



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

FAKULTA DOPRAVNÍ

Klára Stejskalová

ZLEPŠENÍ ŽELEZNIČNÍHO SPOJENÍ

BŘEZNICE – STRAKONICE

Bakalářská práce

2020

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

Fakulta dopravní

děkan

Konvíčtská 20, 110 00 Praha 1



K612 **Ústav dopravních systémů**

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

Jméno a příjmení studenta (včetně titulů):

Klára Stejskalová

Kód studijního programu a studijní obor studenta:

B 3710 – DOS – Dopravní systémy a technika

Název tématu (česky): **Zlepšení železničního spojení Březnice – Strakonice**

Název tématu (anglicky): Improvement of Březnice – Strakonice Railway Connection

Zásady pro vypracování

Při zpracování bakalářské práce se řiďte následujícími pokyny:

- analýza přepravní poptávky v regionu, kterým trať Březnice – Strakonice prochází, v osobní i nákladní přepravě
- analýza významu trati Březnice – Strakonice v dopravní obsluze regionu v osobní i nákladní dopravě
- analýza stávajícího stavu drážní infrastruktury na trati Březnice (včetně) – Strakonice (včetně)
- variantní koncepční návrh stavebních a provozních opatření na trati s cílem zlepšení podmínek v osobní železniční dopravě a případného zlepšení využití pro vlaky nákladní dopravy
- návrh organizace návazné dopravy
- zhodnocení variant návrhu



- Rozsah grafických prací: stanoví vedoucí práce
- Rozsah průvodní zprávy: minimálně 35 stran textu (včetně obrázků, grafů a tabulek, které jsou součástí průvodní zprávy)
- Seznam odborné literatury: ČSN 73 6360-1. Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha - Část 1: Projektování. 2008.
ČSN 73 4959. Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách. 2009

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Tomáš Javořík, Ph.D.**
Ing. Pavel Purkart

Datum zadání bakalářské práce: **28. června 2019**
(datum prvního zadání této práce, které musí být nejpozději 10 měsíců před datem prvního předpokládaného odevzdání této práce vyplývajícího ze standardní doby studia)

Datum odevzdání bakalářské práce: **10. srpna 2020**
a) datum prvního předpokládaného odevzdání práce vyplývající ze standardní doby studia a z doporučeného časového plánu studia
b) v případě odkladu odevzdání práce následující datum odevzdání práce vyplývající z doporučeného časového plánu studia


Ing. Martin Jacura, Ph.D.
vedoucí
Ústavu dopravních systémů



doc. Ing. Pavel Hrubeš, Ph.D.
děkan fakulty

Potvrzuji převzetí zadání bakalářské práce.


Klára Stejskalová
jméno a podpis studenta

V Praze dne..... 28. června 2019

PODĚKOVÁNÍ

Na tomto místě bych ráda poděkovala všem, kteří přispěli ke vzniku této práce. Zvláště pak děkuji Ing. Tomáši Javoříkovi, Ph.D. a Ing. Pavlu Purkartovi za odborné vedení a konzultování bakalářské práce a za rady, které mi poskytovali po celou dobu mého studia. Dále bych ráda poděkovala všem, kteří mi poskytli podklady pro vypracování této práce.

V neposlední řadě je mou milou povinností poděkovat svým rodičům a blízkým za morální a materiální podporu, které se mi dostávalo po celou dobu studia.

PROHLÁŠENÍ

Předkládám tímto k posouzení a obhajobě bakalářskou práci, zpracovanou na závěr studia na ČVUT v Praze Fakultě dopravní.

Prohlašuji, že jsem předloženou práci vypracovala samostatně a že jsem uvedla veškeré použité informační zdroje v souladu s Metodickým pokynem o etické přípravě vysokoškolských závěrečných prací.

Nemám závažný důvod proti použití tohoto školního díla ve smyslu § 60 Zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon).

V Praze dne 10. srpna 2020

.....

podpis

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

Fakulta dopravní

ZLEPŠENÍ ŽELEZNIČNÍHO SPOJENÍ BŘEZNICE – STRAKONICE

Bakalářská práce

srpen 2020

Klára Stejskalová

ABSTRAKT

Předmětem této bakalářské práce je návrh stavebních a provozních úprav, které povedou ke zlepšení železničního spojení na trati Březnice – Strakonice. Úpravy jsou navrženy na základě analýzy stávajícího stavu trati. Součástí je nový taktový jízdní řád, který již počítá s navrženými stavebními a provozními úpravami. V závěru bakalářské práce je zpracován nástin organizace návazné dopravy.

KLÍČOVÁ SLOVA

Železniční doprava, zlepšení železničního spojení, trať č. 203, zabezpečovací zařízení, řízení provozu, modernizace nástupišť, nový taktový jízdní řád, Strakonice, Březnice, Blatná

ABSTRACT

The subject of this bachelor thesis is a proposal of construction and operational modifications to improve of railway connection Březnice – Strakonice. The modifications are based on the analysis of the current track conditions. It includes a new tact timetable, which is already considering the proposed construction and operational modifications. At the end of the bachelor thesis is processed an outline of the organization of follow – up transport.

KEY WORDS

Railway transport, improvement of the rail connection, track no. 203, safety device, traffic control, modernization of platforms, new tact timetable, Strakonice, Březnice, Blatná

OBSAH

1	ÚVOD	8
2	POPIS OBLASTI.....	9
2.1	Geografie území	9
2.2	Socioekonomický popis oblasti	10
2.2.1	Okres Příbram	10
2.2.2	Okres Strakonice	11
2.2.3	Poloha a počet obyvatel jednotlivých sídel podél tratě	15
2.2.4	Analýza dojíždky a vyjíždky	16
3	ANALÝZA DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI OBLASTI	19
3.1	Železniční doprava.....	21
3.2	Autobusová doprava	26
3.3	Porovnání cestovních módů.....	27
4	POPIS TRATĚ	29
4.1	Obecné informace.....	29
4.2	Parametry trati	30
4.3	Železniční spodek a svršek.....	31
4.4	Zabezpečovací a sdělovací zařízení	31
4.4.1	Staniční a traťové zabezpečovací zařízení.....	31
4.4.2	Přejezdové zabezpečovací zařízení.....	32
4.4.3	Telekomunikační zařízení	32
4.5	Popis jednotlivých dopraven a zastávek, míst odbočení na širé trati	33
4.5.1	Železniční stanice Březnice	33
4.5.2	Zastávka Hudčice	35
4.5.3	Vlečka na širé trati Kámen Hudčice	35
4.5.4	Zastávka Slavětín u Březnice.....	37
4.5.5	Dopravna D3 Bělčice	37
4.5.6	Zastávka Závišín.....	39
4.5.7	Zastávka Bezdědovice.....	39

4.5.8	Železniční stanice Blatná	39
4.5.9	Zastávka Mačkov	42
4.5.10	Dopravna D3 Sedlice	42
4.5.11	Zastávka Sedlice město	44
4.5.12	Zastávka Rojice	44
4.5.13	Zastávka Velká Turná	44
4.5.14	Dopravna D3 Radomyšl	45
4.5.15	Zastávka Radomyšl zastávka	46
4.5.16	Zastávka Domanice	47
4.5.17	Zastávka Řepice	48
4.5.18	Vlečka na širé trati Jihočeská energetika Strakonice.....	48
4.5.19	Železniční stanice Strakonice.....	48
5	ROZSAH OSOBNÍ A NÁKLADNÍ DOPRAVY, STAVEBNÍ A PROVOZNÍ NEDOSTATKY	51
5.1	Vlaky osobní dopavy.....	51
5.1.1	Řazení vlaků	51
5.1.2	Křížování vlaků na trati.....	51
5.2.	Rozsah nákladní dopavy.....	53
5.3.	Provozní a stavební nedostatky	54
6	NÁVRHOVÁ OPATŘENÍ A ZHODNOCENÍ VARIANT NÁVRHU.....	55
6.1	Stavební opatření.....	55
6.1.1	Dopravna D3 Bělčice	55
6.1.2	ŽST Blatná.....	55
6.1.3	Dopravna D3 Sedlice	56
6.1.4	Dopravna D3 Radomyšl.....	56
6.1.5	Úpravy zastávek	56
6.1.6	Zvýšení traťové rychlosti a únosnosti železničního svršku	57
6.2	Zabezpečovací zařízení	57
6.2.1	Zřízení dálkově ovládaného zabezpečovacího zařízení	57
6.2.2	Zabezpečení přejezdů	58

6.3	Provozní opatření.....	58
6.4	VARIANTA A	59
6.5	VARIANTA B	60
7	NÁVRH JÍZDNÍHO ŘÁDU A NÁSTIN NÁVAZNÉ DOPRAVY.....	61
7.1	Návazná vlaková doprava.....	62
7.1.1	ŽST Březnice a trať Zdice – Protivín	62
7.1.2	ŽST Blatná.....	63
7.1.3	ŽST Strakonice	63
7.2	Návazné módy dopravy	64
7.2.1	ŽST Březnice	64
7.2.2	Dopravna D3 Bělčice	65
7.2.3	ŽST Blatná.....	65
7.2.4	Zastávka Sedlice město.....	66
7.2.5	Zastávka Radomyšl zastávka	66
8	ZHODNOCENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ	68
8.1	SWOT analýza	70
9	ZÁVĚR	71
10	POUŽITÉ ZDROJE	73
11	SEZNAM OBRÁZKŮ.....	76
12	SEZNAM TABULEK.....	77
13	SEZNAM PŘÍLOH.....	78

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

ČD	České dráhy, a.s.
ČSÚ	Český statistický úřad
DOZ	dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení
ETCS	European Train Control Systém
GVD	grafikon vlakové dopravy
CHKO	chráněná krajinná oblast
IAD	individuální automobilová doprava
IDS	integrovaný dopravní systém
JOP	jednotné obslužné pracoviště
KJŘ	knižní jízdní řád
PZS	přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
TK	temeno kolejnice
VZPK	výstražné zařízení pro přechod kolejí
ŽST	železniční stanice

1 ÚVOD

Železniční trať č. 203 (dle platného KJŘ 15. 12. 2019) provozovaná Správou železnic, státní organizací, má svůj začátek v Březnici, která se nachází na jihozápadním okraji Středočeského kraje. Trať dále vede do Jihočeského kraje do města Blatná. Poté pokračuje přes městys Radomyšl až do Strakonice, kde končí. Délka celé tratě je 49,553 km a nejvyšší traťová rychlost je 50 km/h. Jedná se o regionální, neelektrizovanou, jednokolejnou trať s normálním rozchodem 1435 mm.

