

**Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera**

Veřejná doprava v Českých Budějovicích

Barbora Jemelková

**Bakalářská práce
2009**

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky
Akademický rok: 2008/2009

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE
(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Barbora JEMELKOVÁ**

Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**

Studijní obor: **Dopravní management, marketing a logistika**

Název tématu: **Veřejná doprava v Českých Budějovicích**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Úvod

1. Charakteristika Českých Budějovic
2. Analýza podniků veřejné dopravy
3. Návrhy řešení veřejné dopravy v ČB

Závěr

Rozsah grafických prací: **dle doporučení vedoucího**
Rozsah pracovní zprávy: **40 - 50 stran**
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná**
Seznam odborné literatury:
dle pokynů vedoucího práce

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Jindřich Ježek, Ph.D.**
Katedra dopravního managementu, marketingu
a logistiky

Datum zadání bakalářské práce: **28. listopadu 2008**

Termín odevzdání bakalářské práce: **1. června 2009**

prof. Ing. Bohumil Culek, CSC.
děkan

L.S.

prof. Ing. Vlastimil Melichar, CSC.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 28. listopadu 2008

Prohlášení

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracovala samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využila, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

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

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 20. května 2009



Barbora Jemelková

Poděkování

Na tomto místě bych chtěla poděkovat vedoucímu mé bakalářské práce, panu Ing. Jindřichu Ježkovi, Ph.D. za odborné vedení, cenné připomínky a osobní přístup.

Poděkování též patří pracovníkům Dopravního podniku města České Budějovice za poskytnutí cenných informací.

Anotace

Tato bakalářská práce se zaměřuje na problematiku Veřejné dopravy v Českých Budějovicích. V první části zahrnuje informace ohledně MHD, dále pak o autobusové, železniční a silniční dopravě. Druhá část poukazuje na srovnání jednotlivých dopravních podniků působících v Českých Budějovicích a poslední, třetí část se týká návrhů řešení ve vztahu k problematickému vlakovému spojení Praha – České Budějovice a vhodných opatření na snížení nehodovosti ve spojitosti se silničními křižovatkami.

Klíčová slova

České Budějovice, veřejná doprava, MHD, Dopravní podnik

Title

The public traffic in České Budějovice

Annotation

My work is topic about The public traffic in České Budějovice. In the first part is written history of České Budějovice and some other important events from nowadays. The second part is aimed for traffic companies which work in this city. The last part is about my own ideas how to improve some problems of train connections (Praha – České Budějovice) and prevent .

Keywords

České Budějovice, the public traffic, urban mass transportation, Transport undertaking

Obsah

Úvod.....	9
1. Charakteristika Českých Budějovic.....	10
1.1 Historická fakta.....	10
1.2 MHD.....	16
1.2.1 Jízdní tarif.....	19
1.2.2 Zastávky a jízdní řád.....	21
1.2.3 Trolejbusové linky.....	23
1.2.4 Autobusové linky.....	24
1.3 Autobusové nádraží.....	26
1.4 Železniční doprava.....	27
1.4.1 IV. železniční koridor.....	28
1.5 Dálnice D3.....	32
1.6 Taxislužba.....	32
2. Analýza podniků veřejné dopravy.....	34
2.1 Dopravní podnik města České Budějovice, a.s.....	34
2.1.1 Významné události v roce 2007.....	35
2.1.2 Ostatní podnikatelské aktivity.....	35
2.1.3 Investiční politika.....	36
2.1.4 Marketingová politika.....	36
2.1.5 Závazky společnosti.....	37
2.2 ČSAD Jihotrans, a.s.....	37
2.3 Student Agency.....	39
2.4 České Dráhy, a.s.....	40
2.5 Další dopravci v Českých Budějovicích.....	41
2.6 Integrovaná doprava v Českých Budějovicích.....	41
3. Návrhy řešení veřejné dopravy v Českých Budějovicích.....	43
3.1 Vlaková spojení Praha – České Budějovice.....	43
3.2 Řešení silničních křižovatek v centru města České Budějovice.....	47
3.2.1 Křižovatka u obchodního centra Globus (přůjezd Praha – Rakousko).....	47

3.2.2 Viadukt u železniční stanice.....	48
3.2.3 Křižovatka na Husově/Resslově ulici.....	49
3.3 Autobusové (trolejbusové) zastávky.....	50
Závěr.....	52
Použitá literatura.....	53
Seznam tabulek.....	54
Seznam obrázků.....	55
Seznam zkratk.....	56

Úvod

Veřejná doprava je dnes velice skloňovaným pojmem především v souvislosti s osobní dopravou. Jedná se o dopravu za předem určených přepravních tarifních podmínek a je přístupná každému zájemci. Veřejná doprava ve svém názvu zahrnuje drážní dopravu (železniční, trolejbusovou nebo tramvajovou), silniční dopravu (autobusovou nebo taxislužbu), dále pak leteckou a vodní dopravu. Některé formy veřejné dopravy lze provozovat pouze s koncesí či licencí podle zvláštního zákona a jiné podléhají obecným předpisům o podnikání (živnostenský zákon). Veřejná doprava může být objednaná nebo financovaná veřejnými subjekty jako státem, krajem či obcí, rovněž může být dotována soukromým subjektem. V České Republice mají kraje a také některé obce zákonem stanovenou povinnost hradit dopravcům tzv. prokazatelnou ztrátu vzniklou dopravní obsluhností daného území.

Téma „Veřejná doprava v Českých Budějovicích“ jsem si vybrala hned z několika důvodů. Tím prvním a zároveň prvotním důvodem byl můj zájem dozvědět se o městě, v kterém bydlím zhruba pět let něco více, ať už z pohledu historického tak i dopravního. Dalším důležitým důvodem byla i moje snaha zaměřit se na dopravní zlepšení ve městě České Budějovice a to především z hlediska vlakového spojení Praha – České Budějovice, které je v současné době velice problematické, vzhledem k nadměrnému množství výluk v důsledku výstavby IV. železničního koridoru. Této problematice jsem se chtěla věnovat podrobněji a přispět tak v rámci „Návrhů řešení veřejné dopravy v Českých Budějovicích“ k vylepšení stávající situace, přestože by byla finančně dosti nákladná. Posledním, ale neméně podstatným důvodem byl fakt, že se mnou zvolené téma úzce pojí s oborem, který studuji (Dopravní management, marketing a logistika). Poznatky a informace získané nastudováním problémů spjatých s veřejnou dopravou v Českých Budějovicích mi jistě pomohou rozšířit si obzory a to především do budoucnosti.

Cílem mé práce je zaměřit se na historická fakta a jejich vliv na současnou veřejnou dopravu v Českých Budějovicích, jakožto i na srovnání a charakterizování jednotlivých dopravců působících v Českých Budějovicích. Dalším cílem je zhodnocení integrované dopravy na daném území a objektivní posouzení návrhů řešení především ve spojitosti s vlakovým spojením Praha – České Budějovice.

1 Charakteristika Českých Budějovic

České Budějovice jsou statutárním, a zároveň krajským městem na soutoku řeky Malše s Vltavou, kde v současné době žije okolo 95 000 obyvatel. Město je známé především historickým jádrem s čtvercovým náměstím o rozloze 1 ha, v jehož středu se nachází Samsonova kašna. Další dominantou je i Černá věž (vysoká 72 metrů), Masné krámy ale také barokní radnice. České Budějovice jsou významnou dopravní křižovatkou, jak železniční tak silniční dopravy. Je zde silnice I/3, která je natolik přetížená, že se dlouhou dobu uvažuje rovněž o výstavbě dálnice D3 (D3 je zatím ve výstavbě v okolí Tábora). Velice netrpělivě je očekávána i výstavba IV. železničního koridoru. Do Českých Budějovic se orientuje mnoho světoznámých průmyslových podniků (především v severní a východní části města), jako je KOH-I-NOR HARDTMUTH, a.s. (školní a kancelářské potřeby) nebo budějovický pivovar BUDWEISER BUDVAR. Oba podniky jsou světoznámě proslulé. Souhrnně lze říci, že se České Budějovice orientují převážně na strojírenský, dřevozpracující, potravinářský a textilní průmysl.

1.1 Historické fakta

Ačkoliv bylo město založeno Přemyslem Otakarem II., v polovině 13. století, došlo k jeho velkému rozvoji až v 19. století, kdy se rovněž stalo veledůležitým dopravním uzlem. Město České Budějovice se setkalo s celkem 3 fázemi zavedením trolejbusových linek a také pozoruhodnou historií ohledně tramvajových tratí. Do historie dopravy v Českých Budějovicích se rovněž nesmazatelně zapsala především koněspřežná železnice. Trasa trati nebyla náhodná, ale ležela na solné obchodní cestě, po které se přepravovala hornorakouská sůl. Jejím duchovním otcem byl František Josef Gerstner a jeho syn, František Antonín. Povolení ke stavbě přišlo již roku 1824 a 25. července 1825 byly zahájeny stavební práce na dráze nedaleko Netřebic. 8. září 1827 přijel do města první zkušební vlak z rakouského Leopoldschlagu. Brzy na to bylo dokončeno i nádraží, vůbec první na evropském kontinentě.

Obr.č.1 - Historické nádraží Českých Budějovic



Zdroj: Dopravní podnik města České Budějovice

Po 7 letech, 1. srpna 1832 byl zahájen i pravidelný provoz po celé délce železnice. Koněspřežná dráha vedla přímo ulicemi města a dnes je proto historické centrum Českých Budějovic městskou památkovou rezervací. Počátek dráhy začínal ulicí, která je pojmenovaná po zakladateli a pokračuje ulicemi Biskupskou a Radniční. V roce 1838 byla postavena manipulační kolej Českou ulicí až k hostinci U zelené ratolesti, který byl zároveň nejsevernějším bodem této dráhy. Nejznámější trasa z Českých Budějovic do Lince byla 129 km dlouhá a cesta osobním vlakem trvala až 14 hodin, avšak nákladnímu vlaku zabrala tři dny. V roce 1870 proslulou dráhu vystřídala parostrojní železnice i zmodernizované nové nádraží, které mělo celkem šest kolejí a skladiště. Avšak původně se o první železniční trati pro parní provoz jednalo už v roce 1864.

„Cílem městské hromadné dopravy v dalších letech bylo zajistit spojení centra s nádražím. První tramvaje (typu Ringhoffer) se na budějovickém náměstí objevily 2.12. 1908 při předváděcí jízdě, ale trvalo to ještě půl roku než byl ve městě zahájen pravidelný provoz.“¹ První trať, která začínala před výpravní budovou budějovického nádraží, byla započata 15.6.1909. Pouliční dráha byla jednokolejka a v určitých vzdálenostech se zřídily výhybny pro míjení protijedoucích vlaků. Za mostem přes Mlýnskou stoku trať pokračovala přes rozrůstající se Pražské předměstí. Podle toho byla první linka, dlouhá zhruba tři km, označována i písmenkem P. Konečná stanice končila u dělostřeleckých kasáren před závorami u dnes již neexistující Plzeňské zastávky. Druhá trať vedla na tehdejší tzv. Linecké předměstí a označovala se písmenkem L. Konečná stanice byla na konci dnešní Hejdukovy ulice, která se nacházela opět u železniční zastávky. Ačkoliv obě trati byly dokončeny současně, trať na Linecké předměstí byla využívána až 16.10.1910.

¹ *Počátky městské hromadné dopravy* [online]. Dopravní podnik města České Budějovice, aktualizováno 01.04.2009 [cit. 2009 – 08 - 04]. Dostupný na <<http://www.dpmcb.cz/historie.html>>.

Obr.č.2 – Historická tramvaj Ringhoffer



Zdroj: Dopravní podnik města České Budějovice

Obr.č.3 – Tramvaj na náměstí Přemysla Otakara II.



Zdroj: Dopravní podnik města České Budějovice

Město se rovněž potýkalo s problémem přímého napojení na hřbitov. Potíže se překonaly zavedením trolejbusů od 27.10. 1909. Vůz od firmy Daimler-Stoll neměl tyčové sběrače, jako jsme zvyklí dnes, ale táhl po trolejovém vedení speciální trolejový vozíček, kdy technické řešení sběru proudu spočívalo v tomto malém vozíčku, který pojížděl po drátech a s vozem byl spojen kabelem spuštěným ze svého středu. Město České Budějovice původně vlastnilo dva vozy od Daimler – Stoll a ten druhý byl dokoupen v roce 1911. Oba vozy měly kapacitu 14 míst k sezení a 10 ke stání, přičemž na trať byly vždy přitaženy koňmi (to je úplně 1. fáze zavedení trolejbusových linek do města České Budějovice). Avšak takovéto

vozy byly dosti nespolehlivé a na počátku 1. světové války, byl jejich provoz bez náhrady zastaven (vozy byly provozuschopné, a proto je město předalo armádě, stalo se tak 1.8. 1914).

