

**VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH
STUDIÍ, O. P. S., ČESKÉ BUDĚJOVICE**

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**ŘEŠENÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI V ATRAKČNÍM
OBVODU ŽELEZNIČNÍ TRATI 198 STRAKONICE –
VOLARY S OHLEDEM NA DOSAŽENÍ ÚSPOR DOTACÍ
Z VEŘEJNÝCH ROZPOČTŮ**

Autor: Jan Aleš, DiS.
Obor: Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě
Forma studia: Kombinované studium
Vedoucí: Doc. Ing. Zdeněk Žemlička, CSc.
Katedra: Právních oborů a bezpečnostních studií

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval samostatně, na základě vlastních zjištění a s použitím odborné literatury a materiálů uvedených v této práci.

Souhlasím, aby práce byla uložena v knihovně Vysoké školy evropských a regionálních studií v Českých Budějovicích a zpřístupněna v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění.

.....

Děkuji vedoucímu bakalářské práce Doc. Ing. Zdeňku Žemličkovi, CSc. za připomínky, cenné rady a metodické vedení práce.

ABSTRAKT

ALEŠ, J. *Řešení dopravní obslužnosti v atrakčním obvodu železniční trati 198 Strakonice – Volary s ohledem na dosažení úspor dotací z veřejných rozpočtů : bakalářská práce.* České Budějovice : Vysoká škola evropských a regionálních studií, o. p. s., 2011. 87 s. Vedoucí bakalářské práce : Doc. Ing. Zdeněk Žemlička, CSc.

Klíčová slova: doprava, bezpečnost, dopravní obslužnost, úspory dotací z veřejných rozpočtů.

Doprava, její kvalita a bezpečnost je jednou ze základních priorit pro udržitelný rozvoj územně samosprávných celků České republiky. To v plné míře platí i pro Jihočeský kraj, který prostřednictvím nově zřízené společnosti JIKORD, s. r. o. vynakládá na zajištění dopravní obslužnosti veřejnou dopravou ze svého rozpočtu značné finanční částky. Úkolem práce je v konkrétním mikroregionu Jihočeského kraje provést analýzu legislativních aspektů zkoumané problematiky, naznačit možnosti systémových řešení dopravní obslužnosti s analýzou přepravních proudů a navrhnout takové řešení dopravní obslužnosti, které přinese úspory finančních prostředků z veřejných rozpočtů s přihlédnutím k platným legislativním normám. Bezpečnost dopravně přepravního procesu je vždy nadřazena jeho ekonomické efektivnosti a za této zásady vychází i řešení této bakalářské práce.

ABSTRACT

ALEŠ, J. *Solution of Transport Service in the Area of the Railway Line No. 198 Strakonice – Volary with Regard to Achieving the Savings of Subsidies from Public Budgets : Bachelor thesis.* České Budějovice : The College of European and Regional Studies, o. p. s., 2011. 87 p. Supervisor : Doc. Ing. Zdeněk Žemlička, CSc.

Key words: transport, safety, transport services, the savings of subsidies from public budgets.

Transport and its safety is the fundamental priority for developing the territorial units in the Czech Republic. It can be said about the Region of South Bohemia as well because it pays a lot of expenses to ensure the basic transportation service by means of JIKORD Ltd. It focuses on the analysis of legislature aspects of studied problems in the microregion of South Bohemia, it suggests the solutions of the transportation service analyzing transportation streams, which are able to save financial means provided by the public budgets reflecting valid legislature rules. The safety of the transportation service is superordinate to its economic efficiency and so this thesis is based on such a solution.

OBSAH

ÚVOD	8
1 CÍLE A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE	10
2 ZÁKLADNÍ POJMY	11
3 DOPRAVA A DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA NA ŽELEZNIČNÍ TRATI STRAKONICE - VOLARY	13
3.1 HISTORIE DOPRAVNÍ SITUACE NA ŠUMAVSKÉ TRATI STRAKONICE – VOLARY	13
3.2 DOPRAVA	17
3.2.1 ANALÝZA DOPRAVNÍ SITUACE A BEZPEČNOSTI DOPRAVY	17
3.2.1.1 Osídlení a rozmístění výrobních sil v atrakčním obvodu železniční tratě 198.....	17
3.2.1.2 Zajištění dopravní obslužnosti	24
3.2.1.3 Analýza bezpečnosti v železniční dopravě	26
3.3 DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA – VYMEZENÍ OBLASTI.....	37
3.3.1 ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURA.....	38
3.3.2 SILNIČNÍ INFRASTRUKTURA	40
4 FINANCOVÁNÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI	43
4.1 DOTACE Z VEŘEJNÝCH FINANČNÍCH ROZPOČTŮ ZA KONTROLNÍ DNY NA TRATI 198.....	44
4.2 POZNATKY Z KONTROLNÍ ČINNOSTI PŘI VYUŽÍVÁNÍ FINANČNÍCH PROSTŘEDKŮ.....	45

5	NÁVRHY MOŽNÝCH ŘEŠENÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI.....	47
5.1	ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA.....	47
5.1.1	INFRASTRUKTURNÍ PODMÍNKY PRO ZLEPŠENÍ BEZPEČNOSTI ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI.....	47
5.1.2	NOVÁ ŘEŠENÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI.....	48
5.2	VEŘEJNÁ LINKOVÁ AUTOBUSOVÁ DOPRAVA - NÁVRH AKTUÁLNÍHO ŘEŠENÍ.....	51
5.3	EKONOMICKÉ ZHODNOCENÍ NÁVRHŮ.....	52
	ZÁVĚR.....	54
	SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ	56
	SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK.....	59
	PŘÍLOHY	60
	SEZNAM OBRÁZKŮ	85
	SEZNAM TABULEK.....	87

ÚVOD

Jednou ze základních potřeb člověka je přemísťovat se z jednoho místa na druhé, tuto potřebu plní důležitá funkce přepravy pomocí dopravních prostředků. Vývoj dějin lidské společnosti je velice úzce spojen s vývojem dopravy a právě ta se stala denní potřebou celého lidstva. Doprava je dnes jednou z nejdůležitějších a základních služeb. To platí i v Jihočeském kraji. Občané našeho kraje se potřebují bezpečně a v co nejkratším časovém úseku dostat z počátečního místa do cílového a zpět, ať už do zaměstnání, škol, zdravotnických zařízení, veřejné správy, tak za kulturou či rekreací.

Legislativní znění ČR umožňuje zprostředkování veřejné dopravy třetím subjektem. Jihočeský kraj založil od 1. 1. 2010 společnost JIKORD, s. r. o. (Jihočeský koordinátor dopravy), která v působnosti regionu zajišťuje dopravní obslužnost v závazku veřejné služby a zároveň dbá na její bezpečnost, rychlost, spolehlivost, pravidelnost, pohodlnost, plynulost a přizpůsobivost.

Tato bakalářská práce se zabývá dopravní obslužností a infrastrukturou s důrazem na bezpečnost dopravy ve vymezeném území Jihočeského kraje. Proto je zpracování tohoto tématu velice aktuální.

V rámci zadání je řešena problematika železniční tratě číslo 198 Strakonice – Volary (viz příloha č. 1) a její okolí, kde JIKORD (potažmo Jihočeský kraj) objednává v současnosti železniční dopravu u dominantního dopravce ČD, a. s. a veřejnou linkovou dopravu u dopravců ČSAD AUTOBUSY ČB, a. s. a STTRANS, a. s. Tento stav není konečný, dopravní obslužnost může být předmětem nabídkového řízení.

Provoz veřejné dopravy je obecně ztrátový. Ztráta železniční dopravy je výrazně vyšší než ztráta z provozování veřejné linkové dopravy. Zvýšení jízdného na úroveň nákladů dopravců (zejména ČD) není reálné, protože by představovalo dramatický nárůst současného průměrného jízdného. Proto je nutno objednané dopravní výkony u železničních i silničních dopravců dotovat – vyrovnávat ztráty dopravců z veřejných rozpočtů a umožnit jim dosažení přiměřeného zisku.

Optimalizace dopravní obslužnosti je v současné praxi na železnici komplikována neprůhlednými kalkulacemi hodnotových ukazatelů poskytovaných ČD

a zejména tím, že koordinátor dopravy nemá k dispozici údaje o nákladovosti konkrétního vlaku na konkrétní trati. Potom jsou používány mnohdy zkreslující ukazatele průměrných nákladů na 1 vlkm za všechny tratě kraje obsluhované ČD, ve kterých se pochopitelně promítá vysoká správní režie a vnitropodnikové náklady dopravce. Výrazný vliv má i zastaralost a energetická náročnost parku kolejových vozidel.

V současné době, kdy v každém resortu (nejen v dopravě) chybí finanční prostředky, je složité najít takové efektivní řešení dopravní obslužnosti, které by umožnilo jak dosažení úspor, tak zároveň zlepšení kvality těchto poskytovaných služeb. Jihočeský koordinátor veřejné dopravy tyto obtížné situace řeší, ač se mnohdy setkává s protichůdnými zájmy dopravce, obcí či skupin občanů. Koordinátor řeší DO podle jednotlivých územně samosprávních celků. Tato práce je řešena s ohledem na dosažení úspor dotací z veřejných rozpočtů při zajištění maximální míry bezpečnosti a bude předložena jako možná varianta.

Ve srovnání se stavem železnice před cca 60 lety dnešní řešení dopravní obslužnosti v tomto zmiňovaném úseku pokrývá základní potřeby obyvatel a návštěvníků, ale pro budoucí úspory finančních prostředků není dostatečné. Řešení bezpečnosti neodpovídá současným potřebám.

1 CÍLE A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Hlavní cíl této bakalářské práce vyjadřuje její název „Řešení dopravní obslužnosti v atrakčním obvodu železniční trati 198 Strakonice – Volary s ohledem na dosažení úspor dotací z veřejných rozpočtů.“ Dalším cílem této práce je předložení takových návrhů, které zajistí bezpečnou dopravu a dopravní obslužnost minimálně v současném rozsahu bez zhoršení kvality a kultury přepravy cestujících s možností úspor dotací z rozpočtu Jihočeského kraje.

Pro řešení této problematiky není k dispozici dostatek věrohodných podkladů. V legislativních opatřeních ani v literatuře není k dispozici konkrétní řešení pro zajištění DO posuzované tratě, zejména ve vztahu snížení dotací z veřejných rozpočtů.

Jako dílčí podklad pro zpracování práce jsem provedl sledování frekvence cestujících na trati číslo 198 Strakonice – Volary. Z takto ověřené frekvence jsem vyčíslil potřebné dopravní a přepravní ukazatele např. osobové kilometry, intenzitu přepravního proudu a s využitím dostupných údajů jsem vyjádřil dotační nároky na vlak, osobový kilometr a průměrnou dotaci na 1 osobu.

Další velice důležitou a nepřehlédnutelnou součástí práce jsou aspekty bezpečnosti přepravy cestujících zejména při křižování vlaků, u železničních přejezdů a jejich zabezpečení technickými prostředky.

Tato bakalářská práce je členěna do pěti hlavních kapitol, které na sebe hierarchicky navazují počínaje od cílů a metodiky, základních pojmů, přes dopravu a dopravní infrastrukturu, financování dopravní obslužnosti, až po návrhy možných řešení dopravní obslužnosti. Jednotlivé hlavní kapitoly jsou dále rozděleny na podkapitoly, které se v některých případech ještě dále člení.

2 ZÁKLADNÍ POJMY

Aby tato práce mohla řešit podstatu tématu, pak nejprve musí vysvětlit následující termíny.

Doprava¹

- je záměrná a organizovaná činnost spočívající v bezpečném přemístování věcí a osob dopravními prostředky po veřejné dopravní infrastruktuře (dopravní cestě) v reálném čase.
- je pracovní (technologický) proces. Jedná se o pohyb dopravních prostředků po dopravní cestě.

Dopravní obslužnost²

- rozumí se 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.

Dráha³

- je cesta určená k pohybu drážních vozidel včetně pevných zařízení potřebných pro zajištění bezpečnosti a plynulosti drážní dopravy.

Drážní doprava⁴

- tímto termínem rozumíme dopravu železniční, tramvajovou, trolejbusovou a lanovou.

Intenzita přepravních proudů

- je počet přepravených cestujících v určitém časovém úseku.

¹ ŽEMLIČKA, Z., MYNAŘÍK, J. *Doprava a přeprava 1. díl*. Praha : NADATUR, 2008. s. 10-12. ISBN 80-7270-030-8.

² Česko. Zákon č. 194 ze dne 20. května 2010 o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2010, s. 1. Dostupný z <<http://www.sbirka.cz/POSL4TYD/NOVE/10-194.htm>>.

³ ŽEMLIČKA, Z., et al. *Doprava a přeprava 2. díl*. Praha : NADATUR, 2010, s. 16. ISBN 978-80-7270-036-3.

⁴ ŽEMLIČKA, Z., et al. *Doprava a přeprava 2. díl*. Praha : NADATUR, 2010, s. 16. ISBN 978-80-7270-036-3.

Kategorie železničních drah:⁵

- 1) celostátní dráhy – sloužící mezinárodní a celostátní veřejné železniční dopravě (vlastní stát, spravuje a udržuje státní organizace SŽDC).
- 2) regionální dráhy – dráhy regionálního nebo místního významu, jiné regionální dráhy (vlastní stát, spravuje a udržuje státní organizace SŽDC, v některých případech privátní subjekt a lze předpokládat pokračování procesu vlastnických změn. Do této skupiny patří řešená trať číslo 198 Strakonice – Volary,
- 3) vlečky – dráhy sloužící vlastním potřebám podnikatelů nebo provozovatelů, které jsou zaústěny do celostátní nebo regionální dráhy, nebo jiné vlečky (vlastní nestátní subjekty).

Osobový kilometr

- představuje přepravu jedné osoby na vzdálenost jednoho kilometru.

Přeprava⁶

- je spotřební proces. Jedná se o postupnou spotřebu užitečného efektu, tj. přemístění zboží – přeprava zboží, (hovoříme o nákladní dopravě), nebo přemístění osob – přeprava osob, (hovoříme o osobní dopravě).

Přepravní potřeba⁷

- přepravní potřeby obyvatel lze definovat jako druh individuálních nebo kolektivních ekonomických nebo mimoekonomických potřeb vznikajících u obyvatel či u organizací v souvislosti s prostorovými rozpory mezi jednotlivými individuálními a společenskými aktivitami. Tyto potřeby jsou uspokojovány různými druhy dopravních prostředků.

Vlakový kilometr

- je každý ujetý kilometr, který vlak ujel.

Železniční dopravní cesta⁸

- je celostátní dráha nebo regionální dráha ve vlastnictví státu určená pro provozování železniční dopravy železničními dopravci.

⁵ KOZÁK, R. *Zmizelé Čechy – Volarsko*. Praha : Paseka, 2006. s. 20. ISBN 80-7185-748-3.

⁶ ŽEMLIČKA, Z., MYNAŘÍK, J. *Doprava a přeprava 1. díl*. Praha : NADATUR, 2008. s. 10-11. ISBN 80-7270-030-8.

⁷ *Projekt optimalizace dopravní obslužnosti Jihočeského kraje : část I Optimalizace dopravní obslužnosti – závěrečná zpráva*. Sdružení CSP – DHV v Praze. Praha : Sdružení CSP – DHV. 2003, s. 7.

⁸ ŽEMLIČKA, Z., et al. *Doprava a přeprava 2. díl*. Praha : NADATUR, 2010, s. 16. ISBN 978-80-7270-036-3.

3 DOPRAVA A DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA NA ŽELEZNIČNÍ TRATI STRAKONICE - VOLARY

3.1 HISTORIE DOPRAVNÍ SITUACE NA ŠUMAVSKÉ TRATI STRAKONICE – VOLARY^{9, 10, 11, 12, 13, 14}

První pokusy o vybudování železnice do Vimperka se datují od 8. října 1872, kdy bylo uděleno povolení říšského zákoníku z Pasova na Waldkirchen k hranicím česko-bavorským u Kunžvartu (Strážný), odtud pak dále na Vimperk a Volyni do Strakonice. Kvůli finanční krizi byl návrh zamítnut. Dne 19. ledna 1880 jednala poslanecká sněmovna o možnosti výstavby (viz příloha č. 2) trati Strakonice – Vimperk. Byla projednána petice obcí Volary a Horní Vltavice o zřízení železnice ze Strakonice do Želnavy přes Volary. V roce 1884 byl předložen projekt trati Čkyně – Vimperk přes Svatou Maří. Ani tyto projekty nebyly schváleny.

V dubnu 1889 byl schválen projekt tratě Strakonice – Volyně – Čkyně – Bohumilice – Vimperk. Nakonec se železniční trať Strakonice – Vimperk otevřela 14. října 1893. Vlak ze Strakonice projel poprvé (viz příloha č. 3) trať přes Čestice u Strakonice (Strunkovice nad Volyňkou), Volyni, Malenice, Čkyni a Bohumilice do Vimperka, kam dorazil (viz příloha č. 4) za 2,5 hodiny. Druhý den zde začala pravidelná osobní doprava. Trať Volary – Lenora byla otevřena 6. listopadu 1899. Poslední úsek, Vimperk – Lenora, místní dráhy Strakonice – Vimperk – Volary byl uveden do provozu 9. července 1900.

V pohraničí za 1. světové války byly vybudovány sklady šatstva, prádla, obuvi a příkrývek. Němečtí vojáci vimperští chtěli skladiště rabovat. Městská rada tomu však zabránila za pomoci vojsk. Večer 11. listopadu 1918 odjíždí ze Strakonice zvláštní vlak do Volary, který cestou přibíral nové bojovníky. Do Vimperka došlo 200 mužů, kteří ukončili válku o pohraničí.

⁹ KOZÁK, R. *Neznámá válka pod Boubínem*. Strunkovice nad Blanicí : Kosmata, 1996. s. 132-147.

¹⁰ PAVLÍČEK, S. *Naše lokálky. Místní dráhy v Čechách, na Moravě a ve Slezku*. Praha : DOKOŘÁN, 2002. s. 75-88. ISBN 80-86569-13-6.

¹¹ PODHORSKÝ, J. *Pohledy do historie Volyně a Pošumaví*. Vimperk : Milan Zevl – LUCIE Vimperk, 1997. s. 36-38.

¹² ŠLÉGR, V. *Lokálka údolím Volyňky. 110 let železniční tratě Strakonice – Vimperk*. S.l. : S.n., 2003. s. 5-62.

¹³ ŠLÉGR, V. *Na střechu českých železnic*. Sušice : Dr. Radovan Rebstock, 2000. s. 20-25.

¹⁴ BEK, J. *Atlas lokomotiv*. Praha : Nadas, 1984. s. 93-94.

V meziválečném období je na trati dirigující stanicí Vimperk. Stoupá zájem jak o nákladní, tak osobní dopravu. Dováží se uhlí, sklářský písek, papír, odváží se sklo, knihy, dříví a řezivo. V roce 1929 bylo ve Vimperku vyloženo 4 249 nákladních vozů, 4 127 vozů naloženo a odbaveno 72 000 osob. Roku 1935 byla otevřena nová osobní zastávka Hoštice u Volyně.

Roku 1937 započaly přípravy na obranu republiky (cvičení civilní protiletectvé ochrany s nálety bombardovacích letadel, přidělení plynových masek, mobilizace pohraničí a zlepšení opevnění pomocí cementu, železa a kamenů). Vlaky převážely mobilizované muže do pohraničí (Volar) a odvážely civilisty do vnitrozemí (Strakonice). Dne 26. září 1938 dojel do Volyně vojenský transport, dělostřelecký pluk.

Do všech železničních stanic došel 30. září 1938 oběžník o opuštění obranných pozic v pohraničí. Dne 5. října proběhla evakuace Vimperka a 7. října odjel poslední vlak s personálem. Dne 1. ledna 1939 byla změněna zastávka – nákladiště Bohumilice v Čechách na pohraniční staniční úřad. Dne 3. února 1939 byla zahájena osobní a nákladní doprava přes hraniční přechod Bohumilice v Čechách.

Ve Volyni vzniká roku 1942 diverzní skupina. Sabotáže zahrnovaly rušení železničních transportů mezi Strakonice a Vimperkem. Množí se také sabotážní činy ze strany železničářů – (vozy mají rozřezané brzdové hadice, zadřená ložiska pískem, vypuštěn či ředěn benzín vodou).

V roce 1944 byl pro nedostatek pohonných hmot omezen provoz motorových vozů. Osobní doprava slouží převážně jako transporty válečných zajatců. Dne 10. listopadu 1944 přijelo do Čkyně 28 vozů ze 111 uprchlíky. Do Volyně dojel 7. února 1945 transport 600 německých uprchlíků a 18. února 250 uprchlíků. Dne 19. února 1945 dojelo do Čkyně 200 osob a 3. března do Volyně dalších 600 německých uprchlíků (viz příloha č. 5).

Američtí letci napadli a zničili 11. dubna 1945 lokomotivu německého obrněného transportu mezi Volyní a Malenicemi n/Vol. Téhož dne ostřelovali lokomotivy na vimperském nádraží a silně je poškodili. To mělo za následek ucpání tratí zpět do Bavor. Jedinou volnou cestou zůstala železniční trať přes Vimperk do Volar. Proto šumavská trať byla přetížena. Projížděly zde zvláštní vlaky s příprežemi a rychlíkovými soupravami s těžkými stroji. Všechny vozy byly přeplněny osobami a zavazadly prchajících Němců. Ve Volyni byly denně z vagónů vykládány poškozené tanky a munice. Dne 29. dubna 1945 byly zahájeny poslední nálety na Volyni. Byla

zničena 1. a 2. kolej, staniční budova a Zbrojovka. Kolejová doprava byla po těchto náletech zastavena i na této poslední cestě do Bavor. Stav železnic byl žalostný. Nebylo lidí, materiálu ani chuti poškozená místa opravovat.

