitra.

Sekundárně by měla být zavedena přeshraniční dopravní obslužnost v turistických oblastech v relacích: Kvilda – Bučina (v případě infrastrukturálních úprav mostu na Bučině), Nová Pec – Hochficht , Nová Bystřice – Heidenreichstein, Chlum u Třeboně – Litschau – Nová Bystřice, Slavonice – Dobersberg, Nová Pec - Aigen-Schlögl (zajištění přípoje do Lince), zajistit ve spolupráci s Dolním Bavorskem v Novém Údolí návaznosti na železniční dopravu hlavně v letních měsících.



Obrázek 50 – autobusy v barvách Dolnorakouského dopravního svazu VOR, které mohou také zajišťovat případné regionální spojení z Weitry do Nových Hradů

8.5. Rekreační doprava

Jihočeský kraj patří mezi nejvíce navštěvované regiony České republiky. Turistický ruch je v současné době charakterizován značnou sezónností, zacílením do určitých lokalit (např. Český Krumlov, Hluboká nad Vltavou, Lipensko, Šumava) a velkým množstvím krátkodobých pobytů. Turistickým ruchem se zabývá schválená Koncepce rozvoje cestovního ruchu Jihočeského kraje 2021–2030 (dále jen „Koncepce“), v rámci které byly přijaty tyto cíle, které mimo jiné souvisejí i s odpovídající dopravní obslužností:

- dostáhnout prvního místa v celoroční návštěvnosti na tuzemském trhu nejdéle do roku 2027 a tuto pozici si dlouhodobě udržet (mimo hl. města Prahy)
- zajistit celoroční charakter turistické sezony v jižních Čechách
- zajistit, aby v jižních Čechách nebyly turisticky přetížené lokality
- spolupráce se sousedními regiony a státy

Koncepce konstatuje, že nabídka dopravní obslužnosti je slabá stránka turistického ruchu v Jihočeském kraji, především v oblastech, které se nacházejí ve větší vzdálenosti od páteřní železniční sítě. Řešení koncepce nachází v zavedení rekreační dopravy a posílení stávajících linek. Linky by měly být podpořeny vhodným marketingem a výhodnějším jízdným oproti individuální automobilové dopravě.

Z operačních cílů Koncepce vyplývají tyto:

- posílení rekreační dopravy/dopravní dostupnosti atraktivit a odlehčení turisticky přetíženým místům s ohledem na rozložení turistické sezony
- vytvoření podmínek pro dopravní propojení příhraničních regionů pro účely oboustranné turistiky
- vytvoření pracovní skupiny pro řešení rekreační dopravy
- vytvoření podmínek pro rozvoj netradičních forem zážitkové turistické dopravy
- vytvoření podmínek dopravní dostupnosti lokalit s nabídkou práce v cestovním ruchu



Obrázek 51 – turistická doprava v rezortu Sinaia, Rumunsko. Autobusy znázorňují horský region a páteřní linka je provozována v pravidelném 60 minutovém intervalu

8.5.1. Řešení turistické dopravy od roku 2022

Turistická doprava v závazku veřejné služby Jihočeského kraje vždy bude mít mimo cílové skupiny turistů i cílovou skupinu místních obyvatel a to tak, aby zajistila dopravní obslužnost v chybějících relacích i časových polohách, což prokázaly zkušenosti s pandemií COVID – 19.

Turistická doprava v závazku veřejné se skládá systému jihočeských zimních linek a jihočeských letních linek, přičemž provoz některých linek je možné v souladu s rozšířením turistické sezony zavést celoročně.



Obrázek 52 - cyklobus linky Tábor – Blatná v Kovářově, spojující také zámek Orlík s Milevskem

8.5.1.1. Jihočeské turistické linky

Smyslem těchto linek je propojení všech velkých sídelních měst (České Budějovice, Český Krumlov, Jindřichův Hradec, Tábor, Písek, Strakonice a Prachatice) se zimními a letními rekreačními lokacemi a Jihočeského kraje. Jejich trasování zajišťuje dopravu mezi výchozí zastávkou a cílovou destinací dopravu mezi většími centry a menšími obcemi ve venkovských oblastech kraje, zajistit návaznosti na páteřní železniční síť a další autobusové spoje. Zimní linky umožní přepravu veškerého zimního vybavení (sjezdové a běžecké lyže, brusle, sáně, atd.), vybrané letní linky umožní přepravu jízdních kol a koloběžek. V železniční dopravě dojde k prodloužení dálkových linek v objednávce MD ČR do turisticky atraktivních lokalit Jihočeského kraje, případně vedení samostatných spěšných vlaků, které nabídnou atraktivní jízdní doby vzhledem k obsluze jen vybraných stanic a zastávek. Atraktivní jsou také lodní linky, které spojují především místa nepropojena pozemními komunikacemi, či železnicí, a nebo jsou vedeny v místech s vysokým turistickým potenciálem. Zajímavá je také obsluha lodní dopravou po řekách Vltava a Malše v Českých Budějovicích a jejich plnohodnotné zapojení do IDS JK, jako doplněk regionální dopravy., Zejména ve špičkách pracovních dní nabídnou výhodné jízdní doby. Doplněk veřejné dopravy v turistických oblastech jsou lanové dráhy, nejvýznamnější je lanová dráha

Krásetín – Klet', dále lanové dráhy zajišťující dopravu návštěvníků v rámci rekreačního areálu Lipna nad Vltavou a lanové dráhy v areálu Zadov.



Obrázek 53 – skibusy České Budějovice – Lipno nad Vltavou a Jindřichův Hradec – Lipno nad Vltavou, které nabízí přímé spojení z mnoha obcí a měst Jihočeského kraje do skiareálu

8.5.2. Jihočeská krajská jízdenka

Po celém území Jihočeského kraje je možné u všech smluvních dopravců využít speciální Jihočeskou krajskou jízdenku JIKORD+, která je oproti běžnému tarifu zvýhodněná zejména o víkendech, státních svátcích a letních prázdninách. Varianta celodenní jízdenky bude implementována do tarifu celokrajského IDS. Jízdenku je možné využít u všech autobusových dopravců v objednavce Jihočeského kraje, na linkách MHD ve všech městech v územním obvodu Jihočeského kraje a v regionálních vlacích a v dálkové dopravě v objednavce Ministerstva dopravy. Výhodou jízdenky je její prodloužená platnost až do 3:00 následujícího dne (možnost využít na nočních trolejbusových linkách v Českých Budějovicích) či jako slevu na vstupné do vybraných muzeí a památek či zoologických zahrad ve výši 10 – 50 % z ceny vstupného. Rovněž je podmínka její akceptace u dopravy v rámci grantu na podporu rekreační dopravy. Cena jízdenky je 250 Kč, o víkendech, státních svátcích a letních prázdninách (vč. pracovních dní) platí pro 2 dospělé a 3 děti, v pracovních dnech pro 1 dospělého a 1 dítě. Jízdenka má územní přesah i do okrajů sousedních krajů, jako např. Sušice či Kostelec u Jihlavy.

8.5.2.1. Vedení turistických linek:

Turistické autobusové linky			
Relace	Zima / léto	Období provozu	Pozn.
Třeboň – České Budějovice – Prachatice – Vimperk – Kvilda (rychlé spojení)	Celoroční provoz	Letní a zimní období denně, celoročně o víkendech a státních svátcích	Nabídnout propojení z krajského města do NP Šumava i pro pěší turisty mimo hlavní turistickou sezónu
České Budějovice – Volary – Kvilda	Letní období	Denně v letním období	Doplňková nabídka v jiných časových polohách linky 320028
Kvilda – Bučina	Letní období	Denně	Možnost využít vozidla z objednávky JČK na posílení úseku Kvilda – Bučina
České Budějovice – Český Krumlov – Volary – Kvilda	Letní a zimní období	Denně v letním a zimním období o víkendech a státních svátcích	Umožnění dosažení dalších turistických cílů pro občany Českokrumlovska
České Budějovice – Lipno n.Vlt. – Horní Planá – Kvilda	Letní a zimní období; posílení především v úseku Lipno nad Vltavou – Kvilda	Denně	Zajištění obsluhy podél Lipna, propojení oblasti Lipenska s Kvildou, vytvoření posilové nabídky v úseku Nová Pec – Český Krumlov přes Vyšší Brod
(Aigen-Schlägl –) Přední Zvonková (Horní Planá) – Nová Pec – Nová Pec, statky	Letní období	Denně	provázat s přívozem v Bližší Lhotě; ve spolupráci s Horním Rakouskem zajistit propojení k trati Aigen-Schlägl –Linz Urfahr
Nová Pec – Nová Pec, Jelení Vrchy	Letní období	Denně	Spolu s provozem této linky eliminovat vjezd IAD na Jelení Vrchy, provázat s linkou Aigen–Schlägl – Nová Pec,
České Budějovice – Třeboň – Jindřichův Hradec – Slavonice	Celoročně	Léto denně, víkendy a státní svátky celoročně	Mimo sezónu vytváří nabídku pro pěší turisty, v zimním období možné využití jako skibus (běžkaři); vyšší frekvence v úseku Nová Bystřice – Slavonice.

Třeboň - Majdalena - Chlum u Třeboně - Staňkov	Letní období	Denně	Propojení v rámci Třeboňska, možnost prodloužení přes Dolní Rakousko do Nové Bystřice
České Budějovice - Trhové Sviny - Nové Hrady - Hojná Voda	Celoročně	Denně, rozšíření provozu v letním období	Zajištění komfortního spojení do Novohradských Hor
České Budějovice - Týn n.Vlt. / Purkarec - Písek - Orlík n.Vlt.	Letní období	Víkendy a státní svátky z Českých Budějovic s vloženými spoji ČB - Purkarec, denně v úseku Písek - Orlík s vazbou na R26/S6	Linka spojující několik turistických lokalit - okolí Purkarce a hrad Zvíkov a zámek Orlík, posílení především v úseku Písek - Orlík nad Vltavou
Tábor - Písek - Strakonice - Vimperk - Kvilda	Celoročně	Víkendy a státní svátky, letní období denně	Propojení severní části JČK s NP Šumava
Dačice - Český Rudolec - Jindřichův Hradec - Choustník - Tábor	Celoročně	Letní období denně, víkendy a státní svátky celoročně	Doplňková víkendová obslužnost, posílení v letní sezóně
České Budějovice - Prachatice - Vimperk - Kašperské Hory / Zadov	Celoročně, rozšířený provoz v letním a zimním období	Denně, v zimním období ukončení na Zadově (skibus)	Variantní vedení, nutnost celoroční obsluhy jako doplnění páteřního meziměstského spojení ČB - Vimperk; zrychlený segment
Jindřichův Hradec - Lomnice nad Lužnicí - Lišov (- České Budějovice)	Letní období	Víkendy a státní svátky, léto denně	Posoudit následující: vedení celoročně z Lišova jako posílení víkendové dopravy, v letním období z Českých Budějovic (eliminace přestupu s jízdním kolem)
Jindřichův Hradec - Dolní Pěna - Horní Pěna	Letní období	Víkendy a státní svátky, letní prázdniny denně	Obsluha Zooparku Na Hrádečku v Horní Pěně, bludiště v Dolní Pěně, vhodný malokapacitní autobus
Tábor - Borotín - Jistebnice - Chyšky - Milevsko	celoročně	Víkendy a státní svátky, léto denně	Obsluha turistické oblasti Toulava - pěší turistika, vč. běžeckých stop

Tábor - Milevsko - Orlík nad Vltavou / Zvíkovské Podhradí - Blatná	Letní období	Denně	Propojení Tábora, Milevska, turistických cílů a linky R26 a S11 v Čimelicích (popř. Mirovicích); vedení přes Orlík nad Vltavou a Kovářov alternativně přes Zvíkovské Podhradí
Jindřichův Hradec - Trhové Sviny - Kaplice - Frymburk - Nová Pec	Celoročně	Víkendy a státní svátky, léto denně	Zajištění spojení Jindřichohradecka a Třebońska se Šumavou a Novohradskými Horami
Český Krumlov - Kaplice (Pořešín) - Benešov nad Černou - Hojná Voda - Nové Hrady ŽST	Celoročně	Víkendy a státní svátky, léto denně	Propojení Českého Krumlova s Novohradskem, vytvoření vazby na S3 / Ex 7 ve směru ČK - Linz
Nové Hrady, ŽST - Weitra, NÖ	Celoročně	Víkendy a státní svátky, léto denně	Propojení Novohradska s Weitrou a systémem VOR
Strakonice - Hoslovice / Čestice - Javorník - Kašperské Hory	Celoročně	Víkendy a státní svátky, léto denně	Linka pro pěší turisty, skibus, propojení se systémem Plzeňského kraje, zlepšení víkendové obsluhy na Strakonicku
(Strakonice) Vimperk - Strážný - Freyung (- Passau)	Celoročně	denně	Vytvoření mezistátního spojení Strakonicka a Dolního Bavorska
Vimperk / Volary - Grafenau, DE	Letní období	Denně	Turistická linka umožňující propojení NP Šumava a Bavorský les
Volary/Vimperk - Strážný	letní a zimní období	Denně	Zajistit od ubytovacích zařízení a železničních stanic dostupnost východiště turistických a lyžařských tras ve Strážném
Kaplice ŽST - Malonty - Nové Hrady ŽST	Celoročně	Víkendy a státní svátky	Posilová turistická linka, zlepšení víkendové obsluhy
České Budějovice - Holašovice - Brloh - Chvalšiny - Český Krumlov	Celoročně	Víkendy a státní svátky, léto denně	Propojení památek UNESCO, vytvoření nabídky pro výstup na Kletř, odlehčení přetíženým trasám, zlepšení víkendové obsluhy
Čičenice - Helfenburg - Strakonice	Letní období	Víkendy a státní svátky	Obsluha hradu, pěší turistika