Významná událost se stala v roce 1925, kdy Jihočeské elektrárny zakoupily budějovickou pouliční dráhu. Jedinou změnu v provozu zavedly v roce 1936, kdy jedna linka jezdila mezi oběma předměstími a druhá linka zajišťovala přípoj z náměstí na nádraží. Na sklonku 2. světové války se stav tratí povážlivě zhoršil a nebyly zde dostatečné investice do jejich obnovy, popřípadě do výstavby nových tratí. Provoz byl nakonec ukončen 2.3. 1950 (jednou z příčin, proč došlo k zrušení tramvajových tratí, byl i příkaz ministerstva železnic ohledně zákazu překročení dvou železničních přejezdů. Jednalo se o plzeňskou a pražskou trať. Bylo však nutné řešit především přímé spojení k městskému hřbitovu, který se ovšem nacházel za již zmíněnými přejezdy. Nakonec bylo rozhodnuto, že se na této trase vystaví jednostopá trolejbusová trať o délce 1,6 km.)

Jihočeské elektrárny se postaraly o další vývoj v následujících letech. Zavedly trolejbusovou síť, a tak se započala další, tentokrát 2. fáze trolejbusových linek v Českých Budějovicích. Vypracováním projektu ohledně nových trolejbusů byly pověřeny Elektromontážní závody v Praze, přičemž se přípravné práce započaly již rokem 1947. Významným datem bylo 28.10. 1948, kdy městem začaly projíždět opět trolejbusy. Nešlo již o primitivní poruchové vozy, ale o moderní dopravní prostředek, se kterými měla Praha (ale také jiná města jako např. Plzeň nebo Zlín) od roku 1936 velmi dobré zkušenosti. První trať byla postavena do Čtyř Dvorů až za tehdejší hranice města (jednalo se o vozy tenkrát známého typu Vetra – ČKD, které byly vyrobeny ve Francii a elektrická výzbroj byla doplněna v pražské ČKD).

Obr.č.4 – Trolejbus Vetra – ČKD



Zdroj: Dopravní podnik města České Budějovice

Postupně se ale v průběhu let vystřídaly také vozy typu Škoda 7Tr, 8Tr a 9Tr, dále pak vozy typu Tatra 400. Tehdejší vozovna se nacházela v Novohradské ulici a už rokem 1949 byla dána do provozu převážná část trolejbusové sítě, kdy tratě vedly i do Rožnova, Suchého Vrbného, Rudolfova a k městskému hřbitovu.

Obr.č.5 – Trolejbus Škoda 9Tr



Zdroj: Dopravní podnik města České Budějovice

Provozování městské hromadné dopravy bylo od 1.1. 1950 svěřeno z rukou Jihočeských elektráren do nově ustanoveného samostatného Dopravního podniku, jehož jediným akcionářem je v současné době Statutární město České Budějovice (původní název Dopravního podniku zněl „Dopravní komunální podnik jednotného národního výboru České Budějovice“). Následujících 20 let je trolejbusová doprava páteří budějovické městské hromadné dopravy. Avšak na sklonku 60. let se neuváženě přikročilo k postupné likvidaci trolejbusové sítě (jedním ze závažných důvodů byly nízké ceny nafty, a proto došlo k preferování autobusů před trolejbusy). 24.9. 1971 projely trolejbusy městem naposledy, přičemž jejich úkoly převzaly jen autobusy. V tomto roce byly poslední provozuschopné trolejbusy předány do jiných měst.

První autobusovou linku zavedl Dopravní podnik do Mladého a to 8.9. 1951, kam se původně nepodařilo postavit zamýšlenou trolejbusovou trať. V prvních letech autobusy zajišťovaly dopravu pouze na nepříliš frekventovaných linkách, nyní převzaly i úlohu trolejbusů a tak v roce 1972 jezdilo v Českých Budějovicích již 11 linek o celkové délce 87

kilometrů. Rok 1988 byl zlomový a síť autobusových linek dosáhla 200 kilometrů. Až do roku 1991 byl veškerý provoz MHD zajišťován pouze autobusy, což bylo ve městě s 85 000 obyvatel nepříliš zdařilé řešení.

Podnětem k obnově trolejbusových linek byla původně idea o spojení Českých Budějovic s jadernou elektrárnou Temelín. Z původního záměru nakonec sešlo, ale znovuobnovení, tentokrát potřetí, trolejbusových linek se dočkalo alespoň samotné město. Provoz byl zahájen po dvaceti letech 2.5. 1991 a cestující se mohli svést moderním kloubovým trolejbusem typu Škoda 15Tr. Nevšední bylo i použití napájení stejnosměrným proudem o napětí 750 V, což je dnes možné pouze v Chomutově. Nová vozovna byla postavena v Horní ulici a postupně došlo k obnovení všech původních trolejbusových linek (příspěl k tomu rovněž nárůst cen ropy od poloviny 80 let). Rovněž došlo k výstavbě i dalších tratí, především do nových sídlišť, jako byla linka vedoucí z nádraží na sídliště Máj, Vltava nebo Čtyři Dvory. V červnu 1992 byl zahájen provoz na trati kolem ústředního hřbitova, přes Nemanice až do Borku. Ojedinelé bylo rovněž technické řešení uchycení trolejového vedení, které připomínalo spíše železniční trať nežli trolejbus, avšak zavěšením pomocí nosného lana se docílilo většího rozsahu jednotlivých polí mezi závěsy na sloupech. V září téhož roku (1992) byla dokončena i první etapa výstavby sítě úseku do Rožnova. Počátek roku 1996 přinesl další změny ohledně obnovy trolejbusové sítě do Suchého Vrbného i postavení nové sítě k Papírnám. Tímto ovšem druhá etapa výstavby ještě neskončila. Trolejbusové tratě se dočkalo i sídliště Šumava a od 13.4. 1998 byla dána do provozu i trať na Strakonické ulici. Rok 1998 byl významný také kvůli příchodu nízkopodlažních trolejbusů typu Škoda 21Tr, které byly dodávány i v letech 1999 a 2000, vždy po jednom kuse. Dále v roce 2003 se propojila Pražská třída, nádraží a Pekárenská ulice. Posledním historickým směrem, kam trolejbusová trať nebyl obnovena je do Rudolfova, a to i přesto že většina původních sloupů je ve velmi dobrém stavu.

České Budějovice udělaly v roce 2000 velký krok kupředu zavedením nových odbavovacích a informačních systémů. Vozidla MHD byla vybavena palubními počítači a označovači jízdenek. Jsou zde tzv. hlásiče zastávek, dále vnitřní digitální orientace nad stanovištěm řidiče. Navíc trolejbusy typu Škoda 21Tr, 15TrM, 25Tr a modernizované 15Tr mají digitální orientace i zvenku. Některá vozidla jsou vybavena i orientací linky na levém boku vozu, což se vyskytuje v ČR velice zřídka. Na vnitřní orientaci se postupně zobrazuje střídavě číslo linky s konečnou a příští zastávkou. Zobrazuje se rovněž čas a daná zóna. V jednotlivých hlášeních se objevují i krátké reklamy. České Budějovice myslely i na postižené občany, a proto jako první město v České republice zavedlo do provozu kompletní

informační systém pro nevidomé osoby. Nutno připomenout, že Dopravní podnik města České Budějovice, a.s. vlastní také jeden historický autobus typu Škoda 9Tr HT, který byl vyroben v roce 1980. Žádný z vozů tohoto typu nebyl v Českých Budějovicích v pravidelném provozu a v době jeho výroby byl provoz MHD zajišťován pouze autobusy.

1.2 MHD

V současné době trolejbusy zajišťují dopravu na 6 linkách o celkové délce 70,2 kilometrů. V pracovní dny do provozu vyjíždí celkem 40 vozů a další dva jsou vždy připraveny jako pohotovostní. Napájení trakčního vedení trolejbusové sítě stejnosměrným proudem o napětí 750 voltů zajišťují čtyři měničny ovládané dálkově z energetického dispečinku Dopravního podniku České Budějovice. Instalovaný výkon měníren je 6 400 kilovoltampér. Trolejové vedení dosahuje stavební délky celkem 63 kilometrů, včetně manipulačních úseků a je zde nainstalováno 129 výhybek. V zemi je pak uloženo 147 kilometrů napájecích kabelů. Celkem je ve vozovně Dopravního podniku udržováno 37 kloubových trolejbusů typu Škoda 15Tr, 15 nízkopodlažních vozů typu Škoda 21Tr (jsou využívány pouze na linku 15) a od konce roku 2005 nastupuje nová řada moderních trolejbusů Škoda 25Tr Irisbus (v současné době je v provozu celkem 15 vozů tohoto typu. Dodávka prvních třech kusů proběhla na konci roku 2005).

Obr.č.6 – Moderní trolejbus Škoda 21 Tr



Zdroj: Dopravní podnik města České Budějovice

Nutno zdůraznit, že význam autobusů, po zavedení trolejbusové sítě, nepoklesl. Autobusy zajišťují dopravu na 13 linkách o celkové délce 164,5 kilometrů. V pracovní dny vyjíždí do ulic až 62 autobusů a další čtyři slouží jako záloha. Autobusové linky zajíždějí do 14 příměstských obcí a dvou měst, které jsou rovněž zařazeny do vnějšího tarifního pásma. Park autobusů MHD tvoří 22 nízkopodlažních vozů Karosa Renault, dále 26 autobusů Karosa B 741 (dodány v letech 1992, 1993, 1995 a 1996) a B 941 (dodány v letech 1997 a 1998). V neposlední řadě je zde 22 sólo autobusů Karosa B 731, B 931 a B 732 (autobusy známého typu B 731 a B 732 patří k nejstarším vozům z let 1989 – 1991 a 1994 – 1996. Tyto vozy prošly také generální opravou ve firmě Zliner a modernizací v dílnách Dopravního podniku). Dále jsou zde i nízkopodlažní vozy typu Solaris v celkovém počtu 6 vozů a v roce 2005 byly zakoupeny vozy typu Karosa Citelis 18M, v počtu 71 kloubových vozidel a 2 sólo. Posledním přírůstkem do vozového parku jsou 2 autobusy typu Iveco Crossway LE. Dopravní podnik vlastní jeden zájezdový autobus Karosa LC 936XE z roku 2001.

Obr.č.7 – Autobus Karosa B 741



Zdroj: Dopravní podnik města České Budějovice

Integrovaný dopravní systém (IDS) byl zaveden od roku 2001 na linku č. 104, která vede z Českých Budějovic přes Hosín do Hluboké nad Vltavou. Po 12 letech, 1.1. 2004, byl konečně zprovozněn i noční provoz. V současné době je noční provoz zajištěn jednou autobusovou linkou a dvěma trolejbusovými linkami. Nutno zdůraznit, že více jak 100 000

cestujících je denně přepraveno trolejbusu či autobusovou linkou Dopravního podniku města České Budějovice. Rovněž jsou České Budějovice jediným městem v jižních Čechách, kde je doprava zajištěna nejenom autobusy, ale i trolejbusy, které najedou během roku až 6 miliónů kilometrů a přepraví kolem 42 miliónů cestujících. Přes den jezdí v Českých Budějovicích celkem 6 trolejbusových linek označeny čísla 2, 3, 9, 14, 15 a 17. Pro noční linky jsou to čísla 53 a 59. Autobusových linek je v Českých Budějovicích celkem 13, tedy o 8 více než trolejbusových. Jedná se o čísla 1, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 13, 16, 19, 41 a 104.

České Budějovice nemají žádný vlastní městský nátěr na vozidlech MHD, ale v minulosti se vozy typu Škoda 15Tr vyskytovaly i v barevné kombinaci zelené, žluté a bílé (jedná se o tzv. nátěr „Teherán“).

Obr.č.8 – Trolejbus 15Tr „Teherán“



Zdroj: Dopravní podnik města České Budějovice

V současné době jsou vozy kvůli modernizaci natřeny bílým lakem a vůbec nejčastěji pak jezdí po Českých Budějovicích vozy s reklamním nátěrem, které často zasahují i na skla oken. Zejména se jedná o nízkopodlažní vozidla, kde je plocha mezi sklem a podlahou příliš úzká. V mnoha případech nejsou fólie na oknech průhledné, tudíž cestujícím znemožňují výhled z vozů. V továrním červeno – bílém laku jezdí jen autobus typu Karosa B 732, evidenční číslo 267 (rok výroby 1990), který slouží jako vůz autoškoly.