Američtí vojáci obsadili 5. května 1945 stanici Vimperk (viz příloha č. 6). Následující den Vimperk s Volyní kapituloval. Bývalý provozní úřad ve Strakonících nařídil 18. května 1945 obsazení stanice Vimperk českými zaměstnanci. Téhož dne přijel osvobozovací vlak. Od 9. října 1945 probíhala doprava s velkými obtížemi. Nedostatek strojů, vozů i uhlí zavinil zdlouhavou přepravu zboží.

V poválečném období kolejová osobní i nákladní přeprava stoupá. Od nového jízdního řádu bylo na trati zavedeno 20 vlaků za 24 hodin. Osobní vlaky převezly přibližně na 150 vozů transportů (viz příloha č. 7). Těmito odsuny definitivně skončila pro trať Strakonice – Volary 2. světová válka.

V roce 1947 nákladní doprava převážela jen z Vimperka na 900 vagónů sena a slámy. V srpnu a září byly provedeny generální opravy staničních budov, skladů, osvětlení a telefonního spojení. Během října byla vybudována zděná čekárna na zastávce Hoštice u Volyně (viz přílohy č. 8, 9, 10) a dohodnuta stavba čekárny v Nišovicích. Rostoucí firmy ve Volyni, Volarech, Vimperku a Čkyni posilují výrobu, čímž stoupá nákladní přeprava. Nákladní doprava, ale také masivně převáží šterk (až 300 vozů), dřevo (až 150 000 m³), nábytek, prádlo a stavební materiály. Vyváží se i do ciziny jako Itálie, Německo a Švýcarsko. Dispoziční stanicí se stává Vimperk. Největším problémem je nedostatek železničních vozů. Většina jich je již při nakládce poškozena mechanizační technikou. Vykládka uhlí na trati stále probíhá ručně, lopatou, s výjimkou Vimperka, kde je postaven transportér s násypným košem, který slouží i k vykládce písku z výsypných vozů. Díky velkému zatížení tratě a dobře zvládajícím situacím bez nehod byl Vimperk oceněn jako nejlepší stanice III. třídy v republice. V březnu 1957 se i díky dirigující stanici a turistickému ruchu zvyšuje počet přepravovaných osob. Cestující cestovali na základě legitimace (viz příloha č. 11).

V roce 1960 dosahovaly mrazy $-23\text{ }^{\circ}\text{C}$ a šumavská trať musela být denně projížděna parní lokomotivou se sněhovým pluhem. V nákladní dopravě ve Volarech, Vimperku a Volyni činí denní průměr nakládky a vykládky 15 čtyřnápravových vozů denně. Dne 1. ledna 1962 se Volyní přehnal větrná smršť. Strhla elektrické vedení stanice a část střechy i s komínem byla přehozena přes vlak. Od 22. srpna jsou ve

Volyni nahrazeny lichoběžníkové tabulky vjezdovými návěstidly. Ve Vimperku o rok později. Také vstoupily v platnost nové dopravní předpisy. Roku 1964 nákladní doprava nachází nová odbytiště pro dřevo a nábytek. Jsou jimi Sovětský svaz, Francie, Anglie a Rakousko. Ve Volyni k přepravě obilovin a brambor navíc přibývá přeprava sena a lnu. Práci znepríjemňuje špatná kvalita uhlí, proto se zavádí roku 1965 motorizace. Náhradou za parní lokomotivy jsou na trať nasazeny lokotraktory řady 444.0 přezdívané „karkulka“ (viz příloha č. 12). Jsou sice hlučné, ale odváží vlaky s vyšší hmotností. Během roku 1966 došlo ke generální opravě kolejové váhy a čekárny ve Volyni. Ve Vimperku probíhá rekonstrukce osvětlení železniční stanice. O rok později i ve Volyni. Právě zde se nainstalovala násypka se šnekovým vykladačem. Zvyšuje se přeprava stavebních materiálů, štěrku a písku.

Počátkem roku 1969 měsíční průměry v nákladní dopravě nepřesahují 40 % dříve přepravovaného zboží. Z řad železničářů je propuštěno mnoho zaměstnanců, kteří měli „špatný“ názor. Není divu, že dochází k těžkým nehodám. Za rok 1969 jich bylo hned třináct (viz příloha č. 13 a 14).

Začátkem roku 1970 roste výstavba budov. Na trati Strakonice – Vimperk jsou zaváděny mimořádné vlaky se stavebním materiálem. Ve Volyni a Čkyni nakládku tvoří produkty zemědělských družstev, vykládku pak umělá hnojiva, uhlí a stavebniny. Registruje se nárůst motorismu, a tak klesá počet přepravovaných osob v osobní dopravě. Většinu osobní frekvence tvoří dělníci a žáci. V roce 1975 se uplatňuje kontejnerová doprava. Na celé trati Strakonice – Volary dochází k modernizaci osvětlení, návěstidel, staničního rozhlasu, radiostanic, osvětlení výhybek a vyasfaltování skladů a překladišť.

Dne 20. května 1977 došlo k průtrži mračen. Nejhorší stav byl v úseku Volyně – Nišovice – Malenice. Provoz byl obnoven již druhý den. Dne 31. května 1995 došlo k přívalovým srážkám. Poškozenou trasou byla Volyně – Lčovice a Čkyně – Malenice. Místy trať doslova uplavala. Písek byl naplaven do výšky 1 metru v délce 50 metrů (viz příloha č. 15). Provoz byl obnoven 28. června téhož roku. V Bohumilicích 12. srpna 2002 bylo podemleto 300 metrů tratě, poškozené přejezdové zařízení a místo tratě vedl potok (viz příloha č. 16). Provoz byl obnoven až 29. listopadu 2002. V lednu 2007 přerušily dopravu z Vimperka do Volar vyvrácené stromy vichřicí s názvem „Kyril“. Doprava byla obnovena až třetí den.

V roce 1987 dochází ke změně v označování lokomotiv a platí nové dopravní předpisy, dochází až k 100 % zdražení jízdného. Dne 1. ledna 1993 dochází k omezení kontejnerové dopravy, která je později zcela výjimečnou. Počátkem roku 1997 bylo rozhodnuto o zrušení dopravní služby ve stanici Volyně. Až dodnes osobní a nákladní železniční doprava prudce klesla díky nárůstu silniční dopravy v přepravě zboží i osob.

3.2 DOPRAVA

3.2.1 ANALÝZA DOPRAVNÍ SITUACE A BEZPEČNOSTI DOPRAVY

3.2.1.1 OSÍDLENÍ A ROZMÍSTĚNÍ VÝROBNÍCH SIL V ATRAKČNÍM OBVODU ŽELEZNIČNÍ TRATĚ 198

Atrakční obvod železniční tratě 198 Strakonice – Volary je definován jako území s přirozenými vazbami na tradiční hospodářská, správní, kulturní a společenská centra s využitím stávající sítě dopravních cest a relativní časovou dostupností v úvahu připadajících dopravních prostředků, s ohledem na bezpečnost přepravy cestujících.

Analytické podklady jsou vztaženy ke konkrétním rokům, většinou však k roku 2001, kdy proběhlo sčítání lidu, domů a bytů. Aktuální statistické údaje z letošního sčítání lidu, domů a bytů zatím nejsou k dispozici.

Charakteristika osídlení

Vývoj počtu obyvatel dotčených obcí na trati 198¹⁵

Vývoj počtu obyvatel dotčených obcí na trati 198

Název obce	Počet obyvatel k 1.1.			Rok 2009								
	2007	2008	2009	Stav k 1.1.	Narození	Zemřelí	Přistěhovalí	Vystěhovalí	Přírůstek, úbytek			Stav k 31.12.
									přiroz.	stěhov.	Σ	
Strakonice	23325	23278	23081	23 278	267	239	444	669	28	-225	-197	23 081
Radošovice	615	663	663	663	8	4	13	17	4	-4	-	663
Zborovice	58	63	65	63	-	1	3	-	-1	3	2	65
Strunk. n/Vol.	114	110	113	110	1	2	6	2	-1	4	3	113
Hoštice	173	165	163	165	-	-	3	5	-	-2	-2	163
Volyně	3115	3155	3109	3 155	32	32	78	124	-	-46	-46	3 109
Nišovice	215	222	227	222	5	-	6	6	5	-	5	227
Malenice	651	652	648	652	6	8	17	19	-2	-2	-4	648
Lčovice	129	132	134	132	3	-	3	4	3	-1	2	134
Čkyně	1538	1584	1581	1 584	16	16	34	37	-	-3	-3	1 581
Bohumilice	310	307	306	307	3	2	7	9	1	-2	-1	306
Vimperk	7887	7863	7802	7 863	87	69	126	205	18	-79	-61	7 802
Kubova Huť	113	107	108	107	5	-	2	6	5	-4	1	108
Horní Vltavice	405	402	404	402	4	5	15	12	-1	3	2	404
Lenora	822	775	796	775	7	7	42	21	-	21	21	796
Volary	4041	4015	4014	4 015	42	26	92	109	16	-17	-1	4 014
Celkem	43511	43493	43214	43 493	486	411	891	1 245	75	-354	-279	43 214

okres Strakonice

okres Prachatice

¹⁵ ČSÚ. Územní změny, počty obyvatel, narození, zemřelí, stěhování [online]. 2001. Dostupný z <http://www.czso.cz/cz/obce_d/index.htm>.

Počet obyvatel¹⁶

Počet obyvatel

Název zastávky	Docházková vzdálenost v (km)	Σ	Počet obyvatel				Ø věk	Míra nezaměstnanosti
			0 až 4	5 až 14	15 až 64	65 a více		
Strakonice	1,33	23 081	1 240	1 880	16 274	3 687	40,1	12,3
Radošovice	0,30	173	7	17	121	28	39,9	4,1
Zborovice	0,14	65	2	1	42	20	37,3	4,9
Strunkovice n/Vol.	0,70	113	4	5	81	23	38,4	3,7
Hoštice	1,45	914	57	106	625	126	51,0	5,3
Volyně	0,80	3 109	149	233	2 215	512	47,9	6,2
Nišovice	1,10	227	21	19	156	31	36,7	6,0
Malenice	0,30	648	33	57	451	107	40,2	8,2
Lčovice	1,48	134	6	14	86	28	43,9	5,5
Čkyně	0,50	1 581	79	162	1 089	251	50,8	8,1
Bohumilice	0,34	306	12	34	206	54	53,3	4,8
Vimperk	1,60	7 802	412	718	5 632	1 040	47,1	10,8
Vimperk - zastávka	0,60	320	23	85	198	14	-	-
Lípka	0,22	95	6	8	68	13	-	-
Kubova Huť	0,20	108	7	9	79	13	38,6	4,4
Horní Vltavice	1,60	404	14	43	291	56	37,7	5,2
Zátoň - zastávka	0,89	20	-	-	15	5	-	-
Zátoň	1,88	76	2	9	51	14	-	-
Lenora	1,10	805	40	83	576	106	41,3	6,9
Lenora - zastávka	0,40	26	-	-	17	9	-	-
Soumarský Most	0,12	33	-	-	24	9	-	-
Volary	0,73	4 014	223	406	2 913	472	46,1	11,9
Ø/celkem/Ø	0,81	44 054	2 337	3 889	31 210	6 618	43,1	6,8

	okres Strakonice
	okres Prachatice

¹⁶ MATLAFUS, A. Závěrečná zpráva Projektu G_MDCR_3 Ekonomicko-marketingová analýza problematiky oživení regionální železniční dopravy. Praha. 2010, s. 126.

Aktivita obyvatelstva¹⁷

Aktivita obyvatelstva

Název obce (rok 2010)	Počet obyvatel		Ekonomicky		Podíl ekon. aktivních na obyv. celkem (v %)
	celkem	z toho ženy	aktivní	neaktivní	
Strakonice	23 800	12 235	12 508	11 164	52,6
Radošovice	520	231	269	242	51,7
Přední Zborovice	65	30	31	34	47,7
Strunkovice	112	52	55	57	49,1
Hoštice	175	87	82	91	46,9
Volyně	3 194	1 507	1 600	1 560	50,1
Nišovice	221	114	120	99	54,3
Malenice	595	318	290	303	48,7
Lčovice	132	62	62	70	47,0
Čkyně	1 436	733	708	721	49,3
Bohumilice	322	131	128	190	39,8
Vimperk	8 281	3 786	4 168	4 033	50,3
Kubova Huť	114	51	69	45	60,5
Horní Vltavice	390	196	197	189	50,5
Lenora	803	431	373	422	46,5
Volary	4 068	1 987	2 112	1 920	51,9
Celkem/Ø	44 228	21 951	22 772	21 140	49,8

	Okres Strakonice
	Okres Prachatice

¹⁷ ČSÚ. Obyvatelstvo podle ekonomické aktivity a pohlaví v obcích okresu [online]. 2001. Dostupný z <http://vdb.czso.cz/vdbvo/tabparam.jsp?vo=tabulka&cislotab=OB028_OK.51&voa=tabulka&go_zobraz=1&verze=0>.

Počty vyjíždějících obyvatel do zaměstnání¹⁸

Počty vyjíždějících obyvatel do zaměstnání

Název města, městyse či obce	Muži vyjíždějící do zaměstnání	z toho				Ženy vyjíždějící do zaměstnání	z toho			
		v rámci obce	v rámci okresu	v rámci kraje	do jiného kraje		v rámci obce	v rámci okresu	v rámci kraje	do jiného kraje
Strakonice	5664	4052	653	316	344	5033	4140	418	144	213
Radošovice	120	13	86	3	3	100	9	78	1	4
Přední Zborovice	12	0	9	2	0	12	1	11	0	0
Strunkovice	20	1	12	4	1	20	0	20	0	0
Hoštice	40	6	28	3	3	19	3	13	0	3
Volyně	683	188	329	75	38	632	377	160	65	19
Nišovice	58	12	24	9	6	49	9	33	5	2
Malenice	133	10	86	25	7	118	23	51	37	7
Lčovice	28	3	17	4	2	21	1	15	2	0
Čkyně	337	143	101	29	20	265	160	70	19	7
Bohumilice	67	6	44	5	3	33	4	25	1	1
Vimperk	1898	1035	449	104	131	1588	1157	285	37	57
Kubova Huť	33	8	20	1	2	23	9	12	0	1
Horní Vltavice	90	12	67	3	5	63	17	44	1	1
Lenora	180	36	92	12	8	132	37	77	7	3
Volary	1002	484	312	68	47	784	523	185	22	23
Celkem	10365	6009	2329	663	620	8892	6470	1497	341	341

	Okres Strakonice
	Okres Prachatice

¹⁸ ČSÚ. B. Základní údaje o vybraných centrech dojížděky v kraji Prachatice a Strakonice [online]. 2001. Dostupný z <<http://www.cbudejovice.czso.cz/xc/edicniplan.nsf/publ/13-3133-04->>.

Specifikace vyjížděky¹⁹

Specifikace vyjížděky

Název města, městyse a obce	Vyjížděka z obce za práci						Vyjížděka z obce do škol	
	vyjíždějící zaměstnaní		podíl ze zaměst. celkem v %	vyjíždějící denně	hlavní směr denní vyjížděky		vyjíždějící žáci, studenti	podíl ze žáků a studentů v %
	celkem	z toho ženy			obec	počet		
Strakonice	2 202	808	19,0	1 596	Volyně	156	1 109	24,8
Radošovice	175	83	69,7	164	Strakonice	140	80	95,2
Přední Zborovice	22	11	75,9	19	Strakonice	12	4	100,0
Strunkovice	37	20	71,2	32	Strakonice	16	17	100,0
Hoštice	50	16	73,5	41	Strakonice	22	21	87,5
Volyně	709	247	48,3	613	Strakonice	316	245	39,6
Nišovice	84	40	71,8	74	Volyně	34	37	100,0
Malenice	217	95	79,2	187	Strakonice	52	78	67,8
Lčovice	43	19	74,1	32	Čkyně	11	14	93,3
Čkyně	262	96	38,9	213	Vimperk	100	113	44,7
Bohumilice	84	27	71,2	73	Vimperk	36	39	62,9
Vimperk	1 194	409	30,7	839	Čkyně	130	472	28,9
Kubova Huť	36	13	54,5	29	Vimperk	17	19	100,0
Horní Vltavice	124	46	67,8	108	Vimperk	45	44	67,7
Lenora	230	94	66,9	196	Volary	51	108	68,8
Volary	736	247	38,1	534	Prachatice	211	254	32,4
Celkem	6 205	2 271	950,8	4 750		1349	2 654	

	Okres Strakonice
	Okres Prachatice

¹⁹ ČSÚ. A. Dojížděka za práci [online]. 2001. Dostupný z <<http://www.cbudejovice.czso.cz/xc/edicniplan.nsf/publ/13-3133-04->>.

Neekonomická zařízení v obvodu železniční trati 198²⁰

Neekonomická zařízení v obvodu železniční trati 198							
Železniční stanice a zastávky	Km	Nadmořská výška*	Druh veřejné správy	Počet škol (2011)			
				MŠ	ZŠ	SŠ	VOŠ
Strakonice	0	393	městský úřad	9	10	9	2
Radošovice	3	413	obecní úřad	0	0	0	0
Přední Zborovice	5	413	obecní úřad	0	0	0	0
Strunkovice n. Vol.	7	442	obecní úřad	0	0	0	0
Hoštice u Volyně	9	515	obecní úřad	0	0	0	0
Volyně	11	461	městský úřad	1	2	2	1
Nišovice	14	463	úřad městyse	0	0	0	0
Malenice n. Vol.	18	483	obecní úřad	1	1	0	0
Lčovice	20	566	obecní úřad	0	0	0	0
Čkyně	23	523	obecní úřad	1	1	0	0
Bohumilice zastávka	26	525	obecní úřad	1	1	0	0
Vimperk	32	694	městský úřad	2	4	3	0
Vimperk zastávka	35	735	část města Vimperk				
Lipka	42	900	část města Vimperk				
Kubova Huť	48	995	obecní úřad	0	0	0	0
Horní Vltavice	51	910	obecní úřad	1	1	0	0
Zátoň zastávka	54	905	část obce Lenora				
Zátoň	57	840	část obce Lenora				
Lenora	61	785	obecní úřad	1	1	0	0
Lenora zastávka	62	775	část obce Lenora				
Soumarský Most	65	755	část města Volary				
Volary	71	760	městský úřad	1	3	0	0

*údaje jsou uváděny v metrech nad mořem

Z uvedených statistických přehledů a dat vyplývají následující závěry, důležité z hlediska dopravy a přepravy:

- uvedený atrakční obvod z hlediska osídlení patří mezi řídké osídlené s výjimkou měst Strakonice, Volyně a Vimperk,
- počet ekonomicky aktivního obyvatelstva činí 22 722 obyvatel, tj. 51 % z celkového počtu obyvatel,
- v rámci obcí atrakčního obvodu pracuje přibližně 30 % z ekonomicky aktivního obyvatelstva,

²⁰ MATLAFUS, A. Závěrečná zpráva Projektu G_MDCR_3 Ekonomicko-marketingová analýza problematiky oživení regionální železniční dopravy. Praha. 2010, s. 125.

- v rámci okresu zahrnujícího daný atrakční obvod pracuje 90 % z ekonomicky aktivního obyvatelstva,
- hlavním směrem denního dojíždění jsou spádové obce Volyně, Strakonice, Čkyně, Vimperk, Volary a Prachatice.

3.2.1.2 ZAJIŠTĚNÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI

Společnost JIKORD, s. r. o. založená Jihočeským krajem zajišťuje dopravní obslužnost Jihočeského kraje při optimálním nasazení dopravních prostředků a vynaložení veřejných rozpočtů. Důležitou součástí JIKORDu je kontrola kvality poskytovaných dopravních služeb smluvními dopravci regionální železniční a autobusové dopravy a sledování vyžití přepravní kapacity dopravních prostředků.

Cílem je upokožování přepravních potřeb obyvatel kraje při tvorbě jízdních řádů železniční a autobusové dopravy. Občané mohou své požadavky na zavedení nebo změnu v časových relacích spoje oznamovat na příslušném městském nebo obecním úřadu. Prostřednictvím tiskopisu na internetové adrese koordinátora, pošlou veřejné orgány návrhy občanů pracovníkům JIKORDu a na základě tohoto, jsou jejich požadavky dále řešeny. „Také požadavky obcí Jihočeského kraje na zajištění DO mají periodickou povahu při sestavě jízdních řádů. Koordinační opatření zajišťují také návaznost regionální dopravy na dopravu dálkovou, v některých případech na MHD a přeshraniční dopravu. Důležitým předpokladem pro racionalizaci a optimalizaci DO je spolupráce s obcemi při získávání podkladů o skladbě přepravy a časové poloze jednotlivých dopravních spojů. K těmto účelům jsou nutná pravidelná jednání mezi JIKORDEM a zástupci obcí Jihočeského kraje. To se uskutečňuje v měsíci únoru a březnu, kde cílem jednání je příprava JŘ železniční dopravy podle jednotlivých tratí. Na jednáních se účastní zástupci obcí atrakčního obvodu konkrétní železniční tratě. Kromě železniční dopravy jsou také řešeny otázky linkové autobusové dopravy. Další jednání představitelů obcí s rozšířenou působností se uskutečňuje v měsíci září a říjnu. Na těchto jednáních jsou obce informovány o přípravě údržby a investiční výstavbě dopravní infrastruktury.“²¹

Je potřebné uvést, že rozhodujícím kritériem je posouzení frekvence cestujících a výše poskytované dotace jednotlivým dopravcům na objednané dopravní výkony –

²¹ *Opatření jednatelů č. 8. České Budějovice : JIKORD, s. r. o. 2011. s. 1.*

vlakly nebo autobusy. Skutečností je, že výše dotace na jeden ujetý kilometr v železniční dopravě je čtyřnásobná oproti dopravě autobusové.