První úvahy o výstavbě tratě započaly v roce 1883. Záměrem budování železnice bylo propojit města Březnice, Blatná a Strakonice přes Volyni a Vimperk s Bavorskem. Později v roce 1893 se k výstavbě připojil i plán výstavby odbočky tratě v Blatné do Nepomuka (trať č. 192) a odbočky v Březnici do Rožmitálu pod Třemšínem (trať č. 204). V roce 1899 byla dokončena výstavba všech tratí a byl zahájen provoz. Od vzniku tratí až do roku 1925 byly tratě místními drahami, které byly vlastněné správní radou. V roce 1925 došlo z důvodu ztrátovosti drah k zestátnění. [1]

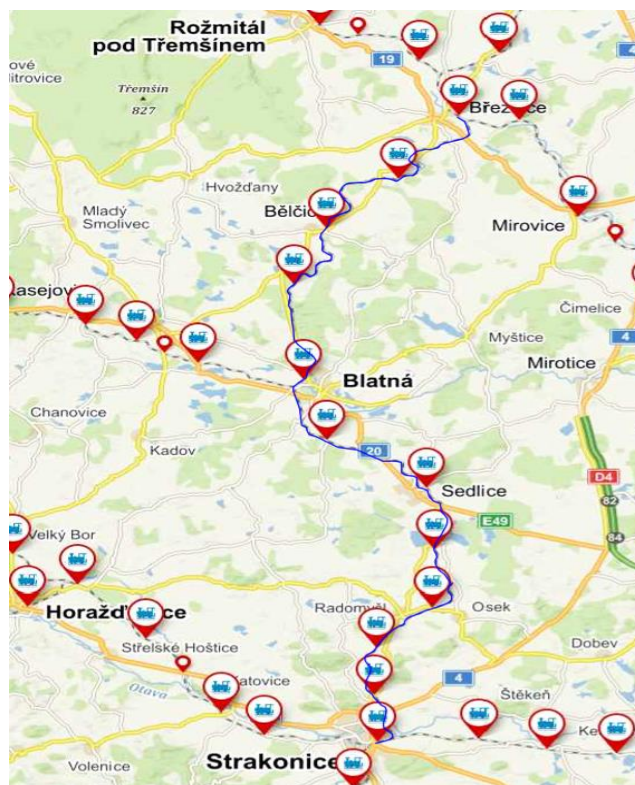
Dnes se jedná o trať regionálního významu. Provoz je tvořen především vlaky osobní dopravy, které využívají obyvatelé pro své pravidelné cesty do škol a za prací. V letních měsících trať využívají turisté pro cesty především do CHKO Brdy. Nákladní doprava není příliš rozsáhlá. Jedním z důvodů je nevyhovující infrastruktura, která by vyžadovala pro zatraktivnění nákladní dopravy nemalé investice.

Účelem práce je navrhnout taková variantní stavební a provozní opatření na trati, která povedou ke zvýšení propustnosti tratě, zvýšení komfortu cestujících a celkovému zlepšení podmínek pro železniční osobní a nákladní dopravu. Na základě stavebních a provozních opatření je následně navržen grafikon vlakové dopravy se záměrem zlepšení přestupních vazeb v jednotlivých stanicích a k celkovému zvýšení počtů vlaků osobní dopravy na trati. Navýšení počtu spojů a zlepšení návazností je provedeno s cílem zvýšit atraktivitu železniční dopravy v oblasti a přilákat tak nové cestující, kteří v současnosti volí pro své cesty jiné módy dopravy. Na základě nově vytvořené koncepce železniční dopravy pak je nastíněna organizace návazné dopravy, která bude zajišťovat komfortní přestupní vazby mezi jednotlivými druhy dopravy. Všechna opatření a návrhy jsou zpracovávána na základě předem provedené analýzy přepravní poptávky v regionu, současného významu trati v dopravní obsluze území a stávajícího stavu řešené tratě.

Použitá číslování tratí vychází z knižního jízdního řádu platného od 15. 12. 2019. Počty obyvatel jsou uváděny k 31.12. 2018. Jedná-li se o počty obyvatel částí obcí jsou data uváděna k 31. 12. 2011. Informace o železniční osobní a nákladní dopravě jsou čerpány z GVD platného od 15. 12. 2019. Data o autobusové dopravě jsou uváděna k 3. 3. 2020.

2 POPIS OBLASTI

Začátek tratě č. 203 se nachází ve středočeském městě Březnice. Dále trať pokračuje přes Hudčice, Slavětín u Březnice, Bělčice, Závíšín, Bezdědovice až do jihočeského města Blatná. Z Blatné je trať trasována do Strakonice přes Mačkov, Sedlici, Rojici, Velkou Turnou, Radomyšl, Domanice a Řepici. Na Obrázek 1 lze vidět vedení tratě územím. Řešená trať je vyznačena modrou barvou. Dohromady se na trati nachází 3 železniční stanice, 3 dopravní D3 a 11 železničních zastávek.



Obrázek 1: Mapa železniční a silniční sítě v řešeném území

Zdroj: autorka na základě [2]

2.1 Geografie území

Trať č. 203 Březnice – Strakonice je trasována územím Středočeského a Jihočeského kraje. Prochází Benešovskou a Blatenskou pahorkatinou, které jsou součástí Středočeské pahorkatiny. Severozápadně od Březnice najdeme CHKO Brdy.

Nejdůležitějším vodním tokem v oblasti je řeka Vltava, která protéká oběma kraji z jihu na sever, nicméně tato řeka neteče v blízkosti tratě. Významným vodním tokem je řeka Skalice, která vede ze západu na východ přes město Březnice. Řeka se následně vlévá zleva do Lomnice, která Blatnou protéká ze západu na východ. Nejvýznamnější řekou je Otava tekoucí z Horažďovic do Strakonice. Všechny vyjmenované vodní toky (kromě Vltavy) křížují řešenou

trať. V území je velké množství menších rybníků, které se rozprostírají i podél tratě. Například v úseku mezi obcemi Sedlice a Rojice rybník Velkorojický a Milavy.

2.2 Socioekonomický popis oblasti

Od 1.1. 2003 okresy nejsou samosprávnými celky. K 1.1. 2001 došlo k rozdělení na kraje. V roce 2003 pak byly nahrazeny okresní úřady správními obvody obcí s rozšířenou působností. Dnes se rozdělení na okresy využívá především pro statistické účely. V práci je přes i tyto skutečnosti přistoupeno k rozdělení na okresy vzhledem k velikosti a charakteru řešeného území. [3]

2.2.1 Okres Příbram

Okres se rozprostírá v jihozápadní části Středočeského kraje. Jedná se o největší okres v kraji, jehož rozloha je 1 563 km² a počet obyvatel je 114,8 tisíc. Příbramsko je známé především pro nerostné bohatství. Ve druhé polovině 20. století se zde těžil především uran. Těžba byla zastavena v 90. letech minulého století. Útlum těžby způsobil pokles průmyslu v okrese. Hlavním turistickými cíli jsou CHKO Brdy a přehrady na Vltavě. [4]

Nejdůležitější komunikací jsou úseky dálnice D4 s navazujícími úseky silnice I/4 spojující okres Příbram s Prahou, které dále pokračují do Německa. Dalšími významnými komunikacemi jsou silnice I/19 propojující Plzeň, Březnici, Milevsko a Tábor, silnice I/18 spojující Rožmitál pod Třemšínem, Příbram a Sedlčany. Trať je lemována a v určitých místech protínána komunikací II/174, která je trasována přes Milín, Březnici, Bělčice a Velký Bor. Nejvýznamnější železniční tratí v okrese je trať č. 200 (Praha – Zdice – Příbram – Březnice – Písek – Protivín – České Budějovice). Z Březnice do Rožmitálu pod Třemšínem pak vede regionální, jednokolejná trať č. 204.

Březnice

Město leží na jihozápadním okraji okresu Příbram a jeho rozloha je 19,46 km². Žije zde 3 523 obyvatel. V Březnici se stýkají tři železniční tratě: trať č. 204 z Březnice do Rožmitálu pod Třemšínem, trať č. 200 vedoucí z Prahy do Českých Budějovic a řešená trať č. 203 trasovaná z Březnice do Strakonice. Železniční stanice Březnice se nachází na východním okraji centra města. Městem vede komunikace I/19 spojující Plzeň s Tábozem. Hlavním turistickým cílem je státní zámek Březnice s parkem. Ve městě najdeme základní školu, vyšší odbornou a střední školu či zdravotnické zařízení. Průmysl ve městě není příliš rozvinut, nicméně u železniční stanice se nachází firma SUBLIMA (dřevařská výroba) a společnost BOVA Březnice spol. s r.o. (výroba konstrukcí). Možným potencionálním zákazníkem pro železniční dopravu by mohla být firma TEDOX s.r.o., která se zabývá výrobou vázacích a manipulačních prostředků.

Hudčice

Obec se nachází 4 km jihozápadně od Březnice. V obci žije trvale 253 obyvatel. Železniční zastávka je umístěná na okraji obce, od středu obce je vzdálená 700 m. Autobusovou zastávku Hudčice najdeme ve středu vesnice v blízkosti úřadu, prodejny potravin či restaurace. U obce se nachází žulové lomy. Těžbou se zde zabývá firma Kámen Hudčice, s.r.o., která patří mezi největší zpracovatele žuly v České republice. U jednoho z lomů se nachází autobusová zastávka Hudčice, lom. Podél tohoto lomu vede řešená železniční trať. Součástí Hudčic je i Slavětín s 20 trvalými obyvateli. V jižní části obce Slavětín se nachází železniční zastávka Slavětín u Březnice. Jihozápadně 2000 m od zmíněné železniční zastávky je střed obce Koupě, kde žije 118 obyvatel.

2.2.2 Okres Strakonice

Rozloha okresu je 1 032 km² a žije v něm 70 738 obyvatel. Okres najdeme v západní části Jihočeského kraje a jedná se o nejmenší okres v kraji. Území je typické pro svou krajinu tvořenou rybníky. Je zde rozvinutý průmysl, který zaměstnává až 32 % zaměstnaných v okrese. [5]

Severem okresu konkrétně městem Blatná prochází komunikace I/20 spojující Karlovy Vary, Plzeň, Blatnou, Písek a České Budějovice. Dále se v okrese nachází silnice I/22 trasována Domažlice, Klatovy, Horažďovice, Strakonice a Vodňany. Okresem vede také silnice I/4, která začíná v Praze, poté vede v blízkosti měst Příbram a Písek. Silnice dále pokračuje do Strakonic a končí na hraničním přechodu se Spolkovou republikou Německo Strážný/Philippsreut. Následně tato silnice pokračuje až do Pasova. Důležitou komunikací v souvislosti s řešenou tratí je silnice druhé třídy č. 173, jelikož v okrese spojuje stejné obce jako trať č. 203. Tato komunikace začíná napojením na silnici II/174 za Bělčicemi, poté pokračuje podél tratě přes Bezdědovice do Blatné, kde se napojí na komunikaci I/20. Silnice I/20 propojuje Blatnou a Sedlice. Další úsek komunikace II/173 pokračuje napojením na komunikaci I/20 za Sedlicemi. V tomto úseku vede II/173 přes Rojici, Radomyšl, Domanice až do Strakonic.

Významnými železničními dráhami v okrese je elektrizovaná trať č. 191 z Plzně přes Nepomuk do Strakonic a trať č. 190 z Českých Budějovic do Strakonic. Ve Strakonicích se stýkají tedy dohromady čtyři tratě č. 190 (Strakonice – Ražice – Číčenice – České Budějovice), č. 191 (Plzeň – Nepomuk – Strakonice), č. 198 (Strakonice – Volary) a řešená trať č. 203 (Březnice – Strakonice). V Blatné kromě řešené tratě vede trať č. 192 (Nepomuk – Blatná).

Bělčice

Bělčice je první město obsluhované v okrese železniční tratí č. 203. Žije zde trvale 981 obyvatel. Území města je rozlehlé, jelikož pod něj spadá mnoho menších obcí. Dopravná (D3) Bělčice, která zároveň slouží pro nástup a výstup cestujících, je umístěna na západním okraji

obydleného území. Ve městě najdeme základní a mateřskou školu, poštu či potraviny. Centrum obce je vzdálené od dopravní 800 m. V Bělčicích se nachází zemědělské družstvo či sklad pohonných hmot společnosti ČEPRO, a.s. Ze skladu je zaústěná vlečka do stanice Bělčice. Na území města se pak nachází ještě železniční zastávka Závašín, která je vzdálená od obydlené části obce Závašín 2 km.