Městská hromadná doprava v tomto městě letošním rokem 2009, zahájila již stý rok své existence. Budějovické autobusy i trolejbusy podstatně pomáhají k rozvoji města.

1.2.1 Jízdní tarif

Dnes jsou jízdními doklady ve vozech MHD České Budějovice jednotlivé přestupní jízdenky a časové předplatné jízdenky. Jednotlivé jízdenky jsou omezeny časovou platností. Platnost cen jízdenek, které jsou omezeny časem, je od 1. dubna roku 2009.

Tabulka č.1 – Ceny jízdenek

Čas	Základní	Zlevněná
10 minut	8 Kč	4 Kč
20 minut	12 Kč	6 Kč
40 minut	14 Kč	7 Kč
60 minut (mimo pracovní dny)	12 Kč	6 Kč
60 minut	16 Kč	8 Kč
90 minut (mimo pracovní dny)	14 Kč	7 Kč
60 minut (pro zavazadla a psa)	6 Kč	-
90 minut (pro zavazadla a psa o víkendu)	6 Kč	-
24 hodin	40 Kč	20 Kč
20 minut (řidič)	14 Kč	7 Kč

Zdroj: Dopravní podnik města České Budějovice

Časové předplatné jízdenky jsou jednoznačně rozlišeny dle zón. Provoz MHD je rozdělen do pěti zón 01, 11, 12, 21 a 22. Zóna 01 je samostatné město České Budějovice, kde

spadá celý trolejbusový provoz kromě tratě Nemanice – Borek. Zóny 11 a 12 přiléhají k městu, avšak zóny 21 a 22 jsou vzdálenější a následují po zónách 11 a 12. „*Předplatní jízdenky platí pro jednu až pět zón a jejich časová platnost je 7, 15, 30, 90 nebo 180 dní, dále rok či 30 dní s jedním zavazadlem a psem. Podle kategorie držitelů jsou předplatné jízdenky rozděleny na občanské, pro osoby starší 15 - ti let, poté pro děti od 6 - ti do 15 - ti let včetně, pro žáky základních a středních škol starší 15 - ti let, pro studenty vysokých škol do 26 - ti let a pro důchodce do 70 - ti let. Jízdenky ovšem nejsou k dispozici pro každou kategorii cestujících ve všech časových platnostech.*“² Platnost přenosných časových předplatních jízdenek, zlevněných nepřenosných časových předplatních jízdenek, občanských jízdenek (pro žáky, studenty i důchodce) je rovněž od dubna roku 2009.

Tabulka č.2 – Plnocenné přenosné časové předplatní jízdenky

	Zóna 01	Zóna 11	Zóna 12	Zóna 21	Zóna 22
7 denní	130 Kč	160 Kč	200 Kč	240 Kč	280 Kč
15 denní	230 Kč	310 Kč	340 Kč	370 Kč	400 Kč
30 denní	410 Kč	520 Kč	580 Kč	640 Kč	700 Kč
90 denní	1 120 Kč	1 370 Kč	1 370 Kč	1 770 Kč	1 970 Kč
180 denní	2 070 Kč	2 610 Kč	2 970 Kč	3 330 Kč	3 690 Kč
Roční	3 960 Kč	5 040 Kč	5 580 Kč	6 120 Kč	6 660 Kč
30 denní s 1 zavazadlem či psem	580 Kč	680 Kč	740 Kč	800 Kč	860 Kč

Zdroj: Dopravní podnik města České Budějovice

Tabulka č.3 – Zlevněné nepřenosné časové předplatní jízdenky

A) občanské, pro osoby starší 15- ti let

	Zóna 01	Zóna 11	Zóna 12	Zóna 21	Zóna 22
7 denní	110 Kč	160 Kč	195 Kč	230 Kč	270 Kč
15 denní	205 Kč	300 Kč	335 Kč	370 Kč	410 Kč
30 denní	365 Kč	510 Kč	560 Kč	615 Kč	670 Kč
90 denní	980 Kč	1 330 Kč	1 325 Kč	1 720 Kč	1 910 Kč
180 denní	1 820 Kč	2 540 Kč	2 890 Kč	3 240 Kč	3 590 Kč
Roční	3 975 Kč	4 900 Kč	5 425 Kč	5 950 Kč	6 475 Kč
30 denní s 1 zavazadlem či psem	505 Kč	665 Kč	720 Kč	775 Kč	830 Kč

Zdroj: Dopravní podnik města České Budějovice

² *Tarif jízdného MHD* [online]. Dopravní podnik města České Budějovice, aktualizováno 1.4.2009 [cit. 2009 – 05 - 05]. Dostupný na <<http://www.dpmcb.cz/vytahTarifu.html>>.

B) občanské, pro děti od 6 - ti let do 15- ti let věku (včetně), žáci základních a středních škol starší 15- ti let věku a studenti vysokých škol do 26 ti let

	Zóna 01	Zóna 11	Zóna 12	Zóna 21	Zóna 22
7 denní	45 Kč	70 Kč	90 Kč	105 Kč	125 Kč
15 denní	80 Kč	125 Kč	140 Kč	160 Kč	175 Kč
30 denní	145 Kč	210 Kč	230 Kč	250 Kč	265 Kč
90 denní	400 Kč	545 Kč	615 Kč	685 Kč	755 Kč

Zdroj: Dopravní podnik města České Budějovice

C) Důchodci do věku 70 - ti let

	Zóna 01	Zóna 11	Zóna 12	Zóna 21	Zóna 22
7 denní	65 Kč	90 Kč	105 Kč	125 Kč	140 Kč
15 denní	115 Kč	160 Kč	175 Kč	195 Kč	210 Kč
30 denní	190 Kč	245 Kč	280 Kč	315 Kč	350 Kč
90 denní	490 Kč	665 Kč	770 Kč	875 Kč	980 Kč
30 denní s 1 zavazadlem či psem	335 Kč	405 Kč	440 Kč	475 Kč	510 Kč

Zdroj: Dopravní podnik města České Budějovice

Nastupuje se i vystupuje do autobusů i trolejbusů MHD všemi dveřmi, kromě linky 104 do Hluboké nad Vltavou. Pouze v době od 20.00 do 4.00 se nastupuje v celém systému předními dveřmi, přičemž řidič daného trolejbusu či autobusu má povinnost zkontrolovat jízdní doklady.

1.2.2 Zastávky a jízdní řád

Jsou zde dva typy označků pro zastávky MHD. Starší typ zastávky se vyznačuje jedno tyčovou červeně natřenou konstrukcí. Na hranatém modře orámovaném terči je nakreslen trolejbus Škoda 9Tr nebo autobus Karosa SM 11. Pod terčem je umístěn plechový štítek, který udává název zastávky a pod ním jsou kulaté smaltované štítky s modrým číslem dané linky na bílém pozadí (platí u denních linek) nebo s bílým číslem na modrém pozadí (platí pro noční linky).

Jízdní řády, případně i schéma jednotlivých linek či informace o tarifu, jsou umístěny za fóliemi na tabulích připevněných kolem označků dle počtu vývěsek do tvaru čtverce nebo také šestiúhelníku, přitom na každou desku se vejdu pouze dvě vývěsky. Kvůli

uspořádání tabulí jsou cestující nuceni postupně obcházet označnick dokola, přičemž si často překáží ve výhledu a střetávají navzájem.

Nový typ označnicku jsou stříbrně natřené konstrukce, a to buď dvou tyčové nebo trojúhelníkového tvaru (se třemi tyčemi v rozích). Pod horním terčem s kresbou neurčitého typu trolejbusu či autobusu je umístěn název dané zastávky i s čísly zastavujících linek, které jsou uvedeny černou barvou na bílém papíře, krytém fólií. Tabule s vývěskami jsou připevněny v celé své šířce na označnick. Pokud je zde zapotřebí více vývěsek najednou, nachází se pak na téže straně označnicku, ale dvě tabule pod sebou.

Obr.č.9 – Autobusová a trolejbusová zastávka



Zdroj: Dopravní podnik města České Budějovice

Jízdní řád je městského provedení. Časové odjezdy jednotlivých spojů z dané zastávky, jejíž název je zvýrazněn v seznamu vlevo, jsou uváděny zvlášť pro pracovní dny, pro pracovní dny o prázdninách a pro sobotu a neděli či svátky. U seznamu těchto zastávek se nachází i doba jízdy, ale dopravní prostředek zajišťující dopravu zde není uveden.

V současné době probíhá rekonstrukce zastávek jak v centru Českých Budějovic, tak i na okrajích města. Staré typy zastávek či označnicků (viz. obr.č.9) jsou postupně

nahrazeny za nový, již zmiňovaný označnick se stříbrnou konstrukcí. Této problematice se nadále budu věnovat v kapitole 3.3 z pohledu návrhu řešení na zlepšení stávající situace.

1.2.3 Trolejbusové linky

Všechny denní trolejbusové linky jezdí celodenně a také celotýdně. Avšak noční linky jsou v provozu denně od 0.30 do 4.30 hodin. Trolejbusová linka číslo 2 je v provozu v pracovní dny v intervalu po 8 minutách v ranní špičce, dále co 10 minut v odpolední špičce, 12 minut v sedle a 30 minut večer. Mimo pracovní dny trolejbus jezdí v intervalu každých 16 minut přes den a 30 minut večer, přičemž úsek Nemanice – Borek projíždí celodenně (celotýdně) jen jeden až dva spoje za hodinu.

Tabulka č.4 – Trasy trolejbusových linek

Číslo trolejbusu	Trasa trolejbusu
2	Rožnov – Borek
3	Máj (Antonína Barcala) – Nádraží
9	Vltava – Suché Vrbné
14	Vltava – Papírenská
15	Vltava – Náměstí Bratří Čapků
17	Máj (Antonína Barcala) – Nádraží
Noční linky	
53	Máj (Antonína Barcala) – Náměstí Bratří Čapků
59	Vltava – Suché Vrbné

Zdroj: Dopravní podnik města České Budějovice

Trolejbusová linka číslo 3 jezdí v ranní špičce po 4 až 7 minutách, v odpolední špičce po 10 minutách. Mimo pracovní dny jede každých 14 minut, večer pak po 15 minutách.

Na lince číslo 14 jede trolejbus každé 2 – 3 hodiny ve špičce a každé 1 – 2 hodiny v sedle a večer každých 60 minut, přičemž intervaly jsou velmi nepravidelné. Mimo pracovní dny jede tento spoj každou 1 – 2 hodiny.

Trolejbusová linka číslo 15 je v provozu v pracovní dny v intervalu po 36 minutách, večerní spoj 1 – 2 během každé hodiny, ale v různých intervalech. Mimo pracovní dny činí interval zhruba 57 minut.

Linka číslo 17 jezdí v intervalu co 12 minut ve špičce, co 15 minut v sedle a večer celotýdně co 30 minut. Přes víkend jezdí většinou každých 36 minut.

Noční linky 53 a 59 se interval pohybuje mezi 40 – 55 minutami. Z intervalů je patrné, že nejsou pro cestující snadno zapamatovatelné a pravidelné, nýbrž jsou sestaveny tak, aby na sebe spoje navzájem navazovaly. Trolejbusy se vypravují z vozovny v Horní ulici, která je umístěna poblíž železniční zastávky České Budějovice severní zastávka. Do této vozovny vede manipulační trať od ústředního hřbitova.

Nejblíže k realizaci měla trať ze sídliště Vltava – Globus – České Vrbné (dokončeno v roce 2007). Další možnosti na rozšíření sítě v roce 2010 se nabízejí do Nového Vrátka, popřípadě až do Rudolfova (Rudolfov je dnes samostatným městem a v minulosti zde vedla trolejbusová síť), nebo také na Pražské sídliště.

1.2.4 Autobusové linky

Velká část autobusových linek má několik variant trasy (jedná se o zkracování jednotlivých spojů o koncové úseky nebo o větvení na trase). Jak již bylo zmíněno je zde celkem 13 autobusových linek a sice 1, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 16, 19, 41 a 104. Autobus číslo 41 je provozována na objednávku OD TESCO a autobus číslo 104 je příměstskou linkou integrovaného dopravního systému Nádraží – Hrdějovice, točna – Hluboká nad Vltavou, nádraží ČD (na této trase mají cestující povinnost nastupovat předními dveřmi).