Soběslav/Veselí nad Lužnicí – Červená Lhota – Deštná	Letní období	Víkendy a státní svátky	Posilová linka pro obsluhu Červené Lhoty
České Budějovice – Bechyně – Milevsko	Letní období	Víkendy a státní svátky	Zlepšení víkendové obsluhy Bechyňska z Českých Budějovic, provázání s S16 v Bechyni a S9 v Milevsku, přestupní možnosti (případně přechod vozidla) ve směru Orlík nad Vltavou / Zvíkovské Podhradí
Písek - Týn nad Vltavou – Bechyně – Veselí nad Lužnicí	Letní období / celoročně	Víkendy a státní svátky	Zlepšení obsluhy Borkovického blata, Židovy Strouhy, rozhledny Vysoký Kamík, posílení víkendové dopravy
Tábor – Mladá Vožice – Vlašim	Letní období	Víkendy a státní svátky	Ve spolupráci se Středočeským krajem zlepšit obsluhu CHKO Blaník
Jindřichův Hradec – Telč	Celoročně	Denně	Zlepšit mezikrajskou dopravu Telč – JH ve spolupráci s krajem Vysočina s vazbou na R11/S3 v Jindřichově Hradci
(České Budějovice –) Český Krumlov – Bad Leonfelden (- Linz)	Letní období (popř. celoročně)	Víkendy a státní svátky	Vzájemná výměna turistů, vytvořit nabídku pro obyvatele Linze a okolí k návštěvě JČK
Slavonice – Schwarzenau ÖBB / Drosendorf	Letní období	Víkendy a státní svátky, pátek	Pokračovat ve spolupráci s VOR
Nová Bystřice – Litschau	Letní období	Víkendy a státní svátky, pátek	Pokračovat ve spolupráci s VOR
Lipno nad Vltavou – Přední Výtoň, Sv. Tomáš	Letní období	Denně	Obsluha Vítkova kamene, turistické stezky
České Budějovice – Český Krumlov / Prachatice – Zwiesel	celoročně	Letní denně, celoročně víkendy, státní svátky a pátky	Zajištění spojení do NP Bavorský les z ČB – nové turistické možnosti pro obyvatele JČk, přiblížení JČK obyvatelům a návštěvníkům NP Bavorský les
Tábor – Chýnov - Dolní Hořice, Hartvíkov	Celoročně	Víkendy a státní svátky	Zajištění turistické dopravy (vč. běžkařů) do Přírodního parku Polánka

Jindřichův Hradec – Chlum u Třeboně – Nové Hrady / Hojná Voda	Letní období	Víkendy a státní svátky	Propojení Jindřichohradecka s jižní částí Třeboňska, propojení rekreační oblasti Chlumu u Třeboně s Novohradskými horami, obsluha Červeného blata
Český Krumlov – Zlatá Koruna / České Budějovice (–Křemže) – Holubov – Lanovka Klet'	Celoročně	Letní období denně, ostatní víkendy a státní svátky	Zajištění především dopravy od ŽST Holubov k lanovce, v letním období může být prodlouženo z Českého Krumlova a zajistit obsluhu kláštera ve Zlaté Koruně. Alternativně může být veden první a poslední spoj z Českých Budějovic. Nutnost zajistit bezpečné otáčení autobusu pro obsluhu úseku ŽST Holubov – lanovka
České Budějovice – Purkarec – Týn nad Vltavou – Koloděje nad Lužnicí – Dražič – Bechyně – Dobronice u Bechyně – Stádlec – Milevsko	Letní období	Víkendy a státní svátky	Zatraktivnění regionu Toulava (dostupnost památek podél Lužnice), zlepšení obsluhy Purkarce (Karlův Hrádek, muzeum voroplavby...)
Horažďovice – Sušice – Kašperské Hory – Stachy – Zadov	Dle dohody s PODVED	Dle dohody s PODVED	Mezikrajská sezónní linka, rozsah provozu bude projednán s organizací POVED

Tabulka 9 – přehled možných linek VLD, které mohou zabezpečit turistickou dopravu



Obrázek 54 – oblíbený cyklobus, který spojuje okresní města Jindřichův Hradec a Tábor s turistickými cíli, jako je Hrad Choustník či zámek Červená Lhota

Turistické vlakové linky			
Relace	Zima / léto	Období provozu	Pozn.
(Praha -) České Budějovice – Nové Údolí / Volary	Letní a zimní období	Letní období denně, zimní víkendy, státní svátky a pátky, celoročně v úseku ČK - ČB	Prodloužení linek R17 a Ex7 do Nového Údolí / Volar, v rámci Jihočeského kraje se jedná o novou nabídku přímého spojení z Táborska, zlepšení dostupnosti z Prahy a dalších významných sídel, zrychlení relace České Budějovice – NP Šumava, zlepšení dostupnosti Českého Krumlova
Praha – Blatná – Strakonice	Celoročně	Víkendy a státní svátky, pátek	Prověření možného prodloužení vlaku „Cyklobrdy“ až do Strakonice, mimo letní sezónu význam ve zlepšení dostupnosti vysokých škol v Praze, nutnost spolupráce s IDSK
Tábor – Písek – Strakonice – Volary	Letní a zimní období	Víkendy a státní svátky	Turistický vlak nabízející přímé spojení z Tábora do NP a CHKO Šumava, posílení úseku Strakonice – Volary
Písek – Prachatice – Nové Údolí	Letní a zimní období	Víkendy a státní svátky	Vytvoření nabídky turistické dopravy z Písecka na Šumavu, Prachaticko, posílení relace Prachatice – Nové Údolí
(Milevsko -) Tábor – České Velenice (- Gmünd)	Letní období	Denně / víkendy a státní svátky	Posílení relace obsluhované R17 přímým cyklovlakem v objednávce JČK, možnost historické soupravy / vyhlídkové vozy
(České Budějovice -) Vyšší Brod – Lipno nad Vltavou	Letní období	víkendy a státní svátky	Vyhlídkové vlaky (otevřené vozy) na Čertovy proudy
České Budějovice – Strakonice / Písek	Letní období	víkendy a státní svátky	Vyhlídkové vlaky (otevřené vozy), rozšíření dopravy do ZOO Hluboká

Tábor – Pelhřimov – Telč – Slavonice	Letní období	víkendy a státní svátky	Spojení Dačicka s Tábořem, vazba v Táboře na Ex 7 a R 17, ve spolupráci s Krajem Vysočina
České Budějovice/Písek – Týn nad Vltavou	Letní období	Vybrané dny	Speciální vlaky na kulturní události v Týně nad Vltavou a okolí
České Budějovice – Netolice	Letní období	Vybrané dny	Speciální vlaky na kulturní události v Netolicích a okolí

Tabulka 10 - přehled možných vlaků, které mohou zkvalitnit nabídku v turistické dopravě



Obrázek 55 - rychlík Praha – České Velenice, který nabízí přímé spojení do turisticky atraktivního CHKO Třeboňsko. Stejně tak může být veden přímý rychlík Praha – Nové Údolí v objednávce Ministerstva dopravy

Turistické lodní linky			
Relace	Zima / léto	Období provozu	Pozn.
Přívoz Frymburk - Frýdava	Celoročně (v zimním období závisí na aktuálních klimatických podmínkách)	Denně, posílení v letním období	Zajištění přepravy v místě chybějící komunikace, zlepšit návaznosti s VLD ve Frýdově, důležitý v rámci základní dopravní obslužnosti
Cyklopřevoz Hodňov - Svatý Tomáš	Letní období	Denně	Prioritně turistický význam
Přívoz Dolní Vltavice - Kyselov	Letní období	Denně	Prioritně turistický význam
Přívoz Horní Planá - Bližší Lhota	Celoročně (v zimním období závisí na aktuálních klimatických podmínkách)	Denně, posílení v letním období	Zajištění přepravy v místě chybějící komunikace, zlepšit návaznosti s VLD v Bližší Lhotě
České Budějovice - Týn nad Vltavou	Letní období	Víkendy a státní svátky, posílení o letních prázdninách	Zkvalitnění turistické dopravy
Obsluha řek Malše a Vltava, na území města České Budějovice	Letní období, částečně celoroční provoz	Denně letní období, celoročně, dle klimatických podmínek ve špičkách pracovních dní	Zatraktivnění ekologické dopravy v rámci města České Budějovice, provázání s lodními linkami směr Hluboká nad Vltavou, využití v pravidelné dopravě
Přívoz Purkarec - Kostelec	Letní období	Víkendy a státní svátky, posílení o letních prázdninách	Prioritně turistický význam
Týn nad Vltavou - Koloděje nad Lužnicí	Letní období	Víkendy a státní svátky, posílení o letních prázdninách	Prioritně turistický význam, Zámek Mitrowicz
Orlík nad Vltavou - Zvíkovské podhradí	Letní období	Víkendy a státní svátky, posílení o letních prázdninách	Propojení dvou zámků

Tabulka 11 - návrh linek turistické dopravy komplexně propojující Jihočeský kraj



Obrázek 56 - lodní linka České Budějovice – Hluboká nad Vltavou – Purkarec

8.5.2.2. Ostatní autobusové linky pro rozvoj cestovního ruchu

Funkci rekreačních linek přispívají také regionální autobusové linky do Novohradských Hor, které jsou provozovány celoročně kromě pracovních dní o víkendech a svátcích. Několikrát denně je zajištěno spojení z Českých Budějovic až na Hojnou Vodu (část obce Horní Stropnice), odkud je možné se dostat na vrcholky Novohradských Hor. Vybrané spoje jsou vedeny přímo bez přestupu do Českých Budějovic.

Jihočeský kraj je rovněž spojen s okolními regiony mnoha komerčními dálkovými linkami, zejména z Prahy do oblasti NP/CHKO Šumava či z Prahy do Českého Krumlova. Tyto linky mají za cíl především dovést návštěvníky z Prahy do turistických destinací, nicméně vzhledem k velkému počtu zastávek na trase doplňují dopravní obslužnost i v rámci Jihočeského kraje.

V rámci Jihočeského kraje jsou dále vedeny mezistátní dálkové autobusové linky, které spojují Jihočeský kraj s ostatními destinacemi v zahraničí. Tyto linky jsou provozovány na komerční riziko dopravců a Jihočeský kraj nemá vliv na jejich rozsah a vedení.

8.6. Dlouhodobá dopravní koncepce

Součástí PDOÚ je také rámcový návrh dopravní koncepce veřejné drážní dopravy pro roky 2025 a 2030, která modeluje cílový stav veřejné dopravy v roce 2035. Výsledná podoba bude ovlivněna postupem MD ČR v oblasti rozvoje dálkové železniční dopravy, zejména kategorie R a Ex (EC, IC), která může být ve spolupráci s Jihočeským koordinátorem dopravy (zavedení v prokladu Sp), páteří rychlé dopravy v rámci kraje.

8.7. Standardy kvality přepravy

V rámci zkvalitňování dopravní obslužnosti a rozvoje IDS (viz kap. 8) a v souvislosti se zadávacími řízeními byly stanoveny standardy kvality vozidel a služeb používaných ve veřejné dopravě v závazku veřejné služby. Základními trendy u vozidel je přizpůsobení jejich kapacity přepravním potřebám a nízkopodlažnost pro přepravu osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Vyšší požadavky jsou rovněž na vybavení zastávek VLD a kvalitu přepravních služeb.

8.7.1. Veřejná linková doprava

8.7.1.1. Kategorie vozidel, která budou využívána v ZVS:

Vozidla kategorie V („Velký autobus“): Vozidla provozovaná na spojích v této kategorii M2 nebo M3 jsou zařazena do třídy II dle Vyhlášky o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích č. 341/2014 Sb. (dále jen Vyhláška č. 341/2014 Sb.), tzv. velký autobus.

Velký autobus má kapacitu minimálně (dále jen min.) 47 míst k sezení pro cestující (včetně sklopných sedadel). Sklopných sedadel může být maximálně 10 %. Jejich počet se zaokrouhluje na celá čísla nahoru.

Vozidla kategorie U („Klasický autobus“): Vozidla provozovaná na spojích v této kategorii M2 nebo M3 jsou zařazena do třídy II dle Vyhlášky č. 341/2014 Sb., tzv. klasický autobus.