Bezdědovice

V obci trvale žije 359 obyvatel. Pod území Bezdědovic patří i 1,5 km vzdálené Dobšice a Paštiky. Železniční zastávka se nachází u komunikace II/173 na západním okraji samotných Bezdědovic. Ve vzdálenosti 300 m od železniční zastávky se nachází AGRO Blatná a.s. Společnost se zabývá nákupem, prodejem a skladováním průmyslových hnojiv.

Blatná

Blatnou obývá 6 583 obyvatel. Město se nachází na soutoku Smoliveckého a Závašinského potoku. V Blatné se tento soutok stává řekou Lomnicí, která následně ústí do Otavy. Ve městě a jeho okolí najdeme velké množství rybníků, proto je zde rozvinut chov ryb. V Blatné se nachází 3 základní školy, 2 mateřské školy a 2 střední školy. Ve městě se nachází obchodní zóna s několika supermarkety, poliklinika či kino. Významným turistickým cílem je zámek Blatná a zámecká obora. Ve městě najdeme sídla několika firem, které jsou zdrojem pracovních míst. Jedná se například o společnost DURA Automotive CZ, k.s. Sídlo firmy se nachází na západním okraji města vedle železniční stanice. V této části najdeme také Blatenské strojírný Blatná s.r.o. Na východním okraji města pak sídlí firmy EM Polar k.s. a VISHAY ELECTRONIC spol. s.r.o.

Železniční stanice se nachází v západní části města, která je tvořena zástavbou rodinných domů. Ihned u výpravní budovy jsou umístěny autobusové zastávky. V Blatné se stýkají dvě železniční tratě, řešená trať č. 203 a trať č. 192 (Nepomuk – Blatná). Náměstí je vzdálené od staniční budovy 1 km. Jižní okraj města lemuje komunikace I/20 (Karlovy Vary – Plzeň – Blatná – Písek – České Budějovice).

Mačkov

Obec se nachází jižním směrem od Blatné. V roce 2018 zde žilo 293 obyvatel. Železniční zastávka se nachází přímo v obci, od návsi je vzdálená 300 m, kde je zároveň umístěna i autobusová zastávka. V obci najdeme domov PETRA, který poskytuje sociální služby lidem se zdravotním postižením a chráněné bydlení. Ve vzdálenosti 700 m východní směrem od obce Mačkov se nachází Hněvkov (součást města Blatná), kde v roce 2011 žilo trvale 79 obyvatel. Tato osada je vzdálená 300 m od řešené železniční tratě. Železniční trať dále prochází přímo obcí Němčice. Od železniční zastávky Mačkov jsou Němčice vzdáleny 2,4 km po trati. V obci žije 104 obyvatel.

Sedlice

Celým městem Sedlice prochází komunikace I/20 (Karlovy Vary – Plzeň – Blatná – Písek – České Budějovice). Žije zde trvale 1 252 obyvatel. Ve městě najdeme základní a mateřskou školu, potraviny, kino či knihovnu. V Sedlicích sídlí Sedlická Strojírna, s.r.o. a Agro Sedlice, a.s. Dopravna (D3) Sedlice, která zároveň slouží pro nástup a výstup cestujících, se nachází na severozápadním okraji města, náměstí T. G. Masaryka je vzdálené 1 km. Železniční zastávku Sedlice město najdeme v severovýchodní části města. Nachází se u sídla firmy Sedlická Strojírna s.r.o. a od zmíněného náměstí je vzdálená 500 m. Tato zastávka je tedy pro většinu cestujících svou dostupností z centra města přívětivější.

Rojice

Jedná se o část městyse Radomyšl. V roce 2011 zde žilo trvale pouze 21 obyvatel. Železniční zastávka se nachází ve východní části obce. V okolí se rozprostírá několik rybníků. Přímo v obci najdeme Velkorojický a Malorojický rybník. Východně od obce se nachází rybník Milavy. U této vodní plochy jsou provozovány autokempy a rekreační areál Milavy. Vzdušnou čarou je tento rekreační areál od železniční zastávky vzdálen 1,2 km, nicméně chůzí po komunikaci II/173 a po pěší cestě je areál vzdálen 5 km.

Velká Turná

Obec trvale obývá 159 obyvatel. Ve středu vesnice najdeme stravovací zařízení a samoobsluhu. V blízkosti těchto zařízení je umístěna autobusová zastávka. Železniční zastávka se nachází na jihozápadním okraji obce, od jejího středu je vzdálena 400 m. Jižně 1 km podél tratě leží Malá Turná, která je součástí obce Osek. V Malé Turné žilo v roce 2011 trvale jen 50 obyvatel.

Radomyšl

Řešená trať prochází západním okrajem městyse Radomyšl. Pod městysem kromě samotné Radomyšle spadají Kaletice, Domanice, Láz, Leskovice, Podolí a již zmíněná Rojice. Dohromady v těchto sídlech žije 1 341 obyvatel. V samotné Radomyšli najdeme mateřskou a základní školu, obchod s potravinami, restauraci či poštu. Na severním okraji Radomyšle se nachází areál a prodejna firmy ESCO CZ spol. s r.o., která se zabývá výrobou dřevěných podlah. V této části obce najdeme také sídlo firmy Prillinger, spol. s r.o., která prodává náhradní díly na zemědělské stroje. Na severovýchodním okraji Radomyšle je umístěna dopravna (D3) Radomyšl, která zároveň slouží pro nástup a výstup cestujících. Ihned vedle této stanice najdeme AGRO Radomyšl a.s., které vyrábí a prodává hnojiva. K této společnosti vede vlečka, která je zaústěna do řešené tratě. Dopravna se nachází u komunikace II/139 a je vzdálena od středu obce Radomyšle 1,4 km. Blíže dopravně se nachází střed obce Osek (konkrétně 900 m). V Oseku žije trvale 648 obyvatel. V obci se nachází restaurace, potraviny či knihovna. Dále je v samotné Radomyšli železniční zastávka s názvem

Radomyšl zastávka, tu najdeme na jihovýchodním okraji obydlené části Radomyšle. (od středu je vzdálena 500 m).

Domanice

Obec je součástí výše uvedeného městyse Radomyšl. V roce 2011 zde žilo trvale 71 obyvatel. Železniční zastávka se nachází 500 m východním směrem od středu Domanic.

Řepice

Obec Řepice se nachází 3 km severovýchodním směrem od města Strakonice. Žije zde 459 obyvatel. Železniční zastávka Řepice je umístěna na jihozápadním okraji území obce. Od obydlené části vesnice je vzdálena 2 km. V jihovýchodní části obce Řepice se pak nachází sídlo a výroby firmy KOVOS ST s.r.o. Ve vesnici najdeme restaurační zařízení či obecní knihovnu. Železniční zastávka je sice vzdálená od Řepice 2 km, ale nachází se přímo u hranic města Strakonice. Zde najdeme zahrádkářskou kolonii a několika firem. Nejbližší je budova Semenářského obchodního družstva Strakonice či sídlo Správy a údržby silnic Jihočeského kraje. V úseku mezi železniční zastávkou Řepice a stanicí Strakonice se podél tratě nachází sídla firem například: REMA TURBO, spol. s r.o. či ELEKTROSTAV STRAKONICE s.r.o.

Strakonice

Město Strakonice leží na soutoku řek Otavy a Volyňky. Dohromady v osmi městských částech žije 22 754 obyvatel. Strakonice je obec s rozšířenou působností dohromady pro dalších 68 obcí. Obchvat města tvoří komunikace I/4 (Praha – Jíloviště – D4 – Jesenice – Čimelice – Mirovice – D4 – Drhovle – Strakonice – Volyně – Vimperk – Strážný/Philippstreu) a I/22 (Domažlice – Klatovy – Horažďovice – Strakonice – Vodňany). Ve městě se nachází 10 mateřských, 4 základní, 3 střední školy a 1 vyšší odborná škola. Ve středu města najdeme nemocnici, polikliniku, plavecký stadion, dům kultury či městský hrad. Průmysl ve městě je především v okolí železničních tratí. Pro město je typický textilní průmysl, který zde má bohatou historii. Dnes zde najdeme například firmu TONAK a.s. Na jihu města u silnice I/4 sídlí výrobní prostory společností DURA Automotive CZ, k.s. U řeky Otavy, nedaleko od městského hradu, najdeme pivovar DUDÁK.

Ve Strakonici se stýkají čtyři tratě: č. 190 (Strakonice – Ražice – Číčenice – České Budějovice), č. 191 (Plzeň – Nepomuk – Strakonice), č. 198 (Strakonice – Volary) a řešená trať č. 203 (Březnice – Strakonice). Tratě č 190 a 191 jsou elektrizované. Železniční stanice se nachází v jižní části města. Od Palackého náměstí je vzdálena 1,4 km. Vedle výpravní budovy je terminál regionální dopravy. Ve městě je zavedena městská hromadná doprava, kterou provozuje dopravce ČSAD STTRANS, a. s., Strakonice. Ve městě funguje 5 linek městské hromadné dopravy.

2.2.3 Poloha a počet obyvatel jednotlivých sídel podél tratě

Tabulka 1: Vzdálenosti jednotlivých sídel od tratě a počty obyvatel daných sídel

Název obce	Název nejbližší dopravní/zastávky	Vzdálenost středu obce od dopravní/zastávky [m]	Vzdálenost prvního domu od dopravní/zastávky [m]	Vzdálenost od tratě [m]	Počet obyvatel
Březnice	Březnice	800	0	-	3 523
Martinice (Březnice)	Březnice	3 700	3 600	1 000	62
Hudčice	Hudčice	700	250	-	253
Koupě	Slavětín u Březnice	2 000	1 200	-	118
Slavětín (Hudčice)	Slavětín u Březnice	0	0	-	20
Bělčice	Bělčice	800	0	-	981
Závišín (Bělčice)	Závišín	2 000	1 600	-	68
Hornosín	Závišín	2 000	1 800	-	74
Bezdědovice	Bezdědovice	500	0	-	359
Chlum	Bezdědovice	1 900	1 700	-	202
Blatná	Blatná	1 000	0	-	6 583
Mačkov	Mačkov	300	0	-	293
Hněvkov (Blatná)	Mačkov	1 800	1 600	400	79
Němčice (Sedlice)	Mačkov	2 400	2 250	0	104
Sedlice	Sedlice	1 000	160	-	1 252
Sedlice	Sedlice město	500	0	-	1 252
Rojice (Radomyšl)	Rojice	400	180	-	21
Láz (Radomyšl)	Rojice	2 300	2 100	-	54
Velká Turná	Velká Turná	400	70	-	159
Malá Turná (Osek)	Velká Turná	1 000	850	-	50
Radomyšl	Radomyšl	1 400	950	-	1 341
Osek	Radomyšl	900	750	-	648
Radomyšl	Radomyšl zast.	500	90	-	1 341
Domanice (Radomyšl)	Domanice	500	350	-	71
Černíkov (Droužetice)	Domanice	2 000	1 800	-	10
Řepice	Řepice	2 000	50	-	459
Strakonice	Řepice	2 700	100	-	22 754
Strakonice	Strakonice	1 400	0	-	22 754

Zdroj: autorka na základě [2] [6]

Tabulka 1 obsahuje výčet všech obcí či částí obcí nacházející se podél řešené tratě v okruhu až 3 000 m. V některých místech se obce nachází blíže samotné trati než dopravně či zastávce.