Nejvýznamnější autobusová linka v Českých Budějovicích je číslo 1 a je vedena v trase Haklovy Dvory – Rudolfov (má rovněž několik variant zkrácení). Interval v pracovních dnech a ve špičce činí 10 minut, v sedle pak 15 minut, večer celotýdně 30 minut a mimo pracovní dny činí většinou 24 minut.

Autobusová linka číslo 7 jede v intervalech každých 8 - 16 minut ve špičce, dále 2 – 3 spoje každou hodinu v sedle, 1 – 2 spoje každou hodinu večer a celodenně i mimo pracovní dny.

Autobusové linky 8, 11 a 19 jezdí v intervalech po 5 – 17 minutách ve špičce (intervaly jsou nepravidelné a většinou trvají delší časové úseky), v sedle intervaly trvají zhruba hodinu na každé 2 – 3 spoje, o víkendu a večer pak 1 – 2 spoje za hodinu (opět velmi nepravidelné intervaly).

Ostatní autobusové linky, tedy 5, 6, 10, 12, 13, 16, 41 a 104, jezdí 2 -3 spoje každou hodinu.

Tabulka č.5 – Trasy autobusových linek

Číslo autobusu	Trasa autobusu
1	Haklovy Dvory – Rudolfovo
5	Máj (Milady Horákové) – Nové Vráto
6	Hosín – Nové Homole
7	Máj (Antonína Barcala) – Vrábče
8	Máj (Antonína Barcala) – Nádraží
10	Kaliště – Vidov
11	Staré Hodějovice – Pražské sídliště – Staré Hodějovice
13	Papírenská Srubec
16	Husova kolonie – Litvínovice (Mokré)
19	České Vrbné – Dobrá Voda
41	Tesco – Nádraží – Tesco
104	Nádraží – Hluboká nad Vltavou

Zdroj: Dopravní podnik města České Budějovice

1.3 Autobusové nádraží

Autobusové nádraží je v Českých Budějovicích umístěno v bezprostředním sousedství železniční stanice, tudíž je pro cestující snadný přestup z vlaku na MHD a naopak. Září roku 2005 byla započata výstavba nového dopravně - obchodního centra Mercury a s ním i nové autobusové nádraží mezi ulicemi Nádražní, Žižkova, Dvořákova a Kasárenská (během této doby bylo v areálu železničního nákladového nádraží zřízeno provizorní autobusové nádraží, přičemž autobusové linky jezdily bez omezení). Na střeše Mercury Centra v úrovni třetího nadzemního podlaží je od prosince roku 2006 umístěno velice moderní autobusové nádraží s dvoupodlažní nástavbou sloužící ČSAD Jihotrans. Autobusové zastávky na střeše jsou opatřeny přístřešky za účelem ochrany cestujících před deštěm nebo přímým sluncem. Autobusy na střechu přijíždějí a odjíždějí po zastřešené železobetonové rampě široké 7 metrů, která vyúsťuje do Dvořákovy ulice. Vzhledem k zajištění bezpečnosti v zimním období je pak rampa v celé délce vytápěna. Nástupiště jsou řazena šikmě, aby cestující při výstupu nevcházeli do odjezdového stání. Jsou zde také lineární ostrůvky, které jsou zvýšeny o 20 cm nad úroveň vozovky. Každé příjezdové i odjezdové nástupiště má svůj vlastní označník. Odjezdová stání pro kloubový autobus je 31 m a pro běžný autobus 18 m. Zastřešení nástupišť na střeše je řešeno markýzami (ocelové konzoly, na kterých je upevněna membrána členící se do jednotlivých polí obdélníkového půdorysu, přičemž tvarem jde o hyperbolický paraboloid) na severní a jižní straně odbavovací budovy autobusového nádraží, přičemž nástupní ostrůvky jsou navrženy na jižní polovině střechy. Zastřešení markýz čítá 38 polí na jižní straně a dalších 38 polí na severní straně, takže celková délka markýz na každé straně je 107,5 m. Realizací jde o nejrozsáhlejší zastřešení v České Republice.

Tuto celou významnou stavbu v hodnotě 800 miliónů Kč dokončila společnost Skanska CZ. Objekt je tvořen železobetonovým skeletem a fasády z obvodového pláště. Část budovy je prosklená, což poskytuje dostatek denního světla uvnitř. Nechybí zde ani parkoviště (v podzemních podlažích) až pro 700 automobilů, což napomůže k dopravnímu řešení v centru města. Výjezd vozidel z podzemního parkoviště je do Dvořákovy ulice a to do dopravního pruhu v přímém směru.

Autobusové garáže, a zároveň sídlo Dopravního podniku města České Budějovice se nachází na Novohradské ulici 738 v průmyslové zóně poblíž depa kolejových vozidel Českých drah.

Obr.č.10 – Současný pohled na autobusové nádraží ve 3 NP stavby



Zdroj: Archiv DPMČB,a.s.

1.4 Železniční doprava

V současné době jsou České Budějovice velmi důležitou železniční křižovatkou, jelikož odtud vychází pět tratí. Nejvýznamnější z nich je trať číslo 220 Benešov u Prahy (to je pokračování tratě 221 z Prahy hl.n.) – Olbramovice – Tábor – Veselí nad Lužnicí – České Budějovice. Mnoho cestujících, včetně mě, využívá tohoto vlakového spoje Českých drah, a.s. Trať je elektrifikována střídavou trakční soustavou o napětí 25 kV 50 Hz, která je použita u všech elektrifikovaných jihočeských tratí, avšak kromě dráhy Tábor – Bechyně. Dosud je trať pouze jednokolejná a dvě koleje má jen v určitých krátkých úsecích, dále je využívána osobními vlaky, ale i expresními, spěšnými vlaky a rychlíky.

Spojení z Českých Budějovic do Rakouska je umožněno dvěma tratěmi. První z nich je elektrifikovaná trať číslo 196, která je jednokolejná a vede do Horního Dvořiště. Tato trať byla v roce 2002 zelektrifikována a byla přestavěna na dálkové řízení z dispečerského pracoviště v Českých Budějovicích. Trať je určena pro osobní vlaky, spěšné vlaky a rychlíky. Druhá trať s číslem 199 je rovněž jednokolejná trať, ale bez elektrifikace a vede do Českých Velenic. Tato trať je určena opět pro osobní vlaky, spěšné vlaky a rychlíky.

Elektrifikovaná jednokolejná (místy i dvoukolejná) trať s číslem 190 vede přes Strakonice až do Plzně. Trať je vyhrazena pouze osobním vlakům a rychlíkům.

Poslední trať, je označena číslem 194 a je to místní neelektrifikovaná jednokolejná trať, která vede přes Černý Kříž do Volar. Tato trať slouží v zimním období osobním vlakům a v letním období potřebám rekreatantů a rychlíkům.

Díky IDS je možné na tratích s číslem 220 a 190 jezdit na předplatné jízdenky MHD s příslušnou zónovou platností (platí jen pro osobní vlaky).

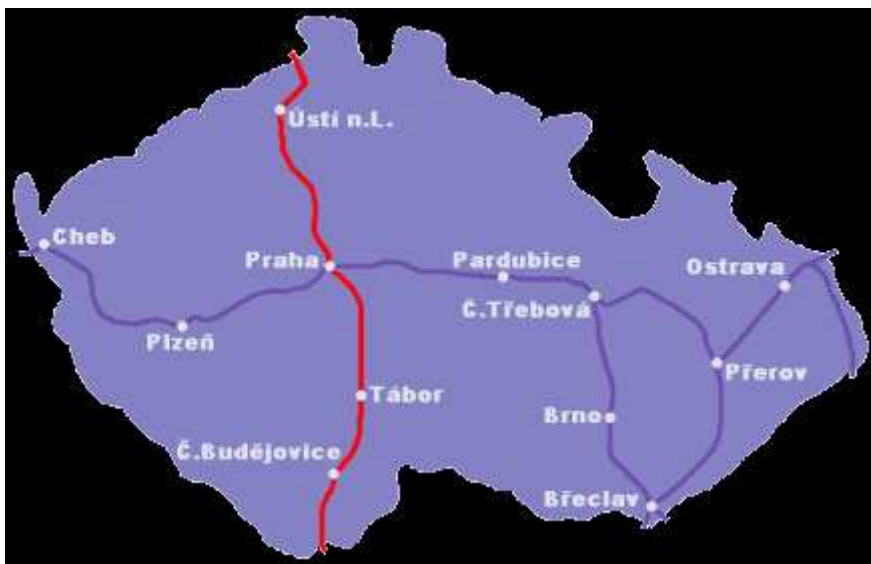
V Českých Budějovicích se nachází také depo kolejových vozidel (DKV), je to jedno z osmi dep kolejových vozidel Českých drah, a.s., kde dochází k údržbě a provozu všech druhů kolejových vozidel. V roce 1995 došlo v celé síti Českých drah ke sloučení lokomotivních a vozových dep do jednotlivých regionů, později v roce 1997 se dále sloučila tyto regionální depa do jediného Depa kolejových vozidel Českých Budějovic. Depo v Českých Budějovicích zaměstnává přes tisíc lidí a v inventárním stavu má zhruba 220 lokomotiv a motorových vozů, dále 305 osobních a služebních vozů (stav k červenci roku 2005). Historie depa je spojená s Františkem Antonínem Gerstnerem, který byl původně pověřen, svým otcem Františkem Josefem Gerstnerem, realizací návrhu na vybudování „železné silnice“, jako spojnice Českých Budějovic s Lincem. Cílem Českých drah, a.s. je modernizovat vozidla v obvodu DKV a celkově zlepšovat poskytované služby v osobní dopravě. To znamená postupné zlepšování kultury cestování ve všech vlcích osobní dopravy. Už v roce 2006 byly zahájeny dodávky rekonstruovaných motorových vozů spolu s řídicími vozy řady 814/914. Tyto soupravy vznikly v PARS Šumperk a jsou nápadné svým vnějším barevným řešením i moderním interiérem. Vozy jsou navíc nízkopodlažní, čímž se usnadnil přístup cestujícím s omezenou pohyblivostí. Od prosince roku 2006 jsou tyto vozy využity na trati Tábor – Ražice. Došlo rovněž i k rekonstrukci vozů (dnes označovány jako Bmpz – I) z mezinárodního hlediska. Jedná se o vozy na trati České Budějovice – Vídeň nebo Linc.

1.4.1 IV. železniční koridor

Výstavba IV. železničního koridoru je významná z hlediska zlepšení spojení nejenom v rámci ČR, ale především v rámci Evropy, kdy dojde k opětovnému převedení evropských vlaků „sever – jih“ přes ČR. Díky zmodernizované, a rychlejší trati nebude docházet k objíždění ČR přes Německo, jako to bylo v minulých letech z důvodů nevyhovující trati, hlavně v úseku Praha – Horní Dvořiště. Z vnitrostátního hlediska je tato trať důležitá kvůli spojení Prahy s Českými Budějovicemi a s dalšími městy v jižních Čechách (jedná se o města Benešov u Prahy, Tábor, Veselí nad Lužnicí). Současným problémem na úseku Praha – Horní Dvořiště je nedostatek finančních prostředků na údržbu a modernizaci trati, což ovlivňuje bezpečnost a spolehlivost tratě. V neposlední řadě pak ČD

ztrácí své zákazníky. Pro mnoho obyvatel Českých Budějovic je tedy výhodnější cestovat do Prahy autobusem, nežli vlakem.

Obr.č.11 – IV. železniční koridor



Zdroj: <http://koridory.wz.cz/>

IV. železniční koridor vede v současnosti traťovými úseky Děčín – Praha, Praha – České Budějovice, České Budějovice – Horní Dvořiště, Veselí nad Lužnicí – České Velenice, České Budějovice – České Velenice. Úsek Děčín – Praha byl řešen v rámci modernizace I. koridoru a na trati České Budějovice – Horní Dvořiště dochází k celkové modernizaci a navazující elektrifikaci, která byla dokončena v roce 2001. Část IV. koridoru Praha – České Budějovice je dlouhá 169 km a je rozdělena na čtyři části, a sice Praha – Benešov u Prahy (51 km), Benešov u Prahy – Tábor (52 km), Tábor – Veselí nad Lužnicí (25 km), Veselí nad Lužnicí – České Budějovice (34 km).