Klasický autobus má kapacitu min. 38 míst k sezení pro cestující (včetně sklopných sedadel). Sklopných sedadel může být maximálně 10 %. Jejich počet se zaokrouhluje na celá čísla nahoru.

Vozidla kategorie S („Střední autobus“): Vozidla provozovaná na spojích v kategorii M2 nebo M3 jsou zařazena do třídy II dle Vyhlášky č. 341/2014 Sb., tzv. střední autobus.

Střední autobus má kapacitu min. 22 míst k sezení pro cestující (včetně sklopných sedadel). Sklopných sedadel může být maximálně 10 %. Jejich počet se zaokrouhluje na celá čísla nahoru.

Vozidlo kategorie D („Dálkový autobus“): Vozidla provozovaná na spojích v kategorii M3 jsou zařazena do třídy II nebo III dle Vyhlášky č. 341/2014 Sb. Podmínkou je existence zavazadlového prostoru ve vozidle, ve spodní části karoserie.

Dálkový autobus má kapacitu min. 49 míst k sezení pro cestující.

Kategorie označená jako VK („Vlek na kola“) je přívěsný vlek na kola, který splňuje požadavek min. 20 zádržných systémů pro kola.

Kategorie označená jako ZS („závěsná skříň“) je závěsná skříň, která splňuje požadavek závěsné skříně na vozidlo pro uložení min. 49 párů lyží.

Souprava označená jako UV („Cyklobus“) je souprava, která splňují požadavky min. na vozidla typu „Klasický autobus“ nebo „Dálkový autobus“ s požadavkem doplnění závěsného zařízení pro připojení přívěsu a „vleku na kola“.

Souprava označená jako DS („Skibus“), je souprava, která splňují požadavky na vozidla typu „Dálkový autobus“ s možností instalace závěsné skříně na vozidlo a „závěsné skříně“.

8.7.2. Železniční doprava - základní požadavky na vozidla regionální dopravy (zejména na nová vozidla po roce 2019) jsou:

podmínky v zadání jsou u všech dopravců totožné a jde hlavně o tyto:

- částečná nízkopodlažnost u vozidel partnerských dopravců/dopravních systémů (ÖBB, soupravy z Ex a R u vlaků objednávaných MD ČR, vozidla z jiných regionů ČR) - umožnění přepravy osob s omezenou schopností pohybu a orientace, přepravy kočárků),
- zajištění přepravy invalidních vozíků a kočárků, počet dle velikosti vozidla,
- alespoň 1 WC v ucelené jednotce, pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, přebalování kojenců,
- umožnění přepravy jízdních kol, kapacita určena podle typu vozidla a ročního období (vyšší počet v letním období na turisticky atraktivních tratích (např. Rybník – Lipno nad Vltavou/ Veselí nad Lužnicí – České Velenice),
- zařízení na online sledování vozidel (polohy) v reálném čase,
- informační systémy,
- akustické hlášení zastávek a dalších informací.

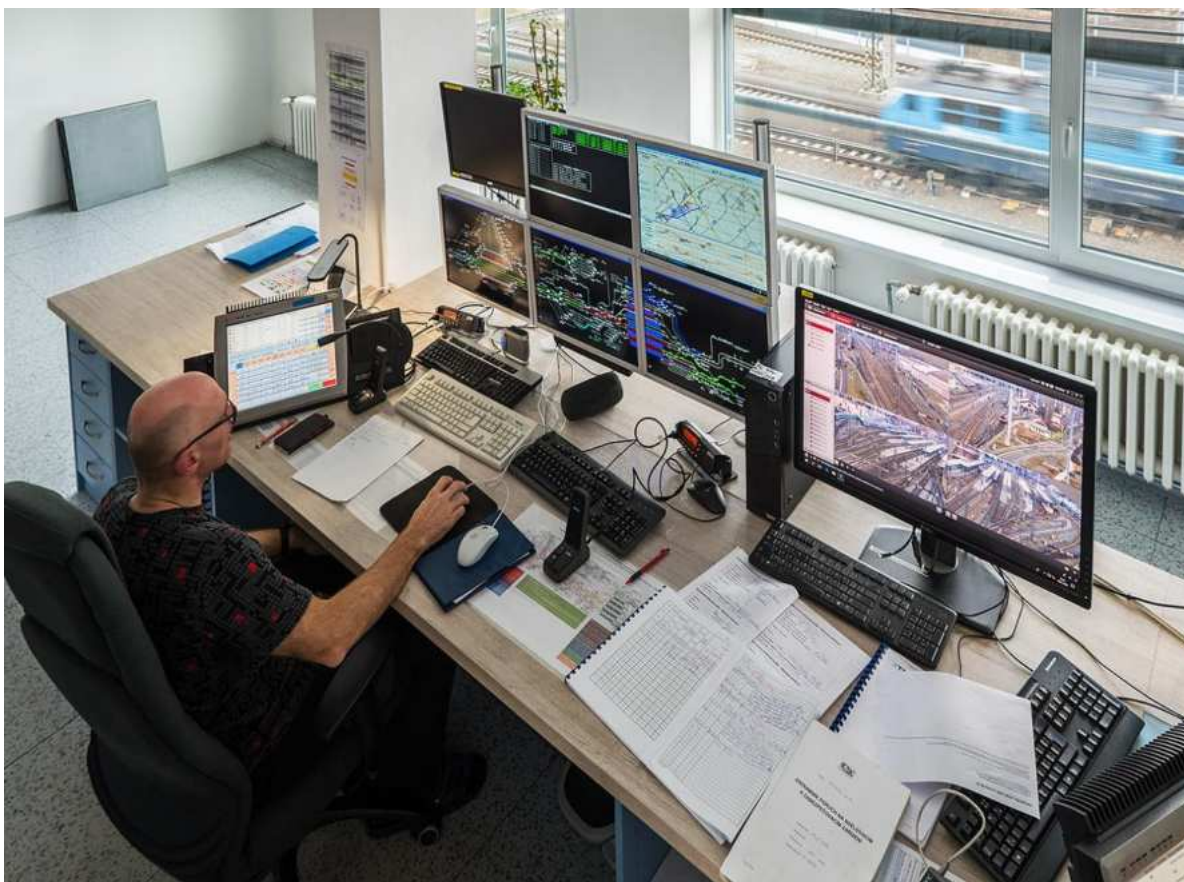
8.8. Operativní řízení dopravy

8.8.1. Úvod

Systematický rozvoj veřejné dopravy v celonárodním a krajském měřítku vyžaduje provozní a operativní řízení dopravních návazností. Doposud zajišťované činnosti spojené s operativním řízením byly zajištěny jednotlivými dopravci. Dochází tak k řízení operativní činnosti na jednotlivých druzích dopravy, ale není zajištěna spolupráce mezi jednotlivými dopravci. Vzniklo regionální dispečerské řízení v kraji s ohledem na požadavky objednatele příslušného regionu. Pracoviště bylo zřízeno u koordinátora dopravy a je spolufinancováno z prostředků Evropské unie.



Obrázek 57 - Správa železnic, Centrální dispečerské pracoviště Přerov



Obrázek 58 - lokální dispečink Olomouc

8.8.2. Vznik dispečinku

8.8.2.1. Příprava

Vedením kraje bylo rozhodnuto o zřízení krajského dispečinku veřejné osobní dopravy v objednavce kraje, právě u krajského koordinátora. Příprava zřízení krajského dispečinku byla zahájena v lednu 2018 vyhlášením výběrového řízení na dodavatele produktu - „Jihočeský centrální dispečink“.

8.8.2.2. Projektový záměr

Zadaný projekt na zřízení dispečinku řeší koordinaci jednotlivých dopravních módů ve veřejné dopravě v rámci systému řízení Jihočeského kraje včetně řešení rozvoje integrovaného dopravního systému pro oblast Českobudějovicka, který byl zaveden od 1.1.2017. Vedle tarifní integrace se jedná i o přepravní integraci, tj. zajištění návaznosti železniční dopravy, veřejné linkové dopravy a městské hromadné dopravy. Koordinátor veřejné dopravy postupně zlepšuje přípojné návaznosti, ale garantované přestupy mezi jednotlivými dopravními módy lze zajistit pouze pomocí dispečinku, který v případě zpoždění či mimořádností komunikuje s dispečery

jednotlivých dopravců (v případě veřejné linkové dopravy pak přímo i s řidiči autobusů) a řeší zajištění přepravy cestujících v rámci oblasti svého působení.

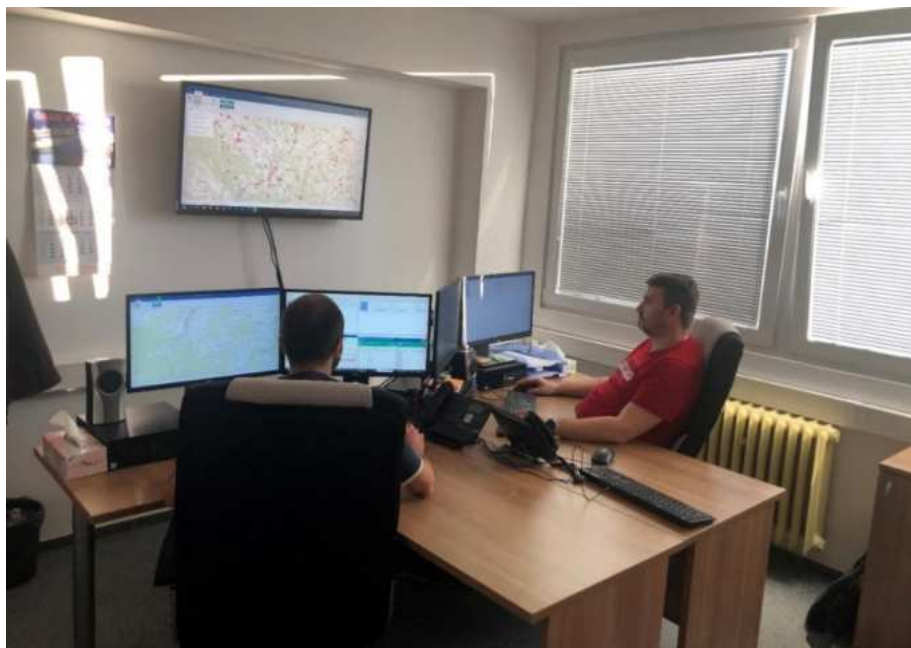
8.8.2.3. Zahájení provozu dispečerského pracoviště

Samotný projekt dispečerského pracoviště Jihočeského kraje byl financován díky prostředkům Integrovaného regionálního operačního programu (IROP) a kofinancován Jihočeským krajem. Vítězným dodavatelem se stala firma T-MAPY spol. s r.o., která připravila dle projektu a požadavku koordinátora kompletní řešení dispečerského pracoviště a projekt ve finální verzi dodala ve stanoveném termínu. Projektová udržitelnost činí 5 let od zahájení provozu dispečinku. Po ukončení udržitelnosti projektu se dispečerské pracoviště bude rozvíjet plně v gesci koordinátora dopravy.

Příprava pracoviště a vybrání dodavatele firmy (T-MAPY spol. s r.o.) vedlo k zahájení provozu dispečerského pracoviště pro Jihočeský kraj k datu 1. 9. 2018. Na pracovišti koordinátora byl zřízen „Centrální dispečink Jihočeského kraje“ včetně řízení Integrovaného dopravního systému v kraji.

8.8.3. Dispečerské pracoviště

Hlavním cílem realizace společného dispečinku je sledování a koordinace jednotlivých dopravců v systému objednávky Jihočeského kraje, které slouží k dodržování garantovaných návazností spojů, řešení mimořádných situací a informování cestujících o aktuálním provozu. Pro koordinátora dispečink poslouží jako nástroj ke sledování plnění smluvních ustanovení, analyzování a optimalizaci veřejné dopravy.



Obrázek 59 - Dispečerské pracoviště JIKORD

8.8.3.1. Sídlo dispečerského pracoviště

Dispečink je součástí pracoviště koordinátora dopravy JIKORD s.r.o, na adrese:

České Budějovice 370 01, Okružní 517/10, 4 - patro, kancelář D406.

8.8.3.2. Kontakt

Pracoviště dispečera je vybaveno telefonní linkou se záznamovým zařízením.