V těchto případech je vyplněn i sloupec s názvem „Vzdálenost od tratě [m]“. Je patrné, že největšími sídly v oblasti jsou Strakonice, Blatná, Březnice, Radomyšl a Sedlice.

2.2.4 Analýza dojížd'ky a vyjížd'ky

Tabulka 2: Počet dojíždějících obyvatel do daných sídel do zaměstnání a škol

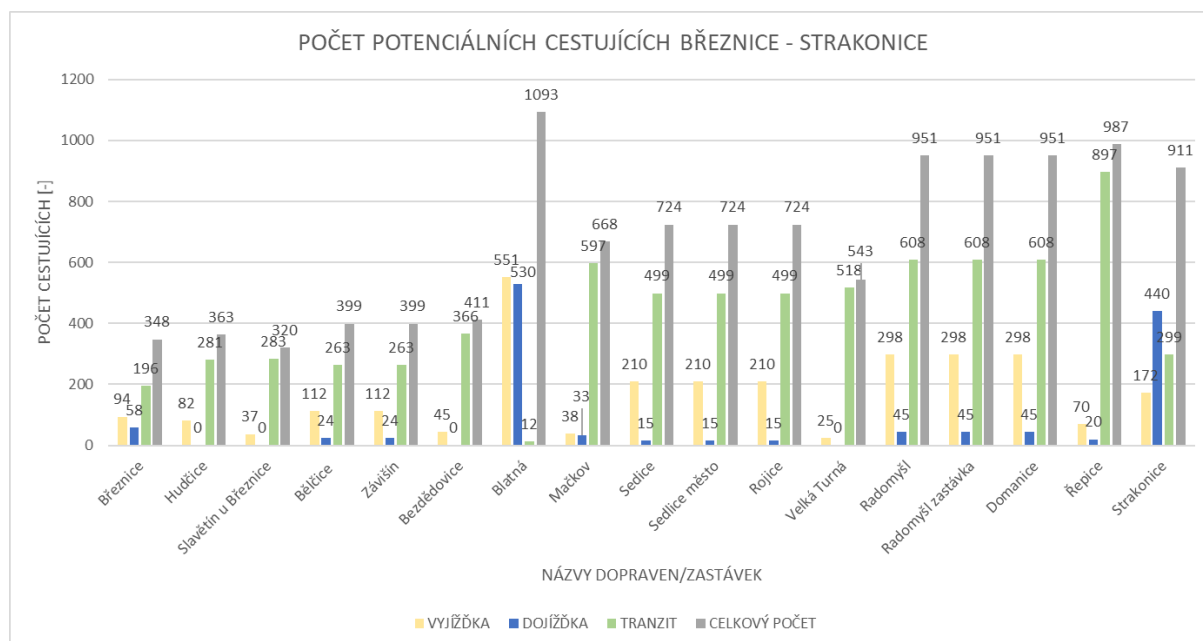
OBEC DOJÍŽDKY															
OBEC VYJÍŽDKY	Březnice	Bělčice	Blatná	Mačkov	Sedlice	Radomyšl	Osek	Řepice	Strakonice	Příbram	Volyně	Píseň	Písek	České Budějovice	Praha
Březnice			83							292		11			94
Hudčice	29		26							17					10
Koupě	14		13							10					
Bělčice			79							19					14
Bezdědovice			45												
Chlum			26												
Blatná	15	12		33	15				118	12	12	66	100	54	114
Mačkov			38												
Sedlice			83						53				39	16	19
Velká Turná									12		13				
Radomyšl			31						137				10	10	13
Osek		12				12			60				13		
Řepice									70						
Strakonice			106			33	13	20			127	122	196	256	413

Zdroj: autorka na základě [7], [8]

Tabulka 2 obsahuje jednotlivé počty obyvatel obcí obsluhované tratí, kteří denně vyjíždějí do ostatních měst či obcí. V tabulce jsou uvedena i ta sídla dojížd'ky, která se sice přímo nenacházejí v dostupnosti předmětné tratě, nicméně do nich dojíždí poměrně velké množství obyvatel z řešeného území a pro cestu mohou využít právě trať č. 203. Tabulka 2 uvádí pouze obce nikoliv části obcí (Martinice, Slavětín, Závěšín, Hněvkov, Němčice, Rojice, Láz, Malá Turná, Domanice, Černíkov). Tyto části nejsou uvedeny, jelikož zdroj Český statistický úřad v dokumentu „Dojížd'ka do zaměstnání a škol podle Sčítání lidu, domů a bytů – Jihočeský kraj (Středočeský kraj) – 2011“ data o obyvatelích jednotlivých částí obcí zahrnuje do výsledku sčítání dané obce. Je také nutné uvážit fakt, že ve výchozím dokumentu nejsou uváděny počty dojíždějících/vyjíždějících v případě, že cesty do/z daných sídel uskutečňuje méně než 10 obyvatel. Při analýze dat je potřeba brát počty obyvatel pouze jako potenciální počet

cestujících pro železniční dopravu, jelikož dokument neuvádí způsob dopravy, který obyvatelé pro své pravidelné cesty využívají.

Z Tabulky 2 vyplývá, že do Blatné je poměrně významná vyjížďka i dojížďka skoro ze/do všech sídel podél tratě. Z čísel plyne, že v okrese Příbram dojíždí z oblasti nejvíce obyvatel právě do Příbrami a do Blatné. V okrese Strakonice pak nejvíce obyvatel dojíždí do Strakonice. Nelze také opomenout vyjížďku obyvatel především z větších sídel do Prahy.



Obrázek 2: Počet potenciálních cestujících v relaci Březnice – Strakonice

Zdroj: autorka na základě [7], [8]

Na Obrázku 2 je zobrazen počet potenciálních cestujících v jednotlivých dopravních či zastávkách. Graf byl vytvořen opět dle dat z dokumentu ČSÚ „Dojíždka do zaměstnání a škol podle Sčítání lidu, domů a bytů – Jihočeský kraj – 2011“. Jedná se pouze o potenciální počty cestujících v železniční dopravě, jelikož data nespecifikují, jaký dopravní prostředek obyvatelé pro své cesty využívají. Data také nezahrnují nepravidelné cesty (turistika, cesty seniorů atd.). Zároveň je nutné uvážit fakt, že data jsou z roku 2011. I přes tyto skutečnosti dokument poskytuje rámcovou představu o tom, jakými směry se pohybují obyvatelé řešeného území. Data by bylo vhodné prověřit vozovým průzkumem, který nemohl být kvůli nenadálým omezením z důvodu koronavirové krize v době zpracování práce proveden. Data o počtech cestujících by byla v tomto období značně zkreslená z důvodu omezení železniční dopravy.

V grafu (Obrázek 2) hodnota sloupce Březnice nezahrnuje počet obyvatel, kteří vyjíždí právě z Březnice do Prahy, Příbrami a Plzně (obyvatelé by při cestě vlakem primárně nevyužili řešenou trať). Stejný přístup byl zvolen i v koncové stanici Strakonice (čísla nezahrnují vyjíždějící do Prahy, Plzně, Českých Budějovic, Písku a Volyně). V případech vyjížďky do Prahy

bylo uvažováno, že cestující z úseku Březnice – Blatná, využívají cestu přes stanice Březnice – Zdice – Praha. Naopak pro vyjíždějící z úseku Mačkov – Strakonice je uvažováno, že pro cesty do Prahy využívají stanici Strakonice, odkud jezdí i přímé autobusové spoje. U zastávek nacházejících se v částech obcí jsou uvedena čísla, která se vztahují na celou obec. Data o jednotlivých obecních částech nejsou k dispozici.

Z grafu plyne, že trať můžeme z hlediska pohybu cestujících rozdělit na dvě části, kde zlomovým bodem je Blatná. Jak můžeme vidět právě v Blatné dochází k poklesu tranzitních cestujících. Tento fakt je dán i způsobem zpracování dat (rozdělení vyjížděky do Prahy). Ze zpracování dále vyplývá, že větší pohyb obyvatel je v úseku tratě Blatná – Strakonice. To je dáno tím, že v této oblasti bydlí více lidí.

3 ANALÝZA DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI OBLASTI

Tabulka 3 obsahuje výčet jednotlivých ŽST, dopraven a železničních zastávek nacházejících se na řešené trati a názvy autobusových zastávek s nejčtetnější obsluhou v dané obci. Zároveň jsou v tabulce uvedeny vzdálenosti autobusových zastávek od dopraven a zastávek a celkový počet autobusů obsluhujících danou zastávku v obou směrech v pracovní den. Počty spojů jsou uvedeny k datu 3. 3. 2020. U železniční stanice Strakonice je uvedeno pouze autobusové nádraží, jelikož se ve městě nachází velké množství autobusových zastávek. Zároveň ve městě funguje systém dohromady pěti autobusových linek městské hromadné dopravy, které provozuje dopravce ČSAD STTRANS a.s. Všechny tyto linky MHD obsluhují právě uvedené autobusové nádraží, proto nejsou uvedeny žádné jiné zastávky nacházející se ve městě Strakonice, jelikož cestující mohou využít pro dopravu k železniční stanici systém MHD. U železniční zastávky Slavětín u Březnice se nenachází žádná autobusová zastávka, proto k této železniční zastávce nejsou uvedena žádná data.

Tabulka 3: Výčet autobusových zastávek, jejich vzdálenost od jednotlivých dopraven a železničních zastávek, počet spojů obsluhujících danou autobusovou zastávku

Název dopravní	Název autobusové zastávky (počet spojů v obou směrech v pracovní den)	Vzdálenost výpravní budovy/žel. zastávky/ budovy dopravní D3 a autobusové zastávky [m]	Název autobusové zastávky (počet spojů v obou směrech v pracovní den)	Vzdálenost výpravní budovy/žel. zastávky/ budovy dopravní D3 a autobusové zastávky [m]
Březnice	Březnice, rozc.k žel.st.0.2 (20)	200	Březnice, KOVO (18)	400
	Březnice, ÚNZ (27)	780	Březnice, Sublima (9)	2200
	Březnice, nám. (26)	1000	Březnice, Počapelská (6)	950
	Březnice, ČZM (12)	1200	Březnice, aut.st. (66)	1700
Hudčice	Hudčice (16)	700	Hudčice, lom (16)	1900
Slavětín u Březnice	-	-	-	-
Bělčice	Bělčice, rozc.k nádr.0.3 (14)	120	Bělčice, SZZ (22)	530
	Bělčice, nám. (21)	1000	Bělčice, ZD (8)	1200
Závišín	Bělčice, Závišín (9)	1700		
Bezdědovice	Bezdědovice (1)	540	Bezdědovice, Paštiky (16)	2 000

Název dopravní	Název autobusové zastávky (počet spojů v obou směrech v pracovní den)	Vzdálenost výpravní budovy/žel. zastávky/ budovy dopravní D3 a autobusové zastávky [m]	Název autobusové zastávky (počet spojů v obou směrech v pracovní den)	Vzdálenost výpravní budovy/žel. zastávky/ budovy dopravní D3 a autobusové zastávky [m]
Blatná	Blatná, žel.st (60)	10	Blatná, Riegrova (11)	490
	Blatná, Boženy Němcové (79)	980	Blatná, poliklinika (16)	1300
Mačkov	Mačkov (9)	350	Mačkov, jízdárna (3)	1200
	Mačkov, žel. přejezd (16)	3000		
Sedlice	Sedlice, Nádražní (6)	750	Sedlice, nám (42).	830
	Sedlice, škola (41)	2100	Sedlice, dílny (9)	1500
Sedlice město	Sedlice, Nádražní (6)	720	Sedlice, nám (42).	800
	Sedlice, škola (41)	860	Sedlice, dílny (9)	90
Rojice	Radomyšl, Rojice (19)	530	Radomyšl, Rojice, rozc.0.2 (1)	650
Velká Turná	Velká Turná (5)	360		
Radomyšl	Radomyšl, žel. zast (8)	100	Radomyšl, nákup. stř. (30)	1600
Radomyšl zastávka	Radomyšl, žel. zast (8)	1 700	Radomyšl, nákup. stř. (30)	550
Domanice	Radomyšl, Domanice (22)	450		
Řepice	Řepice, žel. zast.(12)	100	Řepice (14)	2000
Strakonice	Strakonice, aut. nádr.	50		

Zdroj: autorka na základě [2], [9]

Z výše uvedené tabulky je patrné, že ve městě Březnice se sice nachází autobusová zastávka (Březnice, rozc.k žel.st.0). v blízkosti (200 m) výpravní budovy, nicméně nejvíce obsluhované autobusové nádraží se od výpravní budovy nachází 1700 m. Z tohoto důvodu není zajištěn komfortní přestup cestujících mezi autobusovou a železniční dopravou.