Dle zásad modernizace musí být všechny technické úpravy provedeny podle mezinárodních dohod a v souladu s Evropskou unií, což v reálu znamená tratě buď zmodernizovat nebo uvést do optimálního stavu. Trať by měla umožňovat rychlost až 160 km/h, takže musí dojít ke směrovým úpravám poloh kolejí z hlediska modernizace. V případě optimalizace je trať vedena ve stávající stopě a rychlost zůstává stejná nebo se mírně zvýší až na 120 km/h. Optimalizace tratě bude provedena v úseku Praha – Hostivař – Stránčice, Stránčice – Benešov u Prahy a České Budějovice – Horní Dvořiště. Zbytek trati IV. koridoru se bude modernizovat. „*Nutno zdůraznit, že traťová rychlost až 160 km/h musí být*

*zavedena na takových úsecích, kde bude efektivně využita, což znamená správné technologické zařízení, které umožní bezpečnou vozbu vlaků i při této vysoké rychlosti.*³ Dále jednotlivé železniční stanice budou peronizovány nebo poloperonizovány dle technologického posouzení nebo frekvence cestujících. Velmi důležitým kritériem je zde i ekonomická efektivnost modernizace, jelikož v budoucnu se ČD budou potýkat s vysokou konkurencí se silniční dopravou po vybudování dálnice D3.

Existuje tzv. studie proveditelnosti ohledně modernizace tratě, kde jsou 4 možné varianty řešení, a sice Referenční stav, Projektová varianta 1, Projektová varianta 2, Projektová varianta 3. Konečná verze studie proveditelnosti byla vytvořena v polovině roku 2001. Referenční stav představuje postupné nahrazování použitých a zastaralých technologií novými technologiemi, které odpovídají požadavkům na koridorovou trať, současným normám i předpisům. Cílem je udržet trať v provozuschopném stavu, což je z dlouhodobého hlediska nulový efekt. Projektová varianta 1 se zaměřuje na dosažení maximální ekonomické a finanční rentability. Směrové a výškové parametry vedení tratě jsou víceméně ponechány v původním stavu, což neumožňuje dostatečnou konkurenci železniční osobní dopravy se silniční dopravou. Projektová varianta 2 obsahuje řešení, ve kterém se zlepšují technické parametry tratě při zachování ekonomické rentability. Výsledkem by byla dvoukolejná trať do rychlosti 160 km/h mezi Benešovem u Prahy a Českými Budějovicemi a s omezením rychlosti pouze při průjezdech Tábora a Veselí nad Lužnicí. Poslední Projektová varianta 3 představuje zcela novou trať s dovolenou rychlostí 200 – 250 km/h. Jedná se pravděpodobně o nejnákladnější projekt z hlediska finančních možností, ale nejefektivnější. ČD i Ministerstvo dopravy a spojů v ČR se přiklánějí k Projektové variantě 2 a vláda tuto variantu schválila v prosinci roku 2001. Tato varianta odpovídá perspektivní řešení i modernizačním krokům v sousedních státech.

Jeden z prvních kroků k modernizaci tratě IV. koridoru, úseku Praha – České Budějovice, bylo vypracování územně – technických studií, které probíhalo od konce roku 1999 až do poloviny roku následujícího. Musí se zde zohlednit geometrická poloha koleje, dále konstrukce koleje tak, aby se dosáhlo co nejvyšší rychlosti, tudíž i kratší cestovní časy, v neposlední řadě se přihlíží k poloperonizaci s ostrovním nástupištěm a s přístupem mimo úroveň kolejí. Výšky nástupištních hran jsou v rozmezí 250 – 550 mm nad temenem kolejnice, což zvyšuje bezpečnost i pohodlí cestujících. Polohy jednotlivých stanic a zastávek se ve většině případů zachovávají nebo se jejich umístění zlepšují dle toho co vyhovuje cestujícím.

³ *Význam koridoru* [online]. Aktualizováno 10.4.2009 [cit. 2009 – 27 - 04]. Dostupný na <<http://www.4-koridor.cz/>>.

Trať i stanice budou rovněž vybaveny tím nejdostupnějším nejmodernějším zabezpečovacím zařízením a budou vybaveny informačními systémy pro cestující. Dále stávající úroňová křížení se silnicemi mohou být zachována.

Datum zahájení jednoho z nejdůležitějších úseků, České Budějovice – Horní Dvořiště (délka úseku je 58,7 km), je datováno k červenci roku 2006 a jeho dokončení v prosinci roku 2007. Předpokládané náklady na tento úsek byly okolo 970 miliónů Kč. V rámci této stavby se řešil především úsek Omlenice – České Budějovice, jelikož zbylá část trati byla ponechána v současném stavu. Šlo tedy pouze o drobné rekonstrukční práce, sanace železničního spodku, propustků a výměnu železničního svršku v nespojitých úsecích. Ačkoliv po provedené rekonstrukci je povolena stále nejvyšší rychlost 70 km/h, je možné zkrátit jízdní dobu osobní dopravy. Jízdní doba je zkrácena u rychlíků a spěšných vlaků o cca 5 minut, u osobních vlaků cca 10 minut a u tranzitních vlaků nákladní dopravy cca 20 minut. Většího efektu nelze dosáhnout s ohledem na časové ztráty křížení vlaků na jednokolejných tratích. Rovněž bylo zdokonaleno vybavení všech stanic na trati elektronickým staničním a traťovým zabezpečovacím zařízením. Tato modernizace přinesla i úspory ohledně zaměstnanců, jelikož v roce 1996 bylo na obsluhu tratě (mimo železniční stanici České Budějovice) zapotřebí okolo 133 pracovníků a po roce 2002 jenom 39. Trať je vedena v členitém terénu a překonává do Horního Dvořiště výškově 238 metrů, v letech 1996 – 2002 se tento úsek rovněž elektrifikoval.

Dalším významným úsekem je především České Budějovice – Nemanice (délka úseku je pouhých 3,1 km), zahájení stavby bylo v červenci rok 2007, dokončení pak v prosinci 2008. Náklady se v současné době odhadují na 960 miliónů Kč. Na této trati se rekonstruovalo především nástupiště České Budějovice (zjednodušení napojení na směr do Plzně i Prahy, rovněž došlo k odstranění všech křižovatkových výhybek a dvojitých kolejových spojek), ale řešila se i otázka ohledně přesunu myčky železničních vozů, avšak finance jsou pro ČD příliš vysoké, a proto je prozatím ponechána myčka současná. Rychlost úseku této tratě se zvýšila z původních 60 km/h na 80 km/h, čímž se docílila mnohem vyšší propustnost.

Modernizace tratě IV. železničního koridoru v současnosti probíhá postupně, dle provozních i finančních možností. Investice do tratě je spojována s vysokou životností, odhaduje se až 100 let. Dokončení celého koridoru se předpokládá v roce 2014, ale z reálného hlediska statistiky poukazují až na rok 2016 nebo i později.

1.5 Dálnice D3

Dálnice D3 má za úkol propojit Prahu s jižními Čechami, a tak napojit Táborsko a okolí Českobudějovicka na republikovou dálniční síť. Dálnice D3 by měla rovněž navázat na hraniční přechod Dolní Dvořiště směrem do Rakouska. Navržená trasa pro D3 leží na hlavním mezinárodním silničním tahu E55, vedoucím ze Skandinávie přes území ČR až do Řecka.

O dálnici D3 se poprvé začalo diskutovat již na počátku roku 1939, ale až rokem 1963 vznikla základní síť dálnic v tehdejší Československu. O dálnici D3 se začalo jednat roku 1987, přičemž první část byla otevřena roku 1991 (jednalo se o obchvat kolem města Tábor). V roce 2004 a 2005 přibyla k tomuto 3,5 km dlouhému úseku další část ze severu až po Chotoviny, dále v roce 2007 až do Mezna. Trasa je nyní dlouhá celkem 15 km.

V letošním roce 2009 je v plánu výstavba úseku od hranice Jihočeského a Středočeského kraje po již zmiňované Mezno, což je dalších 1,9 km (tento úsek by se měl na konci roku zprovoznit). Od roku 2008 probíhá výstavba 25 km úseku mezi Tábořem a Veselí nad Lužnicí s plánovaným uvedením do provozu až v roce 2011. Tento úsek bude financován převážně ze státního rozpočtu z důvodu urychlení výstavby, kvůli neúnosné dopravní situaci na silnici I/3 v této oblasti. Z hlediska finanční podpory se zde také uplatňuje metoda PPP (Public Private Partnership), což je společné financování státu a soukromého sektoru.

Příprava dálnice D3 v Středočeském kraji se započala rokem 2005 a jedná se o prvních 60 km dálnice, která tak bude pravděpodobně posledním plánovaným úsekem v dnes plánované síti. V prosinci roku 2009 proběhne zpracování dokumentace k procesu EIA (tj. posouzení vlivu na životní prostředí), poté v červnu 2010 dojde k vyjádření Ministerstva životního prostředí, a teprve potom zhruba v roce 2014 může dojít k prvotní výstavbě.

Celková délka dálnice D3 by měla být 172 km a její konečné zprovoznění závisí na procesu přípravy, především v Středočeském kraji.

1.6 Taxislužba

Jedna z největších, a zároveň nejstarších (1992) taxislužeb v Českých Budějovicích je TAXI Budějovice v.o.s. V rámci Českých Budějovic je taxi přistaveno do 10 minut.

Pracovníci TAXI Budějovice jsou na dispečinku nonstop 24 hodin denně 365 dní v roce. K dispozici je rozmanitý vozový park včetně velkoprostorových vozidel vhodných pro přepravu více osob či vozidel.

Tabulka č.6 – Ceník TAXI Budějovice v.o.s.

Km	Kč
0 – 15 Km	35 Kč/Km
15 – 50 Km	30 Kč nebo dohodou
Nad 50 Km	25 Kč nebo dohodou

Zdroj: <http://www.taxi-budejovice.cz/cenik.html>

Za čekání se účtuje 6 Kč za minutu a základní sazba při nastoupení do vozu je 20 Kč. Ceny jsou garantované pouze v případě sjednání jízdy telefonicky přes dispečink. Z hlediska dálkové dopravy je případným zájemcům nabízena dálková jízda za smluvní ceny, např. České Budějovice – Praha Letiště.

2 Analýza podniků veřejné dopravy

2.1 Dopravní podnik města České Budějovice, a.s.

Jak již bylo zmíněno provoz městské hromadné dopravy podléhá pod Dopravní podnik České Budějovice, a.s. Společnost je ovládána Statutárním městem České Budějovice, které je rovněž jediným akcionářem Dopravního podniku. O provoz společnosti se stará 430 zaměstnanců, včetně řidičů autobusů a trolejbusů. Je zde 13 autobusových linek o délce 164,5 km a 6 trolejbusových linek o délce 70,2 km (platný jízdní řád je platný od 8.3. 2009 do 12.12. 2009, podrobný rozpis všech autobusových a trolejbusových linek viz. 1.2.3 a 1.2.4). Hlavním krédem společnosti je solidnost a důvěryhodnost ve spolupráci se zákazníky. Podnik rovněž celoročně nabízí stálá pracovní místa s možností dalšího rozvoje a vzdělávání.

Obr.č.12 – Logo Dopravního podniku



**Dopravní podnik města
České Budějovice, a.s.**

Zdroj: <http://www.dpmcb.cz/>

Základní kapitál společnosti je celkem 444 miliónů Kč a celkové roční výnosy včetně úhrady prokazatelné ztráty dosáhly v roce 2007 částky 437 miliónů Kč (výroční zpráva z roku 2008 nebyla ještě zveřejněna). Přesto lze říci, že rok 2007 byl rokem hospodářsky úspěšným, jelikož se podniku podařilo splnit plánovaný hospodářský výsledek. Lepšího plnění výnosů, bylo dosaženo v hlavní činnosti MHD, kdy od 1.9. 2007 došlo k změnám v cenách jízdného, dále v reklamách nebo v příležitostné dopravě. V rámci roku 2007 se realizovaly významné akce související s obnovou vozového parku a zmodernizování určitých vybraných druhů vozidel v celkové hodnotě 132,8 mil. Kč, dále došlo k realizaci nové lakovny a myčky vozovny autobusů v hodnotě 32,9 mil. Kč bez DPH. Rovněž ve

spolupráci s Magistrátem města byla v předstihu dokončena a zprovozněna nová trolejbusová trať ze sídliště Vltava do České Vrbné v hodnotě 19,7 mil. Kč včetně DPH, z toho EU hradila 75% nákladů a 25% město České Budějovice.