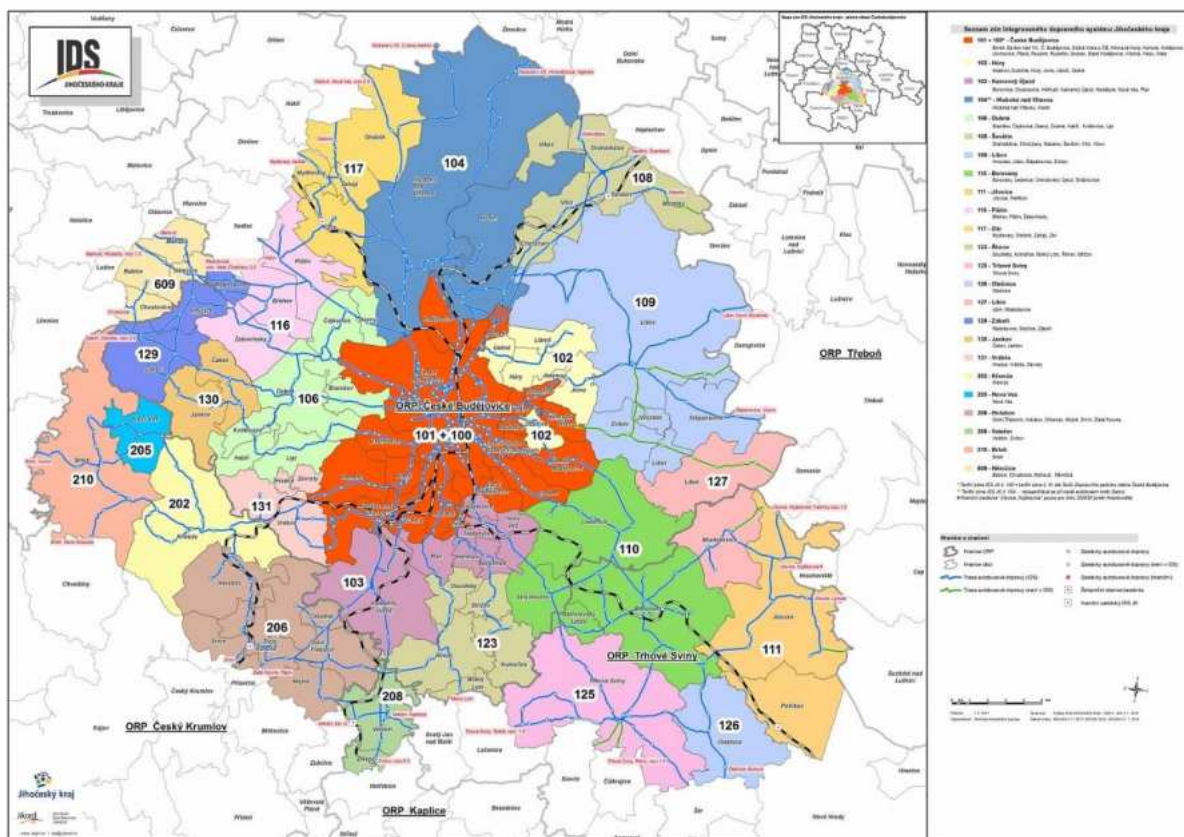
Tel.- 380 309 021, e-mail: dispecink@jikord.cz

8.8.3.3. Obvod působnosti a pracovní doba

Dispečer má celokrajskou působnost mezi všemi druhy veřejné dopravy v objednavce Jihočeského kraje a u všech linek a spojů v Integrovaném dopravním systému Jihočeského kraje. Hlavním cílem dispečerského pracoviště je sledování a koordinace jednotlivých dopravců silničních i železničních.

Pracovní doba: Pracovní dny od 6:00h do 22:00h

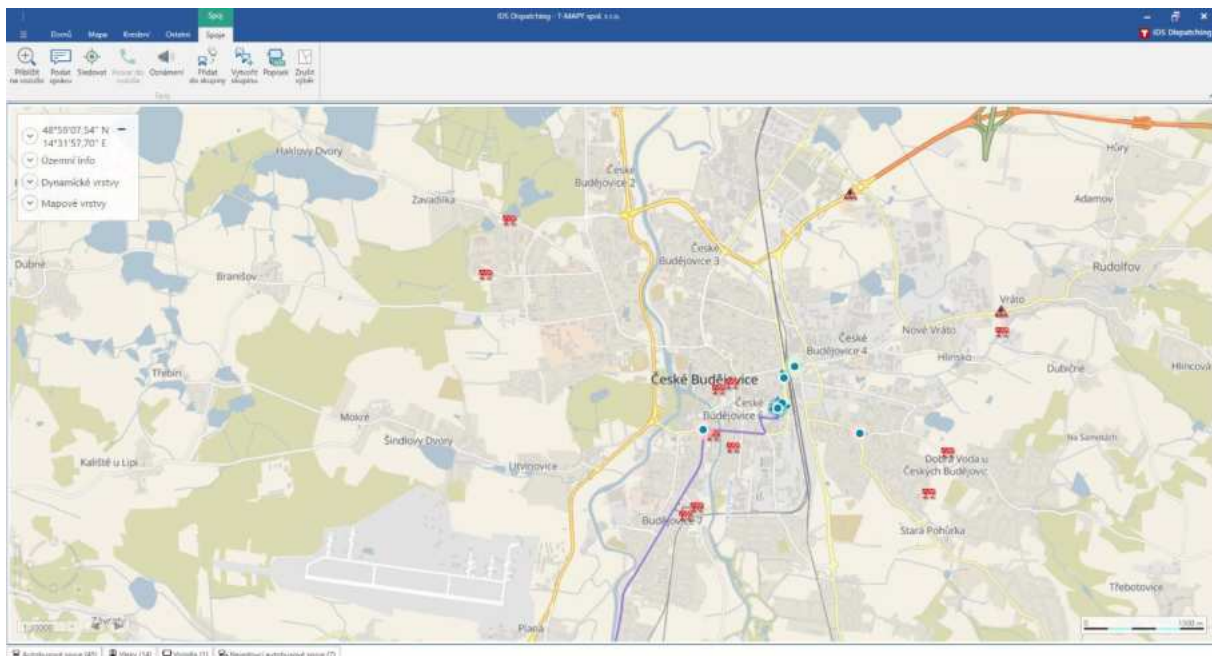
Sobota, Neděle, svátky : neobsazeno



Obrázek 60 – mapa současného IDS Jihočeského kraje

8.8.4. Povinnosti a pravomoci

- kontrola podmínek provozu vycházejících ze závazku veřejné služby v přepravě cestujících,
- průběžné sledování polohy vozidel veřejné dopravy přímým sledováním polohových informací z vozidel,
- projednává s dispečinkou dopravců a Správou železnic, případné odchylky a mimořádnosti
- navrhuje řešení mimořádností ve vazbě mezi jednotlivými dopravci veřejné dopravy,
- pracuje s informacemi získaných telefonicky či emailem o zpoždění jednotlivých spojů s ohledem na návaznosti mezi jednotlivými druhy veřejné dopravy,
- automatické sledování zpoždění vozidel ve vztahu k jízdním řádům, projednává ihned s příslušnými dopravci,
- vyhodnocuje možná ohrožení garance návazností v působnosti Integrovaného dopravního systému,
- předává podklady příslušným zaměstnancům koordinátora k řešení závad (nevjetí spoje, častá zpoždění, kapacity spojů apod.),
- při své nepřítomnosti zajistí převod činnosti dispečerského pracoviště do automatického režimu.



Obrázek 61 - aktuální provozní mapa spojů

Obrázek 62 – sledování aktuálního průjezdu zastávek

Obrázek 63 – tabulka s kontrolou neobsloužených zastávek

8.9. Informování veřejnosti

Informování o veřejné dopravě je v Jihočeském kraji pro širokou veřejnost zajišťováno pomocí webové aplikace na odkazu: www.dopravanajih.cz.

Tato aplikace pro veřejnost, je připravená intuitivním ovládáním a z listy si cestující může vybrat:

- vyhledání konkrétního spoje jak z mapy, tak z identifikační listy,
- vyhledání odjezdů z konkrétní zastávky.

Pomocí výše uvedených nástrojů si cestující může vyhledat spoj, na který čeká, a okamžitě ví, kde se vozidlo nachází.

Od roku 2022 na základě prováděných testů budou nově zpřístupněné polohové informací o všech vozidlech smluvních dopravců včetně Dopravního podniku města České Budějovice nejen v území IDS JK, ale v celém kraji. Cestující v Jihočeském kraji získá komplexní ucelený přehled o jízdách vozidel (železničních i silničních) všech dopravců na jedné webové adrese. Pro snadné vyhledávání je na zastávkách IDS Českobudějovicka a postupně na všech zastávkách Jihočeského kraje jsou umístěny QR kódy pro mobilní telefony. Jde o webový odkaz přímo na aktuální polohu vozidel.

Zároveň se plánuje spustit provoz call centra, kde naši pracovníci zodpoví informace týkající se jízdních řádů, tarifu IDS JK i aktuální situace v dopravě (zpoždění spojů). O zahájení provozu call centra budou cestující včas informováni, jeho zřízení je plánováno na rok 2024 .



Obrázek 64 - vzory odkazů pro vyhledávání aktuální polohy spojů

8.10. Další rozvojové záměry

Jihočeský kraj či jeho jiné organizační složky působící v oblasti veřejné dopravy se pravidelně účastní partnerství v projektech financovaných z Evropské Unie. Pro další období je plánováno v tomto trendu pokračovat.

Stejně tak je plánováno pokračovat v rozvoji spolupráce s dalšími regiony v rámci České republiky a zároveň i se zahraničními (Horní a Dolní Rakousko a Dolní Bavorsko) zejména na poli zkvalitňování veřejné dopravy.

Rozvoj spolupráce bude nadále probíhat i mezi akademickou a soukromou sférou.

Na základě schválené Koncepce cestovního ruchu Jihočeského kraje 2021 – 2030 bude vytvořena pracovní skupina pro řešení rekreační dopravy, která bude spolupracovat v této oblasti a vytvářet efektivní a trvale udržitelné dopravní spojení pro zajištění turistických potřeb obyvatelstva Jihočeského kraje a jeho návštěvníků.

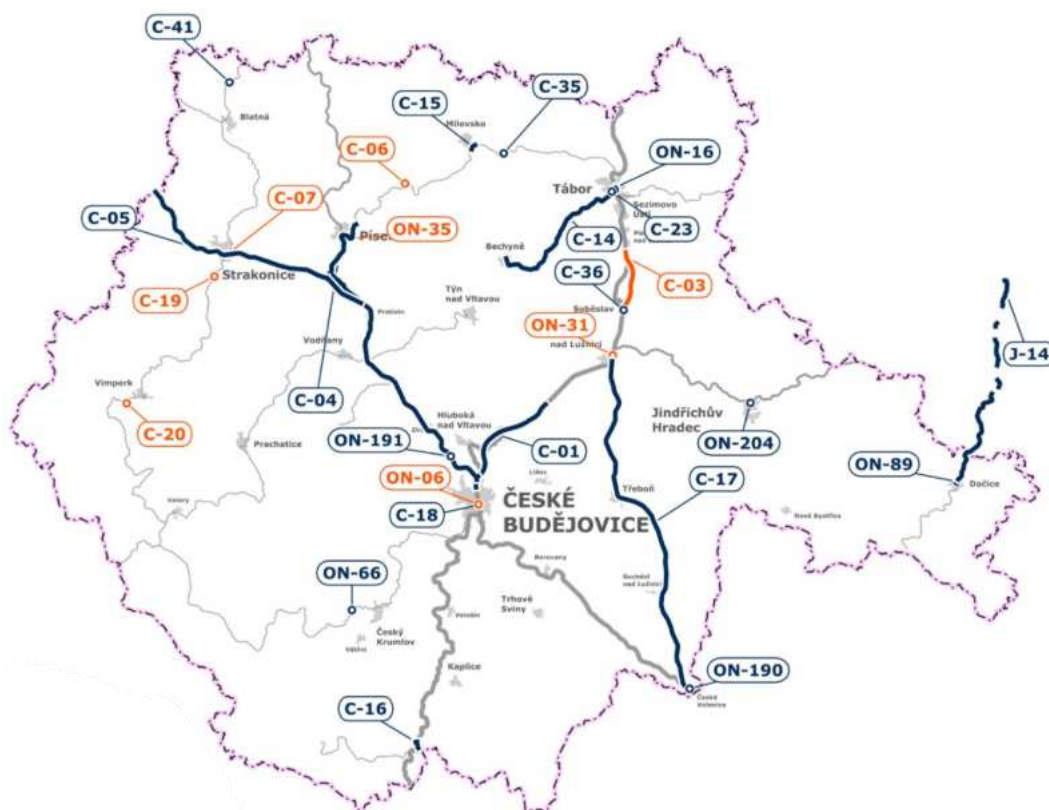
9. Dopravní infrastruktura pro veřejnou dopravu

9.1. Rozvoj železnice

Zvyšování kvality veřejné dopravy je podmíněno rozvojem infrastruktury, modernizacemi / optimalizacemi / revitalizacemi železničních tratí. I pouhou revitalizací je možné dosáhnout významných úspor, pokud dojde například k úspoře počtu nutných vozidel či zajištění přípojů.