Ve městě Blatná je umístěna zastávka autobusu přímo před výpravní budovou, kam zajíždí většina autobusových linek, které obsluhují Blatnou, proto je přestup pro cestující komfortní. Nejvíce obsluhovaná zastávka (Blatná, Boženy Němcové) se nachází v centru města.

V těsné blízkosti dopravní D3 Sedlice nenajdeme žádnou autobusovou zastávku. Nejvíce obsluhované autobusové zastávky se nachází na náměstí a u školy. U železniční zastávky Sedlice město se nachází zastávka Sedlice, dílny, nicméně tato zastávka je obsluhována pouze 9 autobusy denně.

V Radomyšli je nejvíce vytížená autobusová zastávka Radomyšl, nákup. stř. umístěna ve středu obce. Od dopravní D3 Radomyšl se nachází ve velké vzdálenosti (1600 m) a od zastávky Radomyšl zastávka je vzdálená 550 m. Přímo u dopravní D3 Radomyšl sice najdeme autobusovou zastávku, ale ta je obsluhovaná jen zlomkem autobusových spojů zajiřdějících do Radomyšle. Železniční zastávka Radomyšl zastávka má výhodnou polohu v rámci obydlené části městyse, ale není zajiřtěn komfortní přestup pro cestující, kteří by chtěli použít pro svou cestu i dopravu autobusovou.

Z dat vyplývá, že nejvíce obsluhované autobusové zastávky se nachází většinou ve středech jednotlivých obcí, vzdálené od železniční stanic, zastávek či dopravní D3, proto je často přestup mezi železniční a autobusovou dopravou pro cestující nekomfortní. Výjimku tvoří Strakonice, kde je terminál regionální dopravy přímo před výpravní budovou. V Blatné se též autobusové zastávky nachází přímo před výpravní budovou, ale zastávky nejsou obsluhovány všemi spoji, které zajiřdí do města.

3.1 Železniční doprava

Při analýze rozsahu železniční dopravy v dané oblasti byly brány v úvahu vlakové spoje na jednotlivých tratích, které obsluhují železniční stanice ležící na řešené trati č. 203. Počty vlaků na tratích jsou zobrazeny v níže uvedených tabulkách. V území je dopravcem s největším počtem spojů ČD. Dalším dopravcem v oblasti je společnost ARRIVA vlaky s.r.o., která provozuje několik rychlíkových spojů denně v celé délce trati č. 200 (Praha – Beroun – Příbram – Březnice – České Budějovice). Na trati č. 198 (Strakonice – Volary) je pak hlavním dopravcem GW Train Regio a.s.

Trat' č. 203 (Březnice – Strakonice)

Tabulka 4: Počet vlaků v daných relacích na trati č. 203

	Počet vlaků v pracovní dny		Počet vlaků v sobotu		Počet vlaků v neděli a svátek	
	sudý směr	lichý směr	sudý směr	lichý směr	sudý směr	lichý směr
Beroun – Zdice – Strakonice						
	2	0	1	0	1	0
Zdice – Strakonice						
	4	2	2	0	1	0
Blatná – Strakonice						
	15	14	9	8	8	7
Beroun – Blatná						
	9	8	7	7	7	7

Zdroj: autorka na základě [10]

V sobotu, v neděli a ve svátek jezdí v období od 28. 3. do 1. 9. 2020 z Prahy hl. n. do Blatné jeden pár spěšných vlaků (Sp 1596 v sudém směru a Sp 1597 ve směru lichém).

Co se týče návaznosti jednotlivých spojení, je zajištěn přestup ve stanici Strakonice mezi všemi osobními vlaky v relaci Blatná – Strakonice a rychlíky do stanice Plzeň hl. n. (trať č.191) a do Českých Budějovic, popř. do Brna či Jihlavy (trať č. 190). Přestup je zajištěn v obou směrech. Dále je zajištěna návaznost v Březnici mezi osobními vlaky jezdících v relaci Zdice (Beroun) – Blatná a osobními vlaky z Březnice do Protivína (trať č. 200). Přestup je opět zajištěn v obou směrech. Přestup je také možný v Blatné mezi vybranými osobními vlaky ze Zdic (popř. Berouna) do Strakonice (Blatné) a osobními vlaky v relaci Blatná – Nepomuk (trať č. 192). Tato návaznost platí pro oba směry.

Trat' č. 200 (Praha – Beroun – Příbram – Březnice – České Budějovice)

Tabulka 5: Počet vlaků v daných relacích na trati č. 200 obsluhujících stanici Březnice

	Počet vlaků v pracovní dny		Počet vlaků v sobotu		Počet vlaků v neděli a svátek	
	sudý směr	lichý směr	sudý směr	lichý směr	sudý směr	lichý směr
Praha hl. n. – České Budějovice						
	4	3	4	3	4	3
Beroun – Březnice						
	12	11	11	10	11	10
Zdice – Březnice						
	15	14	13	12	13	12
Březnice – Příbram						
	16	15	13	12	13	12
Březnice – Písek						
	14	11	13	11	12	11
Březnice – Protivín						
	12	10	13	11	12	11

Zdroj: Autorka na základě [10]

V sobotu, v neděli a ve svátek jezdí v období od 28. 3. do 1. 9. 2020 trasován z Prahy hl. n. přes Březnici do Blatné. jeden spoj pár spěšných vlaků dopravce ČD. (Sp 1596 z Praha hl. n., Sp 1597 z Blatné).

Trať č. 190 (České Budějovice – Strakonice)

Tabulka 6: Počet vlaků v daných relacích na trati č. 190 obsluhujících stanici Strakonice

	Počet vlaků v pracovní dny		Počet vlaků v sobotu		Počet vlaků v neděli a svátek	
	sudý směr	lichý směr	sudý směr	lichý směr	sudý směr	lichý směr
České Budějovice (České Velenice) – Plzeň hl. n.						
	8	8	8	8	8	8
České Budějovice (České Velenice) – Strakonice						
	16	16	16	16	16	16
Strakonice – Číčenice						
	17	16	16	16	16	16
Strakonice – Protivín						
	21	20	16	16	16	16
Strakonice – Ražice (Tábor)						
Os	29	29	16	16	16	16

Zdroj: autorka na základě [10]

Trať č. 191 (Plzeň – Strakonice)

Tabulka 7: Počet vlaků v daných relacích na trati č. 191 obsluhujících stanici Strakonice

	Počet vlaků v pracovní dny		Počet vlaků v sobotu		Počet vlaků v neděli a svátek	
	sudý směr	lichý směr	sudý směr	lichý směr	sudý směr	lichý směr
České Budějovice – Plzeň hl. n.						
	8	8	8	8	8	8
Horažďovice předměstí – Strakonice						
Os	11	11	8	8	8	8

Zdroj: autorka na základě [10]

Trat' č. 198 (Strakonice – Volary)

Tabulka 8: Počet vlaků v daných relacích na trati č. 198 obsluhující stanici Strakonice

	Počet vlaků v pracovní dny		Počet vlaků v sobotu		Počet vlaků v neděli a svátek	
	sudý směr	lichý směr	sudý směr	lichý směr	sudý směr	lichý směr
Volary – Strakonice						
	8	8	7	7	7	7
Vimperk – Strakonice						
	10	10	9	9	9	9

Zdroj: autorka na základě [10]

Trat' č. 192 (Blatná – Nepomuk)

Tabulka 9: Počet vlaků v daných relacích na trati č. 192 obsluhujících stanici Blatná

	Počet vlaků v pracovní dny		Počet vlaků v sobotu		Počet vlaků v neděli a svátek	
	sudý směr	lichý směr	sudý směr	lichý směr	sudý směr	lichý směr
Nepomuk – Blatná						
	8	8	4	4	5	5

Zdroj: autorka na základě [10]

Trat' č. 204 (Březnice – Rožmitál pod Třemšínem)

Tabulka 10: Počet vlaků v dané relaci na trati č. 204 obsluhujících stanici Březnice

	Počet vlaků v pracovní dny		Počet vlaků v sobotu		Počet vlaků v neděli a svátek	
	sudý směr	lichý směr	sudý směr	lichý směr	sudý směr	lichý směr
Březnice – Rožmitál pod Třemšínem						
	7	7	5	5	5	5

Zdroj: autorka na základě [10]

3.2 Autobusová doprava

V řešeném území provozuje autobusovou dopravu několik společností. Významným dopravcem v okrese Příbram je ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s.r.o. V okrese Strakonice obsluhu území z největší části zajišťuje společnost ČSAD STTRANS a.s. Další spoje vedoucí přes řešené území pak také provozují dopravci: ČSAD Autobusy České Budějovice a.s., ČSAD Jindřichův Hradec, ŠVARCTrans s.r.o., Autobusy VKJ s.r.o.

Tabulka 11: Počet přímých autobusových spojení mezi jednotlivými sídly ke dni 3.3.2020

CÍLOVÉ SÍDLO	VÝCHOZÍ SÍDLO													
	Březnice	Hudčice	Bělčice	Závišín	Bezdědovice	Blatná	Mačkov	Sedlice	Rojice	Velká Turná	Radomyšl	Domanice	Řepice	Strakonice
Březnice	-	8	6	3	0	7	0	1	1	0	1	1	0	1
Hudčice	8	-	6	3	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0
Bělčice	6		-	4	4	7	0	0	0	0	0	0	0	0
Závišín	4	4	4	-	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0
Bezdědovice	0	0	4	0	-	9	0	0	0	0	0	0	0	0
Blatná	7	3	7	3	5	-	20	18	8	0	8	7	6	15
Mačkov	0	0	0	0	0	22	-	0	0	0	0	0	0	7
Sedlice	2	0	0	0	0	20	0	-	9	2	10	10	6	11
Rojice	2	0	0	0	0	7	0	8	-	0	9	8	6	9
Velká Turná	0	0	0	0	0	0	0	3	0	-	2	2	0	2
Radomyšl	2	0	0	0	0	9	0	11	8	3	-	10	7	18
Domanice	1	0	0	0	0	7	0	9	7	3	11	-	6	10
Řepice	0	0	0	0	0	5	0	6	4	1	7	6	-	12
Strakonice	2	0	0	0	0	15	6	11	7	3	17	11	12	-

Zdroj: autorka na základě [9]

Tabulka 11 obsahuje počty přímých autobusových spojení v pracovní dny mezi jednotlivými sídly, kde je umístěna železniční zastávka či dopravna. Data jsou uvedena k datu 3. 3. 2020. V tabulce není uvedena obec Slavětín u Březnice, jelikož v této obci se nenachází autobusová zastávka. Z tabulky vyplývá, že nejvíce autobusových spojení je mezi městem Blatná a ostatními sídly podél tratě. Větší počet spojení je také zaznamenán mezi sídly v úseku tratě Blatná – Strakonice.