2.1.1 Významné události v roce 2007

MHD je prováděna na základě smluv o závazku veřejné služby, kterou jsou uzavřeny s jednotlivými objednateli této služby. Základním závazkovým vztahem je v tomto případě smlouva ze Statutárním městem České Budějovice a jedná se o „Smlouvu o závazku veřejné služby k zajištění dopravní obslužnosti území města České Budějovice a o úhradě prokazatelné ztráty z městské hromadné dopravy za rok 2007“. Obdobné smlouvy o závazku veřejné služby jsou uzavřeny také s Jihočeským krajem a příměstskými obcemi. Tržby z hlavní činnosti dosáhly 123 563 tis. Kč a porovnání s rokem 2006 to bylo o 8 199 tis. Kč více (nárůst o 7,1%). Celkové tržby z jízdného jsou 122 074 tis. Kč a pro předplatné tj. 61 008 tis. Kč, pro jednotlivé jízdenky 32 948 tis. Kč a nakonec pro jízdenky prodané v automatech 28 118 tis. Kč. Ostatní tržby z přepravy MHD jsou v hodnotě 1 489 tis. Kč a jedná se tržby z prodeje jízdních řádů v částce 702 tis. Kč, pak tržby za průkazky a známky zaměstnanců celkem 499 tis. Kč, a nakonec náhradní přeprava za trolejbusy 288 tis. Kč.

2.1.2 Ostatní podnikatelské aktivity

V oblasti doplňkových podnikatelských aktivit se společnost zaměřuje na poskytování služeb příležitostné dopravy, kde v roce 2007 se realizovalo 9 330 tis. Kč. Dále došlo k poskytování služeb nového mycího centra vozidel, lakovny a pneuservisu včetně možnosti sezónního uskladnění pneumatik. Velký podíl na externích výnosech až 10 mil. Kč mají také dopravní prostředky jako nosiče reklamy. Celkové výnosy na doplňkových podnikatelských aktivitách činí v roce 2007 částku 37 mil. Kč.

2.1.3 Investiční politika

Co se týče investiční politiky Dopravního podniku města České Budějovice bylo proinvestováno celkem 184 736,8 tis. Kč. V tabulce č.7 jsou uvedeny jednotlivé zdroje financování.

Tabulka č.7 – Zdroje financování

Vlastní zdroj investic	107 842,8 tis. Kč
Dotace od Statutárního města	100 tis. Kč
Státní rozpočet	8 000 tis. Kč

Zdroj: Dopravní podnik města České Budějovice

Tyto investiční prostředky z dotací byly kompletně využity pro pořízení vozidel MHD, za účelem obnovy vozidel, přičemž se kladl důraz na nákup nízkopodlažních vozidel. Ostatní investice směřovaly do technologických zařízení, ekologických opatření, programů zateplování objektů.

2.1.4 Marketingová politika

„Cílem marketingové politiky je získávání nových zákazníků – cestujících MHD. Společnost pravidelně hodnotí jednotlivé kvalitativní kritéria přepravy, tzv. standardy kvality, tak aby každý zákazník byl maximálně spokojen. Cílem je neustále zlepšovat kvalitu poskytovaných služeb. Mezi kritéria patří např. bezpečnost, spolehlivost, přesnost provozu, návaznost spojů, čistota ve vozech, dostupnost jízdenek a také provozních informací.“⁴

⁴ Výroční zpráva 2007 [online]. Dopravní podnik města České Budějovice, [cit. 2009 – 27 - 04]. Dostupný na <<http://www.dpmb.cz/files/File/vyrocnizprava.2007.pdf>>.

2.1.5 Závazky společnosti

Dopravní podnik má sjednán úvěr s Komerční bankou, a.s. v celkové výši 83 mil. Kč za účelem nakoupit nízkopodlažní autobusy i trolejbusy. Tento úvěr (smlouva z roku 2006) je splatný do 20.12. 2012, přičemž zůstatek úvěru k 31.12. 2007 bylo vy výši 53 509. tis. Kč. Splátky úvěru činí měsíčně 907 000 Kč. Společnost jinak nemá pohledávky.

2.2 ČSAD Jihotrans, a.s.

Dalším dopravcem v Českých Budějovicích, který se podílí na MHD, kromě Dopravního podniku je ČSAD Jihotrans, a.s.. Jedná se čistě o autobusovou dopravu zahrnující 59 autobusových linek, 3 dálkové a 2 mezinárodní. Co se týče pravidelné dopravy v oblasti českobudějovického regionu má ČSAD Jihotrans celkem 562 zastávek, vlastní přes 100 autobusů a na více než 1 000 spojích najede v průběhu roku téměř 6 mil. km. Autobusové nádraží se nachází v dopravně – obchodním centru Mercury center s pracovištěm AMS (automatizovaný místenkový systém) a informačním systémem ABUS. Autobusová nádraží ČSAD Jihotrans jsou také v Týně nad Vltavou, Trhových Svinech a Nových Hradech.

Z hlediska zájezdové autobusové dopravy společnost nabízí autobusy BOVA s tónovanými skly s netermální úpravou, kávovarem i chladničkou. Na přání zákazníků je možno přistavit autobus vybavený video soupravou, popřípadě také klimatizací. K těmto autobusům lze přibjedenat skříň pro přepravu lyžařské výstroje nebo většího počtu zavazadel. Autobusy SETRA S 315 GT – HD jsou moderní a určeny pro přepravu až 49 osob na velké vzdálenosti. Interiér je vybaven video soupravou se dvěma barevnými monitory, stereo soupravou, klimatizací, chladícím boxem, kávovarem a WC. Dalším typem autobusu je MAN SU 283, který je určen pro 49 osob a jeho interiér zahrnuje video soupravu, audio soupravu, chladicí box a kávovar. Pro mimořádné události jsou k dispozici historické nově zrekonstruované autobusy PRAGA RND s rokem výroby 1949 a Škoda 706 RTO Lux, který byl vyroben v roce 1959.

Obr.č.13 – Autobus ČSAD Jihotrans



Zdroj: <http://www.jihotrans.cz/>

Společnost ČSAD Jihotrans má dlouholetou tradici (od roku 1949) a zkušenosti z oblasti silniční dopravy. V roce 2001 byl úspěšně dovršen proces privatizace ČSAD Strakonice, přitom došlo k přetransformování státního podniku na akciovou společnost ČSAD STTRANS, kde ČSAD Jihotrans vlastní celý 50% podíl. V dubnu 2003 ČSAD České Budějovice, a.s. odkoupila významnou část, a tudíž došlo k dalšímu rozvoji, a to jak v oblasti veřejné silniční osobní dopravy, tak i v silniční nákladní dopravě tuzemské i mezinárodní. Za rok 2007 byl dosažen výnos 2,05 miliardy Kč a zisk činil 31,6 mil. Kč. Základní kapitál společnosti je celkem 157 mil. Kč. Podíl na dopravním trhu služeb v jihočeském kraji činí 31% pro osobní dopravu a 35% pro nákladní dopravu. ČSAD Jihotrans má kromě Českých Budějovic další samostatné divize v Týně nad Vltavou, Kaplicí a Vimperku. Společnost rovněž poskytuje svým cestujícím s notebooky nebo mobilními telefony s podporou bezdrátových sítí bezplatné připojení k internetu prostřednictvím sítě Wi-Fi v hale autobusového nádraží České Budějovic (obdobná služba je poskytována i na autobusovém nádraží v Týnu nad Vltavou).

Jízdní řády jsou platné od 14.12. 2008 a mezi základní linky s odjezdy z autobusového nádraží České Budějovic patří např. Bechyně – Dobřejovice, Dolní Bukovsko – Chotýčany, Chrudim – Ledenice, Lhenice – N. Hrady nebo Novosedly – Strážkovice.

2.3 Student Agency

Mnoho cestujících, hlavně studentů, využívá přepravních služeb společnosti Student Agency. Luxusní autobusové linky z Prahy do Českých Budějovic jsou mnohdy využívány častěji než služeb ČD, a.s. Trasa vede z Prahy do Písku, a dále do Českých Budějovic, přičemž konečná zastávka je v Českém Krumlově. Cestu zpříjemňuje promítání filmů, denní tisk, časopisy, teplé nápoje zdarma, chlazené nápoje a klimatizace. Ve všech autobusech je i WC. Po celou dobu cesty se cestujícím věnuje stevardka.

Obr.č.14 – Logo Student Agency



Zdroj: <http://www.studentagency.cz/>

Obr.č.15 – Autobus Student Agency



Zdroj: <http://www.studentagency.cz/>

Každý cestující si může vybrat jízdenku, která je pro něj nejvýhodnější. Je zde jízdenka na pevné datum (konkrétní trasa, datum i čas) pro jednorázovou a předem naplánovanou cestu, otevřená jízdenka pro jednorázovou cestu, ale s nejistým termínem odjezdu (není pro konkrétní trasu, datum a čas, ale kreditová jízdenka je pro cestující, kteří jezdí ze Student Agency častěji a nakonec elektronická jízdenka (určená opět pro konkrétní trasu, datum i čas) využívající platbu přes web platební kartou nebo prostřednictvím PaySec. Spoj České Budějovice – Praha lze zajistit i rezervací, kterou mohou provádět držitelé Otevřených, Kreditovaných nebo Předplacených jízdenek a to prostřednictvím internetových

stránek Student Agency či formou sms nebo lze platit platební kartou umožňující platbu přes internet nebo také přes založené konto PaySec.

2.4 České dráhy, a.s.

Jak již bylo zmíněno v kapitole 1.2. České Budějovice jsou strategickým železničním uzlem a to nejenom v jihočeském kraji. Cílem ČD je, aby jízdní řád spěšných a osobních vlaků byl kvalitní a nedocházelo ke zpoždění vinou ČD. Dalším cílem je zajištění čistoty na nejvyšší možné úrovni, tak aby se cestující cítili ve vlaku příjemně a tím došlo k určité konkurenci vůči ČSAD Jihotrans.

Obr.č.16 – Logo Českých drah, a.s.



Zdroj: <http://cd.cz/>

Velký význam do budoucna má především budování IV. železničního koridoru Praha – České Budějovice – Linc. Dnes jezdí krajem expresy a rychlíky také do švýcarského Curychu a slovinské Lublaně. Z vnitrostátního hlediska jsou ČD důležité pro přepravu cestujících do Plzně a hlavně do Prahy, avšak velkou roli zde hraje negativní vliv intenzivní stavební činnosti na železničních tratích. Mezi další běžné služby patří pět půjčoven jízdních kol v jihočeském regionu ČD (jedná se o kola trekingová a mohou se vrátit i v jiné stanice, než v které si je zákazníci půjčili). ČD rovněž poskytuje informace o vlakovém spojení ve třech moderních ČD centrech (kromě Českých Budějovic také v Táboře a Jindřichově Hradci). S ČD je výhodné spojení z Českých Budějovic do Hluboké nad Vltavou, kde se nachází zámek Hluboká nad Vltavou i zoo Ohrada (z Českých Budějovic bylo vypraveno několik speciálních vozů ve dnech od 18.5 – 12.6. 2009 určených pro návštěvníky zoo a s tím spojené i dětské divadelní představení) nebo do Písku, kde 16.5. 2009 proběhlo zahájení velkolepé akce Cipískoviště 2009 se zvýhodněným jízdným pro rodiče s dětmi (jedná se o akci, v jejímž středu stojí tvorba obřích soch z písku a ČD v sobotu 16.5. 2009 vypravil zvláštní dětský spěšný vlak nazvaný Cipísek, který jel z Českých Budějovic do Písku a zpět). Další úspěšnou akcí 1.5. 2009 byla pro rodiny s dětmi i výprava z Českých Budějovic do

Netolic historickým vláčkem Peklík (přeprava jízdního kola byla zdarma). V Netolicích došlo k oslavě 100. výročí muzea a vystoupení taneční skupiny v rámci dětského programu.

Na území města České Budějovice se vyskytují dvě vlakové zastávky, jedná se o České Budějovice severní zastávka a České Budějovice jižní zastávka. Kromě dvou zmíněných je zde železniční stanice České Budějovice hlavní nádraží.

2.5 Další dopravci v Českých Budějovicích

Dalšími autobusovými dopravci v Českých Budějovicích jsou například ČSAD autobusy České Budějovice, a.s. s provozovny v Písku, Českém Krumlově, Kaplici, Milevsku, Prachaticích a ve Vimperku (v Českých Budějovicích navzdory svému názvu dopravce vlastní provozovnu nemá). Dále je zde Záruba M&K a.s. (Vodňany), ČSAD Jindřichův Hradec a.s., ICOM transport a.s. (Jihlava), Connex Praha, s.r.o. nebo Stanislav Kovařík – KODISP.