Rozvoj železniční sítě dle podkladů SŽ:

- *Modernizace:* rekonstrukce železniční tratě ve stávajícím koridoru, s rektifikací oblouků, přeložkami, zdvoukolejněním, případně elektrizací, rychlost nejčastěji 120 - 160 km/h (případně 200 km/h), nápravový tlak 22,5 tun, průchodnost UIC GC.
- *Optimalizace:* rekonstrukce železniční tratě v menším rozsahu, ve své stávající stopě, případně s elektrizací, rychlost nejčastěji 80 - 120 km/h, nápravový tlak 22,5 tun, průchodnost UIC GC.
- *Revitalizace:* rekonstrukce regionální železniční tratě úsporným způsobem, ve své stávající stopě, rychlost nejčastěji 50 - 100 km/h (zejména odstranění trvalých rychlostních omezení, optimalizace rozsahu infrastruktury, modernizace zabezpečovacího zařízení, apod.).



Obrázek 65 - Přehled investičních akcí velkého rozsahu na železniční infrastruktuře SŽ v Jihočeském kraji ve fázi přípravy a realizace, stav 01/2022 (zdroj: Správa železnic, státní organizace)

Přehled investičních akcí velkého rozsahu			
kód	název	kód	název
C-01	Modernizace trati Nemanice I - Ševětín	C-23	Rekonstrukce mostu km 1,279 trati Tábor - Bechyně
C-03	Modernizace trati Veselí n.L. - Tábor - II.část, úsek Veselí n. L. - Doubí u Tábora, 2. etapa Soběslav - Doubí	C-29	ETCS Strakonice - Volary
C-04	Modernizace tratě Nemanice - Protivín (včetně) - Písek město (včetně)	C-35	Rekonstrukce mostu v km 21,510 trati Tábor - Písek
C-05	Modernizace tratě Protivín (mimo) - Horažďovice předm. (mimo)	C-36	Přestupní terminál Soběslav
C-06	Rekonstrukce mostu v km 41,791 trati Tábor - Písek	C-40	Rekonstrukce spádovištního zařízení v ŽST České Budějovice
C-07	Přestupní terminál Strakonice	C-41	Přesun zastávky Závěšín na trati Březnice - Strakonice
C-10	GSM-R Votice - České Budějovice	J-14	Revitalizace trati Kostelec - Telč - Slavonice
C-12	ETCS+DOZ Votice - České Budějovice	ON-06	Rekonstrukce výpravní budovy v žst. České Budějovice hl. n.
C-13	ETCS České Velenice - České Budějovice - Horní Dvořiště	ON-16	Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Tábor
C-14	Rekonstrukce trakčního vedení trati Tábor - Bechyně	ON-31	Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Veselí nad Lužnicí
C-15	Rekonstrukce ŽST Milevsko	ON-35	Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Písek
C-16	Rekonstrukce ŽST Rybník	ON-66	Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Kájov
C-17	Optimalizace a elektrizace trati České Velenice (mimo) - Veselí nad Lužnicí (mimo)	ON-89	Dačice ON - tlaková kanalizace, WC pro invalidy, tepelné čerpadlo, zateplení
C-18	ŽST České Budějovice podchod	ON-190	České Velenice, nádražní budova
C-19	Zvýšení stability skalních masivů na trati Strakonice - Volary, 1.stavba	ON-191	Hluboká nad Vltavou, nádražní budova
C-20	Zvýšení stability skalních masivů na trati Strakonice - Volary, 2.stavba	ON-204	Rekonstrukce výpravní budovy ŽST Jindřichův Hradec

Tabulka 12 - Investiční akce velkého rozsahu na železniční infrastruktuře SŽ v Jihočeském kraji ve fázi přípravy a realizace, stav 01/2022 (zdroj: Správa železnic, státní organizace)

Studie proveditelnosti
Studie proveditelnosti železničního uzlu České Budějovice
Aktualizace studie proveditelnosti modernizace trati České Budějovice - Plzeň

Tabulka 13 - Studie proveditelnosti s přímou vazbou na Jihočeský kraj aktuálně zpracovávané Správou železnic, stav 01/2022 (zdroj: Správa železnic, státní organizace)

9.1.1. Stav a potřeba řešení infrastrukturních záměrů na tratích Jihočeského kraje:

Tabulka 12 ukazuje přehled všech záměrů a stavů jednotlivých železničních staveb na území Jihočeského kraje.

železniční trať	trasování	Požadovaný typ rekonstrukce	Cílová (požadovaná) rychlost [km/h]	aktuální stav stavby	Nové zastávky	Stav zpracování (SRP, TES, SP, DUR) / pouze záměr JČK	důvod
190+191	České Budějovice – Strakonice – Horažďovice – Plzeň	modernizace, částečné zdvoukolejnění, bezúvratové zapojení Vodňan vč. elektrizace, elektrizace Horažďovice předměstí Horažďovice	120 – 200	Práce na aktualizaci studie proveditelnosti	Strakonice hrad (součást ASP)	Zhotovena SP, která je nyní aktualizována	významná celostátní trať s hustou regionální dopravou, součást sítě TEN-T
192	Nepomuk – Blatná	Optimalizace	60 – 80	udržení provozuschopnosti		Záměr JČK	spojení Blatná – Plzeň
193	Čičenice – Týn nad Vltavou	Udržení provozuschopnosti	bez úprav	JČK neobjednává veřejnou dopravu			možnost provozu turistických / zvláštních vlaků (kulturní a společenské akce v regionech – poutě, slavnosti,...)
193	Netolice – Dívčice			JČK neobjednává veřejnou dopravu			
194	České Budějovice – Český Krumlov – Černý Kříž	optimalizace mezistaničních úseků, zab.zař.dílní elektrizace	80 – 100	dokončena 1. etapa revitalizace	Boršov n. Vlt. dolní (součást SP) Boršov n. Vlt. most (součást SP)	Záměr JČK, běží zpracování SRP	atraktivní turistické cíle, velké rozdíly oproti IAD, požadováno zvýšení rychlosti v ucelených úsecích
195	Rybník – Lipno nad Vltavou	Bezúvratové napojení ze směru České Budějovice,	60 – 80	Realizována elektrizace 25 kV 50 Hz, zab. zař. atd.		Záměr JČK	zlepšení parametrů a zkrácení jízdních dob, prodloužení nástupišť, požadavek na úpravy oblouků
196	České Budějovice – Summerau (- Linz)	novostavba (výhled)	160 – 200	Zařazeno v ZÚR Jihočeského kraje trať pro 160 – 200 km/hod		Vyhledávací studie, zpracována TES	dobudování IV. TŽK, význam v mezistátní dopravě, ve spolupráci s Rakouskou stranou (novostavba v celém úseku České Budějovice – Linz); trať TEN-T, přímé napojení ČB – Lipno nad Vltavou

195 + 196	Rybník	rekonstrukce ŽST RYBNÍK				Záměr projektu	modernizace ŽST Rybník
197	Ččnice - Nové Údolí	Revitalizace, částečná elektrizace	60 - 100	Zaveden radioblok		Záměr JČK, zpracování SRP	priorita zrychlení úseku Prachatice - Ččnice, přímé napojení ČB - Vodňany (vč. elektrizace)
198	Strakonice - Volary	revitalizace částečná elektrizace	60 - 80			Záměr JČK	dosažení SJD 120 minut Strakonice - Volary,
199	České Budějovice - České Velenice	optimalizace mezistaničních úseků, zvýšení rychlosti až na 120 km/h	100 - 120	realizována optimalizace	Nedabyle (součást SP)	Záměr JČK, SRP zpracován	Urychlení a vyšší stabilita regionální dopravy
200	Zdice - Protivín	Optimalizace, ve spolupráci se StČ krajem, elektrizace	80 - 100			Záměr JČK, SRP ve zpracování	SJD pro regionální dopravu v úseku Písek - Příbram 60 minut (spěšné vlaky)
200 + 201	Ražice/Putim - Písek	Zkapacitnění, elektrizace, modernizace	120 - 200	Aktualizace SP		V projektové přípravě	Zrychlení úseku Písek - ČB, vazby Os Písek - Březnice na Sp Písek ČB v Písku
201	Tábor - Ražice	Optimalizace, novostavba mostu v Červené nad Vltavou Elektrizace Písek - Písek město	80 - 100		Písek-Budovatelská (součást ASP)	Záměr JČK (elektrizace, zvýšení rychlosti), SRP ve zpracování	SJD pro regionální dopravu v úseku Písek - Tábor 60 minut požadována elektrizace v úseku Písek - Písek město
201 - Milevsko	Milevsko	Přestupní terminál				Probíhá zpracování ZP rekonstrukce ŽST Milevsko	Zlepšení přestupních vazeb na VLD
202	Tábor - Bechyně	Modernizace	60 - 80		Tábor-Marešův vrch (k prověření)	Záměr projektu - rekonstrukce trakčního vedení; Zvýšení rychlosti - záměr JČK	zrychlení a stabilizace regionální dopravy, umožnění zajistit vozbu moderními vozidly
203	Březnice - Strakonice	revitalizace	60 - 80			Záměr JČK	zvýšení bezpečnosti, zatraktivnění vůči IAD a VLD

220	(Praha -) Benešov u Prahy České Budějovice	modernizace + zdvoukolejnění	160 - 200	Schválená Aktualizace studie proveditelnosti Centrální komisí MD ČR vč. úseku Nemanice I – Ševětín v nové stopě		Vyšší stupně přípravy, úsek Doubí – Soběslav ve fázi realizace včetně úpravy pro rychlost do 200 km/h, úsek Nemanice – Ševětín probíhá zpracování DSP pro rychlost do 200 km/h + prověření zvýšení rychlosti do 200 km/h v úseku Ševětín – Veselí nad Lužnicí.	Význam v dálkové a regionální osobní dopravě a v mezistátní nákladní dopravě, trať TEN-T
220 -	Soběslav	přestupní terminál		Probíhá zpracování DSP			Zkvalitnění přestupních vazeb na VLD
224	Tábor - Horní Cerekev	revitalizace	80			Záměr JČK, SRP zpracován	
225	Havlíčkův Brod - Veselí nad Lužnicí	modernizace (výhled) prioritně přestavba J. Hradec, vedení tratě v nové stopě v úseku JH-Veselí	160 - 200	Zpracovává se Technicko-ekonomická studie			zvýšení konkurenceschopnosti veřejné dopravy v relaci Jihočeský kraj - Kraj Vysočina požadavek na řešení žst.J. Hradec
226	Veselí nad Lužnicí - České Velenice	Optimalizace+ elektrizace	100 - 120	Schválená Studie proveditelnosti Centrální komisí MD ČR		Vyšší stupně projektové přípravy, zpracování ZP + DUR	zrychlení dopravy v turisticky atraktivní oblasti, možnost vedení dálkových vlaků z Prahy, požadavek elektrizace
227	Kostelec u Jihlavy Slavonice	optimalizace	80 - 100	Zpracovává se Technicko-ekonomická studie	Slavonice škola (součást ZP)	ZP zpracován, probíhá navazující projektová příprava	zvýšení bezpečnosti, zvýšení traťové rychlosti, zastávka Slavonice
228	Jindřichův Hradec - Obrataň	optimalizace v úseku Jindřichův Hradec - Kamenice nad Lipou	60 - 80	Probíhají úpravy zastávek			
229	Jindřichův Hradec - Nová Bystřice	udržení provozuschopnost	40 - 60		Jindřichův Hradec- Bobelovka	Záměr JČK	rozvoj turistického ruchu

Uzel České Budějovice	Agglomerační doprava v okolí ČB	Zkapacitnění, nové zastávky, zvýšení rychlosti		Práce na studii proveditelnosti			Zkvalitnění příměstské dopravy
-----------------------	---------------------------------	--	--	---------------------------------	--	--	--------------------------------

Tabulka 14 - vhodnost investičních záměrů na jednotlivé tratě. SJD – systémová jízdní doba – potřebná jízdní doba mezi taktovými uzly / významnými přestupními stanicemi včetně pobytů v mezilehlých stanicích a zastávkách, doba na přestup a rezerva (cca 5 %)

9.2. Rozvoj přestupních terminálů a parkovišť P+R

V rámci zajištění fungování plnohodnotné integrované dopravy v následujících letech je nutné vybudovat ve vybraných uzlech kvalitní přestupní terminály, umožňující přestup hrana-hrana³ (nebo krátký přestup) mezi železniční a veřejnou linkovou dopravou. Tyto terminály umožní svedení autobusových linek k železnici a vzájemnou synergií obou systémů, železnici pro rychlou páteřní obsluhu a autobusy pro obsluhu malých sídel na venkově anebo páteřních relací bez železniční dopravy (např. Třeboň – České Budějovice).

9.2.1. Přestupní terminály – současný stav

Umístěním přestupních terminálů se zabývá interní dokument společnosti JIKORD „Podpůrné dopravní systémy“. Aktuálně je dokončen přestupní terminál ve Strakonících a Veselí nad Lužnicí. V přípravě je výstavba terminálů Soběslav, Milevsko, v jednání Zlín, Jindřichův Hradec a další.

Součástí přestupních terminálů jsou i parkoviště P+R / B+R, které mohou usnadnit dojíždění do větších sídel při kombinaci individuální a veřejné dopravy. Parkoviště P+R / B+R jsou součástí návrhů nových přestupních terminálů.