Na trati číslo 198 je DO zajištěna Smlouvou o závazku veřejné služby ve veřejné drážní osobní dopravě uzavřenou mezi Jihočeským krajem a Českými drahami, a. s., (tato smlouva je uzavřena na dobu 10 let), kde: „Účelem je umožnit **stabilní financování veřejných služeb** v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou **v rozsahu objednaného dopravního výkonu** při výkonu DO dopravcem pro kraj a v souladu s usnesením vlády České republiky č. 1132/2009 (dále i „Usnesení vlády“) **vytvořit podmínky pro finanční účast státu** prostřednictvím příspěvku do rozpočtu kraje na stabilním financování dopravní obslužnosti kraje veřejnou drážní osobní dopravou a to též formou **čerpání účelové dotace z prostředků státního rozpočtu kraje** k částečnému krytí úhrady prokazatelné ztráty z výkonu DO dopravcem pro kraj.“²² Objednatel je dle této smlouvy: „zavázán hradit dopravci prokazatelnou ztrátu dle ust. § 9 odst. 2 zákona č. 77/2002 Sb., v platném znění, a ustanovení Vyhlášky 241 a to jak z **rozpočtu kraje, tak z prostředků státního rozpočtu poukázaných jako účelová dotace kraji** podle Usnesení vlády České republiky č. 1132/2009.“²³

V atrakčním obvodu je zároveň zajištěna DO Smlouvami o závazku veřejné služby ve veřejné osobní autobusové dopravě mezi Jihočeským krajem a ČSAD AUTOBUSY ČB, a. s. a Jihočeským krajem a STTRANS, a. s. Tyto smlouvy jsou uzavřeny rovněž na dobu 10 let.

²² Česko. Usnesení vlády ČR č. 1132 ze dne 31. srpna 2009 o změnách financování veřejné dopravy. Dostupný z <http://www.kraj-lbc.cz/public/zastupitelstvo/zasedani/2009_10/BOD_040_USN_383/040_P01a_Memorandum_posledni_I.pdf>

²³ Česko. Usnesení vlády ČR č. 1132 ze dne 31. srpna 2009 o změnách financování veřejné dopravy. Dostupný z <http://www.kraj-lbc.cz/public/zastupitelstvo/zasedani/2009_10/BOD_040_USN_383/040_P01a_Memorandum_posledni_I.pdf>

3.2.1.3 ANALÝZA BEZPEČNOSTI V ŽELEZNIČNÍ DOPRAVĚ

Vjezd vlaku

Ruční speciální návěst „Souhlas k posunu“ pro vjezd druhého vlaku do dopravní musí být dávana strojvedoucím, nebo strojvedoucím určeným odborně způsobilým členem doprovodu vlaku (posunové čety) tak, aby byla zřetelně a nepochybně viditelná pro strojvedoucího druhého vlaku.

Bezpečnost cestujících při vjezdu druhého vlaku

Setkají-li se v dopravně dva vlaky a druhý vlak pojedje na kolej bližší k výpravní budově, odpovídá za bezpečnost cestujících z příkazu strojvedoucího prvního vlaku vedoucí vlakové čety tohoto vlaku. Stejně povinnosti má strojvedoucí vlaku s přepravou cestujících pokud se setká v dopravně v PMD, který pojedje na kolej bližší k výpravní budově. V mimořádných případech, zastaví-li strojvedoucí druhého vlaku před lichoběžníkovou tabulkou a nedostane-li do 5 minut pokyn k vjezdu do dopravní, může strojvedoucí jet s vlakem dle rozhledových poměrů ke krajní výhybce, před níž musí vlak zastavit. Při jízdě vlaku od krajní výhybky musí jet strojvedoucí dle rozhledových poměrů a dávat opakovaně návěst „Pozor“ a zastavit tak, aby nebyla ohrožena bezpečnost cestujících. Strojvedoucí zpožděného vlaku (prvního vlaku) musí zastavit tak, aby čelo jeho vlaku na koleji bližší výpravní budově bylo nejdále v úrovni čela prvního vozidla určeného k přepravě cestujících vlaku na koleji vzdálenější. Je-li v dopravních prováděn posun po koleji bližší výpravní budově kolem vlaku s přepravou cestujících, odpovídá za bezpečnost cestujících zaměstnanec oprávněný řídit posun.

Křížení dráhy

„Pokud se železniční dráha kříží s pozemními komunikacemi v úrovni kolejí, musí být křížení označeno a zabezpečeno. Způsob označení křížení stanoví prováděcí předpis. O rozsahu a způsobu zabezpečení křížení železniční dráhy s pozemními

komunikacemi v úrovni kolejí a jeho změně rozhoduje drážní správní úřad po předchozím vyjádření příslušného orgánu Policie ČR. Při křížení železniční dráhy s pozemními komunikacemi v úrovni kolejí má drážní doprava přednost před provozem na pozemních komunikacích.²⁴

Zpoždění vlaků

Dirigující dispečer je povinen ohlásit každé předpokládané zpoždění vlaku osobní dopravy, které dosáhlo 10 minut a více, nebo které se zvětšilo o 10 minut a více ze sousední dopravní výpravčímu přilehlé stanice. Stejnou povinnost má i strojvedoucí, pokud zpoždění vzniklo za jízdy vlaku.

Elektrické osvětlení

Elektrické osvětlení je ve všech dopravnách. Je zavedeno do všech služebních místností, skladišť, překladišť a na budovách u příchoďů a odchodů cestujících. Osvětlení může být prováděno členem doprovodu vlaku, pouze pokud je vlak v dopravně či nákladisti.

Opatření při mimořádných událostech

Lékárničky první pomoci jsou uloženy na provozovaných drážních hnacích vozidlech. Při úrazech a nehodách, při nichž došlo ke zranění, se na místo povolá lékař nejbližšího zdravotního střediska. Zranění ohlásí vždy strojvedoucí dirigujícímu dispečerovi a ten zajistí přivolání pomoci.

Anonymní hlášení o uložení trhavin ohlásí vedoucí doprovodu vlaku všemi dostupnými prostředky dirigujícímu dispečerovi či výpravčímu přilehlé stanice. Dirigující dispečer je povinen tuto skutečnost ihned ohlásit Policii ČR. V případě

²⁴ Česko. Zákon č. 266 ze dne 14. prosince 1994 o drahách. In *Sbirka zákonů České republiky*. 1994, s. 3. Dostupný z http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/C174E6CF-D167-4939-846A-0D8E3D64D604/0/26694k_1_7_2010_uplzneni.pdf.

nemožného dorozumění s dirigujícím dispečerem ohlásí vedoucí doprovodu vlaku výše uvedenou skutečnost všemi dostupnými prostředky Policii ČR.

3.2.1.3.1 TRAŤOVÝ ÚSEK STRAKONICE – VIMPERK

Na tomto úseku je Vimperk dirigující stanicí (viz příloha č. 17). Železniční stanice Strakonice je přílehlou stanicí (viz příloha č. 18). Zastávka Radošovice, je dle předpisu ČD D3 stanoviště neobsazené. Dozor po stránce bezpečnosti a pořádku provádí určený odborně způsobilý zaměstnanec správního dozorcího celku. Je přidělena železniční stanici Strakonice. Stejně je tomu tak i pro následující zastávky: Přední Zborovice, Hoštice u Volyně, Nišovice, Malenice nad Volyňkou a Zastávka Bohumilice v Čechách. Strunkovice nad Volyňkou je dle téhož předpisu ČD D3 dopravnou, která není po dopravní stránce obsazena. Dozor po stránce bezpečnosti a pořádku provádí určený odborně způsobilý zaměstnanec správního dozorcího celku. Je také přidělena železniční stanici Strakonice. Toto platí i v následujících dopravních v tomto úseku: Volyně, Lčovice, Čkyně a Bohumilice v Čechách.

a) Strunkovice nad Volyňkou

Obsluha před zahájením posunu

Před zahájením posunu stiskne vedoucí posunové čtyř tlačítka „posun“. Tímto úkonem začne na výstražnicích PZS výstraha. Po uplynutí výstražné doby se na krycím návěstidle rozsvítí návěst „posun dovolen“. Návěst „posun dovolen“ světelného krycího návěstidla je svolením k posunu pro zaměstnance oprávněného řídit posun (vedoucího posunové čtyř). Nemůže-li z jakékoliv příčiny odjet vlak (PMD), nebo je-li posun ukončen, uvedou se návěstní znaky krycího návěstidla do základní polohy povytažením příslušných tlačítek. V případě poruchy krycího návěstidla vedoucí doprovodu vlaku (PMD) ohlásí poruchu ihned dirigujícímu dispečerovi. Vedoucí posunové čtyř ohlásí poruchu vedoucím doprovodu vlaku a ten poruchu ohlásí dirigujícímu dispečerovi. Dirigující dispečer nařídí opravu vlaku (PMD) rozkazem „op“ a rozkazem „PvD3“.

Krycí návěstidlo ve Strunkovicích nad Volyňkou se neobsazuje. Po souhlasu k odjezdu smí odjet. Při posunu kolem neobsluhovaného světelného krycího návěstidla je povinen vedoucí posunové čety zajistit předem střežení přejezdu v 7,09 km.

V případě nedorozumění, kdy je jízda vlaku jinak povolena, postupuje vedoucí doprovodu vlaku dle vztažných ustanovení předpisu D3.

Ohlašovací povinnost

Ze Strunkovic nad Volyňkou ve směru do Volyně – důvod: kontrola činnosti PZS v 7,09 km u dirigujícího dispečera ve Vimperku. Ve směru do Strakonice – důvod: kontrola činnosti PZS v 0,86 km u výpravčího přilehlé stanice Strakonice a ruční obsluha krycího návěstidla ve směru do Volyně.

Obsluha návěstidel

Ve Strunkovicích nad Volyňkou je vybudované světelné krycí návěstidlo, které kryje PZS v 7,09 km ve směru ze Strunkovic nad Volyňkou, na kterém je závislé (viz příloha č. 19 a 20). Obsluha návěstidla je prováděna ručně z kolejové desky umístěné ve služební místnosti. Obsluhu provádí vedoucí doprovodu vlaku (PMD).

Obsluha před odjezdem vlaku (PMD)

Před odjezdem vlaku stiskne vedoucí doprovodu vlaku (PMD) tlačítko „odjezd vlaku“. Tímto úkonem začne na výstražnicích PZS výstraha. Po uplynutí výstražné doby se na krycím návěstidle rozsvítí návěst dovolující jízdu.

b) Volyně

Obsluha před odjezdem vlaku (PMD)

Vedoucí doprovodu vlaku (PMD) stiskne tlačítko „odjezd vlaku“. Tímto začne na výstražnicích PZS výstraha. Po uplynutí výstražné doby se na krycím návěstidle rozsvítí návěst dovolující jízdu (viz příloha č. 21 a 22). Obsluha před zahájením posunu vlaku z Volyně je obdobná jako obsluha před zahájením posunu vlaku ze Strunkovic nad Volyňkou.

Ohlašovací povinnosti

Z Volyně ve směru do Lčovic a ve směru do Strunkovic nad Volyňkou – důvod: kontrola činnosti PZS v 11,15 km, v 13,47 km a v 7,09 km u dirigujícího dispečera ve Vimperku a ruční obsluha krycího návěstidla ve směru do Lčovic.

Obsluha návěstidel

Zde je také vybudované světelné krycí návěstidlo, které kryje PZS v 11,15 km ve směru z Volyně, na kterém je závislé. Obsluha návěstidel je prováděná ručně z kolejové desky umístěné ve služební místnosti. Obsluhu provádí vedoucí doprovodu vlaku (PMD).

c) Lčovice

Ohlašující povinnost

Z Lčovic ve směru do Volyně – důvod: kontrola činnosti PZS v 13,47 a v 11,15 km u dirigujícího dispečera ve Vimperku.

d) Čkyně

Ohlašovací povinnost

Ze Čkyně ve směru do Bohumilic v Čechách – důvod: kontrola činnosti PZS v 25,64 km u dirigujícího dispečera ve Vimperku (viz příloha č. 23, 24 a 25).

Posun

V případě, je-li posunující díl sunut, musí být přejezdy střeženy. V tomto případě střeží přejezdy člen obsluhy vlaku. Je-li dovolen posun v dopravně Čkyně, je současně zakázán posun v dopravně Bohumilice v Čechách. Důvodem jsou nepříznivé spádové podmínky v dopravně Bohumilice v Čechách.

Bezpečnost cestujících při vjezdu druhého vlaku

U dopravěn Volyně a Čkyně musí vedoucí doprovodu prvního vlaku při křižování vlaků s přepravou cestujících zajistit jejich zastavení proti sobě. Při dostižení, předjíždění vlaků s přepravou cestujících, musí zajistit dirigující dispečer bezpečnost cestujících tak, aby první vlak zastavil na koleji číslo 1. Při křižování, předjíždění dostižení vlaku osobní dopravy s vlakem nákladní dopravy, upraví dirigující dispečer jejich vjezd tak, aby vlak nákladní dopravy vždy vjížděl na kolej číslo 3. Stejně je tomu i u dopravní Lčovice. Rozdíl je v křižování, předjíždění vlaku osobní dopravy s vlakem nákladní dopravy, kde dirigující dispečer upraví jejich vjezdy tak, aby vlak nákladní dopravy vždy vjížděl na kolej číslo 2.

e) Bohumilice v Čechách

Ohlašující povinnost

Z Bohumilic v Čechách (viz příloha č. 26 a 27) ve směru do Čkyně – důvod: kontrola činnosti PZZ v 25,64 u dirigujícího dispečera ve Vimperku.

Obsluha PZZ v traťovém úseku ze Strakonice do Vimperka

Křížení pozemní komunikace (okresní silnice) PZZ v 7,09 km, v 11,15 km, v 13,47 km a v 25,64 km s dráhou je zabezpečeno světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením bez závor. PZZ v 7,09 km se nachází mezi dopravnou Strunkovice nad Volyňkou a dopravnou Volyně. Ze směru od Volyně je obsluha prováděna automaticky jízdou vlaku dle předpisu ČD, a. s. Ze směru dopravní Strunkovice nad Volyňkou je prováděna obsluha ručně. PZZ v 11,15 km se nachází mezi dopravnou Volyně a dopravnou Lčovice. Ze směru od Lčovic je obsluha prováděna automaticky jízdou vlaku dle předpisu ČD, a. s. Ze směru z dopravní Volyně je prováděna obsluha ručně. PZZ v 13,47 km se nachází mezi dopravnami Volyně a Lčovice. Ze směru od Volyně a ve směru do Lčovic je obsluha prováděna automaticky jízdou vlaku dle předpisu ČD, a. s. PZZ v 25,64 km se nachází mezi dopravnami Čkyně a Bohumilice v Čechách (viz příloha č. 28 a 29). Ze směru od Čkyně a ze směru od Bohumilic v Čechách je obsluha prováděna automaticky jízdou vlaku dle předpisu ČD.

U všech PZZ je kontrola činnosti PZS kontrolována pomocí systému REMOTE 96, který je umístěn u výpravčího železniční stanice Vimperk. V případě poruchy PZS, která je indikovaná na zařízení, postupuje výpravčí železniční stanice Vimperk dle předpisů ČD, a. s.

Opatření při mimořádných událostech v úseku Strakonice – Vimperk

Hasící uzávěr vody se nachází ve staniční budově. V dopravných Strunkovice nad Volyňkou a Lčovice se nachází studna s pitnou vodou.

Hlavní vypínače elektrického osvětlení se nalézají ve služebních místnostech dopraven. Profesionální hasičské sbory sídlí ve Strakonících, Volyni a ve Vimperku. Dobrovolné hasičské sbory sídlí ve všech přilehlých místech po celé dirigující trati. Při poškození nádrže hnacích vozidel musí strojvedoucí ihned informovat dirigujícího dispečera a oznámit mu druh látky. Ten postupuje dle havarijního plánu železniční stanice Vimperk.

3.2.1.3.2 TRAŤOVÝ ÚSEK VIMPERK – VOLARY

Začátkem tohoto úseku tratě je přilehlá stanice Vimperk obsazená výpravčím. Koncem tratě je dirigující stanice Volary (viz příloha č. 30 a 31). Dopravny pro řízení jízd vlaků na tomto úseku jsou následující: Lipka, Kubova Huť, Zátoň a Lenora.

Zastávka Vimperk je podle předpisu ČD D3 stanoviště dopravně ani přepravně neobsazené (viz příloha č. 32 a 33), přidělené k železniční stanice Strakonice. Za bezpečnost a pořádek odpovídá Správa železničních dopravních cest.

Nákladiště zastávka Lipka a Zátoň je podle předpisu ČD D3 dopravnou dopravně a přepravně neobsazenou. Je přidělena k železniční stanici Volary. Za bezpečnost a pořádek odpovídá rovněž SŽDC.

Nákladiště zastávka Kubova Huť je podle předpisu ČD D3 dopravnou dopravně neobsazenou, ale přepravně je obsazena dle platného rozvrhu služby. Je přidělena k železniční stanici Volary. Za bezpečnost a pořádek odpovídá SŽDC.

Zastávky Horní Vltavice a Zátoň zastávka jsou dle předpisu ČD D3 stanoviště dopravně i přepravně neobsazené, přidělené k železniční stanici Volary. Za bezpečnost a pořádek odpovídá SŽDC.

Nákladiště – zastávka Soumarský Most je podle předpisu ČD D3 dopravnou dopravně a přepravně neobsazenou. Je přidělena k železniční stanici Volary. Za bezpečnost a pořádek odpovídá rovněž SŽDC.

Dirigující stanice Volary je obsazena výpravčím, jehož služba je spojená se službou dirigujícího dispečera pro trať Volary – Kájov a službou výpravčího přílehlé stanice pro trať Vodňany – Volary.

a) Lipka

Vjezdy vlaků na obsazenou či manipulační kolej

V této dopravně jsou vjezdy vlaků na obsazenou kolej zakázány, s výjimkou mimořádného vjezdu na tyto koleje, který dovolí dirigující dispečer jen při mimořádných či nehodových událostech.

Obsluha PZZ

Jízda vlaku a PMD. PZS v 35,37 km je ovládáno automaticky jízdou vlaku, nebo PMD. Předvídaný odjezd ohlašuje dirigující dispečer výpravčímu přílehlé stanice před souhlasem k jízdě v prostorovém oddílu Lipka – Vimperk. Dříve než dovolí dirigující dispečer jízdu vlaku do železniční stanice Vimperk, musí ohlásit předvídaný odjezd výpravčímu přílehlé stanice. Dříve než výpravčí přílehlé stanice potvrdí předvídaný odjezd, musí se přesvědčit o správné činnosti PZS v 35,37 km. Dříve než dá výpravčí přílehlé stanice Vimperk souhlas k posunu mezi dopravami, musí se přesvědčit o správné činnosti PZS v 35,37 km. V případě, že výpravčí železniční stanice Vimperk nepotvrdí předvídaný odjezd či zařízení nevykazuje správnou činnost, informuje dirigující dispečer strojvedoucího hnacího vozidla rozkazem Pv D3 o poruše PZS.

V případě nemožného dorozumění mezi strojvedoucím hnacího vozidla a dirigujícím dispečerem, musí strojvedoucí jednat jako by byl dostal písemný rozkaz Op. Budou-li železniční vozidla sunuta, musí o této skutečnosti informovat zaměstnance v čele sunutého dílu. Dirigující dispečer či výpravčí přílehlé stanice vždy musí PMD, který bude manipulovat za přejezdem v 35,37 km a má se vracet zpět, vydat písemný

rozkaz, v němž nařídí, aby před zpáteční jízdou dojel až do daného kilometru. Pak teprve se smí vracet. V případě, že by PMD manipulovalo mezi přejezdem a vzdalovacím úsekem a tento neuvolnilo, musí při zpáteční jízdě jednat strojvedoucí (u sunutých vlaků i zaměstnanec v čele sunutého dílu) jakoby byl informován rozkazem Op. V dopravně Lipka nesmí být zrušena ohlašovací povinnost ve směru do železniční stanice Vimperk, a to z důvodu kontroly správné činnosti PZZ před jízdou vlaků.

Zpoždění vlaku

Výpravčí přílehlé stanice a strojvedoucí jsou povinni hlásit dirigujícímu dispečerovi zpoždění vlaků (i předpokládané) všude tam, kde dosáhlo 10 minut a více, či kde se již ohlášené zpoždění zvětšilo či zmenšilo o 10 minut, či více. Dirigující dispečer je povinný hlásit přepravním zaměstnancům v dopravnách zpoždění vlaků 10 minut a více vždy, když se ohlášené zpoždění zvětšilo či zmenšilo o 10 minut a více. Dále je povinný hlásit výpravčímu přílehlé stanice zpoždění vlaků ve směru do Vimperka (i předpokládané) vždy, když by dosáhlo v dopravně Lipka 10 minut a více, či když se již ohlášené zpoždění zvětšilo či zmenšilo o 10 minut, či více.

b) Kubova Hut'

I v této dopravně se kříží pozemní komunikace s železniční tratí. Tento přejezd je zabezpečen výstražným křížem bez závor (viz příloha č. 34 a 35).