Důležitá linka je č. 380780 společnosti ČSAD STTRANS a.s., který obsluhuje Blatnou, Sedlice, Radomyšl, Řepici, Strakonice a následně pokračuje do Českých Budějovic. Tato linka jezdí v celé délce trasy pouze dvakrát denně ve směru do Českých Budějovic a jednou denně ve směru opačném. Přímé spojení ze Strakonice do Českých Budějovic je zajištěno v obou směrech

sedmi přímými spoji denně. Žádná jiná přímá spojení z ostatních sídel podél tratě do Českých Budějovic kromě výše uvedených neexistují. Spojení do Příbrami je z Březnice zajištěno osmnácti spoji a patnácti spoji ve směru opačném. Většinu těchto spojů zajišťuje společnost ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s.r.o. Dalším důležitým spojením do Příbrami je linka č. 380100 společnosti ČSAD STTRANS a.s. (Strakonice – Radomyšl – Sedlice – Blatná – Březnice – Příbram). Denně jsou trasovány tři spoje této linky v obou směrech. Přímé spojení do Prahy existuje ze Strakonice, kam denně jezdí čtyři spoje ve směru do Prahy a tři spoje ve směru do Strakonice linky číslo 370004 od dopravce ČSAD STTRANS a.s.

3.3 Porovnání cestovních módů

Cestující mají možnost volby dopravního prostředku pro své cesty, proto byly porovnány cestovní doby při použití jednotlivých dopravních prostředků mezi jednotlivými sídly. Při analýze IAD byla cestovní doba měřena vždy ze středů jednotlivých obcí a měst. Při zjišťování cestovní doby autobusů byly brány v úvahu pouze přímé autobusové spoje, jelikož při přestupu se můžou výsledné cestovní doby v jednotlivých denních dobách výrazně lišit. Autobusové spojení bylo vždy hledáno mezi nejvíce obsluhovanými zastávkami v daných sídlech. Cestovní doby vlaků byly uvažovány dle Os 7900 a Os 7917. V Radomyšli je uvažována železniční zastávka Radomyšl zastávka a v Sedlici zastávka Sedlice město. Tabulka 12 a Tabulka 13 uvádí jednotlivé cestovní doby v pořadí automobil/autobus/vlak v minutách. Data jsou uváděna k datu 3. 3. 2020.

Tabulka 12: Porovnání cestovních dob v minutách mezi jednotlivými dopravními módy v pořadí automobil/autobus/vlak v relaci Březnice - Blatná.

CÍLOVÉ SÍDLO	Březnice	Hudčice	Bělčice	Závišín	Bezdě- dovice	Blatná
VÝCHOZÍ SÍDLO						
Březnice	-	5/7/7	11/14/15	15/18/20	19/-/35	21/37/30
Hudčice	5/7/9	-	6/9/8	10/16/14	17/-/19	16/24/23
Bělčice	11/14/16	6/9/8	-	4/7/5	8/18/11	11/27/15
Závišín	15/18/23	10/16/15	4/7/6	-	6/-/6	8/10/10
Bezdědovice	19/-/35	17/-/19	8/18/11	6/-/5	-	4/3/3
Blatná	21/37/30	16/24/22	11/27/13	8/10/7	4/3/3	-
Mačkov	26/-/50	21/-/28	15/-/20	13/-/15	9/-/9	5/11/5
Sedlice	30/58/53	24/-/45	18/-/36	16/-/30	12/-/26	7/10/14
Rojice	35/73/59	30/-/50	24/-/42	21/-/36	18/-/31	13/27/20
Velká Turná	35/-/61	29/-/53	24/-/44	21/-/38	18/-/34	13/20/22
Radomyšl	38/67/69	33/-/61	27/-/52	24/-/46	21/-/42	16/32/30
Domanice	40/72/72	35/-/64	29/-/55	27/-/49	24/-/45	19/35/33
Řepice	36/-/77	39/-/68	33/-/60	31/-/54	28/-/49	23/40/38
Strakonice	39/85/81	42/-/72	36/-/65	34/-/58	30/-/54	26/47/41

Zdroj: autorka na základě [2], [9], [10]

Tabulka 13: Porovnání cestovních dob v minutách mezi jednotlivými dopravními módy v pořadí automobil/autobus/vlak v relaci Blatná – Strakonice.

CÍLOVÉ SÍDLO	Mačkov	Sedlice	Rojice	Velká Turná	Radomyšl	Domanice	Řepice	Strakonice
VÝCHOZÍ SÍDLO								
Březnice	26/-/36	30/58/45	35/73/50	35/-/53	38/67/59	40/72/62	36/-/66	39/85/70
Hudčice	21/-/29	24/-/38	30/-/43	29/-/46	33/-/52	35/-/55	39/-/59	42/-/63
Bělčice	15/-/21	18/-/30	24/-/35	24/-/38	27/-/44	29/-/47	33/-/51	36/-/55
Závišín	13/-/15	16/-/24	21/-/30	21/-/32	24/-/39	27/-/41	31/-/45	34/-/50
Bezdědovice	9/-/9	12/-/18	18/-/24	18/-/26	21/-/33	24/-/35	28/-/39	30/-/44
Blatná	5/11/5	7/10/14	13/27/20	13/20/22	16/32/30	19/35/32	23/40/36	26/47/41
Mačkov	-	7/-/9	13/-/15	13/-/17	16/-/24	19/-/26	23/-/30	26/49/35
Sedlice	7/-/9	-	6/6/6	6/11/8	9/16/15	11/17/17	15/23/21	18/30/26
Rojice	13/-/15	6/6/6	-	5/-/3	6/10/9	8/13/12	12/20/16	15/28/20
Velká Turná	13/-/17	6/11/8	5/-/3	-	7/11/7	10/11/9	12/20/13	16/30/18
Radomyšl	16/-/25	9/16/16	6/10/11	7/11/8	-	3/3/3	7/8/7	10/15/11
Domanice	19/-/28	11/17/19	8/13/14	10/11/10	10/11/13	-	4/5/4	7/11/9
Řepice	23/-/32	15/23/23	12/20/17	12/20/15	7/8/7	4/5/4	-	6/7/5
Strakonice	26/49/37	18/30/28	15/28/22	16/30/20	10/15/12	7/11/9	6/7/5	-

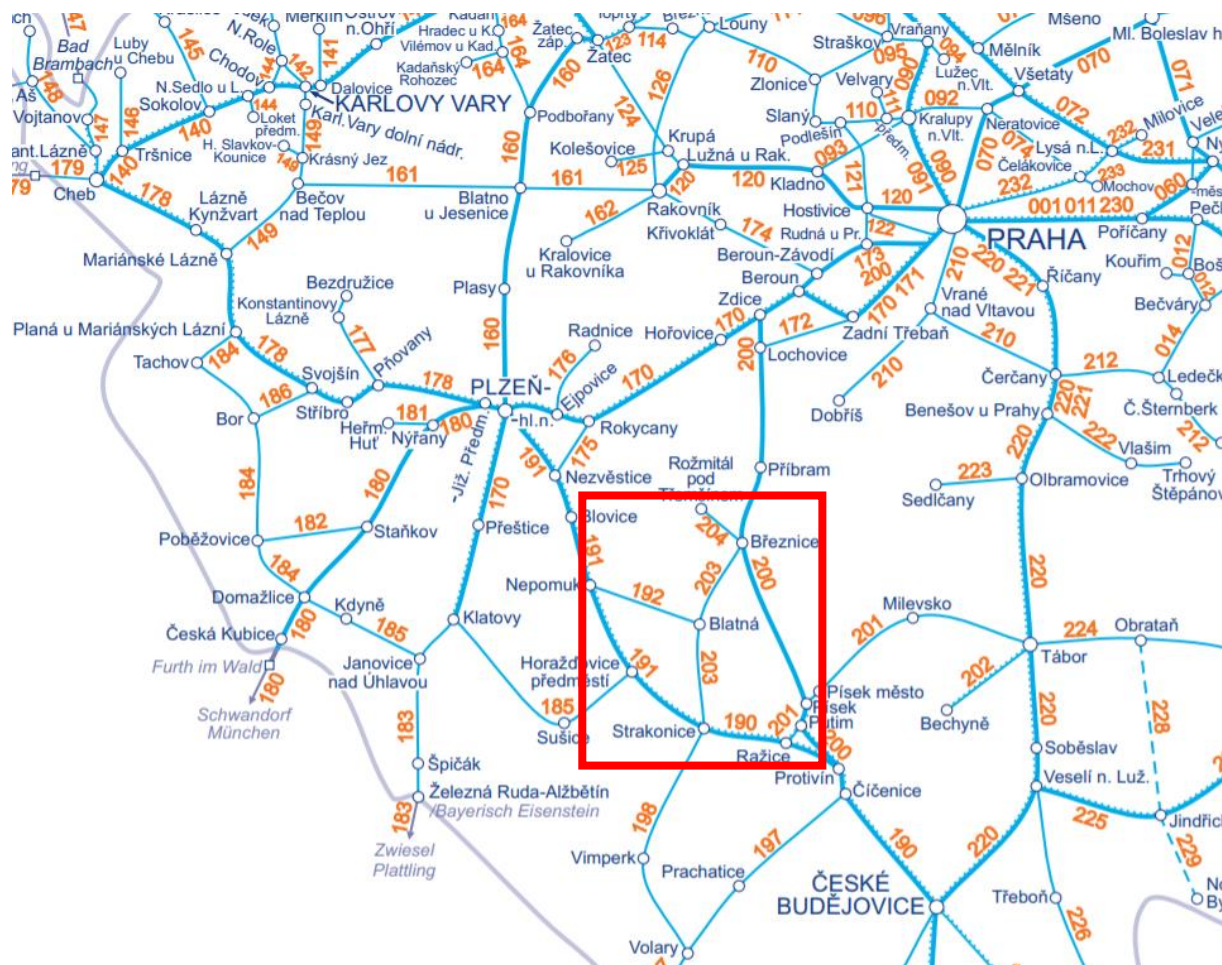
Zdroj: autorka na základě [2], [9], [10]

Z dat plyne, že jednoznačně nejrychlejším způsobem dopravy v daných relacích je individuální automobilová doprava. Například na trase z Březnice do Strakonice se jedná při použití IAD o úsporu 42 minut oproti cestě vlakem a o 46 minut oproti cestě autobusem. Dále můžeme vidět, že u většiny tras je cesta vlakem pro cestující časově výhodnější než cesta autobusem. Výjimku tvoří především některé relace mezi sídly, které se od sebe nenachází ve velké vzdálenosti. Jedná se například o relaci Blatná – Sedlice, kde autobus je o čtyři minuty rychlejší než vlak. Samozřejmě je potřeba brát v úvahu také fakt, že většina autobusových zastávek se nachází ve středu obce či města, oproti tomu železniční stanice (dopravny D3) či zastávky jsou ve většině případů umístěny na okraji daného sídla (viz Tabulka 1). Při hodnocení cestovních dob je tedy zapotřebí uvážit vzdálenost dané železniční stanice (dopravny D3) či zastávky od obce či města, ve kterém se nachází a také to, kde je v obci umístěn přesný cíl daného cestujícího.