Pohodlný přestup je umožněn i ve více železničních stanicích, nicméně se jedná jen o autobusovou zastávku v blízkosti železniční stanice, která ale není koncipována systémem hrana-hrana. Dobrým příkladem je například železniční trať 199, kde je dobrá dostupnost autobusových zastávek v okolí mezilehlých stanic a mohou být využité jako přestupní terminály.



Obrázek 66 – autobusy vyčkávací na vlaky na trati Veselí nad Lužnicí – České Velenice. Zde v přestupním terminálu Majdalena chybí dostatek parkovacích míst

³ <http://www.efektivnidoprava.info/prestup-hrana-hrana/>

Možná místa pro umožnění kvalitního a rychlého přestupu mezi železniční a veřejnou linkovou dopravou, bez nutných infrastrukturních úprav, aktuálně jsou:

Možnosti přestupu vlak – autobus na území Jihočeského kraje		
Trať	stanice	poznámky
190	Hluboká nad Vltavou	v minulosti fungující přestup na linku MHD 104, zastávka naproti staniční budově, umožnění rychlého přestupu, možnost parkování
	Zliv	zastávky VLD naproti staniční budově, prostory pro parkování
	Dívčice	zastávky VLD naproti staniční budově, možnost parkování
	Záblatíčko	zastávky VLD u železniční zastávky, bez možnosti parkování
	Čičenice	zastávky VLD před staniční budovou, problematické otáčení autobusu, nutnost změna místa – např. před hostincem
	Protivín	zastávka VLD před staniční budovou včetně P + R
	Strakonice	Přestupní terminál s dostatkem míst P+R, B+R, doplněn K+R
192	Blatná	zastávky před nádražní budovou, dostatečný počet autobusových stanovišť
194	Vrábče	zastávky VLD na dohled vlakové zastávce, pár míst pro parkování, problematický přechod silnice II/143 a nemožné otáčení autobusů
	Holubov	zastávky VLD v blízkosti ŽST, možnost využití plochy v oblasti nádraží k P + R
	Český Krumlov	aktuálně využíváno MHD, zastávky VLD před staniční budovou, vhodnost P + R
	Černá v Pošumaví	vhodné umístění zastávek VLD v blízkosti staniční budovy
	Nová Pec	zastávky VLD v blízkosti staniční budovy spolu s placeným parkovištěm
	Nové Údolí	přestupní terminál hrana-hrana, využíván v letní sezóně
195	Vyšší Brod	zastávky před staniční budovou, prostor na případné otáčení autobusu
	Čertova Stěna	zastávky VLD u vlakové zastávky
	Lipno nad Vltavou	provizorně fungující přestup pro skibus
196	Kaplice	vhodné umístění, zastávky v těsné blízkosti staniční budovy, možnost otáčení autobusu na nedaleké točně, riziko – přecházení přes II/157, nutnost vybudovat bezpečnější přestup (přechod s ostrůvkem,...), vybudováno P+R
197	Vodňany	Možnost parkování, v minulosti provizorní zastávka VLD
	Zbytiny	zastávka VLD 100 m od výpravní budovy u přejezdu
	Stožec	zastávka VLD cca 100 m od výpravní budovy, na dohled
	Nové Údolí	přestupní terminál hrana-hrana
198	Lipka	zastávky VLD 50 m od výpravní budovy
	Lenora	zastávky VLD téměř vedle výpravní budovy
199	Borovany	zastávka VLD naproti výpravní budově, pohodlné otáčení autobusu, v přípravě P+R a úprava přestupního terminálu
	Jílovice	zastávka s točnou VLD naproti výpravní budově
	Nové Hradky	zastávka VLD naproti výpravní budově, využíváno, vybudováno P+R a B+R
	České Velenice	zastávka VLD u výpravní budovy
200	Písek	zastávky MHD před výpravní budovou, kapacita 2 autobusy
	Čimelice	zastávky VLD u výpravní budovy
201	Milevsko	zastávky MHD u výpravní budovy, příprava přestupního terminálu
	Sepekov	zastávky VLD v blízkosti výpravní budovy, nutnost přecházet I/19
	Božejovice	zastávky VLD u výpravní budovy
202	Malšice	zastávky VLD v blízkosti výpravní budovy
	Bechyně	zastávka VLD u výpravní budovy, téměř bez využití, potenciál pro P+R

Tabulka 15 - možnost přestupních vazeb železnice – autobus bez výraznějších stavebních úprav

220	Tábor	v blízkosti AN
	Soběslav	AN 120 m od výpravní budovy, v přípravě úprava přestupního terminálu
	Veselí nad Lužnicí	Vybudován přestupní terminál s P+R
	Hluboká nad Vltavou-Zámostí	zastávka VLD před nádražní budovou, v minulosti využíváno, možnost otáčení autobusu.
224	Pořín	zastávka VLD v těsné blízkosti železniční zastávky
225	Jindřichův Hradec	AN v blízkosti železniční stanice, nejbližší zastávky MHD
226	Majdalena	zastávka VLD před výpravní budovou, možnost navazování autobusu směr Chlum u Třeboně
	Suchdol nad Lužnicí	zastávka VLD před výpravní budovou
	Nová Ves nad Lužnicí	zastávky VLD v těsném sousedství výpravní budovy
228	Nová Včelnice	zastávka VLD 80 m od výpravní budovy
229	Senotín	VLD v těsné blízkosti výpravní budovy
	Nová Bystřice	v minulosti umístěna zastávka VLD

Tabulka 16 - možnost přestupních vazeb železnice – autobus bez výraznějších stavebních úprav



Obrázek 67 – přestupní terminál ve Strakonících, který umožňuje komfortní přestup autobus – vlak. Celé území prošlo zásadní proměnou v letech 2020 – 2021 výstavbou přestupního terminálu u ŽST Strakonice, vybudování P+R, K+R a B+R a rekonstrukcí výpravní budovy, která poskytuje dostatek pohodlí při čekání. V sousedství se rovněž nachází středně velký obchod s potravinami

9.2.2. Přestupní terminály – výhledový stav – záměry

V rámci zkvalitnění a zatraktivnění je vhodné rozšiřovat přestupní terminály, které umožní komfortní přestup mezi jednotlivými módy dopravy.

Možnosti přestupu vlak – autobus na území Jihočeského kraje							
Trať	stanice	Rozvojové záměry	priorita	počet zastávek VLD (z toho nových)	Počet míst P+R (z toho K+R)	Počet míst B+R	Nutnost otáčení autobusu VLD
190	Hluboká nad Vltavou	Vybudovat parkovací místa, oprava točny pro autobusy	Střední				
	Zliv	Vybudovat oficiální P + R	Vysoká				
	Dívčice	zastávky VLD naproti staniční budově, možnost parkování, rozšířit P+R a B+R	Střední	1 (0)	40 (2)	30	ano
	Záblatíčko	zastávky VLD u železniční zastávky, bez možnosti parkování, vybudovat malé P+R s B+R	Nízká	2(0)	5 - 10	15	Ne
	Čičenice	zastávky VLD před staniční budovou, problematické otáčení autobusu, vybudovat P+R s B+R a točnu pro autobusy	nejvyšší	2(1)	70 (2)	40	ano
	Milenovice	Vybudovat B+R	Nízká	0	0	10	ne
	Protivín zastávka	Vybudovat P+R a B+R, prověřit přesun zastávky VLD	střední	0 (2)	20 (1)	30	ne
	Protivín	zastávka VLD před staniční budovou včetně P +R, rozšířit P+R a B+R	Nízká	1	20	20	ano
	Skály	Vybudovat B+R	Nízká	0	0	10	ne
	Heřmaň	Vybudovat B+R	Nízká	0	0	10	ne
	Ražice	Vybudovat P+R a B+R a malý přestupní terminál s otáčením autobusu, možnost parkování	Střední	0(1)	30	20	ano
	Sudoměř u Písku	Vybudovat B+R	Nízká	0	0	10	ne
	Čejetice	Vybudovat P+R s přestupním terminálem a B+R	Střední	0(1)	20	20	ano
	Modlešovice	Zastávku neobsluhovat z důvodu minimálního využití					
Strakonice	Přestupní terminál s dostatkem míst P+R, doplněn K+R, rozšířit B+R	střední			60		
191	Katovice	V případě rozvoje regionální železniční dopravy vybudovat malý terminál s možností otáčení autobusu	nejnižší	0(1)	20	20	ano
	Pracejovice	V případě rozvoje regionální železniční dopravy vybudovat malé P+R s B+R	nejnižší		5	10	
192	Blatná	Vybudovat oficiální P+R a B+R	Střední	5	50	50	ano
	Tchořovice	Vybudovat B+R	Nízká	0	0	10	ne
	Lnáře	Vybudovat malé P+R s B+R	Nízká	0	10	10	ne
	Hradiště u Blatné	Vybudovat B+R	nejnižší	0	0	10	ne

Tabulka 17 - záměr rozvoje přestupních terminálů a parkovišť v okolí železničních stanic a zastávek

194	Boršov nad Vltavou dolní	Součást projektu SP ŽUČB - vybudovat záchytné P+R	projekt	2 (3)	150 (3)	20	ano
	Boršov nad Vltavou ŽST	Vybudovat malé P+R	Projekt	4 (2?)	10	30	ne
	Boršov nad Vltavou most	Součást projektu SP ŽUČB - malé P+R	Projekt	0	10	20	ne
	Černý Dub	Vybudovat malé B+R	Nízká	0	0	10	ne
	Hradce	Vybudovat malé B+R	Nízká	0	0	10	ne
	Vrábče	Vybudovat malé P+R a B+R, zvýšit bezpečnost přecházení přes II/143 (ostrůvek)	Nízká	2	10	20	Ne
	Křemže	Vybudovat P+R a B+R	nízká	0	20	20	Ne
	Holubov	Vybudovat P+R a B+R	střední	2	10	10	ne
	Třísov	P+R vybudováno, doplnit B+R	Nízká	0	15	10	ne
	Český Krumlov	Vybudovat P+R a B+R	Střední	2	30 (2)	20	Ano
	Kájov	Vybudovat malé P+R a B+R	Nízká	0	10	10	ne
	Hořice na Šumavě	Vybudovat malé P+R a B+R	Nízká	0	10	10	ne
	Černá v Pošumaví	Vybudovat P+R a B+R, zvýšení bezpečnosti při přecházení I/39	Střední	2	30 (2)	30	ne
	Horní Planá	Vybudovat P+R a B+R	Střední	0	20 (1)	30	ne
	Nová Pec	Vybudovat P+R a B+R, zkvalitnit otáčení autobusu	Nízká	1	20 (1)	20	Ano
Stožec	Vybudovat B+R	Nízká	0	0	10	Ne	
195	Vyšší Brod	zastávky před staniční budovou, prostor na případné otáčení autobusu					
	Lipno nad Vltavou	Vybudovat přestup na VLD	Střední	1	0	10	ano
196	Horní Dvořiště	Vybudovat malé P+R, B+R	Nízká	0	5	10	ne
	Rybník	Vybudovat přestupní terminál s B+R a P+R	Vysoká	1 (2)	30 (2)	15	ano
	Bujanov	Vybudovat malé P+R, B+R, prověřit možnost zastávky VLD	Střední	1	15 (1)	10	ano
	Omlenice	Vybudovat malé P+R, B+R	Střední	0	10	10	ne
	Kaplice	Oprava točny, nutnost vybudovat bezpečnější přestup (přechod s ostrůvkem,...), rozšířit P+R, vybudovat B+R, K+R	Vysoká	2 (0)	50 (3)	10	ano
	Velešín	Vybudovat P+R, zlepšit přestup bus	Nízká	2 (0)	25 (2)	20	ne
	Velešín město	Vybudovat B+R,	Střední	0	2 (2)	30	ne
	Kamenný Újezd	Vybudovat B+R,	Nízká	0	1 (1)	15	ne
197	Vodňany	Možnost parkování, v minulosti provizorní zastávka VLD, vybudovat přestupní terminál s P+R a B+R (výhledové vedení vlaků Vodňany - Borovany a Vodňany - Tábor)	Střední	0(2)	40 (2)	40	ano
	Pražák	Vybudovat B+R	Nízká	0	0	10	ne
	Svinětice	Vybudovat B+R	Nízká	0	0	10	ne
	Bavorov	Vybudovat malé P+R a B+R	střední	0	10	10	ne
	Blanice	Vybudovat B+R	Nízká	0	0	10	ne
	Strunkovice nad Blanicí	Vybudovat malé P+R a B+R	Nízká	0	10	10	ne
	Husinec	Vybudovat malé P+R a B+R	nejnižší	0	10	10	ne
	Prachatice	Vybudovat terminál s P+R a B+R a zajistit bezproblémové otáčení autobusu	Střední	1(1)	20	20	ano
	Prachatice lázně	Vybudovat B+R	Nízká	0	0	10	ne
	Chroboly	Vybudovat malé P+R a B+R	Nízká	0	10	10	ne
	Zbytiny	Vybudovat malé P+R a B+R	Nízká	0	10	10	ne
Volary	Vybudovat P+R a B+R s terminálem	Zastávka VLD v přípravě	1	20	10	ano	