Vjezdy vlaků na obsazenou či manipulační kolej

I v této dopravně jsou vjezdy vlaků na obsazenou kolej zakázány, s výjimkou mimořádného vjezdu na tyto koleje, který dovolí dirigující dispečer jen při mimořádných či nehodových událostech.

c) Zátoň

Vjezdy vlaků na obsazenou či manipulační kolej

Pravidelný a mimořádný vjezd na manipulační kolej je zde dovolen. Vlaky vjíždějí na třetí manipulační kolej. Tyto vjezdy se vždy považují za vjezd vlaku na obsazenou kolej.

d) Lenora

Vjezdové koleje

Každý vlak, který má v dopravně D3 nařízenou ohlašovací povinnost, musí zastavit nejdále u námezníku na konci vjezdové koleje. V dopravně Lenora při jízdě vlaku na druhou manipulační kolej musí vlak zastavit čelem nejdále před úrovní rampy.

Vjezdy vlaků na obsazenou či manipulační kolej

V této železniční dopravně vlaky vjíždějí na druhou manipulační kolej, a právě tyto vjezdy se vždy považují za vjezd vlaku na obsazenou kolej. Při jízdě kolem boční rampy musí být zajištěna bezpečnost cestujících uzavřením dálkově ovládaných dveří.

e) Volary

Ohlašování vlaků

Neboli se také jedná o ohlašování vlakové dopravy. Zavedené a odškrtnuté vlaky ohlašuje dirigující dispečer výpravčímu přílehlé stanice v případě, že se ho jízda vlaků týká. Doby pro hlášení vlakové dopravy jsou uvedeny v Prováděcím zařízení a staničním řádu železniční stanice Volary.

Posun v dopravnách (Lipka, Kubova Huť, Zátoň, Lenora a nákladíště Soumarský Most) na spádu

Jedná se o dopravní Lipka, Kubova Huť, Zátoň, Lenora v nákladíště Soumarský Most a u odbočné výhybky ve 40,06 km jsou koleje z části ve spádu větším než 2,5 ‰. Na těchto kolejích a ve vzdálenosti 50 metrů před tímto spádem se musí posunovat zvlášť opatrně. V těchto úsecích tratě je zakázáno odrážet a spouštět vozidla na volné koleje a provádět posun trhaním. Při sunutí vozidel po spádu, není-li případné ujetí vozidel znemožněno odvratnou kolejí, výkolejkou nebo vozidly zabrzděnými ruční brzdou, musí mít první sunuté vozidlo obsluhovanou ruční brzdu nebo účinkující tlakovou brzdu zapojenou do průběžné brzdy. Na spádech větších než 15 ‰ (traťová kolej před odbočnou výhybkou ve 40,06 km) v dopravě Lipka. V dopravě Kubova Huť v prostoru od lichoběžníkové tabulky do 48,42 km. V dopravě Zátoň v prostoru od úrovně lichoběžníkové tabulky od Lenory. V dopravě Lenora od 60,84 km směrem za úroveň lichoběžníkové tabulky směrem na Zátoň. Zde všude musí být posunující díl s dopravní hmotností větší než dvojnásobek vlastní hmotnosti hnacího vozidla vždy průběžně brzděn. Za přezkoušení brzd posunujícího dílu odpovídá zaměstnanec oprávněný řídit posun. Odstavné skupiny vozidel ponechané v době posunu na traťové koleji nebo na koleji dopravní, se vždy zajistí utažením první a poslední ruční brzdy a případně i dalšími ručními brzdami, až se dosáhne 10 brzdících procent. Použije-li se místo ručních brzd zarážek nebo klínů, je třeba dosáhnout dvojnásobek uvedených brzdících procent. Totéž platí i pro část brzdících procent takto dosažených. Odstavné skupiny vozidel se navíc zajistí na straně spádu kovovou podložkou nebo dvěma zarážkami. Tato opatření musí být provedena ještě před odvěšením hnacího vozidla. Odstavné skupiny vozidel musí být pod osobním dohledem zaměstnance určeného zaměstnancem oprávněným řídit posun. O zařazení dostatečného počtu vozů s ruční brzdou nebo o dostatečném množství zarážek k podložení vozů se musí přesvědčit strojvedoucí ještě před odjezdem z dopravní, kde takto bude manipulovat. Pokud nejsou splněny podmínky pro zajištění vozů, nesmí odstavit vozidla na traťové koleji bez přivěšeného hnacího vozidla. Počet brzd nutných k zajištění odstavených vozidel oznámí strojvedoucí zaměstnanci oprávněnému řídit posun.

Posun před přejezdy, které jsou zabezpečeny výstražnými kříži a vozidla jsou při posunu směrem přes přejezd sunuta, je na ně třeba dávat pozor.

Posun mezi dopravnami musí sjednat dirigující dispečer v prostorovém oddílu Lipka – Vimperk vždy s výpravčím přílehlé stanice.

Posun v sousedních dopravnách

Dirigující dispečer může dovolit současný posun v sousedních dopravnách pouze za podmínky, že alespoň v jedné z těchto dopraven bude posun omezen směrem ke druhé sousední dopravě, ve které se posunuje pouze na obvod dopravní. Tedy nejdále do úrovně lichoběžníkové tabulky.

Stav zátěže u dopraven v úseku z Vimperka do Volary

Údaje o přichystaných vozidlech k odvozu z dopraven se hlásí dirigujícímu dispečerovi. Údaje o vozech určených k odvozu do dopraven ohlašují určení zaměstnanci staničním řádem železniční stanice Volary a železniční stanice Vimperk. Současné vjezdy vlaků do dopravní jsou zakázány.

3.3 DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA – VYMEZENÍ OBLASTI

Jedná se o regionální jednokolejnou železniční trať místního významu, která zabezpečuje především dopravní obsluhu jihočeských měst Strakonice, Volyně, Vimperk, Volary, městyse Nišovice a obcí Radošovice, Přední Zborovice, Strunkovice nad Volyňkou, Hoštice u Volyně, Malenice nad Volyňkou, Lčovice, Čkyně, Bohumilice v Čechách, Kubova Huť, Horní Vltavice, Lenora a jiných částí, které spadají do katastru měst či obcí jako Lipka a Zátoň. „Tato trať zároveň propojuje celostátní železniční trať číslo 190 s regionálními železničními tratěmi číslo 194 a 197 a tím umožňuje pokračování do oblasti Národního parku Šumava a k vodní nádrži Lipno. Významným prvkem je zde rekreační doprava, železniční trať zejména v úseku Vimperk – Volary přispívá k omezení negativního vlivu z dopravy na životní prostředí.

Nejvýznamnější železniční stanicí kromě okresního města Strakonice je Vimperk a dalšími významnými sídly jsou Volyně a Volary.²⁵

3.3.1 ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURA

Regionální železniční trať číslo 198 Strakonice – Volary navazuje na celostátní železniční trať číslo 190 Plzeň – České Budějovice a na regionální železniční trať číslo 203 Strakonice – Březnice. Ve Volarech pak na železniční trať číslo 197 Číčenice – Nové Údolí přes Prachatice a Volary, kde je tato trať zaústěna v Číčenicích na již výše zmíněnou celostátní železniční trať číslo 190 Plzeň – České Budějovice, s možností přestupu v Černém Kříži na železniční trať číslo 194 České Budějovice – Černý Kříž ve směru Nová Pec – Český Krumlov a České Budějovice (viz příloha č. 1). Rozhodující funkcí je dopravní obslužnost území, významnými železničními stanicemi jsou proto Volary, Vimperk, Volyně a nejvýznamnější železniční stanice na této trati je ve Strakonících. Pro potřeby osobní dopavy jsou zde provozovány osobní vlaky s řazením M 810 + přívěsné vozy 010, jejichž průměrná rychlost je cca 38 km/hod. Osobní doprava má charakter přípojný v železniční stanici Volary ve směru do Nového Údolí přes Černý Kříž, z kterého je možnost odjezdu do Českého Krumlova či Českých Budějovic a ve směru přes Prachatice do Číčenic. Přípojný charakter v osobní dopravě má i železniční stanice Strakonice. Ze Strakonice a Číčenic je možný přestup na rychlíky ve směrech do Českých Budějovic Písku, Prahy či Plzně. V JŘ 2010/2011 (viz příloha č. 36) je vedeno 8 párů vlaků v celé délce tratě a jeden vlak navíc z Volary do Strakonice, dále 3 páry vlaků v úseku ze Strakonice do Vimperka a jeden pár vlaků v úseku Volary – Lenora. Všechny vlaky jsou vedeny denně. Na trati je v zásadě dosaženo zavedení dvouhodinového taktu Strakonice – Volary se zaústěním ve Strakonících.

V účelově zvolených časech (školy, zaměstnání, úřady, soudy...) je kapacita motorového vozu řady M 810 navýšená o přípojný vůz. V úseku Strakonice – Vimperk je trať vedena v blízkosti sídel a je využívána pro běžnou denní dopravu. Frekvence v tomto úseku tratě je stabilizována na slušné úrovni. Horský úsek Vimperk – Volary, je využíván kromě běžné dopavy i turisticky. Pak jsou zde logické sezónní výkyvy.

²⁵ MATLAFUS, A. *Závěrečná zpráva Projektu G_MDCR_3 Ekonomicko-marketingová analýza problematiky oživení regionální železniční dopavy*. Praha. 2010, s. 124.

V úseku Vimperk – Volary je silná frekvence v letních měsících. Ve stejném úseku, v zimních měsících je poptávka nižší, i díky nepatrnému osídlení v okolí tratě. Jedná se totiž o pohraniční oblast, kde všeobecně platí nízká hustota osídlení a velká rozloha území (vesničky a samoty). Právě proto se zde železnice stala velice důležitým prvkem, nejen v osobní dopravě, ale i dopravě nákladní. V osobní dopravě na tomto území bezpečnost a dopravní obslužnost zajišťuje jak železnice, tak veřejná linková autobusová doprava.

Sklonové poměry na trati číslo 198 Strakonice – Volary jsou obtížné, ale nikoliv nebezpečné pro přepravu cestujících, zvířat či věcí. O tomto faktu svědčí převýšení v nadmořské výšce. Z počáteční železniční stanice Strakonice (393 metrů nad mořem) do železniční zastávky Hoštice u Volyně (515 metrů nad mořem) trať stoupá. Mezi zastávkou Hoštice u Volyně a Volyněmi je naopak klesání, kde za 2 vlakové kilometry trať klesá o 54 metrů. Z Volyně do Vimperka se za 21 vlakových kilometrů trať zvedá o 233 metrů, tedy ze 461 metrů nad mořem do 694 metrů nad mořem. V následujícím úseku Vimperk – Kubova Huť je převýšení nejvyšší, kde za 16 vlakových kilometrů jde o převýšení o 301 metrů nad mořem. Železniční trať procházející Kubovou Hutí je nejvýše položená v celé ČR bez použití ozubnice. Železnice na Kubově Huti dosahuje 995ti metrů nad mořem (viz příloha č. 37, 38, 39 a 40). Další úsek z železniční zastávky na Kubově Huti do Soumarského Mostu je klesající. Trať zde klesá o 240 metrů nad mořem. V posledním úseku ze Soumarského Mostu do Volar se trať opět mírně zvedá. Železniční stanice Volary je položena v 760 metrech nad mořem.

Dopravní obslužnost je vyhovující a bezpečnost dopravy neodpovídá současné úrovni techniky, nicméně zvýšení traťové rychlosti z dosavadních 30 – 50 km/h na 60 km/h alespoň v úseku Strakonice – Vimperk, spolu s radiofikací a samovratnými výhybkami v dopravních Bohumilice v Čechách a Lenora by odstranilo některé negativní skutečnosti, provázející současný jízdní řád. Jde o křižování vlaků v dopravně Bohumilice v Čechách, které znemožňuje efektivní vedení vložených úsekových spojů mezi Strakonicemi a Vimperkem. Jízdní doba právě ve zmíněném úseku není též konkurenceschopná ve srovnání s paralelní dopravou silniční individuální. Osobním automobilem z železniční stanice Strakonice do železniční stanice Vimperk trvá doba jízdy 18 minut. Ve srovnání s hromadnou veřejnou autobusovou dopravou na celém tomto úseku nemá železnice konkurenci. Doba jízdy autobusem trvá v průměru 1:15 hodin s jedním přestupem. Doba jízdy vlaku z železniční stanice Strakonice do železniční stanice Vimperk trvá 59 minut bez přestupu. Při porovnání veřejné hromadné

autobusové dopravy a železniční dopravy z hlediska cen obyčejného jízdného je situace totožná. Ve druhé části tratě (Vimperk – Volary) ve srovnání železniční dopravy s paralelní dopravou silniční individuální není železnice konkurenceschopná. Osobním automobilem z železniční stanice Vimperk do železniční stanice Volary trvá 36 minut. Je ve srovnání s dopravou silniční individuální situace velice podobná. Ve srovnání v tomto úseku veřejné hromadné autobusové dopravy s železniční opět vítězí železnice. Doba jízdy autobusem trvá v průměru 1,55 hodin, pokaždé s jedním přestupem. Doba jízdy vlaku z železniční stanice Vimperk do železniční stanice Volary trvá 1,30 hodin bez přestupu. Při porovnání veřejné hromadné autobusové dopravy a železniční dopravy z hlediska cen obyčejného jízdného je situace totožná. Pokud budeme hovořit o veřejné dopravě, lze v tomto případě tvrdit, že železniční doprava na této trati 198 Strakonice – Volary je efektivnější nežli veřejná hromadná autobusová doprava.

Nákladní doprava je na trati minimální, jedná se zejména o příležitostnou nakládku cementu, šterku a zejména dřeva.

Základní údaje:

- délka tratě 71 km,
- nejvyšší traťová rychlost 60 km/hod.,
- maximální sklon tratě 25 ‰,
- počet železničních stanic a zastávek 22,
- zjednodušený provoz dle předpisu D3, řízen z žst Strakonice, Vimperk, Volary,
- průměrná vzdálenost stanic a zastávek 3,2 km,
- hmotnost na nápravu C3/20 (7,2) tun.

3.3.2 SILNIČNÍ INFRASTRUKTURA

„Mnohé skutečnosti opravňují k tvrzení, že je účelné charakterizovat regionální rozvoj jako systémovou činnost. Z tohoto hlediska je žádoucí připomenout, kdy lze o systému a systémovém přístupu hovořit. Jestliže chceme popisovat regiony jako systémy nebo ještě lépe jako subsystémy zapadající do nadřazených systémů, pak při jejich identifikaci musíme být schopni rozeznat prvky a jejich funkce v systému a dále pak vzájemné vazby mezi prvky, a tyto vazby popsat jejich parametrickými větvemi.

Velký význam mají i vazby vůči vnějšímu prostředí regionu.²⁶ I tato problematika se týká území Strakonice – Volary.

V atrakčním obvodu dotčeném železniční tratí 198 je silniční síť tvořena silnicemi I., II. a III. třídy. Silnice I. třídy číslo 4 vede z Prahy do Strakonice. Tato silnice ze Strakonice do Volyně kopíruje železniční trať číslo 198, s výjimkou obce Radošovice, kudy prochází železniční trať. V úseku z Volyně do Čkyně v atrakčním obvodu železniční tratě číslo 198 tato silnice obsluhuje pouze jednu vesnici a to Zlešice. Železniční trať v tomto úseku obsluhuje jeden městys (Nišovice) a dvě obce (Malenice nad Volyňkou a Lčovice). Ze Čkyně do Vimperka silnice I. třídy číslo 4 kopíruje železniční trať 198, s výjimkou obce Bohumilice. Silnice I. třídy dále vede z Vimperka, přes Kubovu Huť, Horní Vltavici, Novou Houžnou a hraniční přechod a také obec Strážný do Spolkové republiky Německa. Tato silnice se kříží se železnicí pod železničním mostem (viz příloha č. 41) v bezprostřední blízkosti obce Kubova Huť. Ve vsi Nová Houžná se na silnici I. třídy číslo 4 napojuje druhá silnice I. třídy číslo 39, která prochází Lenorou do Volar a dále pokračuje přes Horní Planou do Českého Krumlova. Převážnou část silniční sítě tvoří silnice II. a III. třídy, které procházejí všemi obcemi a menšími vesnicemi v atrakčním obvodu železniční tratě.

Pro řešení efektivní obslužnosti v mikroregionu nebudou potřeba investice do rekonstrukce silniční sítě, protože technický stav a propustnost silnic vyhovuje intenzitě dopravy. V úseku Strakonice – Vimperk je dopravní obslužnost zajištěna především smluvním dopravcem ČSAD STTRANS, a. s., který má ve vozovém parku 50 autobusů, především značky KAROSA a MAN. Smluvní dopravci COMETT plus, a. s. zajišťuje DO v úseku Vimperska a ČSAD AUTOBUSY České Budějovice, a. s. zajišťuje DO nejen v úseku Vimperk – Volary, ale také v dalších oblastech Jihočeského kraje.

Města Strakonice, Volyně a Vimperk jsou ve směru na východ dopravními uzly pravidelné autobusové dopravy s přímým dopravním spojením s městy Vodňany, Prachatice a České Budějovice. Dopravní spojení tam i zpět je průměrně pravidelně zajištěno 9 autobusovými linkami zařazenými do závazku veřejné služby Jihočeského kraje. Města Strakonice, Volyně, Vimperk a Volary ve směru na západ jsou dopravně spojeny s městy Kašperské Hory, Horažďovice a Sušice, které se nachází v Západočeském kraji. Strakonice jsou směrem na sever dopravně spojeny s městy

²⁶ BUDINSKÝ, V. *Optimalizace výstavby silnic a dálnic v ČR*. Vimperk : Milan Zevl – LUCIE Vimperk, 2007. s. 167. ISBN 80-903639-9-7.

Písek, Blatná či Mírotice. Strakonice jsou zároveň v atrakčním obvodu železniční tratě 198 jediným větším dopravním uzlem, přes který se musí jet, pokud se cestující chtějí dopravit do Prahy. Na jih a západ směrem od Volar se nachází Spolková republika Německo.

Dominantním je směr sever od Strakonic vymezený městy Mírotice, Dobříš, Černošice – Praha a opačně je v pracovní den v provozu 8 spojů a směr na východ vymezený městy České Budějovice – Vodňany a opačně je v pracovní den v provozu 7 spojů. Z Vimperka je dominantní směr na východ vymezený městy Prachatice – České Budějovice a opačně je v pracovní den v provozu 9 spojů. Z Volar je dominantní spojení do Prachatic, kde je v pracovní den v provozu 8 spojů.

Pro město Strakonice je z hlediska počtu přepravených osob v železniční dopravě hlavní úsek Mírotice – Praha. Druhým významným úsekem je trasa Vodňany – České Budějovice, kde se denně přepraví cca 215 cestujících. Pro město Vimperk jsou důležité z hlediska počtu přepravených osob směry Husinec – Prachatice a Husinec – Netolice. Pro město Volary je důležitý z téhož hlediska směr Horní Planá – Český Krumlov – České Budějovice.

4 FINANCOVÁNÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI

„Každá společnost má v daném okamžiku jenom omezené množství ekonomických statků, protože disponuje pouze omezeným množstvím zdrojů k jejich vytváření. Proto se musí vypořádat se základním ekonomickým problémem, který spočívá v tom, jak s omezeným množstvím hmotných a nehmotných zdrojů (výrobních faktorů) co nejlépe uspokojit lidské potřeby.“²⁷

„Doporučuje se financování ze tří zdrojů, tj. stát, kraj a obce. Zachování příspěvku obcí do systému pokládáme za důležité jednak z ekonomických důvodů (omezený rozpočet kraje) a jednak z důvodů motivačních (obce si musí uvědomovat souvislost mezi objemem DO a výší jejich příspěvku do systému).

Z hlediska nároků na finanční zdroje a smluvního jednání s dopravci doporučujeme opustit stávající systém úhrady prokazatelné ztráty, neboť tento způsob celý systém neúčelně finančně zatěžuje. Dopravci jsou nuceni k náročné administrativě prokazování nákladů a ztráty a objednatel dopravy musí tyto údaje zpracovat a vyhodnocovat. Na obou stranách tak probíhá nákladná administrativa, která navíc neplní (ani nemůže plnit) své poslání – transparentně a s nejnižšími náklady zajišťovat dopravní obsluhu v kraji. Možným východiskem je zavedení jednotné ceny bez prokazování nákladů.“²⁸

Takovýto způsob financování nám přináší revoluční pohled na danou problematiku, avšak v současné době není možná jeho realizace. Již v minulosti se podobná metoda používala, ale její vlastní řešení v podmínkách Jihočeského kraje zkolabovalo.

Pro dnešní způsob financování jsou jasně dány, jak evropské legislativní nařízení, tak tuzemské zákony, oboje konkrétně určuje postup financování veřejné dopravy.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici již nehovoří o prokazatelné ztrátě, ale o kompenzaci. „Kompenzace za veřejné služby se mohou v odvětví pozemní osobní dopravy ukázat

²⁷ BIŇOVEC, K. *Přehled učiva k maturitní zkoušce z ekonomiky*. Praha : Fortuna, 2001. s 18. ISBN 80-7168-747-2.