4 POPIS TRATĚ

4.1 Obecné informace

Trať č. 203 je jednokolejnou, regionální trať provozovanou Správou železnic, státní organizace. Trať je v celému úseku neelektrizována. Začátek trati se nachází v Březnici v km 0,062 (km 54,403 tratě Zdice – Protivín) a konec trati je umístěn ve Strakonících v km 49,615 (km 272,557 tratě České Budějovice – Plzeň hl. n.). Celková délka tratě je 49,553 km a nejvyšší traťová rychlost je 50 km/h.



Obrázek 3: Poloha řešené tratě č. 203

Zdroj: [11]

Obrázek 3 vyobrazuje polohu řešené tratě č. 203. Trať je na severu napojena ve svém začátku v Březnici na trať č. 200 (Praha – Beroun – Příbram – Březnice – České Budějovice) a na jihu ve svém konci ve stanici Strakonice je napojena na elektrizované tratě č. 190 (České Budějovice – Strakonice) a č. 191 (Plzeň – Strakonice). Ze Strakonice je trasována trať č. 198 (Strakonice – Volary). Ve stanici Březnice je umístěn začátek regionální tratě č. 204 trasované do Rožmitálu pod Třemšínem. V Blatné se pak kromě řešené tratě nachází začátek regionální tratě č. 192 vedoucí do stanice Nepomuk.

Nadmořská výška tratě se pohybuje od 400 do 600 m n. m. V Březnici se ŽST nachází v nadmořské výšce 485 m n. m., poté trať vystoupá až do zastávky Slavětín u Březnice 535 m n.m. Následující dopravna D3 Bělčice se nachází také v nadmořské výšce 535 m n. m., po tomto úseku trať klesá až do ŽST Blatná 445 m n. m. Za Blatnou opět trať stoupá a v dopravě D3 Sedlice je ve výšce 515 m n. m. Ze zastávky Sedlice město (505 m n. m.) následuje klesání do zastávky Rojice (460 m n. m). V úseku od zastávky Rojice do zastávky Radomyšl se nadmořské výšky pohybují v rozmezí 450 až 460 m n. m. Poté už trať klesá přes zastávky Domanice (420 m n. m) a Řepice (400 m n. m) do ŽST Strakonice (400 m n. m.). [12]

4.2 Parametry trati

Trať vyjma ŽST Březnice po stránce řízení provozu patří pod Oblastní ředitelství Plzeň. Stanice Březnice spadá pod Oblastní ředitelství Praha. Jedná se o trať se zjednodušeným způsobem řízení drážní dopravy dle předpisu SŽDC D3.

Nejvyšší traťová rychlost je 50 km/h a zábrzdňá vzdálenost je stanovena na 400 m. Největší povolená délka vlaku na trati je 130 m. S ohledem na délky nástupištních hran v zastávkách a dopravnách D3 je stanoven normativ délky osobních vlaků na 40 m. Dle užitečné délky kolejí v dopravnách D3 je normativ délky nákladních vlaků stanoven na 84 m.

Na trati v úseku Březnice – Bělčice je nejmenší směrový oblouk s poloměrem 196 m. V úseku trati Bělčice – Sedlice je nejmenší oblouk o poloměru 199 m. Ze Sedlice až do Strakonice je nejmenší oblouk s poloměrem 200 m. Směrové a výškové vedení tratě je zobrazeno v příloze 1.

Ke snížení traťové rychlosti na 40 km/h dochází z důvodů zabezpečení výhybek. Místa s omezeními uvádí Tabulka 14.

Tabulka 14: Omezení traťové rychlosti na 40 km/h

km	Místo	Směr jízdy
6,440 – 6,470	Odbočná výhybka na vlečku Kámen Hudčice	Ze směru Strakonice
11,610 – 11,865	Dopravna D3 Bělčice	Oba směry jízdy
30,570 – 30,840	Dopravna D3 Sedlice	Oba směry jízdy
39,580 – 39,830	Dopravna D3 Radomyšl	Oba směry jízdy
46,916 – 46,980	Odbočná výhybka na vlečku Jihočeská energetika Strakonice	Ze směru jízdy Březnice

Zdroj: autorka na základě [13], [14]

V minulosti na řešené trati docházelo, jako na většině regionálních tratích, k propadům rychlostí, z důvodu špatných rozhledových poměrů na přejezdech zabezpečených jen výstražnými kříži. Tento problém byl odstraněn v horizontu posledních pěti let, kdy došlo na problémových přejezdech (v km 4,447, km 7,009, km 15,788, km 20,260, km 22,559, km 22,692, km 26,124,

km 30,829, km 31,829, km 40,843, km 41,061) k vybudování přejezdových zabezpečovacích zařízení světelných bez závor.

V úseku trati Březnice – Blatná je stanovena dle působení svislých účinků drážních vozidel na trať traťová třída zatížení C3 s přidruženou rychlostí 50 km/h. K třídě C3 je přiřazena u všech drážních vozidel maximální hmotnost na nápravu 20 t a hmotnost na běžný metr 7,2 t/m. V úseku trati Blatná – Strakonice je z důvodu mostů určena traťová třída B2 s přidruženou rychlostí 50 km/h. Pro třídu B2 je určena hmotnost na nápravu 18 t a hmotnost na běžný metr 6,4 t/m. Dle působení příčných účinků hnacích vozidel na trať je stanovena pro hnací vozidla skupina přechodnosti 1. Jedná se o hnací vozidla, která vyvíjejí v oblouku příčnou sílu maximálně do 50 kN.

4.3 Železniční spodek a svršek

Železniční svršek je tvořen klasickou konstrukcí v kolejovém loži v celé délce trati. V úseku trati z Březnice až do km trati 8,900 jsou převážně použity kolejnice typu T. Z km 8,900 následuje úsek přes Blatnou až do km 26,200 (Mačkov) kde převažují kolejnice typu S49. V úseku trati Mačkov – Strakonice jsou střídavě použity oba již zmíněné typy kolejnic. Upevnění kolejnic k pražci je použito nepřímé, podkladnicové, tuhé. Na trati se vyskytují dřevěné a betonové pražce s rozponovými podkladnicemi. Najdeme zde i úsek s pražci betonovými podkladnicovými žebrovými. Nejstarší kolejnice jsou položeny v úseku od zastávky Mačkov (km 26,200) do cca km 29,180. Tento úsek je z roku 1967.

Mezi nejvýznamnější stavby železničního spodku patří most o délce 29,42 m, který se nachází v Blatné a vede přes řeku Lomnici a pozemní komunikaci. Na trati se tento mostní objekt nachází v km 22,460. Další významnou stavbou je nejdelší most na trati nacházející se před ŽST Strakonice v km 47,898, jehož délka je 128,6 metrů.

4.4 Zabezpečovací a sdělovací zařízení

4.4.1 Staniční a traťové zabezpečovací zařízení

Staniční zabezpečovací zařízení v ŽST Březnice, Blatná a Strakonice jsou elektronická či reléová s jednotným obslužným pracovištěm. Podrobnosti včetně popisu zabezpečení v dopravnách D3 jsou uvedeny u popisu jednotlivých dopraven.

Traťové zabezpečovací zařízení na trati není. Drážní doprava je organizována dle předpisu SŽDC D3. Sídlo dirigujícího dispečera je v ŽST Blatná. ŽST Březnice a ŽST Strakonice jsou přilehlými stanicemi.

Strojvedoucí má ve všech dopravnách D3 nařízenou ohlašovací povinnost dirigujícímu dispečerovi. Důvodem je kontrola stavu přejezdů s PZS (přejezdovým zabezpečením světelným) u dirigujícího dispečera.

4.4.2 Přejezdové zabezpečovací zařízení

Na trati se nachází celkem 89 železničních přejezdů. Z celkového počtu je 67 železničních přejezdů zabezpečeno pouze výstražným křížem. Většina těchto přejezdů je umístěna na účelových či místních komunikacích. Výjimky tvoří frekventovaný přejezd v dopravně D3 Bělčice v km 11,852, kde trať kříží silnici 2. třídy č. 174. Dohromady čtyři přejezdy zabezpečené jen výstražnými kříži jsou umístěny na silnicích 3. tříd. Přínosem pro trať je fakt, že téměř čtvrtina z celkového počtu přejezdů je zabezpečena přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným. Konkrétně 18 přejezdů je bez závor a celkem 4 přejezdy jsou vybaveny závorami. Vybavení železničních přejezdů závorami proběhlo v červenci roku 2020 a to z důvodu zvýšení bezpečnosti. Tři nově vybavené železniční přejezdy se nachází na komunikaci I/20. Konkrétně se jedná o přejezdy v km trati 23,017, km 28,552 a km 33,149. Tyto přejezdy jsou vybaveny závorovými břevely z kompozitních materiálů s červeně svítícími LED páskami. Toto vybavení zvyšuje viditelnost pro účastníky silničního provozu v noci a za snížené viditelnosti. Seznam všech železničních přejezdů na trati se nachází v příloze 2.



Obrázek 4: Železniční přejezd v km 33,149 s moderními závorovými břevely

Zdroj: autorka

4.4.3 Telekomunikační zařízení

Pro základní spojení mezi dirigujícím dispečerem a strojvedoucími je zřízena traťová radiová síť (SRD-TRS). Strojvedoucí mohou dále komunikovat z dopravně D3 pomocí traťového telefonu, které je považováno za náhradní spojení. V případě poruch výše uvedených spojení je možné využít mobilní telefon. Dirigující dispečer s výpravčími přilehlých stanic komunikují po traťovém telefonu.

4.5 Popis jednotlivých dopraven a zastávek, míst odbočení na širé trati

4.5.1 Železniční stanice Březnice

Železniční stanice Březnice leží v km 54,403 celostátní dráhy Zdice – Protivín, který je zároveň km 0,062 řešené trati. Ze ŽST Březnice dále odbočuje regionální trať do Rožmitálu pod Třemšínem. Ve směru od Blatné je vjezdové návěstidlo v km 0,480. Celkem se ve stanici nachází sedm dopravních kolejí (č. 1, 1a, 2, 3, 4, 5, 7). Vjezdy a odjezdy vlaků ve směru od/do Blatné lze uskutečnit pouze na průjezdnou kolej č. 2 a na kolej č. 4 zakončenou zarážedlem. Z tohoto důvodu popis ostatních dopravních kolejí není uveden. Ve stanici je pět manipulačních kolejí (č. 4a, 6, 8, 9, 9a). Pro nakládku a vykládku slouží kolej č. 8 a dále koleje s bočními rampami č. 4a a č. 6.

V ŽST odbočují celkem tři vlečky. Dvě jsou v současnosti provozovány a to: SUBLIMA CZ, s. r. o. a vlečka Jaroslav Komoň – vlečka Březnice. Poslední vlečka Dina Březnice není provozována.

U dopravních kolejí č. 1 a 2 je umístěno poloostrovní nástupiště o délce 150 m s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK. Konstrukce nástupiště je typu SUDOP. U koleje č. 4 je úroňové nástupiště o délce 30 m s výškou nástupní hrany 250 mm nad TK opět konstrukce typu SUDOP. U dopravních kolejí č. 3 a 5 jsou nástupiště konstrukce Tischer s nástupní hranou ve výšce 250 mm (200 mm u koleje č. 5) nad TK.