Tabulka 18 - záměr rozvoje přestupních terminálů a parkovišť v okolí železničních stanic a zastávek

198	Radošovice	Vybudovat B+R	Nízká	0	0	10	ne
	Přední Zborovice	Vybudovat B+R	Nízká	0	0	10	ne
	Strunkovice nad Volyňkou	Vybudovat B+R	Nízká	0	0	10	ne
	Hoštice u Volyně	Vybudovat B+R	Nízká	0	0	10	ne
	Volyně	Vybudovat přestupní terminál s P+R a B+R	Střední	0(2)	30(1)	20	Ano
	Čkyně	Vybudovat přestupní terminál s P+R a B+R	Střední	0(1)	15	10	Ano
	Vimperk	Vybudovat přestupní terminál s P+R a B+R	Střední	0(2)	10	10	Ano
	Lenora	Vybudovat malé P+R a B+R	Nízká	2	10	10	ne
199	Nové Hodějovice (v rámci SP ŽUČB)	Přestupní terminál na MHD a VLD, P+R a B+R	Projekt	2	50(3)	10	ne
	Nedabyle (součást SP ŽUČB)	Vybudovat B+R	Projekt	0	0	15	ne
	Nová Ves	Vybudovat B+R	Střední	0	0	30	ne
	Trocnov	Vybudovat malé P+R a B+R	Nízká	0	5	10	ne
	Radostice u Trocnova	Vybudovat malé P+R a B+R	Nízká	0	5	10	ne
	Borovany	Přesun zastávky VLD k VB, vybudovat P+R a B+R	Příprava	1(2)	50(3)	40	ano
	Hluboká u Borovan	Vybudovat P+R a B+R	Střední	2	10(1)	20	ne
	Jílovice	Vybudovat P+R, rozšířit a zmodernizovat B+R	Vysoká	1	25(2)	20	ano
	Petříkov	Vybudovat malé P+R a B+R	Střední	0	5	10	ne
	Nové Hrady	zvýšit bezpečnost při přecházení III/15425 u VB	Vysoká				
	Vyšné	Vybudovat malé P+R a B+R	Střední	0	5	10	ne
	České Velenice	zastávka VLD u výpravní budovy, možnost parkování, renovovat B+R, revitalizace oblasti	Střední			50	
	200	Písek	rozšířit P+R a vybudovat B+R	Vysoká		50	50
Písek zastávka		Vybudovat B+R	Střední	0	0	20	Ne
Písek-Dobešice		Vybudovat B+R	Nejnižší	0	0	10	Ne
Čížová		Vybudovat malé P+R s B+R	Střední	0	10	20	ne
Vráž u Písku		Vybudovat malé P+R s B+R	Nízká	0	10	10	ne
Dolní Ostrovec		Vybudovat malé P+R s B+R	Nízká	0	10	10	ne
Smetanova Lhota		Vybudovat malé P+R s B+R	Nízká	0	5	10	ne
Čimelice		zastávky VLD u výpravní budovy, vybudovat P+R s B+R, zkvalitnit přestup vlak - autobus	Střední	2	20(1)	20	ano
Mirovice		Vybudovat přestupní terminál s P+R a B+R	Střední	2	20(1)	20	ano

Tabulka 19 - záměr rozvoje přestupních terminálů a parkovišť v okolí železničních stanic a zastávek

201	Putim	Vybudovat malé P+R s B+R	Nízká	0	10	10	ne	
	Písek jih	Vybudovat B+R	Vysoká	0	0	30	ne	
	Písek-Budovatelská	Součást projektu ASP ČB – Plzeň, vybudovat B+R						
	Písek město	Vybudovat terminál pro MHD a VLD s P+R a B+R	Střední	2	20 (1)	30	ano	
	Vrcovice	Vybudovat malé P+R s B+R, v přípravě rekonstrukce zastávky (SŽ)						
	Vlastec	Vybudovat B+R	Nízká	0	0	10	ne	
	Červená nad Vltavou	Vybudovat B+R	Nízká	0	0	10	ne	
	Jetětice	Vybudovat B+R	Nízká	0	0	10	ne	
	Stehlovice	Vybudovat B+R	Nízká	0	0	10	ne	
	Branice	Vybudovat P+R s B+R	Střední	0	20	20	ne	
	Lišnice	Vybudovat B+R	Nízká	0	0	10	ne	
	Milevsko	zastávky MHD u výpravní budovy, příprava přestupního terminálu, rozšířit parkování	V přípravě	2	30	30	ano	
	Sepekov	zastávky VLD před výpravní budovou, zvýšit bezpečnost přecházení I/19 (ostrůvek), vybudovat P+R s B+R	Střední	2	30	30	ne	
	Božejovice	zastávky VLD u výpravní budovy, vybudovat P+R s B+R	Střední	1	30	30	ano	
	Padařov	Vybudovat malé P+R s B+R, v přípravě rekonstrukce zastávky (SŽ)	Nízká	0	10	10	ne	
	Meziříčí	Vybudovat malé P+R s B+R	Nízká	0	10	10	ne	
	202	Balkova Lhota	Vybudovat malé P+R s B+R	Nízká	0	10	10	ne
		Nasavrky	Vybudovat B+R	Nízká	0	0	10	ne
Slapy		Vybudovat B+R	Nízká	0	0	20	ne	
Libějice		Vybudovat malé P+R s B+R	Nízká	0	10	10	ne	
Malšice		zastávky VLD v blízkosti výpravní budovy, vybudovat P+R s B+R, přiblížit VLD k ŽD (prověřit)	Střední	2	30	20	ne	
Čenkov u Malšic		Vybudovat B+R	Nízká	0	0	10	ne	
Třebelice		Vybudovat malé P+R s B+R	Nízká	0	10	10	ne	
Všechlapy		Vybudovat B+R	Nízká	0	0	10	ne	
Bechyňská Smoleč		Vybudovat B+R	Nízká	0	0	10	ne	
Sudoměřice u Bechyně		Vybudovat malé P+R s B+R	střední	0	10	10	ne	
Bechyně	zastávka VLD u výpravní budovy, téměř bez využití, vybudovat P+R s B+R a přestupní terminál	Vysoká	5	50	30	Ano/ průjezd		
203	Řepice	Vybudovat B+R	nejnižší	0	0	10	ne	
	Domanice	Vybudovat B+R	Nízká	0	0	10	ne	
	Radomyšl zastávka	Vybudovat B+R	Střední	0	0	25	ne	
	Radomyšl	Vybudovat malé P+R s B+R	Nízká	0	10	10	ne	
	Velká Turná	Vybudovat malé P+R s B+R	Nízká	0	10	10	ne	
	Rojice	Vybudovat B+R	nejnižší	0	0	10	ne	
	Sedlice město	Zkvalitnit přestup ŽD – VLD, vybudovat malé P+R s B+R	Střední	2	10	30	ne	
	Sedlice	Vybudovat malé P+R s B+R	Nízká	0	10	10	ne	
	Mačkov	Vybudovat B+R	Nízká	0	0	10	ne	
	Bezdědovice	Vybudovat B+R	Nízká	0	0	10	ne	
	Bělčice	Vybudovat B+R	Střední	0	0	25	ne	

Tabulka 20 záměr rozvoje přestupních terminálů a parkovišť v okolí železničních stanic a zastávek

220	Tábor	P+R vybudováno, rozšířit B+R (kryté), nedořešeno K+R	Vysoká			100	
	Tábor-Čápvův Dvůr	Vybudovat P+R s B+R	Střední	0	20	20	ne
	Sezimovo Ústí	Vybudovat B+R	Střední			20	
	Planá nad Lužnicí	Vybudovat P+R (rozšíření) s B+R	Střední			40	
	Doubí	Zastávka ve stavbě, doplnit malé P+R s B+R	Střední	0	10	20	ne
	Myslkovice	Zastávka ve stavbě, doplnit malé P+R s B+R	Střední	0	10	20	ne
	Soběslav	V přípravě přestupní terminál					
	Řípec – Dráčov	Doplnit B+R, zvýšit bezpečnost při přecházení I/3 (II/603)	Střední			10	
	Veselí nad Lužnicí	Vybudován přestupní terminál s P+R, rozšířit/vybudovat kryté B+R	střední			50 - 100	
	Veselí nad Lužnicí – zastávka	Vybudovat P+R s B+R	Střední	0	40	40	ne
	Horusice	Vybudovat B+R	Nízká	0	0	10	ne
	Neplachov	Vybudovat B+R	Nízká	0	0	10	ne
	Ševětín	Vybudovat přestupní terminál s P+R, rozšířit B+R	Vysoká	3	30	30	ano
	ČB – Severní zastávka	Zkvalitnit přestup na MHD, zlepšit dostupnost průmyslových areálů	Součást projektu SP ŽUČB	2	0	30	Ne
224	Tábor-Měšice	Vybudovat B+R	Nízká	0	0	20	ne
	Dobronice u Chýnova	Vybudovat malé P+R s B+R	Nejnižší	2	5 - 10	10	ne
	Chýnov	Vybudovat P+R s B+R	Nízká	0	10 - 20	20	ne
	Pořín	Vybudovat malé P+R s B+R	Nízká	2	10	10	ne
225	Řípec	Vybudovat B+R	Nízká	0	0	10	ne
	Doňov	Vybudovat malé P+R s B+R	Nízká	2	10	10	ne
	Kardašova Řečice	Vybudovat malé P+R s B+R a přestupní terminál	Střední	1	30	30	ano
	Mnich	Vybudovat B+R	Nízká	0	0	10	ne
	Děbolín	Vybudovat B+R	Nízká	0	0	10	ne
	Jindřichův Hradec	Vybudovat velké P+R s B+R a zlepšit přestup VLD/MHD – ŽD	Vysoká	4	200	50	ano
226	Vlkov	Renovat B+R	v rámci modernizace	0	0	20	Ne
	Frahelž	Renovat B+R		0	0	20	Ne
	Lomnice nad Lužnicí	Vybudovat přestupní terminál s P+R a B+R		2	20	40	ano
	Lužnice	Renovat B+R		0	0	20	Ne
	Třeboň	Vybudovat přestupní terminál s P+R a B+R		2	20	40	ano
	Třeboň lázně	Zvýšit kapacitu na B+R		2	0	50	ne
	Majdalena zastávka	Renovat B+R		0	0	20	Ne
	Majdalena	Vybudovat P+R a renovovat B+R		2	20	30	ano
	Suchdol nad Lužnicí	Zlepšit přestupní vazbu, vybudovat P+R, renovovat B+R		1	20	30	ano
	Suchdol nad Lužnicí zastávka	vybudovat P+R, renovovat B+R		0	20	30	ne
	Hrdlořezy	Vybudovat malé P+R, renovovat B+R		0	10	20	ne
	Dvory nad Lužnicí	Vybudovat malé P+R, renovovat B+R		0	10	20	ne
Nová Ves nad Lužnicí	Vybudovat malé P+R, renovovat B+R		0	10	20	ne	
227	Velký Pěčín	Vybudovat B+R	Nízká	0	0	10	ne
	Malý Pěčín	Vybudovat B+R	nejnižší	0	0	10	ne
	Dačice	Vybudovat přestupní terminál s P+R a B+R	Střední	2	40	30	ano
	Dačice město	Vybudovat B+R	Střední	0	0	30	ne
	Peč	Vybudovat B+R	nejnižší	0	0	10	ne
	Dolní Bolíkov	Vybudovat B+R	nízká	0	0	10	ne
	Slavonice	Vybudovat přestupní terminál s P+R a B+R	Střední	1	30	30	ano
228	Nová Včelnice	vybudovat malé P+R s B+R	Nízká	0	10	20	ne
229	Nová Bystřice	revitalizace bus zastávky, vybudovat malé P+R a B+R	nízká	1	10	20	ano

Tabulka 21 záměr rozvoje přestupních terminálů a parkovišť v okolí železničních stanic a zastávek

9.3. Rozvoj pozemních komunikací

Kvalitní dopravní infrastruktura je jedním ze základních předpokladů komfortního cestování. V rámci rozvoje dálniční a silniční sítě na území Jihočeského kraje lze aktuální informace o rozsahu připravovaných dopravních novostaveb nalézt jednak na webových stránkách Ředitelství silnic a dálnic ČR, které je investorem staveb dálnic a silnic I. tříd (odkaz zde [Stavby - Mapová aplikace \(rsd.cz\)](#)), jednak na webových stránkách Jihočeského kraje, který je investorem v oblasti silnic II. a III. tříd (odkaz zde [Vítejte na webu Dopravní stavby I Dopravní stavby \(kraj-jihocesky.cz\)](#)). Na stránkách Jihočeského jsou pak uvedeny také souhrnné informace o nejvýznamnějších stavbách jiných investorů (ŘSD a SŽ). Do VLD přinesou nově budované dopravní stavby pro linky projíždějící daným územím jak časové tak i kilometrické úspory u zrychlených spojů, které nebudou muset zajižďet do intravilánů obcí.