²⁸ *Projekt optimalizace dopravní obsluhy Jihočeského kraje : část I Optimalizace dopravní obsluhy – závěrečná zpráva*. Sdružení CSP – DHV v Praze. Praha : Sdružení CSP – DHV. 2003, s. 32.

jako nezbytné pro to, aby podnikaly odpovědné za veřejné služby a fungovaly podle zásad a za podmínek, které jim umožňují plnit jejich úkoly.²⁹

Tuzemské legislativní znění se pochopitelně odvolává a vychází z Nařízení Evropského parlamentu a zároveň detailněji popisuje problematiku kompenzace. „Kompenzaci v rozsahu stanoveném ve smlouvě poskytuje objednatel ze svého rozpočtu. Před uzavřením smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících přímým zadáním dopravce předloží objednateli finanční model nákladů, výnosů a čistého příjmu, které musí vyplynout ze smlouvy. Na základě finančního modelu je objednatel povinen zkontrolovat, zda navrhovaná kompenzace není nadměrná.“³⁰

4.1 DOTACE Z VEŘEJNÝCH FINANČNÍCH ROZPOČTŮ ZA KONTROLNÍ DNY NA TRATI 198

Přehled dotací v celé délce tratě číslo 198 Strakonice – Volary při výši průměrné loňské dotace ČD, a. s. 95,05 Kč/vlkm (v roce 2010) a dotaci současné 97,78 Kč/vlkm (v roce 2011) uvádí příloha č. 42. V závorkách budou uvedena čísla pouze pro vybraný kontrolní úsek Vimperk – Strakonice. Pokud bude uvedeno jen jedno číslo, pak tento údaj platí pro oba zkoumané úseky.

Tabulky v příloze č. 42 vyjadřují minulý stav, kdy průměr přepravených osob za 8 (9) kontrolních dní (zkontrolováno 14 vlaků) byl 11,48 (17,68) osob. Průměrná dotace na jednu osobu byla 821,27 (376,01) Kč. Ani v časných ranních hodinách v úseku z Vimperka do Strakonice nenastala situace, že by nebyla přepravena jediná osoba. Vlak pokaždé převážel cestující. Minimální počet přepravených cestujících v ranních hodinách (ve 4:00) je 3,19 osob (27. 9. 2010), 2,50 osob (19. 11. 2010), 2,91 osob (24. 3. 2010) a 4,34 osoby (25. 3. 2010). Na tomtéž úseku v 6:07 hodin je již přepravováno 21,75 osob. Nejvyšší průměrná dotace na přepravenou osobu je částka 2 419,93 (1 216,64) Kč. V celé délce tratě (včetně úseku Vimperk – Strakonice) bylo v kontrolních dnech skutečně ujetu 994 vlkm při průměrné dotaci ČD, a. s. 95,05 Kč/vlkm, pak JIKORD, s. r. o potažmo Jihočeský kraj dotoval konkrétní vlaky

²⁹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici. Dostupný z <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:315:0001:0013:CS:PDF>>.

³⁰ Česko. Zákon č. 194 ze dne 20. května 2010 o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2010, s. 1. Dostupný z <<http://www.sbirka.cz/POSLATYD/NOVE/10-194.htm>>.

částkou 94 479,70 Kč. Tabulky v příloze č. 42 vyjadřují současný stav, kdy při stávajícím průměru přepravených osob 11,48 (17,68) osob na vlak, by průměrná dotace na jednu osobu, při současné průměrné dotaci ČD, a. s. 97,78 Kč/vlkm, byla 844,86 (386,81) Kč. Jedná se tedy pouze o 23,59 (10,80) Kč více než v loňském roce. Nejvyšší průměrná dotace na přepravenou osobu se zvýšila na 2 489,44 (1 251,58) Kč, tedy o 69,51 (34,94) Kč více než v roce 2010. Pokud budeme brát na vědomí, že v letošním roce bude za kontrolní dny průměrně přepraven stejný počet cestujících, tak při stejných dopravních výkonech (994 vlkm) a současné průměrné dotaci ČD, a. s. 97,78 Kč/vlkm budou dotační náklady zvýšeny na částku 97 193,32 Kč. Což je o pouhé 2 713,62 Kč více než v loňském roce, tedy 2010.

Závěrem lze konstatovat, že při předpokladu stejné frekvence a navýšených dotačních podmínkách by bylo **na trati číslo 198 předčasné a neúčelné rozhodnutí neobjednat** (ze strany Jihočeského kraje) **dopravu** od ČD, a. s. **a nahradit ji autobusovým konceptem**. Také je nutno podotknout, že **na zrušení objednávky** Jihočeského kraje od ČD, a. s. **byl proveden malý počet kontrol na sledování frekvence cestujících**. Navíc dne 27. 9. 2010 (pondělí) byla kontrola provedena den před státním svátkem 28. 9. 2010 (úterý), proto v tomto dnu byla vykázána malá frekvence přepravy cestujících. Některé další provedené kontroly byly provedeny den před prázdninami, tudíž je i zde malá vypovídací schopnost o skutečné situaci na celé trati Strakonice – Volary. I z tohoto důvodu byly kontroly opakovány.

4.2 POZNATKY Z KONTROLNÍ ČINNOSTI PŘI VYUŽÍVÁNÍ FINANČNÍCH PROSTŘEDKŮ

Podle provedených kontrol zaměřených na sledování frekvence cestujících bylo podle ČD, a. s. na trati Strakonice – Volary a zpět průměrně přepraveno 17,00 cestujících.

Podle totožných kontrol (v jiné dny) bylo JIKORDem na šumavské trati, tedy Strakonice – Volary a zpět průměrně přepraveno 11,46 cestujících.

V úseku Vimperk – Strakonice byla zjištěna průměrná frekvence 17,68 cestujících. Tento úsek je podle počtu přepravených osob více využit, protože spojuje větší obce, které jsou od sebe vzdáleny maximálně 4 km a to pouze v jednom

případě (z městyse Nišovice do obce Malenice nad Volyňkou). Zastávky jsou v tomto úseku od sebe průměrně vzdáleny 2,6 km.

Trat'ový úsek Vimperk – Volary nespojuje větší aglomerace, nýbrž pouze jedno město (Volary), tři obce (Kubova Huť, Horní Vltavice, Lenora) a šest místních částí (Vimperk – zastávka, Lipka, Zátoň – zastávka, Zátoň, Lenora – zastávka, Soumarský Most). Zastávky v tomto úseku jsou od sebe průměrně vzdáleny 4,0 km. I toto se promítá, respektive snižuje průměr frekvence přepravy cestujících celé tratě.

Souhrny frekvence cestujících na trati 198 (Strakonice – Volary) a části tratě (Vimperk – Strakonice) jsou uvedeny v příloze číslo 43.

5 NÁVRHY MOŽNÝCH ŘEŠENÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI

5.1 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

5.1.1 INFRASTRUKTURNÍ PODMÍNKY PRO ZLEPŠENÍ BEZPEČNOSTI ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI

Na trati číslo 198 Strakonice – Volary jsou uvažovány 2 zásadní investiční opatření, která by měla přispět ke zvýšení rychlosti bezpečnosti provozu i kultury cestování.

Jedná se o racionalizaci provozu a bezpečnosti na této železniční trati, její převedení na dálkové (dispečerské) řízení a modernizace respektive zrušení části železničních přejezdů. Logickým postupem se ukazuje eliminace nevyužitých železničních přejezdů, protože jejich vysoký počet ovlivňuje (zatěžuje) ekonomiku tratě v podobě fixních nákladů na jejich údržbu. Tyto přejezdy se musí udržovat, je nutno zajišťovat periodické kontroly a prohlídky. Počet současně existujících železničních přejezdů na této trati je uveden v příloze číslo 44. Po zrušení železničních přejezdů a ohlašovací povinnosti dojde ke zkrácení doby přepravy mezi koncovými stanicemi šumavské tratě o 10 – 15 minut. Nehledě na takové železniční přejezdy, které ohrožují bezpečnost přepravy cestujících a způsobují velice vážné dopravní nehody. Z tohoto hlediska je nutno zajistit ten nejlepší způsob zabezpečení přejezdu. „Způsobem zabezpečení přejezdu pouze s výstražným křížem může být přejezd s traťovou rychlostí nižší nebo rovnou 60 km/h. Světelným přejezdovým zařízením se zabezpečují přejezdy, u nichž to vyžadují rozhledové a místní poměry.“³¹ Jedním z nebezpečných železničních přejezdů se nachází v obci Přechem nedaleko Volyně (viz příloha č. 45 a 46). Tyto opatření je v současné době ve výhledu a není zařazeno do současného plánu investičních akcí. Avšak bez jeho realizace nelze v budoucnosti předpokládat konkurenceschopnost této tratě ve vztahu k veřejné autobusové dopravě.

Druhým investičním opatřením, které je v pokročilém stupni přípravy (existuje projektová dokumentace) je Rekonstrukce kolejí a výhybek žst. Strakonice. Součástí

³¹ Česko. Vyhláška Ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah. Dostupný z <http://telegrafroad.sweb.cz/legislativa/v177_95uplzn.pdf>.

této akce je výstavba veřejných nástupišť a podchodu se zajištěním bezbariérového přístupu a nový informační systém pro cestující. Toto opatření přispěje ke zkrácení přestupních dob a zlepšení kultury cestování v této dané lokalitě.

Pokud se týká mobilních prostředků je zapotřebí, aby smluvní dopravce disponoval novými nebo rekonstruovanými motorovými vozidly, která jsou výkonově vyhovující pro charakteristiku tratě a plně zajišťují současné požadavky na kvalitu přepravy. Plné využití traťových rychlostí a dynamiky vozidel při rozjezdech by mohlo přinést další zkrácení jízdních dob v řádech 10 minut.

5.1.2 NOVÁ ŘEŠENÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI

Podle informací Jihočeského kraje se připravuje pro šumavské tratě čísla 194 České Budějovice – Černý Kříž, 197 Čičenice – Nové Údolí (přes Volary) a 198 Strakonice – Volary nabídkové řízení pro dlouhodobé zajištění závazku veřejné služby na těchto tratích v horizontu 10 – 15 let. Záměrem je účelné vynaložení dotací Jihočeského kraje v rámci konkurenčního prostředí a zlepšení kvality přepravy nových nebo renovovaných vozidel. Toto nabídkové řízení umožňuje platná smlouva s ČD, kde lze touto formou realizovat až 20% výkonů v celém Jihočeském kraji. Předpoklad výběru dopravce podle nabídkového řízení je rok 2013.

Jihočeský kraj předpokládá zachování současného rozsahu provozu na trati číslo 198, který je v průběhu dne ve dvouhodinovém intervalu s úpravami v ranních a večerních hodinách pro potřeby dojížděky obyvatel do zaměstnání a škol. Nedostatkem současného jízdního řádu je špatná přestupní návaznost mezi tratěmi 198 a 197 ve Volarech. Příčinou je vazba regionální dopravy na tratích číslo 194, 197 a 198 na dálkovou dopravu na trati číslo 190, která při různé délce šumavských tratí a různých dobách nemůže zajistit všechny přestupní návaznosti ve Volarech, respektive v Černém Kříži. Proto byl v současné době kladen důraz na přestupní návaznosti na tratích 194 a 198 včetně přestupů na úsek Volary – Černé Údolí. Jako možné řešení vidí ČD doplnění jízdního řádu o nově vložené vlaky, které by plnily roli DO v úseku Volary – Lenora a zpět, tudíž by měly vazbu na vlaky linky Nové Údolí – Čičenice a to ve směru do popřípadě z Prachatic. Z pohledu Jihočeského kraje, který je omezen

finančními prostředky toto řešení není přijatelné. Schůdnější a pravděpodobnější variantou se podle JIKORDu stává snížení doby dojezdu vlaku na trati číslo 194 do Volar o cca 30 minut, které by byly klíčové pro zajištění kvalitnější návaznosti spojů, a tudíž vedly ke spokojenosti cestujících bez vynaložení dalších (nových) finančních prostředků. Jako vedlejší efekt této varianty je také úspora finančních prostředků díky případnému zrušení železničních přejezdů.

Při dostatečné poptávce je možné posílení dopravy mezi Strakonice a Vimperkem. Tato situace se týká i úseku z Lenory do Volar a dalšími možnostmi rozvoje cestovních ruchů na Kubově Huti. Tato šumavská železniční trať číslo 198 neskýtá přílišné možnosti rozvoje, je však ji možné marketingově využít a zvýšit tak turistickou poptávku.

Pokud nejsme omezeni finančními prostředky, pak není problémem napsat rozsáhlou publikaci ohledně racionalizace DO ve vymezeném atrakčním obvodu železniční trati číslo 198 Strakonice - Volary, avšak pro praktické účely řeší tato práce pouze následující dopravní návrhy na zlepšení kvality cestování.

V celém tomto úseku je vhodné provést komplexní rekonstrukci a s tím potřebné přeložky, aby tato trať mohla převzít funkci páteřní dopravy. Avšak v současné době není znám rozsah modernizačních úprav na trati České Budějovice – Plzeň, bude tato práce předpokládat minimální úpravy spočívající ve zkapacitnění a odstranění největších propadů rychlostí. Protože křižování dálkových vlaků bude pro uzel Strakonice zřejmě i nadále „neostrý“, (lepší poloha by si vyžádala především zkrácení doby Strakonice – Plzeň), je v současné době potřeba chybějící minuty „dohánět“ na regionální trati. Za tím účelem tato práce navrhuje přeložky v místech, kde by se nejen zvýšila rychlost, ale také by se dosáhlo i výrazného zkrácení trati.

První přeložka by byla mezi Radošovicemi a Předními Zborovicemi, která je obdobou přeložky u Strunkovic nad Blanicí. Přeložkou o délce 800 m se trať zkrátí o 200 m a odstraní se propad rychlosti ze 100 km/h na 50 km/h.

Další přeložka by byla umístěna u obce Nemědice (v úseku od 7,1 km do 8,1 km), která je závislá na realizaci přeložky silnice I/4, jejíž dnešní prostor je zasazen přeložkou trati. Tato přeložka by nevyžadovala technologický model, ale byla by velmi žádoucí při vyrovnání provozních nepravidelností.

V úseku od Zborovic po Strunkovice nad Volyňkou by byla zřízení výhybka pro letmé křižování vlaků „příměstských“ se „šumavskými“, avšak tomuto řešení by muselo

předcházet zřízení nové zastávky Strunkovice nad Volyňkou-obec vlevo trati, kde by byla levá kolej „příměstské“ vlaky. Pro zajištění bezpečnosti by byl u zastávky Přední Zborovice nezbytný podchod, protože při křížování vlaků by na úrovňovém přejezdu, či přechodu svítilo trvale červené světlo a cestující by jej stejně nerespektovali.

Následující část (od 8,1 km do 14,5 km) by byla pouze s drobnými úpravami oblouků, které by byly realizovány s minimálním záborem pozemků. Tímto by se zvýšila traťová rychlost z dosavadních 50 km/h na 75-80 km/h. Pouze výjezd z Volyně není možné upravovat díky rostoucí zástavbě, proto by zde zůstala současná rychlost.

Nejvýznamnější přeložka by byla provedena mezi obcí Černětice a Maleni, kde novostavbou o celkové délce 1 700 m by došlo o zkrácení tratě o 900 m a tím se zvýší rychlost z 50 km/h na 100 km/h. Největší položkou stavby budou dva tunely 400 a 200 m dlouhé.

Křížování „příměstských“ vlaků by bylo v prodloužené výhybně Lčovice, kde by musela být upravena trasa krátkou přeložkou (500 m dlouhou), a tak by bylo možné zvýšení rychlosti na 80 km/h.

Následující úsek až po žst. Čkyně je vyhovující pro rychlost 80 km/h a pouze na vjezd do žst. by byla z důvodu protisměrných oblouků o malém poloměru snížena rychlost na 55 km/h. Tyto oblouky by byly upraveny pro odpovídající rychlost 80 km/h.

Poslední přeložkou na trati by byla v místě dnešní žst. Bohumilice v Čechách. Přeložka bude 950 m dlouhá a zkracuje trať o cca 400 m. Z důvodů opuštění žst. se ani nezhorší sklonové poměry.

Horský úsek v okolí Kubovi Hutě je popsán v kapitole 3.3.1. Zde by byla možná varianta, kde by pro zvýšení rychlosti byl proražen krátký tunel délky 400 m a rychlost se zvýšila z 50 km/h na 80 km/h. Pozemní komunikace by pak mohla zůstat v současné poloze.

Další úsek (od 27,5 km do 57,0 km) je pro přeložky téměř nemožný, neboť trasa vede ve strmých úbočích šumavských hor. Jakékoliv vylepšení směrových poměrů, vyjma předchozí varianty jsou velice omezené.

Pro zvýšení rychlosti na 80 km/h by tato práce doporučila provést úpravy v úseku Lenora – Soumarský Most, kde je 2 km souběh se silnicí I/39, kde již z hlediska psychologického není žádoucí, aby vlaky jezdily poloviční rychlostí než automobily.

V posledním úseku Soumarský Most – Volary by byla provedena komplexní rekonstrukce, neboť železniční svršek je z let padesátých a šedesátých.

5.2 VEŘEJNÁ LINKOVÁ AUTOBUSOVÁ DOPRAVA – NÁVRH AKTUÁLNÍHO ŘEŠENÍ

Abychom dospěli k požadované úspoře dotací z veřejných rozpočtů, je potřeba se zamyslet nad variantou nahrazení osobní železniční dopravy, dopravou autobusovou. Z předchozích kapitol je zřejmé, že veřejná autobusová doprava je přibližně čtyřnásobně levnější oproti osobní železniční dopravě. Z tohoto důvodu byla nezbytná konstrukce nových jízdních řádů autobusové dopravy (viz příloha č. 47). Tyto NJŘ v současné době neexistují a jsou konstruovány tak, že nahrazují každý vlak v daném čase. Jinými slovy, namísto každého vlaku budou zajišťovat DO vozidla autobusové dopravy s dostatečnou kapacitou. NJŘ berou v úvahu průměrnou standardní rychlost regionálních jednotek autobusové dopravy, která je 35 km/h. Konstrukce NJŘ je provedena na základě skutečných jízdních dob, proto je možné v budoucnu tuto variantu použít. Dále jsou také zachovány dojezdy autobusů do železniční stanice Strakonice. V NJŘ je žst. Strakonice předposlední zastávkou. Logicky by však autobusy dojížděly na autobusové nádraží. V této oblasti jsou Strakonice z hlediska návaznosti na další vlaky nebo autobusy významným dopravním uzlem, proto bylo nutno zachovat časy dojezdů. Vzdálenosti mezi jednotlivými zastávkami (celkem 36 zastávek) nepřekročily 5 km. Průměrná vzdálenost mezi zastávkami je 1,7 km.

Dalším krokem je porovnání nákladů u obou druhů doprav, k tomu bylo použito reálných cen výkonů silniční i železniční dopravy (viz příloha č. 48). Vzhledem k porovnání ceníku jízdného se předpokládá, že tržby u autobusové i železniční dopravy budou obdobné. Navíc přesnou částku tržeb neznáme a není zde příliš pozitivní výhled na její zveřejnění, které by byl dopravce ochoten poskytnout.

Zavedením tohoto konceptu by nejen Jihočeský kraj dosáhl úspor, ale navíc se občanům v úseku z Volar do Strakonice a zpět vylepší další služby, které v současné době neexistují.

Jednou z nich je docházková vzdálenost do železničních zastávek, které nejsou v této oblasti příliš časově náročné, protože jsou infrastruktury silnice a železnice až na některé výjimky takřka souběžné. I přes tuto skutečnost má autobus výhodnou možnost zajet dle potřeby do určitých zastávek, čím se sníží docházková vzdálenost a zároveň se zvýší bezpečnost cestujících. Docházková vzdálenost se pochopitelně započítává do doby přepravy cestujících.

Další výhodou, kterou železniční doprava nemůže poskytnout, a která vyplývá z tohoto řešení DO a úspor dotací je rozšíření nabídky většího počtu zastávek (viz příloha č. 49), které jsou umístěny blíže k osídleným oblastem. Z tohoto je zároveň patrné, že vznikne zajištění DO pro větší území, a tím i pro více obyvatel.

Pro cestující je důležitá doba přepravy. Autobusová doprava by podle NJŘ zajišťovala její zkrácení s porovnáním současného stavu na železnici o 15 až 20 minut.

5.3 EKONOMICKÉ ZHODNOCENÍ NÁVRHŮ

Jihočeský kraj „podle hodnotových ukazatelů na rok 2011 daných smlouvami s dopravci financuje veřejnou linkovou autobusovou dopravu částkou 369 441 336 Kč, drážní dopravu částkou 522 490 263 Kč. Z toho plynou celkové náklady na zajištění dopravní obslužnosti Jihočeského kraje celkem 891 931 599 Kč.“³² Proto i z tohoto důvodu je logické a efektivní hledat možné úspory finančních prostředků.

První možností je náhrada osobní železniční dopravy za veřejnou autobusovou dopravu. Tato varianta by bez pochyby přinesla velké finanční úspory, jak je patrné z přílohy č. 48 jedná se o úsporu 33 501 340 Kč. Je však zřejmé, že tato možnost náhrady jednotlivých druhů doprav v tomto úseku není možná, díky řídkému osídlení obyvatel v pohraniční oblasti. V současné době neexistuje přímé autobusové spojení ze Strakonice do Volar. Pouze jedenkrát za den je v tomto úseku veden dálkový spoj, který ovšem neřeší dopravní obslužnost. Navíc zavedením autobusové dopravy namísto železniční by chybělo zajištění DO jedné z částí lokalit města Vimperk (touto lokalitou je Lipka) a lokality Zátoň, která je součástí obce Lenora (viz příloha č. 49). I z těchto důvodů je tato varianta spíše teoretická, nežli uskutečnitelná.