2.6 Integrovaná doprava v Českých Budějovicích

*„Hlavním důvodem pro vznik Integrovaných dopravních systémů (IDS) byla celková neekonomičnost a nepřehlednost veřejné dopravy. Pro cestující bylo velice těžké orientovat se ve spleti jízdních řádů a rozdílných cenách jednotlivých dopravců. Mnozí cestující pak raději volí dopravu osobními automobily, což ale vede k zahlcení přetížených komunikací ve velkých městech, včetně Českých Budějovic. Důsledkem takového odlivu cestujících z veřejné dopravy bylo snižování nabídky spojů a naopak zvyšování cen jízdného. Avšak v rámci IDS lze tento problém odstranit a umožnit cestujícím jednoduchou a rychlou přepravu za použití veřejných dopravních prostředků“.*⁵

Z historického hlediska byl prvním krůčkem zkušební provoz linky číslo 51. Byl to víkendový provoz linky IDS do Hluboké nad Vltavou. Trasa tehdy vedla od vlakového nádraží České Budějovice po Husově ulici zajížděnou na sídliště Šumava a přes Vltavu střed po silnici číslo 20 a 105 do Hluboké nad Vltavou. Trasa dále pokračovala kolem odbočky k Loveckému zámečku a Zoo po silnici na Týn nad Vltavou. Tento spoj (vždy v sobotu

⁵ Společnost pro veřejnou dopravu [online]. Veřejná doprava, aktualizováno 6.2.2006 [cit. 2009 – 02 - 05]. Dostupný na <[http://spvd.cz/?p=ids.html\\$m=menu_ids.html](http://spvd.cz/?p=ids.html$m=menu_ids.html)>.

i neděli) spojoval velmi lukrativní cíl výletů a to za velice příznivý tarif MHD. Jelikož cestující byli spokojeni, Dopravní podnik uvažoval, jak rozšířit svou nabídku. Úplně první projekt přišel v dubnu roku 2001, kdy hlavní přímou cestu do Hluboké nad Vltavou obsadil dopravce ČSAD Jihotrans se svou linkou, kterou nazval IDS (regionální číslo linky bylo označeno číslem 320060) a Dopravní podnik obsadil relativně nevýhodnou část trasy přes obec Hosín. Do projektu se rovněž zapojily i ČD, které uznávaly předplatné jízdenky v úseku České Budějovice – Hluboká nad Vltavou a České Budějovice – Hluboká nad Vltavou – Zámostí. Odbavení cestujících při nástupu do vozidla se i dnes děje pouze předními dveřmi, kde se cestující prokáže platnou předplatní časovou jízdenkou na příslušné zóny nebo si před řidičem označí nebo prokáže platnost označené jízdenky pro jednotlivou jízdu (zakoupenou před nástupem do vozidla), nebo si může zakoupit jízdenku pro jednotlivou jízdu přímo u řidiče bez jakýchkoliv příplatků.

V IDS České Budějovice je umožněno cestujícím v oblasti měst České Budějovice a Hluboká nad Vltavou cestovat na jeden jízdní doklad dopravními prostředky jednotlivých dopravců – Dopravní podnik České Budějovice, ČSAD Jihotrans a České dráhy. České dráhy jsou v tomto systému zastoupeny osobními a spěšnými vlaky na trati 190 (České Budějovice – Hluboká nad Vltavou) a na trati 220 (České Budějovice – Hluboká nad Vltavou – Zámostí). Spoje v rámci ČD jsou zapojeny v IDS České Budějovice do zón, které jsou označeny čísly 01, 11 a 21.

Zóna 01 platí pro celé území města České Budějovice a jsou zde zahrnuty zastávky a všechny linky provozované Dopravním podnikem města České Budějovice, dále pak zastávky na vybraných spojích ČSAD Jihotrans a osobní či spěšné vlaky ČD v úseku České Budějovice – České Budějovice severní zastávka.

Zóna 11 platí na území obce Hrdějovice, kde jsou zahrnuty zastávky na lince číslo 104 Dopravního podniku města České Budějovice, dále zde spadají zastávky na vybraných spojích ČSAD Jihotrans a všechny osobní a spěšné vlaky ČD na trati číslo 220 v úseku České Budějovice severní zastávka – Hrdějovice.

Zóna 21 platí na území obcí Hosín a Hluboká nad Vltavou, kde spadají zastávky pro linku číslo 104 Dopravního podniku města České Budějovice, dále zastávky na vybraných spojích ČSAD Jihotrans a všechny osobní a spěšné vlaky na trati číslo 220 v úseku Hrdějovice – Hluboká nad Vltavou – Zámostí a také na trati číslo 190 pouze stanice Hluboká nad Vltavou.

3 Návrhy řešení veřejné dopravy v Českých Budějovicích

V rámci návrhů řešení veřejné dopravy v Českých Budějovicích jsem si vybrala problematiku vlakového spojení mezi Prahou a Českými Budějovicemi, silniční problematiku křižovatek v centru města České Budějovice a v neposlední řadě jsem se zaměřila také na otázky ohledně autobusových (trolejbusových) zastávek a jejich možné rekonstrukce v důsledku zastarávání. Dané téma jsem pak doplnila o fotografie, které více přibližují pohled na zvolenou problematiku.

3.1 Vlaková spojení Praha – České Budějovice

Jak už jsem se zmínila v předešlých kapitolách, vlakové spojení na úseku Praha – České Budějovice je velice problematické a zdlouhavé. Je zde velké množství výluk s ohledem na výstavbu IV. železničního koridoru. Což je jedna z příčin, proč cestující využívají služeb autobusové dopravy. Přesto je zde několik pádných důvodů, proč podporovat rozvoj železnice a tím ulevit přetíženým silnicím a prospět tak životnímu prostředí, jelikož železnice představuje menší zatížení z hlediska znečištění oproti silniční dopravě.

Po dokončení výstavby IV. železničního koridoru se sice cestující dočkají určitého zrychlení na trati, avšak jedná se o pouhé minuty. V daném úseku je víceméně překvapující, že jezdí převážně rychlíky, takže celkový čas strávený cestováním se vyšplhá až na 2 hodiny a 40 minut. EC vlaky jezdí 2-3x denně, zastavují sice v méně stanicích, přesto jízda trvá opět 2 hodiny a 40 minut. Domnívám se, že pro cestující a převážně pro studenty, kteří pravidelně jezdí na úseku Praha hl.n. – České Budějovice, by bylo vhodné zavést vlakové spojení v podobě Expresů, které umožní rychlejší cestování.

Můj návrh řešení je, aby vlaky železničními stanicemi jako Veselí nad Lužnicí, Soběslav, Olbramovice a Čerčany pouze projížděly a zastavovaly jen v Táboře, Benešově u Prahy a nakonec v Praze hl.n. (popřípadě v Praze Vršovicích). Doba jízdy by se tak povážlivě zkrátila, podle mých odhadů alespoň o 15 – 20 minut, což by jistě každý cestující, který nepotřebuje cestovat do zmiňovaných městeček, uvítal. Přesto je nutno zohlednit možné požadavky na objednávky z hlediska dopravní obslužnosti od jednotlivých měst (obcí), takže daný problém nelze tak jednoduše vyřešit.

Tabulka č.8 – Klasická trasa rychlíku Praha hl.n. – České Budějovice

Stanice	Čas	Počet kilometrů
Praha hlavní nádraží	0 minut	0 km
Praha Vršovice	5 minut	3 km
Červany	41 minut	40 km
Benešov u Prahy	51 minut	49 km
Olbramovice	65 minut	64 km
Tábor	101 minut	103 km
Soběslav	108 minut	123 km
Veselí nad Lužnicí	117 minut	130 km
České Budějovice	160 minut	169 km
	= 2 h a 40 minut	

Zdroj: <http://jizdnirady.idnes.cz/>

Dalším důležitým úkolem je zajistit určitý komfort a čistotu ve vlacích na této trase. S tím se pojí např. výměna potahů sedaček, taktéž rekonstrukce WC s novým příslušenstvím.

Tabulka č.9 – Trasa Ex vlaků – návrh řešení

Stanice	Čas	Ušetřený čas	Počet kilometrů
Praha hlavní nádraží	0 minut		0 km
Praha Vršovice (zastávku lze vynechat)	5 minut		3 km
Benešov u Prahy	47 minut	- 4 minuty	49 km
Tábor	93 minut	- 8 minut	103 km
České Budějovice	144 minuty	- 16 minut	169 km
	= 2 h a 24 minut		

Zdroj: vlastní

Z tabulky č.9 je patrné, že Ex vlaky by z Prahy hl.n. přijely do Českých Budějovic až o 16 minut rychleji. U každé vynechané stanice (Čerčany, Olbramovice, Soběslav, Veselí nad Lužnicí) jsem odečetla 4 minuty, které jsou jinak zahrnuty v brzdění a také v rozjezdu vlaku a v prostojích při nástupu a výstupu cestujících. Při vynechání stanice Praha Vršovice, která je pouhé 3 km od Prahy hl.n., lze ušetřit další 4 minuty a celkový čas by se zvýšil na 20 minut.

Možná je to pro České dráhy jediný způsob jak konkurovat žlutým autobusům Student Agency. Společnost Student Agency je opravdu velkým konkurentem, ať už po stránce časové tak i peněžní. Rovněž komfort je v žlutých autobusech na mnohem větší úrovni než klasické rychlíky Českých drah (co se týče čistoty a pohodlí).

Tabulka č.10 – Srovnání Českých drah, a.s. se Student Agency

	Student Agency	České dráhy
Čas (trasa Praha – České Budějovice)	2 h a 20 minut	2 h a 40 minut
Peněžní hledisko v Kč (beze slevy)	150 (pevné datum) 120 (otevřené datum)	213
Peněžní hledisko v Kč (se slevou, př. studenti)	110 (pevné datum) 95 (otevřené datum)	160 (zákaznické jízdné)

Zdroj: <http://jizdnirady.idnes.cz/>) a (<http://studentagency.cz/mainpage.php?switch=102882>)

Autobusy Student Agency mají první nástupní místo v Praze (Na Knížecí), poté až v Písku (autobusové nádraží) a následují České Budějovice (autobusové nádraží), přičemž celá trasa je o plných 20 minut rychlejší oproti vlakům Českých drah. V mém návrhu řešení by se situace zlepšila natolik, že by se České dráhy vyrovnaly Student Agency takřka na minutu přesně (= cca. 20 minut ušetřených na zastávkách, kde by vlaky pouze projížděly). Pokud se situace nezmění, pak časový rozdíl mezi oběma dopravními prostředky zůstane stejně enormní až alarmující. Z peněžního hlediska opět vede společnost Student Agency, která nabízí lepší ceny a to především pro studenty (ceny platné od 1.3.2009).

Vlaky Českých drah jezdí trasu mezi Prahou a Českými Budějovicemi přibližně každou hodinu. Jak jsem už uvedla jedná se převážně o rychlíky, proto bych navrhovala, aby Ex vlaky jezdily každou např. lichou hodinu (zákazníci si tak mohou skutečně vybrat pro ně vhodné vlakové spojení a ušetřit trochu času) a rychlíky sudou hodinu.

Rovněž se nabízí k úvahám zavedení SuperCity Pendolina na trať Praha – České Budějovice, popřípadě až do Horního Dvořiště. Zde je nutno dodat, že ani po dokončení výstavby IV. železničního koridoru se rychlost na trati nezvýší natolik, aby touto trasou jezdila SC Pendolina. V kapitole 1.9 jsem zmínila, že se Ministerstvo dopravy a spojů v ČR přiklání k Projektové variantě 2 (která byla odsouhlasena v prosinci roku 2001, kdy selepší a zmodernizují traťové podmínky tak, aby se vlakům umožnila rychlost až 160 km/h. SC Pendolina v ČR jezdí rychlostí okolo 160 km/h (rekord ukazuje i 230 km/h), ale to není možné po celém úseku Praha – České Budějovice, jelikož se na některých místech musí

dodržovat snížení rychlosti na pouhých 120 km/h (v tomto případě by zavedení SC Pendolina bylo bezúčelné).

3.2 Řešení silničních křižovatek v centru města České Budějovice

V rámci řešení silničních křižovatek jsem vybrala tři nejproblémovější místa. Jedná se vždy o křižovatky vysoce frekventované, kde hrozí vyšší možnost silničních nehod. Fotografie jsem pořizovala o víkendu v nedělní poledne z důvodu menší vytíženosti křižovatek.