9.3.1. Nové autobusové zastávky

Zastávkové označníky (dopravní značení – označení zastávky) VLD budou převedeny na vlastníka komunikace a zaměřeny jejich aktuální polohy dle GPS ve spolupráci s Oddělení správy aplikací a GIS, odborem informatiky Krajského úřadu Jihočeského kraje. To vyžaduje po legislativní změně zákona č. 304/2017 nově úzkou součinnost s vlastníky pozemních komunikací.

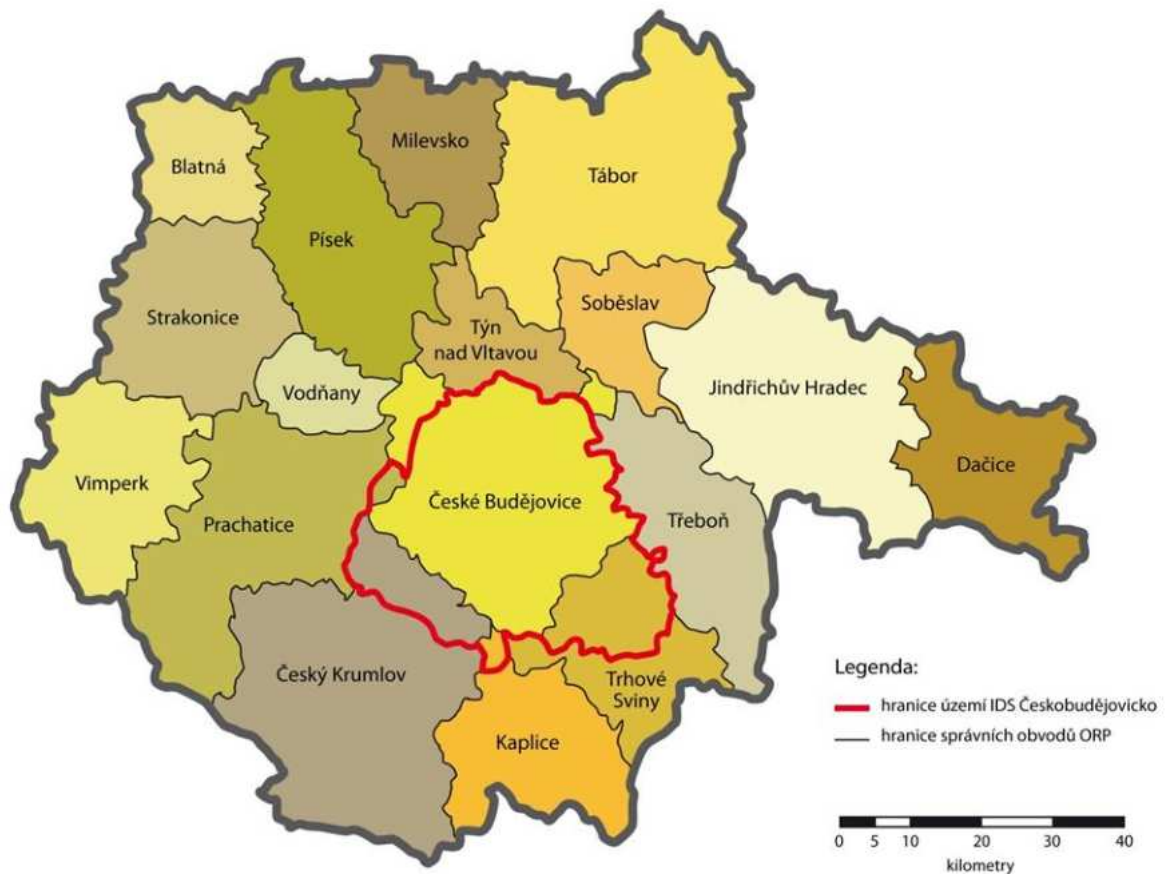
V rámci rozvoje turistické dopravy je vhodné se zabývat rozvojem autobusových zastávek u významných turistických cílů, jako je například ZOO Hluboká nad Vltavou nebo ZOO Dvorec u Borovan, které jsou zatíženy IAD.

10. Integrace veřejné dopravy v Jihočeském kraji

10.1. Tarifní systém a zaintegrované území

Pilotní provoz Integrovaného dopravního systému Jihočeského kraje (dále jen IDS JK) byl zahájen k 1. 1. 2017 v oblasti Českobudějovicka. Zaintegrované území je vymezeno na Obrázku 68.

Na základě analýzy území Jihočeského kraje a s přihlédnutím ke zkušenostem ostatních krajů byl zaveden v IDS JK zónový tarif. V první fázi jde pouze o časové jízdenky na 7, 30 a 90 dní. V případě jednotlivých jízdenek jsou cestující odbaveni za km tarif dopravce. Se zavedením integrovaného jednotlivého jízdného se počítá až po provedené modernizaci odbavovacích strojů nově vybraných autobusových dopravců.



Obrázek 68 - území IDS JK - Českobudějovicko ve srovnání s hranicemi SO ORP Jihočeského kraje

10.2. Zapojení dopravců

V současnosti jsou zaintegrováni tři autobusoví dopravci (GW BUS a. s.; ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a. s. a Comett plus, spol. s r. o.), tři železniční dopravci (České dráhy, a.s., ARRIVA vlaky s.r.o. a GWTrain Regio a.s.) a Dopravní podnik města České Budějovice, a.s.

Od června 2022 vstoupí v platnost dlouhodobé smlouvy s novými autobusovými dopravci vzešlými ze zadávacích řízení (GW BUS a. s. pro oblast Českobudějovicka, BusLine jižní Čechy s.r.o. pro oblast Tábořska a ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a. s. pro zbývající oblasti Jihočeského kraje). Tyto společnosti tak nahradí současné autobusové dopravce.

10.3. Další rozvoj

Cílem je zavedení celokrajského IDS JK. V současné době probíhají práce na jeho koncepčním řešení, které bude předloženo ke schválení orgánům Jihočeského kraje v prvním čtvrtletí roku 2022. Na základě zkušeností z pilotního provozu bude zachován pro časové jízdenky zónový tarif s tím, že JIKORD provedl revizi vymezení současných zón a bude také navrhopvat zavedení tzv. kombi zón pro vybrané relace, řešící variabilitu linkového vedení.

První vlnou rozvoje bude rozšíření stávajícího IDS JK na území celého Jihočeského kraje, a to již s novými dopravci v ZVS, s předpokládaným termínem spuštění v roce 2023. Další směry rozvoje pak představuje zejména zavedení integrovaného jednotlivého jízdného a možností elektronického odbavování cestujících. V neposlední řadě pak také postupná integrace MHD v dalších městech.

Dalším krokem po tarifní integraci a rutinním provozu integrovaných jízdních dokladů, bude změna v pohledu na provozní návaznosti mezi jednotlivými dopravci. Zde po 12 – 18 měsících od celokrajské tarifní integrace dojde k postupné změně JŘ vybraných linek a postupnému naplňování dílčích navržených změn v organizaci veřejné dopravy. Budou odstraněny současné souběhy různých linek a zajistí se dle stávajícího rozsahu větší četnost, či doprava o víkendech.

11. Maximální tarify ve veřejné dopravě

11.1. Veřejná linková doprava

Od 8.2.2020 došlo ke sjednocení kilometrického tarifu všech dopravců v závazku veřejné služby provozujících veřejnou linkovou dopravu, hlavním účelem sjednocení bylo, aby se cestující ve všech oblastech Jihočeského kraje přepravovali za stejné náklady. Z důvodu „brutto“ režimu závazkových smluv byl tarif stanoven objednatelem. Kilometrický tarif bude platit i se zavedení celokrajského integrovaného dopravního systému.

11.2. Drážní doprava

Drážní dopravci mají vzhledem k netto smlouvám, kdy rizika tržeb nese dopravce, vlastní tarif. Tarif u drážních dopravců objednatel nestanovuje.

11.3. Jihočeská krajská jízdenka

Po celém území Jihočeského kraje je možné u všech smluvních dopravců využít speciální Jihočeskou krajskou jízdenku JIKORD+, která je oproti běžnému tarifu zvýhodněná zejména o víkendech, státních svátcích a letních prázdninách. Varianta celodenní jízdenky bude implementována do tarifu celokrajského IDS. Cena jízdenky je 250 Kč, o víkendech, státních svátcích a letních prázdninách (vč. pracovních dní) platí pro 2 dospělé a 3 děti, v pracovních dnech pro 1 dospělého a 1 dítě.

12. Ekonomika dopravy – předpokládaný rozsah kompenzace

Střednědobý rozpočtový výhled Jihočeského kraje se počítá s následujícími výdaji na zajištění veřejné dopravy v ZVS JČK. Částky jsou uvedeny dle finančních modelů, skokové výdaje v drážní dopravě souvisí zejména s nutnou obnovou vozového parku, kdy dojde k postupnému nahrazení přes 30 let starých vozidel novými elektrickými a dieselovými jednotkami. Část nákladů souvisí s opravami vozidel. Ve veřejné linkové dopravě změna souvisí se změnou smluvních vztahů. Tabulka 15 nezahrnuje podíl státu na základě Smlouvy o zajištění stabilního financování regionální železniční osobní dopravy.

rok	2022	2023	2024
výdaje na veřejnou linkovou dopravu [Kč]	712 507,46	688 126,08	702 359,14
výdaje na drážní dopravu [Kč]	772 786,77	749 261,45	765 195,14
celkové náklady [Kč]	1 485 294,23	1 437 387,53	1 467 554,29

Tabulka 22 - předpokládané náklady na zajištění veřejné dopravy v období 2022 – 2024

Vozový park je postupně nahrazován nákupem nových souprav na vybrané relace (na základě smluv uzavřených v roce 2019) a od roku 2024 dojde na tratích (190, 199, 200, 201, 220 a 225) k nasazení moderních vozidel. Všechna nová vozidla vzhledem k požadavkům na zvýšení bezpečnosti jsou již smluvně vybavena systémem ETCS. Pro budoucí provoz se jako nejvýhodnější nabízí pokračovat v modernizaci vozového parku zcela novými vozidly vybavenými systémem ETCS a nikoliv zásadní modernizací a úpravami stávajících vozidel.

13. Manažerské shrnutí

Plán dopravní obslužnosti území Jihočeského kraje (PDOÚ) vychází z platné legislativy v dané oblasti a navazuje na PDOÚ Jihočeského kraje 2017 – 2021. Analytická část byla zaměřena především na silné a slabé stránky veřejné dopravy v regionu, identifikovány byly rovněž příležitosti, ale i hrozby ve veřejné dopravě.

Návrh rozvoje veřejné dopravy v období PDOÚ 2022 – 2026 je v současné době pouze rámcový, i když v ekonomické části je provedena jeho kalkulace. V období 2022 – 2026 může dojít k optimalizaci VLD a její zefektivnění a zlepšení provázání s železniční dopravou. V rámci smluvních vztahů se nepředpokládají zásadnější změny vzhledem k aktuálně uzavřeným smlouvám, přesahující platnost PDOÚ (mimo smlouvy s dopravcem JHMD). Analýza jasně ukazuje, že je nutné vyřešit tarifní integraci v rámci celého kraje, aby byl efekt dopravní integrace maximální a zákazníci veřejné dopravy v objednávce Jihočeského kraje měli komfortní přestupní vazby bez nutnosti si dokupovat další jízdenky či déle čekat na přípoj.

V rámci platnosti PDOÚ bude nutné se zabírat myšlenkou alternativních pohonů na železnici a požadovat po státu (Správě železnic) přizpůsobení infrastruktury rozšířením elektrizace vybraných tratí či budování nabíjecích bodů pro bateriová vozidla.

Dále je nutné rozvíjet mezikrajskou spolupráci při zajištění dopravy na hranicích se sousedními kraji, jež má určitý potenciál (například přímé železniční spojení Sušicka s Píseckem, kde historicky převládají nezanedbatelné přepravní vztahy či zkvalitnit veřejnou dopravu, především linkovou, mezi Jihočeským krajem a Krajem Vysočina).

Z předchozího textu je patrné, že předložený PDOÚ neobsahuje veškeré potřebné náležitosti, zejména ve vztahu k budoucímu rozvoji IDS a nákladů na něj. Z těchto důvodů se předpokládá (předpokládají) aktualizace v průběhu jeho platnosti, kde budou zohledněny zásadní změny v organizaci dopravní obslužnosti Jihočeského kraje (rozvoj integrace dopravy či aktualizace investičních akcí ze strany SŽ a ŘSD). Aktualizace bude nutná také z důvodu ujasnění vývoje rozsahu dopravy na tratích mezi Jihočeským a Středočeským krajem (200, 203 a 220), kde není prozatím definitivní shoda na koncepčním řešení daných úseků mezi sousedními kraji.

Významnou roli bude mít rozhodnutí politické reprezentace o zásadních otázkách zajištění veřejné dopravy a alokace finančních prostředků z krajského rozpočtu do této oblasti.