Druhým řešením hledání úspor dotací Jihočeského kraje na tomto úseku Strakonice – Volary a zpět by připadala možnost nasazení Radiobusů (čili dopravy na zavolání). Avšak toto řešení je zatím ještě na počátku realizace. V tomto úseku i díky těmto skutečnostem zatím nelze předpokládat jeho možné nasazení v horizontu několika let natož vyčíslení konkrétní uspořené částky.

Třetí možnost vychází ze současné dopravní situace na území Strakonice – Volary. Zde se předpokládá zachování obou druhů doprav. Následující řešení by

³² *Dopravní plán 2011*. České Budějovice : JIKORD, s. r. o. 2011. s. 16.

vycházela z mnoha provedených kontrol zaměřených na frekvenci cestujících v autobusové dopravě. Na základě těchto kontrol by docházelo k náhradě klasických autobusů, které jsou konstruované na přepravu cca 75 cestujících, za nízkokapacitní vozidla s přepravní kapacitou do 45 cestujících. Toto řešení by mohlo být realizováno za předpokladu stálého využití malého vozidla s jedním a tím samým řidičem. Toto nízkokapacitní vozidlo by nutně nemuselo obsluhovat pouze toto území, ale například přijede v ranních hodinách z Volar do Strakonice a odtud by pokračoval dále do Blatné, tak aby měl zajištěn stálý oběh. Vyčíslení úspory by se ukázalo až v praxi nasazením těchto dopravních prostředků na konkrétní trasu.

Čtvrtou variantou hledání úspor dotací z veřejných rozpočtů je zadání výběrového řízení na šumavských železničních tratích (viz kapitola 5.1.2 Nové řešení DO), kde by si Jihočeský kraj prostřednictvím JIKORDu stanovil provozní technické a bezpečnostní parametry včetně ceny. Toto řešení nepřináší velké úspory, ale pro budoucnost železniční tratě je v současné době velice pravděpodobnější než nahrazení jednotlivých druhů doprav. I zde zatím nelze vyčíslit částku, která by pro Jihočeský kraj představovala úspory.

Pátým řešením je možný tlak na dopravce, který zajišťuje DO v tomto území, aby snížil cenu jízdného. Z ekonomického pohledu dopravce je toto řešení naprosto nemožné. Dopravci svojí snahou maximalizovat své zisky naopak žádají Jihočeský kraj o navýšení dotace z různých důvodů. Jízdné rovněž podléhá cenové regulaci MF.

Všechna řešení berou v úvahu jak úspory dotací z veřejných rozpočtů, tak pochopitelně nepomíjí stránku bezpečnosti přepravy cestujících a nejen jejich, ale také veškerých dalších fyzických osob v blízkosti dopravy a přepravy v tomto atrakčním obvodu železniční tratě Strakonice - Volary a to i včetně personálu dopravců.

ZÁVĚR

Hlavní prioritou mé bakalářské práce je studie směřující k zajištění kvalitní a bezpečné veřejné dopravy s přihlédnutím k ekonomickým možnostem regionu při plnění závazku veřejné služby ve vymezeném území.

V této práci se zabývám řešením dopravní obslužnosti v atrakčním obvodu železniční trati 198 Strakonice – Volary a hledá možné úspory dotací z veřejných rozpočtů. Obsahem je zajištění takové dopravní obslužnosti, která zajistí bezpečné přemístění cestujících z jednoho místa na druhé, zejména do škol, zaměstnání, veřejné správy nebo za kulturou či rekreací pomocí dopravních prostředků. Dalším cílem je kvalitní zajištění bezpečnosti přepravy cestujících s důrazem na řešení přejezdových zabezpečovacích zařízení včetně jejich obsluhy. Součástí této práce je jak rekapitulace současné dopravní situace, tak navržení nových způsobů zajištění dopravní obslužnosti daného úseku. Tato pasáž slouží k porovnání současného stavu s budoucím a vyčíslení dosažitelných úspor včetně zajištění kvalitnější bezpečnosti dopravy a přepravy.

Jedním z nejdůležitějších dosažených výsledků je zajištění bezpečné přepravy cestujících i ostatních účastníků dopravního provozu, které přicházejí do kontaktu s vozidly veřejné dopravy. Tento aspekt nelze přejít bez povšimnutí. Z tohoto důvodu bakalářská práce řeší zabezpečení železničních přejezdů v místech, kde se trať kříží s pozemními komunikacemi.

V této práci jsou dosaženy úspory dotací z veřejných rozpočtů díky alternativě náhrady osobní železniční dopravy za dopravu autobusovou. Tato varianta přináší nerozsáhlejší úspory dotací z veřejných rozpočtů.

Další úspory finančních prostředků lze nalézt i v nasazení malokapacitních autobusů za klasické autobusy tam, kde frekvence cestujících je nízká a standardní dopravní prostředky jsou na trase tam i zpět nevyužité.

Jako možná varianta úspor veřejných prostředků se jeví i možnost nasazení spojů na zavolání – Radiobusů. Tato alternativa je v současné době spíše teorií, zatím není v praxi ve větším rozsahu realizována a tím pádem prozatím není jisté, zda dosáhne požadovaných úspor.

Každá z předchozích možností, vede k zajištění bezpečné přepravy a dopravní obslužnosti s dosažením úspor finančních prostředků. Veškeré uspořené prostředky by se dále reinvestovaly do zkvalitnění služeb ve vymezené oblasti.

Ambicí této bakalářské práce je, aby se stala významným podkladem při řešení DO v atrakčním obvodu železniční trati číslo 198 Strakonice – Volary.

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

Literární zdroje

1. BEK, J. *Atlas lokomotiv*. Praha : Nadas, 1984. 124 s.
2. BIŇOVEC, K. *Přehled učiva k maturitní zkoušce z ekonomiky*. Praha : Fortuna, 2001. 293 s. ISBN 80-7168-747-2.
3. BUDINSKÝ, V. *Optimalizace výstavby silnic a dálnic v ČR*. Vimperk : Milan Zevl – LUCIE Vimperk, 2007. 167 s. ISBN 80-903639-9-7.
4. KOZÁK, R. *Neznámá válka pod Boubínem*. Strunkovice nad Blanicí : Kosmata, 1996. 500 s.
5. KOZÁK, R. *Zmizelé Čechy – Volarsko*. Praha : Paseka, 2006. 136 s. ISBN 80-7185-748-3.
6. PAVLÍČEK, S. *Naše lokálky. Místní dráhy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. Praha : DOKOŘÁN, 2002. 156 s. ISBN 80-86569-13-6.
7. PODHORSKÝ, J. *Pohledy do historie Volyně a Pošumaví*. Vimperk : Milan Zevl – LUCIE Vimperk, 1997. 276 s.
8. ŠLÉGR, V. *Lokálka údolím Volyňky. 110 let železniční tratě Strakonice – Vimperk*. S.l. : S.n., 2003. 79 s.
9. ŠLÉGR, V. *Na střeche českých železnic*. Sušice : Dr. Radovan Rebstock, 2000. 48 s.
10. ŽEMLIČKA, Z., MYNAŘÍK, J. *Doprava a přeprava 1. díl*. Praha : NADATUR, 2008. 161 s. ISBN 80-7270-030-8.
11. ŽEMLIČKA, Z., et al. *Doprava a přeprava 2. díl*. Praha : NADATUR, 2010. 207 s. ISBN 978-80-7270-036-3.

Elektronické zdroje

1. ČSÚ. *A. Dojížd'ka za prací* [online]. 2001. Dostupný z <<http://www.cbudejovice.czso.cz/xc/edicniplan.nsf/publ/13-3133-04->>.
2. ČSÚ. *B. Základní údaje o vybraných centrech dojížd'ky v kraji Prachatice a Strakonice* [online]. 2001. Dostupný z <<http://www.cbudejovice.czso.cz/xc/edicniplan.nsf/publ/13-3133-04->>.
3. ČSÚ. *Obyvatelstvo podle ekonomické aktivity a pohlaví v obcích okresu* [online]. 2001. Dostupný

z <http://vdb.czso.cz/vdbvo/tabparam.jsp?vo=tabulka&cislotab=OB028_OK.51&voa=tabulka&go_zobraz=1&verze=0>.

- 4 ČSÚ. *Územní změny, počty obyvatel, narození, zemřelí, stěhování* [online]. 2001. Dostupný z <http://www.czso.cz/cz/obce_d/index.htm>.

Legislativní zdroje

1. Česko. Zákon č. 194 ze dne 20. května 2010 o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2010, s. 1/12. Dostupný z <<http://www.sbirka.cz/POSL4TYD/NOVE/10-194.htm>>.
2. Česko. Zákon č. 266 ze dne 14. prosince 1994 o drahách. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1994, s. 57. Dostupný z <http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/C174E6CF-D167-4939-846A-0D8E3D64D604/0/26694k_1_7_2010_uplzneni.pdf>.
3. Česko. Usnesení vlády ČR č. 1132 ze dne 31. srpna 2009 o změnách financování veřejné dopravy. Dostupný z <http://www.kraj-lbc.cz/public/zastupitelstvo/zasedani/2009_10/BOD_040_USN_383/040_P01a_Memorandum_posledni_I.pdf>.
4. Česko. Vyhláška Ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah. Dostupný z <http://telegrafroad.sweb.cz/legislativa/v177_95uplzn.pdf>.
5. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici. Dostupný z <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:315:0001:0013:CS:PDF>>.

Ostatní zdroje

Kromě výše uvedených zdrojů byly při zpracování bakalářské práce využity následující materiály:

- Dopravní plán 2011, společnosti JIKORD, s. r. o.,
- Jízdní řád ČD 2010 Jihočeský kraj,
- Jízdní řád ČD 2011 Jihočeský kraj,
- Opatření jednatelů č. 9, společnosti JIKORD, s. r. o.,

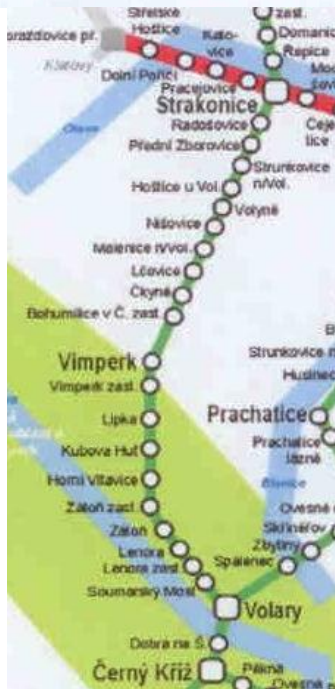
- Projekt optimalizace dopravní obslužnosti Jihočeského kraje,
- Smlouva o závazku veřejné služby ve veřejné drážní osobní dopravě,
- Závěrečná zpráva Projektu G_MDCR_3 Ekonomicko-marketingová analýza problematiky oživení regionální železniční dopravy.

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

- ČD – České dráhy, a. s.,
- ČD D3 – právní předpis Českých drah pro trať 198 Strakonice – Volary,
- DO – dopravní obslužnost,
- JIKORD, s. r. o. – Jihočeský koordinátor dopravy,
- JŘ – jízdní řády,
- NJŘ – nové (fiktivní) jízdní řády autobusové dopravy, která nahrazuje dopravu železniční,
- PMD – posun mezi dopravami,
- PvD3 – příkaz vlaku pro trať se zjednodušeným řízením drážní dopravy (svazek rozkazů Pv D3 se dvěma listy),
- PZS – přejezdové zabezpečovací zařízení světelné,
- PZZ – přejezdové zabezpečovací zařízení,
- vl. km – vlakový kilometr,
- Op – rozkaz k opatrné jízdě,
- os. km – osobový kilometr,
- SŽDC – Správa železničních dopravních cest,
- žst – železniční stanice.

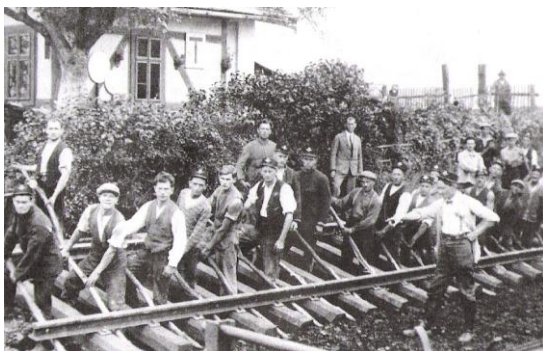
PŘÍLOHY

Příloha č. 1 Železniční síť Jihočeského kraje se zvýrazněním tratě číslo 198.³³

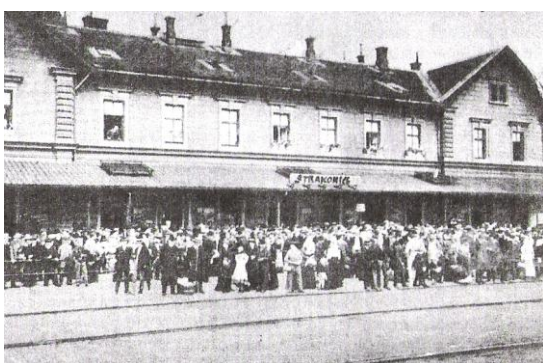


³³ Jízdní řád ČD 2010 Jihočeský kraj.

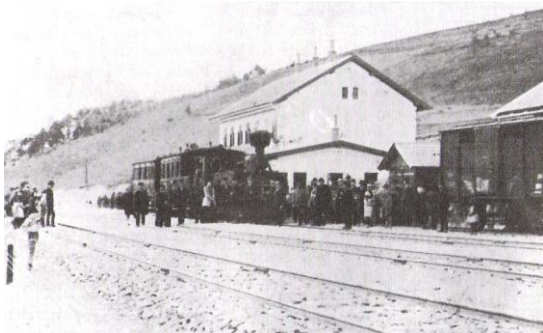
Příloha č. 2 Stavba železnice.³⁴



Příloha č. 3 Odjezd prvního vlaku ze Strakonice.³⁵



Příloha č. 4 Příjezd prvního vlaku do Vimperka.³⁶



³⁴ ŠLÉGR, V. *Lokálka údolím Volyňky. 110 let železniční tratě Strakonice – Vimperk*. S.l. : S.n., 2003. s. 11.

³⁵ ŠLÉGR, V. *Lokálka údolím Volyňky. 110 let železniční tratě Strakonice – Vimperk*. S.l. : S.n., 2003. s. 8.

³⁶ ŠLÉGR, V. *Lokálka údolím Volyňky. 110 let železniční tratě Strakonice – Vimperk*. S.l. : S.n., 2003. s. 12.

Příloha č. 5 Transport uprchlíků.³⁷



Příloha č. 6 Žst. Vimperk z 5. května 1945.³⁸



Příloha č. 7 Vlakový transport z roku 1946.³⁹

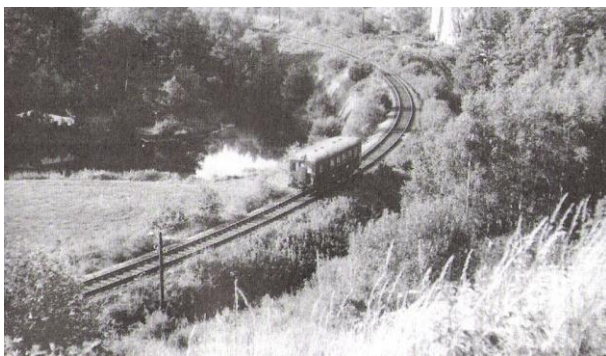


³⁷ ŠLÉGR, V. *Lokálka údolím Volyňky. 110 let železniční tratě Strakonice – Vimperk*. S.l. : S.n., 2003. s. 28.

³⁸ ŠLÉGR, V. *Lokálka údolím Volyňky. 110 let železniční tratě Strakonice – Vimperk*. S.l. : S.n., 2003. s. 30.

³⁹ ŠLÉGR, V. *Lokálka údolím Volyňky. 110 let železniční tratě Strakonice – Vimperk*. S.l. : S.n., 2003. s. 35.

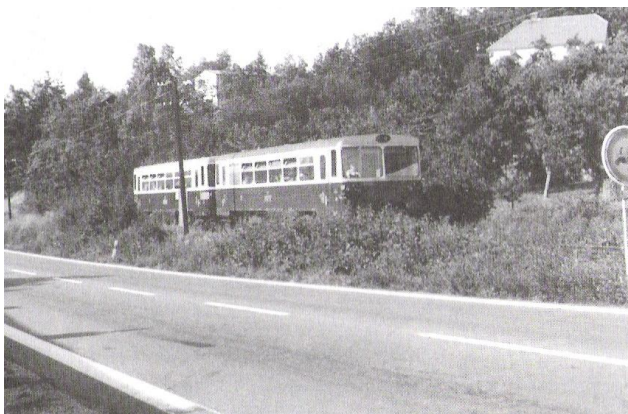
Příloha č. 8 Hoštice u Volyně.⁴⁰



Příloha č. 9 Nezastavujeme, máme zpoždění – Hoštice u Volyně.⁴¹



Příloha č. 10 Blížící se vlak k Hošticím u Volyně.⁴²



⁴⁰ ŠLÉGR, V. *Lokálka údolím Volyňky. 110 let železniční tratě Strakonice – Vimperk*. S.l. : S.n., 2003. s. 74.

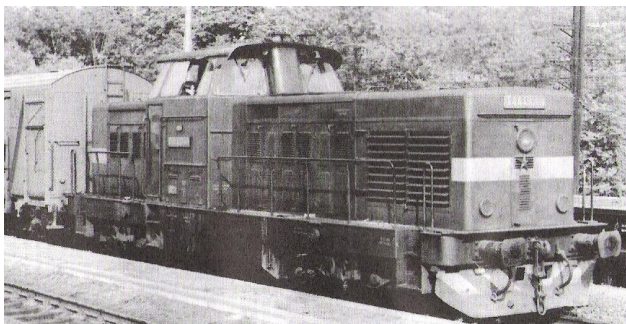
⁴¹ ŠLÉGR, V. *Lokálka údolím Volyňky. 110 let železniční tratě Strakonice – Vimperk*. S.l. : S.n., 2003. s. 60.

⁴² ŠLÉGR, V. *Lokálka údolím Volyňky. 110 let železniční tratě Strakonice – Vimperk*. S.l. : S.n., 2003. s. 45.

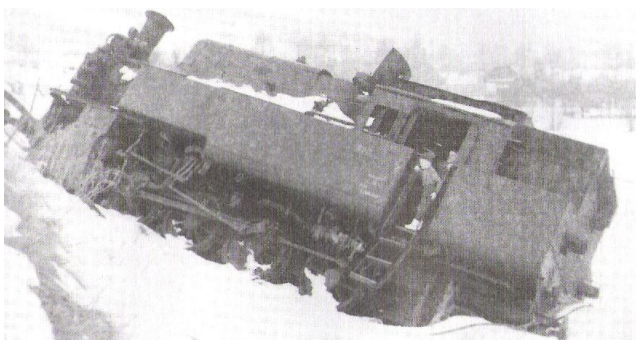
Příloha č. 11 Legitimace z roku 1957.⁴³



Příloha č. 12 „Karkulka“ – lokomotiva řady 444.0.⁴⁴



Příloha č. 13 Nehoda z roku 1969.⁴⁵



⁴³ ŠLÉGR, V. *Lokálka údolím Volyňky. 110 let železniční tratě Strakonice – Vimperk*. S.I. : S.n., 2003. s. 37.

⁴⁴ BEK, J. *Atlas lokomotiv*. Praha : Nadas, 1984. s. 64.

⁴⁵ ŠLÉGR, V. *Lokálka údolím Volyňky. 110 let železniční tratě Strakonice – Vimperk*. S.I. : S.n., 2003. s. 44.

Příloha č. 14 Nehoda z roku 1969.⁴⁶



Příloha č. 15 Povodně u Malenic z roku 1977.⁴⁷



Příloha č. 16 Povodně v Bohumilicích z roku 2002.⁴⁸



⁴⁶ ŠLÉGR, V. *Lokálka údolím Volyňky. 110 let železniční tratě Strakonice – Vimperk*. S.l. : S.n., 2003. s. 53.

⁴⁷ ŠLÉGR, V. *Lokálka údolím Volyňky. 110 let železniční tratě Strakonice – Vimperk*. S.l. : S.n., 2003. s. 58.

⁴⁸ ŠLÉGR, V. *Lokálka údolím Volyňky. 110 let železniční tratě Strakonice – Vimperk*. S.l. : S.n., 2003. s. 62.

Příloha č. 17 Železniční stanice Vimperk.



Příloha č. 18 Železniční stanice Strakonice.



Příloha č. 19 Železniční přejezd ve Strunkovicích nad Volyňkou.



Příloha č. 20 Vlak na železničním přejezdu ve Strunkovicích nad Volyňkou.



Příloha č. 21 Železniční přejezd ve Volyni.



Příloha č. 22 Křížení železniční tratě s pozemní komunikací ve Volyni.



Příloha č. 23 Křížení železnice s pozemní komunikací v obci Čkyně.



Příloha č. 24 Osobní vlak na železničním přejezdu ve Čkyních.



Příloha č. 25 Osobní vlak číslo 810 620-5 na železničním přejezdu ve Čkyních.



Příloha č. 26 Motorový vlak číslo 810 110-7 na železničním přejezdu před dopravnou v Bohumilicích.



Příloha č. 27 Osobní vlak, který se blíží k dopravně v Bohumilicích.



Příloha č. 28 Vlak blížící se k železničnímu přejezdu v Bohumilicích.



Příloha č. 29 Železniční přejezd v Bohumilicích.



Příloha č. 30 Železniční stanice Volary.