3.2.1 Křižovatka u obchodního centra Globus (průjezd Praha – Rakousko)

Obr.č.17 – Dvojitý kruhový objezd u obchodního centra Globus (1)



Zdroj: vlastní

Komentář k fotografii: Všichni řidiči automobilů a autobusů přijíždějící do obchodní zóny ke Globusu musí na dvojitém kruhovém objezdu křížit průjezdovou komunikaci Praha – Linc. Tato křižovatka je nejnebezpečnějším místem z hlediska silniční nehodovosti v Českých Budějovicích vůbec.

Obr.č.18 – Dvojitý kruhový objezd u obchodního centra Globus (2)



Zdroj: vlastní

Komentář k fotografii: Na fotografii je dobře viditelný jízdní pruh zprava z centra města Českých Budějovic a připojující se jízdní pruh zleva z Prahy. Stávající situaci nelze plnohodnotně vyřešit nahrazením např. světelné křižovatky.

3.2.2 Viadukt u železniční stanice

Obr.č.19 – Křižovatka u železniční stanice



Zdroj: vlastní

Komentář k fotografii: Viadukt u této křižovatky se nachází v bezprostřední blízkosti železniční stanice České Budějovice. Jde o křižovatku nanejvýš problematickou

kvůli vysoké vytíženosti. Za viaduktem vede jediná komunikace na sídliště Suché Vrbné, která se kříží s jednou z hlavních magistrál v centru města. V minulosti se objevil návrh na vybudování tunelu v blízkosti železniční stanice kvůli odklonění silničních vozidel do Suché Vrbné, ale z důvodu vysokých finančních nároků byl tento návrh prozatím odmítnut.

3.2.3 Křižovatka na Husově/Resslově ulici

Obr.č.20 – Křižovatka na Husově/Resslově ulici (1)



Zdroj: vlastní

Komentář k fotografii: Na této křižovatce je provoz ve všední dny velice frekventovaný. Na Husově ulici (hlavní magistrála) se nachází množství autobusových i trolejbusových zastávek, také tři školy (zdravotní škola, obchodní škola a obchodní učiliště). Jak pro chodce, tak pro řidiče silničních vozidel je situace takřka neúnosná. Chybí zde světelná křižovatka, přičemž komunikace mezi chodci i řidiči probíhá na úrovni „kdo dá první přednost?“. Můj návrh řešení vidím ve vybudování světelné křižovatky nebo alespoň kruhového objezdu v rámci zajištění vyšší bezpečnosti a snížení počtu nehod na této křižovatce. Dalším dobrým řešením by byly vysazené chodníkové plochy, které se nejčastěji umísťují v rozích křižovatek pro zkrácení přechodů a celkovému lepšímu rozhledu chodce a taktéž jeho viditelnosti řidičem. Určitá nevýhoda vysazených chodníkových ploch je v rozšíření chodníku na úkor ploch pro motorovou dopravu (většinou parkovacího, výjimečně jízdniho pruhu).

Vysazené chodníkové plochy se často kombinují se zastávkovou mys, kterou rovněž navrhuji v rámci vylepšení a modernizace autobusových (trolejbusových) zastávek. Zastávkový mys je jakýsi polostrůvek spojený s přilehlým chodníkem v jeden celek, což umožňuje pohodlný nástup cestujících do autobusů (trolejbusů) z úrovně chodníku. Zastávkový mys je v České republice využíván zatím pouze v Praze u tramvajových zastávek, avšak v zahraničí se běžně buduje i ve spojitosti s autobusovou dopravou.

Obr.č.21 – Křižovatka na Husově/Resslově ulici (2)



Zdroj: vlastní

Komentář k fotografii: Komunikace z Resslovy ulice na fotografii vede ze sportovní zóny (plavecký bazén, fitness centrum) a kříží se s již zmiňovanou Husovou ulicí, přičemž oba směry jsou stejně vytížené.

3.3 Autobusové (trolejbusové) zastávky

V centru města České Budějovice se vyskytuje několik autobusových (trolejbusových) zastávek, které jsou zastaralé, přičemž by bylo potřeba tyto zastávky zmodernizovat a zajistit tak určitý komfort pro cestující, kteří využívají služeb MHD dennodenně. Vybrala jsem případ velice frekventované autobusové zastávky ČSAD Jihotrans na Husově ulici a pro srovnání jsem pořídila i fotografii nové autobusové zastávky MHD města Českých Budějovic na stejné ulici.

Obr.č.22 – Autobusová zastávka ČSAD Jihotrans



Zdroj: vlastní

Obr.č.23 – Autobusová/trolejbusová zastávka MHD České Budějovice



Zdroj: vlastní

Některé žluté zastaralé označníky jsou sice nahrazeny za moderní stříbrné, avšak v rámci zastávek by se měla řešit především situace ohledně únosné kapacity. Např. na Husově ulici je ve všední dny natolik zalidněno, že není prakticky možno danou ulicí bez problémů projít. Situaci nelze zcela vyřešit, jelikož jsou chodníky příliš úzké. V tomto případě bych jednoznačně doporučovala rozšířit chodník s ohledem i na zvýšení bezpečnosti dopravy, jak z pohledu cestujícího tak i řidiče silničního vozidla. V takovém případě by byl vhodný zastávkový mys, avšak jak jsem již zmínila v kapitole 3.2. jeho vybudování je nerealizovatelné.

Závěr

V první části své bakalářské práce nazvané „Charakteristika Českých Budějovic“ jsem se zabývala historií Českých Budějovic a to především z dopravního hlediska. Sledovala jsem jednotlivé etapy od počátku 19. století (koněspřežné železnice) až po současnost. Podrobněji jsem se zabývala jízdním tarifem a jízdním řádem a zastávkami. Dále jsem popisovala trasy jednotlivých autobusových i trolejbusových linek, výstavbu nového autobusového nádraží Českých Budějovic v dopravně - obchodním centru Mercury a především jsem řešila otázky ohledně výstavby IV. železničního koridoru a obchvatu kolem Českých Budějovic (dálnice D3). Hlavním cílem bylo seznámení se s veřejnou dopravou (MHD Dopravního podniku České Budějovice, autobusy ČSAD Jihotrans a Student Agency, dále pak vlaková spojení) s možnostmi, které nabízí.

V druhé části, „Analýza podniků veřejné dopravy“, jsem srovnávala jednotlivé podniky působící v Českých Budějovicích. Z těch nejpodstatnějších se jednalo o Dopravní podnik České Budějovice, a.s. a ČSAD Jihotrans. Dále jsem uvedla v rámci nabízených dopravních služeb i brněnskou společnost Student Agency a ČD, a.s. Z hlediska integrovaného dopravního systému jsem zjistila určité vylepšení na straně veřejné dopravy s cílem umožnit cestujícím rychlejší a jednodušší přepravu.

Poslední, třetí část je zaměřena na „Návrhy řešení veřejné dopravy v Českých Budějovicích“. Tato část kompletně shrnuje moje vlastní návrhy na zlepšení vlakového spojení mezi Prahou a Českými Budějovicemi, dále pak charakterizují vybrané nejproblémovější silniční křižovatky z hlediska frekventovanosti a nehodovosti v centru a v okrajových oblastech Českých Budějovic, přičemž jsem uvedla možné opatření k zlepšení stávající situace. Neméně podstatnou část jsem věnovala nutnosti modernizovat zastaralé zastávky s cílem zajistit bezpečnost pro řidiče silničních vozidel a cestující MHD.

Přínos mé bakalářské práce spočívá v objektivním srovnání mezi jednotlivými dopravními podniky a možnostmi, jak vylepšit oslabená místa ve vlakovém spojení na trati IV. železničního koridoru a snížit nehodovost na vytypovaných silničních křižovatkách v Českých Budějovicích.

Použitá literatura

- [1.] KUČERA, Jaroslav; BARAN, Ludvík. *České Budějovice*. 1. vydání. Pavel Dobrovský – Beta, 2003. ISBN 80–7306–218–6.
- [2.] KOVÁŘ, Daniel. *Zmizelé České Budějovice – 2.díl – Předměstí*. 1. vydání. Paseka, 2006. ISBN 80–7185–753–X.
- [3.] KLEPRLÍK, Jaroslav a kolektiv. *Technologie a řízení silniční dopravy*. Pardubice 2003. ISBN 80-86031-13-2
- [4.] *Počátky městské hromadné dopravy* [online]. Dopravní podnik města České Budějovice, aktualizováno 1.4.2009 [cit. 09-08-04]. Dostupný na <<http://www.dmcby.cz/historie.html>>.
- [5.] *Tarif jízdného MHD* [online]. Dopravní podnik města České Budějovice, aktualizováno 1.4.2009 [cit. 09-05-05]. Dostupný na <<http://www.dmcby.cz/vytahTarifu.html>>.
- [6.] *Výroční zpráva 2007* [online]. Dopravní podnik města České Budějovice, [cit. 09-27-04]. Dostupný na <<http://www.dmcby.cz/files/File/vyrocnizprava2007.pdf>>.
- [7.] *Společnost pro veřejnou dopravu* [online]. Veřejná doprava, aktualizováno 6.2.2006 [cit. 09-02-05]. Dostupný na <[http://www.spvd.cz/?p=ids.html\\$m=menu_ids.html](http://www.spvd.cz/?p=ids.html$m=menu_ids.html)>.
- [8.] *Význam koridoru* [online]. Koridory v ČR, aktualizováno 10.4.2009 [cit. 09-27-04]. Dostupný na <<http://www.4-koridor.cz/>>.
- [9.] *ČSAD Jihotrans* [online]. Dostupný na <<http://www.jihotrans.cz/czautobusova-doprava/>>.
- [10.] *ČD v Jihočeském kraji* [online]. České dráhy, a.s. Dostupný na <[http://www.cd.cz/index.php?action=section\\$id=62523](http://www.cd.cz/index.php?action=section$id=62523)>.
- [11.] *Praha – České Budějovice* [online]. Student Agency. Dostupný na <<http://www.studentagency.cz/mainpage.php?switch=102882>>.

Seznam tabulek

Tabulka č.1 – Ceny jízdenek	19
Tabulka č.2 – Plnocenné přenosné časové předplatní jízdenky.....	20
Tabulka č.3 – Zlevněné nepřenosné časové předplatní jízdenky	20
Tabulka č.4 – Trasy trolejbusových linek	23
Tabulka č.5 – Trasy autobusových linek.....	25
Tabulka č.6 – Ceník TAXI Budějovice v.o.s.	33
Tabulka.č.7 – Zdroje financování	36
Tabulka č.8 – Klasická trasa rychlíku Praha hl.n. – České Budějovice	44
Tabulka č.9 – Trasa Ex vlaků – návrh řešení	45
Tabulka č.10 – Srovnání Českých drah, a.s. se Student Agency	46

Seznam obrázků

Obr.č.1 - Historické nádraží Českých Budějovic	11
Obr.č.2 – Historická tramvaj Ringhoffer	12
Obr.č.3 – Tramvaj na náměstí Přemysla Otakara II.	12
Obr.č.4 – Trolejbus Vetra – ČKD	13
Obr.č.5 – Trolejbus Škoda 9Tr	14
Obr.č.6 – Moderní trolejbus Škoda 21 Tr	16
Obr.č.7 – Autobus Karosa B 741	17
Obr.č.8 – Trolejbus 15Tr „Teherán“	18
Obr.č.9 – Autobusová a trolejbusová zastávka	22
Obr.č.10 – Současný pohled na autobusové nádraží ve 3 NP stavby	27
Obr.č.11 – IV. železniční koridor	29
Obr.č.12 – Logo Dopravního podniku	34
Obr.č.13 – Autobus ČSAD Jihotrans	38
Obr.č.14 – Logo Student Agency	39
Obr.č.15 – Autobus Student Agency	39
Obr.č.16 – Logo Českých drah, a.s.	40
Obr.č.17 – Dvojitý kruhový objezd u obchodního centra Globus (1)	47
Obr.č.18 – Dvojitý kruhový objezd u obchodního centra Globus (2)	48
Obr.č.19 – Křižovatka u železniční stanice	48
Obr.č.20 – Křižovatka na Husově/Resslově ulici (1).....	49
Obr.č.21 – Křižovatka na Husově/Resslově ulici (2)	50
Obr.č.22 – Autobusová zastávka ČSAD Jihotrans	51
Obr.č.23 – Autobusová/trolejbusová zastávka MHD České Budějovice	51

Seznam zkratek

ČSAD – Česká Státní Automobilová doprava

ČD – České Dráhy

MHD – Městská Hromadná Doprava

Ex – Expres vlak

Praha hl.n. – Praha hlavní nádraží

IDS – Integrovaný dopravní systém

AMS – Automatizovaný místenkový systém