Příloha č. 31 Železniční budova ČD ve Volarech.



Příloha č. 32 Osobní vlak na železničním přejezdu ve Vimperku – zastávka.



Příloha č. 33 Vlak blížící se k železniční zastávce u Vimperka.



Příloha č. 34 Železniční přejezd na Kubově Huti.



Příloha č. 35 Osobní vlak na přejezdu na Kubově Huti.



km	SŽDC, ústřední organizace / ČD, a.s. Vlak	198 Strakonice - Volary											
		18150	18120	18100	18128	18102	18104	18106	18108	18110	18112	18114	18126
0	Strakonice 180.203	X		4 59	6 28	7 09	9 09	11 09					
3	Radotčovice B	X	4 21	X 6 04	X 6 30	X 7 14	X 9 14	X 11 14	X 13 14	X 15 14	X 17 09	X 19 09	X 21 29
5	Přední Zborovice B	X	4 24	X 6 07	X 6 33	X 7 17	X 9 17	X 11 17	X 13 17	X 15 17	X 17 11	X 19 11	X 21 31
7	Strakonice nad Volývkou B	X	4 28	X 6 11	X 6 37	X 7 21	X 9 21	X 11 21	X 13 21	X 15 21	X 17 15	X 19 15	X 21 35
9	Hroštice u Volyně B	X	4 31	X 6 14	X 6 40	X 7 24	X 9 24	X 11 24	X 13 24	X 15 24	X 17 18	X 19 18	X 21 38
11	Volyně	X	4 37	X 6 20	X 6 46	X 7 30	X 9 30	X 11 30	X 13 30	X 15 30	X 17 24	X 19 24	X 21 44
14	Milavice B	X	4 40	X 6 23	X 6 49	X 7 33	X 9 33	X 11 33	X 13 33	X 15 33	X 17 27	X 19 27	X 21 47
18	Malenice nad Volývkou B	X	4 47	X 6 30	X 6 56	X 7 40	X 9 40	X 11 40	X 13 40	X 15 40	X 17 34	X 19 34	X 21 54
20	Loučovice B	X	4 52	X 6 35	X 7 01	X 7 45	X 9 45	X 11 45	X 13 45	X 15 45	X 17 39	X 19 39	X 22 00
23	Cýrné B	X	4 57	X 6 40	X 7 07	X 7 50	X 9 50	X 11 50	X 13 50	X 15 50	X 17 44	X 19 44	X 22 05
26	Bohumilice v Čechách zastávka B	X	5 01	X 6 44	X 7 10	X 7 54	X 9 54	X 11 54	X 13 54	X 15 54	X 17 48	X 19 48	X 22 09
32	Vimperk	X	5 13	X 6 56	X 7 21	X 8 05	X 10 05	X 12 05	X 14 05	X 16 05	X 18 00	X 20 00	X 22 30
35	Vimperk zastávka B	X	5 11	X 6 11	X 6 14	X 6 14	X 6 14	X 6 14	X 6 14	X 6 14	X 6 14	X 6 14	X 6 14
42	Lupka B	X	6 15	X 7 19	X 7 19	X 7 19	X 7 19	X 7 19	X 7 19	X 7 19	X 7 19	X 7 19	X 7 19
48	Kubova Huť B	X	6 30	X 7 30	X 7 30	X 7 30	X 7 30	X 7 30	X 7 30	X 7 30	X 7 30	X 7 30	X 7 30
51	Holín Vitavice B	X	6 43	X 7 43	X 7 43	X 7 43	X 7 43	X 7 43	X 7 43	X 7 43	X 7 43	X 7 43	X 7 43
54	Zátoň zastávka B	X	6 47	X 7 47	X 7 47	X 7 47	X 7 47	X 7 47	X 7 47	X 7 47	X 7 47	X 7 47	X 7 47
57	Zátoň B	X	6 53	X 7 53	X 7 53	X 7 53	X 7 53	X 7 53	X 7 53	X 7 53	X 7 53	X 7 53	X 7 53
61	Lanča B	X	7 00	X 8 00	X 8 00	X 8 00	X 8 00	X 8 00	X 8 00	X 8 00	X 8 00	X 8 00	X 8 00
62	Lomová zastávka B	X	7 02	X 8 02	X 8 02	X 8 02	X 8 02	X 8 02	X 8 02	X 8 02	X 8 02	X 8 02	X 8 02
65	Soumarský Most B	X	7 06	X 8 06	X 8 06	X 8 06	X 8 06	X 8 06	X 8 06	X 8 06	X 8 06	X 8 06	X 8 06
71	Volary 194.197	X	7 14	X 8 14	X 8 14	X 8 14	X 8 14	X 8 14	X 8 14	X 8 14	X 8 14	X 8 14	X 8 14

km	SŽDC, ústřední organizace / ČD, a.s. Vlak	198 Volary - Strakonice											
		18150	18120	18100	18128	18102	18104	18106	18108	18110	18112	18114	18126
0	Volary 194.197	X		4 20	5 00	5 44	6 44	7 44	8 44	9 44	10 44	11 44	12 44
3	Soumarský Most B	X	4 28	X 5 08	X 5 51	X 6 51	X 7 51	X 8 51	X 9 51	X 10 51	X 11 51	X 12 51	X 13 51
5	Lomová zastávka B	X	4 32	X 5 12	X 5 55	X 6 55	X 7 55	X 8 55	X 9 55	X 10 55	X 11 55	X 12 55	X 13 55
10	Lanča B	X	4 36	X 5 16	X 6 00	X 7 00	X 8 00	X 9 00	X 10 00	X 11 00	X 12 00	X 13 00	X 14 00
14	Zátoň B	X	4 42	X 5 22	X 6 05	X 7 05	X 8 05	X 9 05	X 10 05	X 11 05	X 12 05	X 13 05	X 14 05
17	Zátoň zastávka B	X	4 48	X 5 28	X 6 11	X 7 11	X 8 11	X 9 11	X 10 11	X 11 11	X 12 11	X 13 11	X 14 11
20	Holín Vitavice B	X	4 52	X 5 32	X 6 15	X 7 15	X 8 15	X 9 15	X 10 15	X 11 15	X 12 15	X 13 15	X 14 15
23	Kubova Huť B	X	4 57	X 5 37	X 6 20	X 7 20	X 8 20	X 9 20	X 10 20	X 11 20	X 12 20	X 13 20	X 14 20
28	Lupka B	X	5 06	X 5 46	X 6 29	X 7 29	X 8 29	X 9 29	X 10 29	X 11 29	X 12 29	X 13 29	X 14 29
38	Vimperk zastávka B	X	5 15	X 5 55	X 6 38	X 7 38	X 8 38	X 9 38	X 10 38	X 11 38	X 12 38	X 13 38	X 14 38
38	Vimperk	X	5 20	X 6 00	X 6 43	X 7 43	X 8 43	X 9 43	X 10 43	X 11 43	X 12 43	X 13 43	X 14 43
46	Bohumilice v Čechách zastávka B	X	5 39	X 6 22	X 7 05	X 8 05	X 9 05	X 10 05	X 11 05	X 12 05	X 13 05	X 14 05	X 15 05
51	Loučovice B	X	4 10	X 5 33	X 6 05	X 6 48	X 7 48	X 8 48	X 9 48	X 10 48	X 11 48	X 12 48	X 13 48
61	Cýrné B	X	4 14	X 5 41	X 6 11	X 6 54	X 7 54	X 8 54	X 9 54	X 10 54	X 11 54	X 12 54	X 13 54
63	Volyně	X	4 19	X 5 45	X 6 15	X 6 58	X 7 58	X 8 58	X 9 58	X 10 58	X 11 58	X 12 58	X 13 58
67	Malenice nad Volývkou B	X	4 23	X 5 50	X 6 20	X 7 03	X 8 03	X 9 03	X 10 03	X 11 03	X 12 03	X 13 03	X 14 03
70	Nišovice B	X	4 29	X 5 57	X 6 27	X 7 10	X 8 10	X 9 10	X 10 10	X 11 10	X 12 10	X 13 10	X 14 10
80	Volyně	X	4 36	X 6 03	X 6 33	X 7 16	X 8 16	X 9 16	X 10 16	X 11 16	X 12 16	X 13 16	X 14 16
82	Hroštice u Volyně B	X	4 39	X 6 06	X 6 36	X 7 19	X 8 19	X 9 19	X 10 19	X 11 19	X 12 19	X 13 19	X 14 19
84	Strakonice nad Volývkou B	X	4 43	X 6 10	X 6 40	X 7 23	X 8 23	X 9 23	X 10 23	X 11 23	X 12 23	X 13 23	X 14 23
85	Přední Zborovice B	X	4 48	X 6 13	X 6 43	X 7 26	X 8 26	X 9 26	X 10 26	X 11 26	X 12 26	X 13 26	X 14 26
88	Radotčovice B	X	4 49	X 6 16	X 6 46	X 7 29	X 8 29	X 9 29	X 10 29	X 11 29	X 12 29	X 13 29	X 14 29
71	Strakonice 190.203	X	4 54	X 6 21	X 6 51	X 7 34	X 8 34	X 9 34	X 10 34	X 11 34	X 12 34	X 13 34	X 14 34

⁴⁹ Jízdní řád ČD 2011 Jihočeský kraj.

Příloha č. 37 Železniční stanice Kubova Huť.



Příloha č. 38 Kubova Huť.



Příloha č. 39 Nejvýše položená železniční stanice v Čechách.



Příloha č. 40 Logo žst. Kubova Huť na železniční budově.



Příloha č. 41 Železniční nadjezd poblíž Kubovi Hutě.



Příloha č. 42 Přehled dotací za kontrolní dny na trati 198.

**Přehled dotací za kontrolní dny na trati 198 Strakonice - Volary
při výši dotace ČD, a. s. 95,05 Kč/vlkm a 6 729,54 Kč/vlak v roce 2010**

Datum kontroly	Vlak číslo	Součet os. km	Průměr přepravených osob	Průměrná dotace na (v Kč)	
				1 os.km	1 osobu
27.9.2010	18100	198,00	2,79	34,08	2 419,93
27.9.2010	18109	828,00	11,66	8,15	578,68
16.11.2010	18102	759,00	10,69	8,89	631,29
16.11.2010	18111	1 269,00	17,87	5,32	377,58
18.11.2010	18106	828,00	11,66	8,15	578,68
19.11.2010	18100	299,00	4,21	22,57	1 602,50
19.11.2010	18109	626,00	8,82	10,78	765,41
24.3.2011	18100	361,00	5,08	18,69	1 327,28
24.3.2011	18109	818,00	11,52	8,28	585,75
25.3.2011	18100	535,00	7,54	12,61	895,60
25.3.2011	18109	824,00	11,61	8,19	581,49
29.3.2011	18114	1 739,00	24,49	3,88	275,53
30.3.2011	18106	1 450,00	20,42	4,65	330,45
30.3.2011	18115	875,00	12,32	7,71	547,60
Průměr		814,93	11,48	11,57	821,27
Celkem		11 409,00			11 497,77

**Přehled dotací za kontrolní dny na části tratě 198 Strakonice - Vimperk
při výši dotace ČD, a. s. 95,05 Kč/vlkm a 3041,60 Kč/vlak v roce 2010**

Datum kontroly	Vlak číslo	Součet os. km	Průměr přepravených osob	Průměrná dotace na (v Kč)	
				1 os.km	1 osobu
27.9.2010	18122	102,00	3,19	29,82	954,23
27.9.2010	18107	688,00	21,50	4,42	141,47
16.11.2010	18125	696,00	21,75	4,37	139,84
16.11.2010	18108	769,00	24,03	3,69	126,57
18.11.2010	18109	549,00	17,16	5,54	177,29
19.11.2010	18121	80,00	2,50	38,02	1 216,64
19.11.2010	18106	1 064,00	33,25	2,86	91,48
25.1.2011	18110	751,00	23,47	4,05	129,60
26.1.2011	18109	660,00	20,63	4,61	147,47
24.3.2011	18121	93,00	2,91	32,71	1 046,57
24.3.2011	18106	648,00	20,25	4,69	150,20
25.3.2011	18121	139,00	4,34	21,88	700,22
25.3.2011	18106	1 021,00	31,91	2,98	95,33
30.3.2011	18109	661,00	20,66	4,60	147,25
Průměr		565,79	17,68	11,73	376,01
Celkem		7 921,00			5 264,16

**Přehled dotací za kontrolní dny na trati 198 Strakonice - Volary při
současné výši dotace ČD, a. s. 97,78 Kč/vlkm a 6 942,38 Kč/vlak v roce 2011**

Datum kontroly	Vlak číslo	Součet os. km	Průměr přepravených osob	Průměrná dotace na (v Kč)	
				1 os.km	1 osobu
27.9.2010	18100	198,00	2,79	35,06	2 489,44
27.9.2010	18109	828,00	11,66	8,38	595,30
16.11.2010	18102	759,00	10,69	9,15	649,42
16.11.2010	18111	1 269,00	17,87	5,47	388,42
18.11.2010	18106	828,00	11,66	8,38	595,30
19.11.2010	18100	299,00	4,21	23,22	1 648,53
19.11.2010	18109	626,00	8,82	11,09	787,39
24.3.2011	18100	361,00	5,08	19,23	1 365,40
24.3.2011	18109	818,00	11,52	8,49	602,58
25.3.2011	18100	535,00	7,54	12,98	921,33
25.3.2011	18109	824,00	11,61	8,43	598,19
29.3.2011	18114	1 739,00	24,49	3,99	283,44
30.3.2011	18106	1 450,00	20,42	4,79	339,94
30.3.2011	18115	875,00	12,32	7,93	563,32
Průměr		814,93	11,48	11,90	844,86
Celkem		11 409,00			11 828,00

**Přehled dotací za kontrolní dny na části tratě 198 Vimperk - Volary při
současné výši dotace ČD, a. s. 97,78 Kč/vlkm a 3128,96 Kč/vlak v roce 2011**

Datum kontroly	Vlak číslo	Součet os. km	Průměr přepravených osob	Průměrná dotace na (v Kč)	
				1 os.km	1 osobu
27.9.2010	19121	102,00	3,19	30,68	981,63
27.9.2010	18106	688,00	21,50	4,55	145,53
16.11.2010	18125	696,00	21,75	4,50	143,86
16.11.2010	18108	769,00	24,03	4,07	130,20
18.11.2010	18109	549,00	17,16	5,70	182,38
19.11.2010	18121	80,00	2,50	39,11	1 251,58
19.11.2010	18106	1 064,00	33,25	2,94	94,10
25.1.2011	18110	751,00	23,47	4,17	133,32
26.1.2011	18109	660,00	20,63	4,74	151,71
24.3.2011	18121	93,00	2,91	33,64	1 076,63
24.3.2011	18106	648,00	20,25	4,83	154,52
25.3.2011	18121	139,00	4,34	22,51	720,34
25.3.2011	18106	1 021,00	31,91	3,06	98,07
30.3.2011	18109	661,00	20,66	4,73	151,48
Průměr		565,79	17,68	12,09	386,81
Celkem		7 921,00			5 415,35

Příloha č. 43 Souhrn počtu cestujících na trati číslo 198.

Souhrn frekvence cestujících na trati číslo 198 (Strakonice - Volary)

Vlak číslo	Datum Den	Strakonice - Volary		Volary - Strakonice		Vlak číslo
		čas (v hod.)	Ø přepravy	Ø přepravy	čas (v hod.)	
18100	27.9.2010 pondělí	4:59	2,49	11,66	8:42	18109
		7:13			10:49	
18102	16.11.2010 úterý	7:09	10,69	17,87	10:42	18111
		9:13			12:49	
18106	18.11.2010 čtvrtek	11:09	11,66			
		13:13				
18100	19.11.2010 pátek	4:59	4,21	8,82	8:42	18109
		7:13			10:49	
18100	24.3.2011 čtvrtek	4:59	5,08	11,52	8:44	18109
		7:14			10:49	
18100	25.3.2011 pátek	4:59	7,54	11,61	8:44	18110
		7:14			10:49	
18114	29.3.2011 úterý	19:09	24,49			
		21:14				
18106	30.3.2011 středa	11:09	20,42	12,32	14:44	18115
		13:14			16:49	
		průměr: 11,46				

Vlak číslo	Datum Den	Vimperk - Strakonice		Strakonice - Vimperk		Vlak číslo
		čas (v hod.)	Ø přepravy	Ø přepravy	čas (v hod.)	
18122	27.9.2010 pondělí	4:00	3,19	21,50	11:09	18 107
		4:56			12:08	
18 125	16.11.2010 úterý	6:07	21,75	24,03	13:09	18 108
		7:02			14:08	
18 109	18.11.2010 čtvrtek	9:48	17,16			
		10:49				
18 122	19.11.2010 pátek	4:00	2,50	33,25	11:09	18 106
		4:56			12:08	
	25.1.2011 úterý			23,47	15:09	18 110
		16:08				
18 109	26.1.2011 středa	9:48	20,63			
		10:49				
18 121	24.3.2011 čtvrtek	3:59	2,91	20,25	11:09	18 106
		4:54			12:08	
18 121	25.3.2011 pátek	3:59	4,34	31,91	11:09	18 106
		4:54			12:08	
18 109	30.3.2011 středa	9:48	20,66			
		10:49				
		průměr: 17,68				

Příloha č. 44 Počet železničních přejezdů se zabezpečením.⁵⁰

198 Strakonice - Volary - analýza železničních přejezdů

Celkový počet přejezdů	98
Celkový počet přejezdů zabezpečených pouze kříží	80
Celkový počet přejezdů se zabezpečovacím zařízením	18
Celkový počet přejezdů s vlivem na vlakovou cestu	10

Příloha č. 45 Železniční přejezd v Přechovicích.



Příloha č. 46 Nepřehledný železniční přejezd v Přechovicích.



⁵⁰ MATLAFUS, A. Závěrečná zpráva Projektu G_MDCR_3 Ekonomicko-marketingová analýza problematiky oživení regionální železniční dopravy. Praha. 2010, s. 127.

Příloha č. 47 Nově zkonstruované JŘ pro náhradní autobusovou dopravu.

Nové jízdní řády (Volary - Strakonice) pro náhradní autobusovou dopravu

P	km	Názvy zastávek	Vzdálenost v min.	Čísla jednotlivých spojů												
				1	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25
				X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
1	0	Volary,aut.nádr.	0:00		4:41		5:00		6:12	7:09	9:09	11:09	13:09	15:09	17:09	19:09
2	1	Volary,škola	0:01		4:42		5:01		6:13	7:10	9:10	11:10	13:10	15:10	17:10	19:10
3	2	Briksovy Dvory	0:02		4:44		5:03		6:15	7:12	9:12	11:12	13:12	15:12	17:12	19:12
4	3	Stögerova Huť	0:01		4:45		5:04		6:16	7:13	9:13	11:13	13:13	15:13	17:13	19:13
5	4	Soumarák háj.	0:02		4:47		5:06		6:18	7:15	9:15	11:15	13:15	15:15	17:15	19:15
6	5	Soumarák rozc.	0:02		4:49		5:08		6:20	7:17	9:17	11:17	13:17	15:17	17:17	19:17
7	8	Lenora	0:05		4:54		5:13		6:25	7:22	9:22	11:22	13:22	15:22	17:22	19:22
8	9	Lenora,žel.st.	0:01		4:55		5:14		6:26	7:23	9:23	11:23	13:23	15:23	17:23	19:23
9	10	Zátoň,U Dominů	0:02		4:57				6:28	7:25	9:25	11:25	13:25	15:25	17:25	19:25
10	12	Zátoň	0:04		5:01				6:32	7:29	9:29	11:29	13:29	15:29	17:29	19:29
11	12	Vltavice,rekr.stř.	0:01		5:02				6:33	7:30	9:30	11:30	13:30	15:30	17:30	19:30
12	15	Horní Vltavice	0:04		5:06				6:37	7:34	9:34	11:34	13:34	15:34	17:34	19:34
13	16	Horní Vltavice-z.	0:02		5:08				6:39	7:36	9:36	11:36	13:36	15:36	17:36	19:36
14	19	Kubova Huť	0:05		5:13				6:44	7:41	9:41	11:41	13:41	15:41	17:41	19:41
15	22	Arnoštka	0:04		5:17				6:48	7:45	9:45	11:45	13:45	15:45	17:45	19:45
16	23	Korkusova Huť	0:02		5:19				6:50	7:47	9:47	11:47	13:47	15:47	17:47	19:47
17	25	Solná Lhota	0:01		5:20				6:51	7:48	9:48	11:48	13:48	15:48	17:48	19:48
18	26	Kláštepec,rozc.	0:02		5:22				6:53	7:50	9:50	11:50	13:50	15:50	17:50	19:50
19	27	Vimperk,,ZZN	0:02		5:24				6:55	7:52	9:52	11:52	13:52	15:52	17:52	19:52
20	29	Vimperk,,aut.nádr.	0:01	3:58	5:25	5:52		6:06	6:56	7:53	9:53	11:53	13:53	15:53	17:53	19:53
21	32	Vimperk,Kašpírka	0:05	4:03	5:30	5:57		6:11	7:01	7:58	9:58	11:58	13:58	15:58	17:58	19:58
22	33	Výškovice,rozc.	0:03	4:06	5:33	6:00		6:14	7:04	8:01	10:01	12:01	14:01	16:01	18:01	20:01
23	34	Sudslavice	0:02	4:08	5:35	6:02		6:16	7:06	8:03	10:03	12:03	14:03	16:03	18:03	20:03
24	35	Spůle,rozc.	0:02	4:10	5:37	6:04		6:18	7:08	8:05	10:05	12:05	14:05	16:05	18:05	20:05
25	36	Bohumilice	0:01	4:11	5:38	6:05		6:19	7:09	8:06	10:06	12:06	14:06	16:06	18:06	20:06
26	38	Čkyně,aut.nádr.	0:03	4:14	5:41	6:08		6:22	7:12	8:09	10:09	12:09	14:09	16:09	18:09	20:09
27	40	Čkyně,aut.nádr.	0:03	4:17	5:44	6:11		6:25	7:15	8:12	10:12	12:12	14:12	16:12	18:12	20:12
28	42	Lčovice,rozc.	0:04	4:21	5:48	6:15		6:29	7:19	8:16	10:16	12:16	14:16	16:16	18:16	20:16
29	44	Malenice,Zlešice	0:03	4:24	5:51	6:18		6:32	7:22	8:19	10:19	12:19	14:19	16:19	18:19	20:19
30	44	Malenice,Zlešice	0:01	4:25	5:52	6:19		6:33	7:23	8:20	10:20	12:20	14:20	16:20	18:20	20:20
31	49	Volyně,nám.	0:10	4:35	6:02	6:29		6:43	7:33	8:30	10:30	12:30	14:30	16:30	18:30	20:30
32	54	Strunkovice	0:08	4:43	6:10	6:37		6:51	7:41	8:38	10:38	12:38	14:38	16:38	18:38	20:38
33	57	Radošovice,rozc.	0:06	4:49	6:16	6:43		6:57	7:47	8:44	10:44	12:44	14:44	16:44	18:44	20:44
34	60	Strak.,Volyňská	0:02	4:51	6:18	6:45		6:59	7:49	8:46	10:46	12:46	14:46	16:46	18:46	20:46
35	61	Strak.,žel.st.	0:03	4:54	6:21	6:48		7:02	7:52	8:49	10:49	12:49	14:49	16:49	18:49	20:49
36	62	Strak.,aut.nádr.	0:05	4:59	6:26	6:53		7:07	7:57	8:54	10:54	12:54	14:54	16:54	18:54	20:54
Km jednotl. autobusů za 1 trasu				33	62	33	9	33	62	62	62	62	62	62	62	62

P pořadí

X jede v pracovní dny

Nové jízdní řády (Strakonice - Volary) pro náhradní autobusovou dopravu

P	km	Názvy zastávek	Vzdálenost v min.	Čísla jednotlivých spojů												
				2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26
				X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
1	0	Strak.,aut.nádr.	0:00		4:11	4:54	6:21	7:04	9:04	11:04	13:04	15:04	17:04	19:04	21:04	22:34
2	1	Strak.,žel.st.	0:05		4:16	4:59	6:26	7:09	9:09	11:09	13:09	15:09	17:09	19:09	21:09	22:39
3	2	Strak.,Volyňská	0:03		4:19	5:02	6:29	7:12	9:12	11:12	13:12	15:12	17:12	19:12	21:12	22:42
4	5	Radošovice,rozc.	0:02		4:21	5:04	6:31	7:14	9:14	11:14	13:14	15:14	17:14	19:14	21:14	22:44
5	8	Strunkovice	0:06		4:27	5:10	6:37	7:20	9:20	11:20	13:20	15:20	17:20	19:20	21:20	22:50
6	13	Volyň,nám.	0:08		4:35	5:18	6:45	7:28	9:28	11:28	13:28	15:28	17:28	19:28	21:28	22:58
7	18	Malenice,Zlešice	0:10		4:45	5:28	6:55	7:38	9:38	11:38	13:38	15:38	17:38	19:38	21:38	23:08
8	18	Malenice,Zlešice	0:01		4:46	5:29	6:56	7:39	9:39	11:39	13:39	15:39	17:39	19:39	21:39	23:09
9	20	Lčovice,rozc.	0:03		4:49	5:32	6:59	7:42	9:42	11:42	13:42	15:42	17:42	19:42	21:42	23:12
10	22	Čkyně,aut.nádr.	0:04		4:53	5:36	7:03	7:46	9:46	11:46	13:46	15:46	17:46	19:46	21:46	23:16
11	24	Čkyně,aut.nádr.	0:03		4:56	5:39	7:06	7:49	9:49	11:49	13:49	15:49	17:49	19:49	21:49	23:19
12	26	Bohumilice	0:03		4:59	5:42	7:09	7:52	9:52	11:52	13:52	15:52	17:52	19:52	21:52	23:22
13	27	Spůle,rozc.	0:01		5:00	5:43	7:10	7:53	9:53	11:53	13:53	15:53	17:53	19:53	21:53	23:23
14	28	Sudslavice	0:02		5:02	5:45	7:12	7:55	9:55	11:55	13:55	15:55	17:55	19:55	21:55	23:25
15	29	Výškovice,rozc.	0:02		5:04	5:47	7:14	7:57	9:57	11:57	13:57	15:57	17:57	19:57	21:57	23:27
16	30	Vimperk,Kašpírka	0:03		5:07	5:50	7:17	8:00	10:00	12:00	14:00	16:00	18:00	20:00	22:00	23:30
17	33	Vimperk,aut.nádr.	0:05		5:12	5:55	7:22	8:05	10:05	12:05	14:05	16:05	18:05	20:05	22:05	23:35
18	35	Vimperk,ZZN	0:01			5:56		8:06	10:06	12:06	14:06	16:06	18:06	20:06		
19	36	Kláštevec,rozc.	0:02			5:58		8:08	10:08	12:08	14:08	16:08	18:08	20:08		
20	37	Solná Lhota	0:02			6:00		8:10	10:10	12:10	14:10	16:10	18:10	20:10		
21	39	Korkusova Huť	0:01			6:01		8:11	10:11	12:11	14:11	16:11	18:11	20:11		
22	40	Arnoštka	0:02			6:03		8:13	10:13	12:13	14:13	16:13	18:13	20:13		
23	43	Kubova Huť	0:04			6:07		8:17	10:17	12:17	14:17	16:17	18:17	20:17		
24	46	Horní Vltavice-z.	0:05			6:12		8:22	10:22	12:22	14:22	16:22	18:22	20:22		
25	47	Horní Vltavice	0:02			6:14		8:24	10:24	12:24	14:24	16:24	18:24	20:24		
26	50	Vltavice,rekr.stř.	0:04			6:18		8:28	10:28	12:28	14:28	16:28	18:28	20:28		
27	50	Zátoň	0:01			6:19		8:29	10:29	12:29	14:29	16:29	18:29	20:29		
28	52	Zátoň,U Dominů	0:04			6:23		8:33	10:33	12:33	14:33	16:33	18:33	20:33		
29	53	Lenora,žel.st.	0:02	5:17		6:25		8:35	10:35	12:35	14:35	16:35	18:35	20:35		
30	54	Lenora	0:01	5:18		6:26		8:36	10:36	12:36	14:36	16:36	18:36	20:36		
31	57	Soumarák rozc.	0:05	5:23		6:31		8:41	10:41	12:41	14:41	16:41	18:41	20:41		
32	58	Soumarák háj.	0:02	5:25		6:33		8:43	10:43	12:43	14:43	16:43	18:43	20:43		
33	59	Stögrova Huť	0:02	5:27		6:35		8:45	10:45	12:45	14:45	16:45	18:45	20:45		
34	60	Briksovy Dvory	0:01	5:28		6:36		8:46	10:46	12:46	14:46	16:46	18:46	20:46		
35	61	Volary,škola	0:02	5:30		6:38		8:48	10:48	12:48	14:48	16:48	18:48	20:48		
36	62	Volary,aut.nádr.	0:01	5:31		6:39		8:49	10:49	12:49	14:49	16:49	18:49	20:49		
Km jednotliv. autobusů za 1 trasu				9	33	62	33	62	62	62	62	62	62	62	33	33

P pořadí

X jede v pracovní dny

Příloha č. 48 Porovnání nákladů u obou druhů doprav.

Náklady u železniční dopravy na trati číslo 198 Strakonice - Volary

Typ	Vlak	Odjezd	Odkud	Příjezd	Kam	Četnost	km/spoj	Celkem km/spoj	Náklady (v Kč)
Os	18101	04:20	Volary	06:21	Strakonice	253	71	17 963	1922041
Os	18105	05:44	Volary	07:52	Strakonice	253	71	17 963	1922041
Os	18107	06:44	Volary	08:49	Strakonice	111	71	7 881	843267
Os	18109	08:44	Volary	10:49	Strakonice	363	71	25 773	2757711
Os	18111	10:44	Volary	12:49	Strakonice	355	71	25 205	2696935
Os	18113	12:44	Volary	14:49	Strakonice	224	71	15 904	1701728
Os	18115	14:44	Volary	16:49	Strakonice	354	71	25 134	2689338
Os	18117	16:44	Volary	18:49	Strakonice	356	71	25 276	2704532
Os	18119	18:44	Volary	20:49	Strakonice	361	71	25 631	2742517
Os	18151	05:00	Volary	05:14	Lenora	247	10	2 470	264290
Os	18102	08:14	Vimperk	09:14	Volary	200	39	7 800	834600
Os	18113	13:48	Vimperk	14:49	Strakonice	140	32	4 480	479360
Os	18115	15:48	Vimperk	16:49	Strakonice	10	32	320	34240
Os	18117	17:48	Vimperk	18:49	Strakonice	8	32	256	27392
Os	18121	03:59	Vimperk	04:54	Strakonice	253	32	8 096	866272
Os	18123	05:54	Vimperk	06:48	Strakonice	108	32	3 456	369792
Os	18125	06:07	Vimperk	07:02	Strakonice	247	32	7 904	845728
Os	18150	05:17	Lenora	05:32	Volary	247	10	2 470	264290
Os	18100	04:59	Strakonice	07:14	Volary	253	71	17 963	1922041
Os	18102	07:09	Strakonice	7:28	Volyně	200	11	2 200	235400
Os	18102	07:09	Strakonice	09:14	Volary	162	71	11 502	1230714
Os	18104	09:09	Strakonice	11:14	Volary	223	71	15 833	1694131
Os	18104	09:09	Strakonice	10:08	Vimperk	140	32	4 480	479360
Os	18106	11:09	Strakonice	13:14	Volary	357	71	25 347	2712129
Os	18108	13:09	Strakonice	15:14	Volary	346	71	24 566	2628562
Os	18108	13:09	Strakonice	14:08	Vimperk	18	32	576	61632
Os	18110	15:09	Strakonice	17:14	Volary	364	71	25 844	2765308
Os	18112	17:09	Strakonice	19:14	Volary	364	71	25 844	2765308
Os	18114	19:09	Strakonice	21:14	Volary	361	71	25 631	2742517
Os	18120	04:16	Strakonice	05:13	Vimperk	247	32	7 904	845728
Os	18124	21:09	Strakonice	22:00	Vimperk	109	32	3 488	373216
Os	18126	22:39	Strakonice	23:30	Vimperk	252	32	8 064	862848
Os	18128	06:26	Strakonice	07:21	Vimperk	200	32	6 400	684800
Celkem									45 969 768

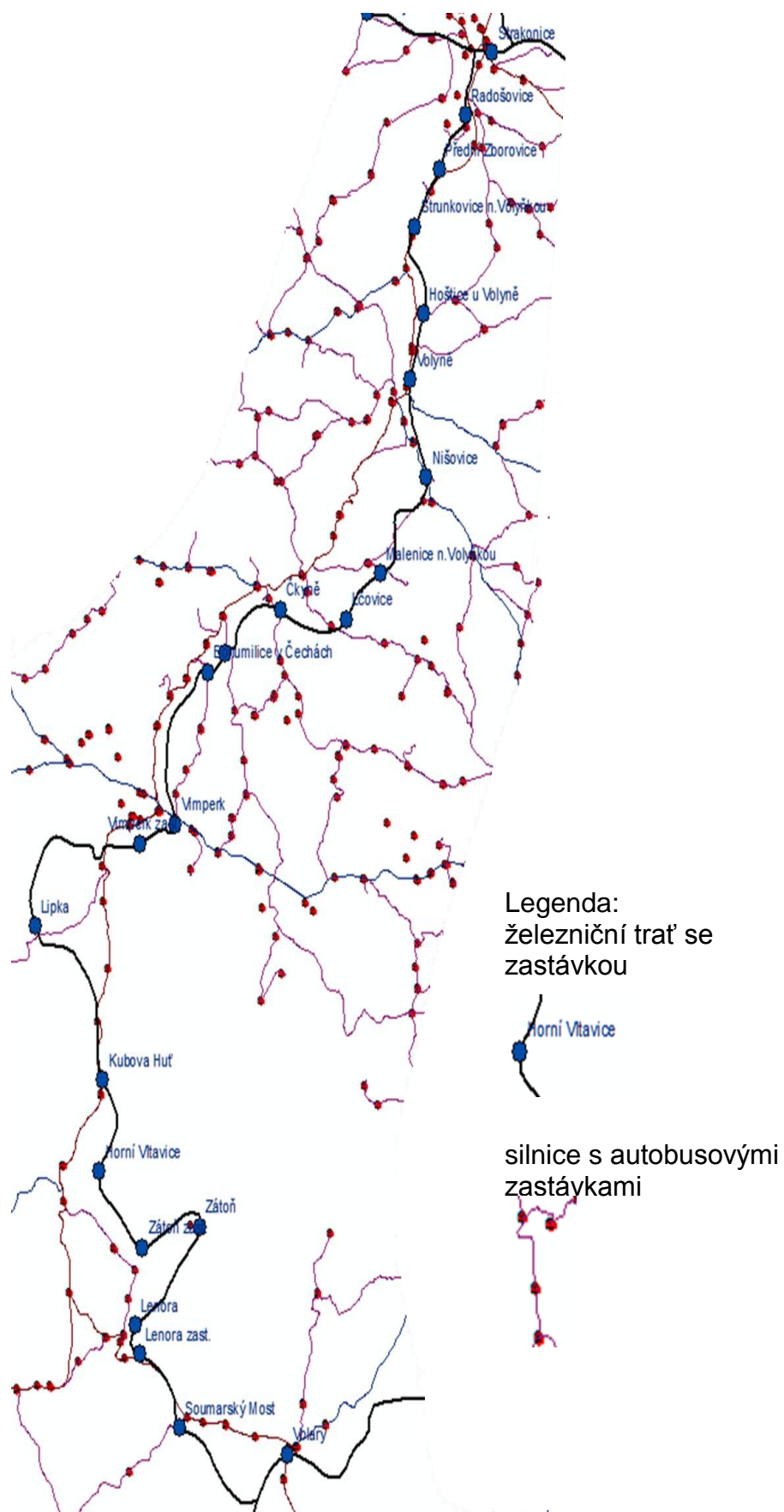
Os osobní vlak

Náklady u náhradní autobusové dopravy

Typ	Vlak	Odjezd	Odkud	Příjezd	Kam	Četnost	km/spoj	Celkem km/spoj	Náklady (v Kč)
Bus	1	3:58	Vimperk	4:54	Strakonice	253	33	8349	285 285
Bus	3	4:41	Volary	6:21	Strakonice	253	62	15686	535 991
Bus	5	5:52	Vimperk	6:48	Strakonice	108	33	3564	121 782
Bus	7	5:00	Volary	5:14	Lenora	247	9	2223	75 960
Bus	9	6:06	Vimperk	7:02	Strakonice	247	33	8151	278 520
Bus	11	6:12	Volary	7:52	Strakonice	253	62	15686	535 991
Bus	13	7:09	Volary	8:49	Strakonice	111	62	6882	235 158
Bus	15	9:09	Volary	10:49	Strakonice	363	62	22506	769 030
Bus	17	11:09	Volary	12:49	Strakonice	355	62	22010	752 082
Bus	19	13:09	Volary	14:49	Strakonice	224	62	13888	474 553
Bus	21	15:09	Volary	16:49	Strakonice	354	62	21948	749 963
Bus	23	17:09	Volary	18:49	Strakonice	356	62	22072	754 200
Bus	25	19:09	Volary	20:49	Strakonice	361	62	22382	764 793
Bus	2	5:17	Lenora	5:31	Volary	247	9	2223	75 960
Bus	4	4:16	Strakonice	5:12	Vimperk	247	33	8151	278 520
Bus	6	4:59	Strakonice	6:39	Volary	253	62	15686	535 991
Bus	8	6:26	Strakonice	7:22	Vimperk	200	33	6600	225 522
Bus	10	7:09	Strakonice	8:49	Volary	162	62	10044	343 203
Bus	12	9:09	Strakonice	10:49	Volary	223	62	13826	472 434
Bus	14	11:09	Strakonice	12:49	Volary	357	62	22134	756 319
Bus	16	13:09	Strakonice	14:49	Volary	346	62	21452	733 015
Bus	18	15:09	Strakonice	16:49	Volary	364	62	22568	771 149
Bus	20	17:09	Strakonice	18:49	Volary	364	62	22568	771 149
Bus	22	19:09	Strakonice	20:49	Volary	361	62	22382	764 793
Bus	24	21:09	Strakonice	22:05	Vimperk	109	33	3597	122 909
Bus	26	22:39	Strakonice	23:35	Vimperk	252	33	8316	284 158
Celkem									12 468 428

Bus náhradní autobusová doprava

Příloha č. 49 Železniční trať s pozemními komunikacemi včetně zastávek.



SEZNAM OBRÁZKŮ

Příloha č. 1	Železniční síť Jihočeského kraje se zvýrazněním tratě číslo 198.....	60
Příloha č. 2	Stavba železnice.....	61
Příloha č. 3	Odjezd prvního vlaku za Strakonice.....	61
Příloha č. 4	Příjezd prvního vlaku do Vimperka.....	61
Příloha č. 5	Transport uprchlíků.....	62
Příloha č. 6	Žst. Vimperk z 5. května 1945.....	62
Příloha č. 7	Vlakový transport z roku 1946.....	62
Příloha č. 8	Hoštice u Volyně.....	63
Příloha č. 9	Nezastavujeme, máme zpoždění – Hoštice u Volyně.....	63
Příloha č. 10	Blížící se vlak k Hošticím u Volyně.....	63
Příloha č. 11	Legitimace z roku 1957.....	64
Příloha č. 12	„Karkulka“ – lokomotiva řady 444.0.....	64
Příloha č. 13	Nehoda z roku 1969.....	64
Příloha č. 14	Nehoda z roku 1969.....	65
Příloha č. 15	Povodně u Malenic z roku 1977.....	65
Příloha č. 16	Povodně v Bohumilicích z roku 2002.....	65
Příloha č. 17	Železniční stanice Vimperk.....	66
Příloha č. 18	Železniční stanice Strakonice.....	66
Příloha č. 19	Železniční přejezd ve Strunkovicích nad Volyňkou.....	66
Příloha č. 20	Vlak na železničním přejezdu ve Strunkovicích nad Volyňkou.....	67
Příloha č. 21	Křížení železniční tratě s pozemní komunikací ve Volyni.	67
Příloha č. 22	Železniční přejezd ve Volyni... ..	67
Příloha č. 23	Křížení železnice s pozemní komunikací v obci Čkyně.	68
Příloha č. 24	Osobní vlak na železničním přejezdu ve Čkyních.....	68
Příloha č. 25	Osobní vlak číslo 810 620-5 na železničním přejezdu ve Čkyních.....	68
Příloha č. 26	Motorový vlak číslo 810 110-7 na železničním přejezdu před dopravnou v Bohumilicích.....	69
Příloha č. 27	Osobní vlak, který se blíží k dopravně v Bohumilicích.....	69
Příloha č. 28	Vlak blížící se k železničnímu přejezdu v Bohumilicích.....	69
Příloha č. 29	Železniční přejezd v Bohumilicích.....	70
Příloha č. 30	Železniční stanice Volary.....	70
Příloha č. 31	Železniční budova ČD ve Volarech.....	70
Příloha č. 32	Osobní vlak na železničním přejezdu ve Vimperku – zastávka.....	71

Příloha č. 33 Vlak blížící se k železniční zastávce u Vimperka.....	71
Příloha č. 34 Železniční přejezd na Kubově Huti.....	71
Příloha č. 35 Osobní vlak na přejezdu na Kubově Huti.....	72
Příloha č. 36 Současné jízdní rády na železniční trati číslo 198.....	73
Příloha č. 37 Železniční stanice Kubova Huť.....	74
Příloha č. 38 Kubova Huť.....	74
Příloha č. 39 Nejvýše položená železniční stanice v Čechách.....	74
Příloha č. 40 Logo žst. Kubova Huť na železniční budově.....	75
Příloha č. 41 Železniční nadjezd poblíž Kubovi Hutě.....	75
Příloha č. 45 Železniční přejezd v Přechovicích.....	79
Příloha č. 46 Nepřehledný železniční přejezd v Přechovicích.....	79
Příloha č. 49 Železniční trať s pozemními komunikacemi včetně zastávek.....	84

SEZNAM TABULEK

Vývoj počtu obyvatel dotčených obcí na trati 198.....	18
Počet obyvatel.....	19
Aktivita obyvatelstva	20
Počty vyjíždějících obyvatel do zaměstnání.....	21
Specifikace vyjížděky.....	22
Neekonomická zařízení v obvodu železniční trati 198.....	23
Příloha č. 42 Přehled dotací za kontrolní dny na trati 198.....	76
Příloha č. 43 Souhrn počtu cestujících na trati číslo 198	78
Příloha č. 44 Počet železničních přejezdů se zabezpečením.....	79
Příloha č. 47 Nově zkonstruované JŘ pro náhradní autobusovou dopravu.....	80
Příloha č. 48 Porovnání nákladů u obou druhů doprav.....	82