V ŽST Březnice je staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie elektronické typu ESA 11 ovládané z jednotného obslužného pracoviště. Toto zabezpečovací zařízení zároveň umožňuje dálkové ovládání stanic v úseku Zdice (mimo) – Březnice (mimo) a Březnice (mimo) – Písek (mimo). V řešené trati jsou na Blatensko – Mirovickém zhlaví výhybky č. 15 až č. 20 vybaveny elektrickými přestavníky. U dopravních kolejí jsou odjezdová světelná návěstidla.

Vlastní železniční stanici Březnice řídí výpravčí DOZ Jih, který zároveň plní funkci výpravčího přílehlé stanice pro popisovanou trať.

Ze zařízení služeb pro cestující v ŽST se nachází vnitrostátní pokladní přepážky dopravce ČD, čekárna, bezbariérové WC.



Obrázek 5: Pohled na dopravní koleje č. 2 a č. 4 v ŽST Březnice ve směru od Blatné

Zdroj: autorka

4.5.2 Zastávka Hudčice

Zastávka je umístěna v přímém úseku v km 6,204. Nástupiště je úrovňové o délce 48 m. Výška nástupní hrany je 250 mm nad TK. Nástupní hrana je kombinací konstrukcí typu Tischer a SUDOP. Pro cestující je zřízen dřevěný přístřešek. Zastávka je dle KJŘ pro všechny pravidelné pro přepravu cestujících vlaky na znamení.



Obrázek 6: Pohled na zastávku Hudčice a příjezdovou cestu od obce Hudčice

Zdroj: autorka

4.5.3 Vlečka na širé trati Kámen Hudčice

Vlečka není provozována. V současné době je zarostlá vegetací. Z traťové koleje odbočuje v km 6,471 výhybkou K1, která je zabezpečena výměnovým a stojanovým zámkem v závislosti na výkolejce K – Vk1. Na vlečce je zřízena boční rampa. V minulosti zde probíhala nakládka žuly. V současné době společnost Kámen Hudčice expeduje výrobky pomocí silniční dopravy.



Obrázek 7: Odbočná výhybka vlečky Kámen Hudčice

Zdroj: autorka



Obrázek 8: Pohled na zastávku Slavětín u Březnice ze směru od Blatné

Zdroj: autorka

4.5.4 Zastávka Slavětín u Březnice

Zastávka je umístěna v přímém úseku tratě v km 8,895. Nástupiště je úrovně o délce 67 m. Výška nástupní hrany je 250 mm nad TK. Konstrukce nástupiště je typu Tischer. Přístřešek pro cestující je umístěn mimo nástupiště až za železničním přejezdem v km 8,868. Zastávka je dle KJŘ pro všechny pravidelné vlaky pro přepravu cestujících na znamení.

4.5.5 Dopravna D3 Bělčice

Dopravna D3 Bělčice je vymezena lichoběžníkovou tabulkou v km 11,513 (ve směru od Březnice) a lichoběžníkovou tabulkou v km 11,953 (ve směru od Blatné). Budova se služební místností a přístřeškem pro cestující je v km 11,752. V dopravě jsou jen dvě dopravní koleje č. 1 a č. 2. Z dopravní koleje č. 2 výhybkou č. 2 v km 11,678 odbočuje do areálu firmy ČEPRO vlečka v názvem Vlečka Bělčice. Krajní výhybky č. 1sv a č. 3sv jsou vybaveny samovratným přestavníkem. Základní poloha výhybky č. 1sv je na druhou kolej a základní poloha výhybky č. 3sv je na první kolej. Výhybka č. 2 je závislá na výkolejce BVk1 na vlečce. Výhybky a výkolejky jsou vyjma výhybek č. 1sv a č. 3sv se zapnutým samovratným režimem přestavovány a uzamykány mechanickými zámky doprovodem vlaku.

V letních měsících roku 2020 bylo zřízeno mezi kolejemi č. 1 a 2 poloostrovní oboustranné nástupiště s centrální přechodem. Nástupiště je dlouhé 60 m a výška nástupní hrany je 550 mm na TK. Vybudováním poloostrovního nástupiště došlo ke zrušení manipulačního místa pro nakládku a vykládku, což se může jevit v současné době jako nedostatek, jelikož v oblasti Závišína je velký výskyt kůrovce. Z tohoto důvodu v současnosti a následujících letech zde probíhá a bude probíhat rozsáhlá těžba dřeva. Dřevo je vhodnou komoditou pro přepravu nákladními vlaky.



Obrázek 9: Dopravna D3 Bělčice ve výstavbě poloostrovního nástupiště ze dne 29.5.2020

Zdroj: autorka



Obrázek 10: Zastávka Závěšín z pohledu od Blatné

Zdroj: autorka

4.5.6 Zastávka Závěšín

Zastávka je umístěna v přímém úseku tratě v km 16,320. Nástupiště je úroňové o délce 60 m. Výška nástupní hrany je 250 mm nad TK. Konstrukce nástupiště je typu Tischer. Zastávka je dle KJŘ pro všechny pravidelné vlaky pro přepravu cestujících na znamení. Pro cestující jako přístřešek slouží otevřená část bývalé budovy zastávky.

4.5.7 Zastávka Bezdědovice

Zastávka je umístěna v km 20,238. V prostoru zastávky stavebně přechází pravostranný oblouk o poloměru 550 m přes přímý úsek o délce 18 m do oblouku levostranného o poloměru 310 m. Nástupiště je úroňové o délce 52 m. Výška nástupní hrany je 200 mm nad TK. Konstrukce nástupiště je typu Tischer. Zastávka je dle KJŘ pro všechny pravidelné vlaky pro přepravu cestujících na znamení. Pro cestující je zde umístěn plechový přístřešek.



Obrázek 11: Zastávka Bezdědovice pohled od Blatné

Zdroj: autorka

4.5.8 Železniční stanice Blatná

Železniční stanice Blatná leží v km 22,108, je zároveň odbočnou stanicí pro dirigovanou trať Nepomuk – Blatná (trať č. 192). Železniční stanice je vymezena na trati Březnice – Strakonice vjezdovým návěstidlem L v km 21,755 (ve směru od Březnice) a vjezdovým návěstidlem S v km 22,578 (ve směru od Strakonice). Na trati Nepomuk – Blatná je vymezena vjezdovým návěstidlem NS v km 0,606. V ŽST jsou celkem 3 dopravní koleje. Na všechny dopravní koleje (č. 1, 2, 4)

Ize uskutečňovat vjezdy a odjezdy směr Březnice a Strakonice. Ve směru od Nepomuka lze uskutečnit jízdu jen na dopravní kolej č. 4. V železniční stanici se nachází manipulační koleje č. 3, 3a, 6, 8, 10 a 12. Nejdelší manipulační kolej č. 6 má užitečnou délku 225 m. Pro nakládku a vykládku slouží kolej č. 3, kde je umístěna boční rampa. Ostatní manipulační koleje slouží k odstavování drážních vozidel.

Výhybkou č. 8 odbočuje vlečka s názvem ČD, a. s. – Blatná. Vlečka je součástí areálu depa dopravce České dráhy a. s., který je jediným dopravcem ve veřejné osobní dopravě na řešené trati. Výhybkou č. 9 odbočuje vlečka s názvem ZZN Strakonice – Silo Blatná.

U kolejí č. 1 a 2 jsou umístěna nástupiště o délkách 73 m s výškami nástupních hran 250 mm nad TK. U koleje č. 4 se nachází nástupiště o délce 50 m s výškou nástupní hrany 300 mm nad TK. Všechny nástupní hrany jsou konstrukce typu Tischer. Přístup na nástupiště je úroňový.



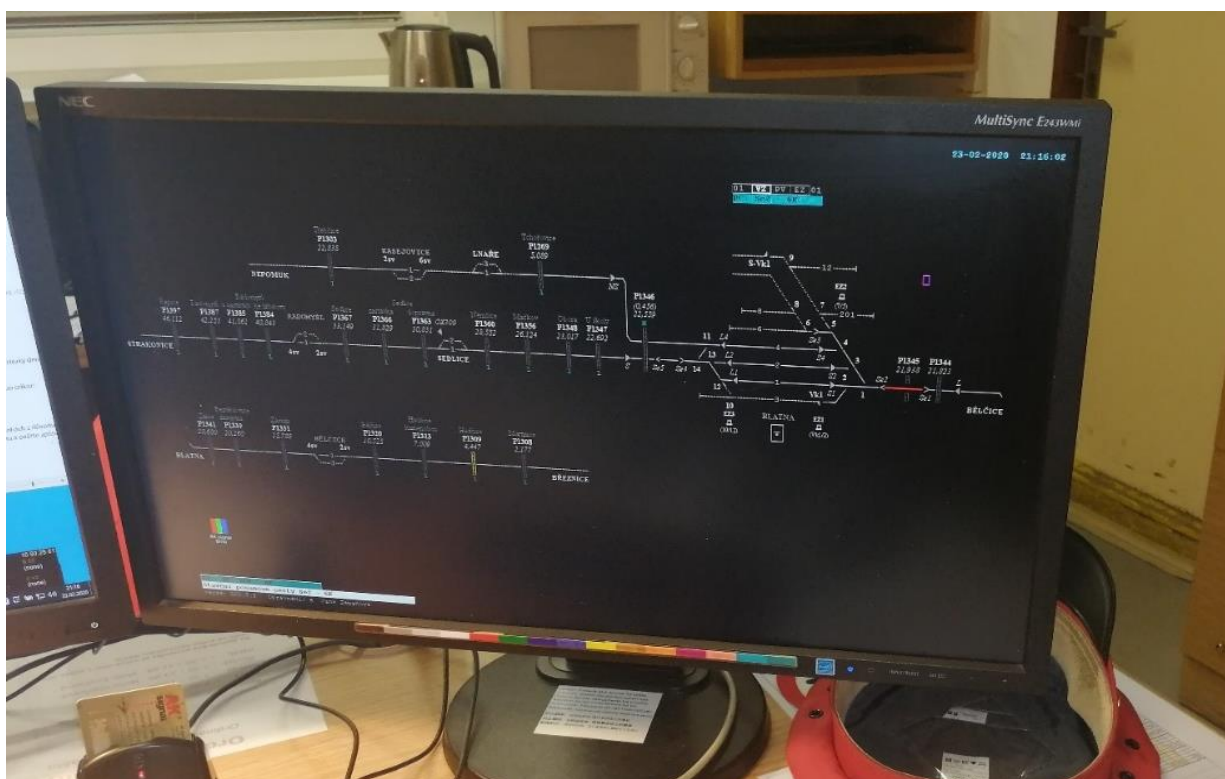
Obrázek 12: Celkový pohled na ŽST Blatná

Zdroj: autorka

V ŽST Blatná je staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie, reléové stavědlo typu RZZ DRS, které má indikační a ovládací prvky na jednotném obslužném pracovišti zobrazované prostřednictvím zařízení REMOTE 98. Výhybky č. 1, 3, 4, 11, 13, 14 jsou vybaveny elektrickými přestavníky obsluhované výpravčími. Ostatní výhybky jsou ručně přestavované. U dopravních

kolejí jsou odjezdová světelná návěstidla. Seřadovací návěstidla jsou u manipulační koleje č. 6 a na záhlavích.

Výpravčí ŽST Blatná je zároveň dirigujícím dispečerem pro popisovanou trať a pro trať Nepomuk – Blatná. Ze zabezpečovacího zařízení na obou jmenovaných dirigovaných tratích jsou ovládací a kontrolní prvky všech PZS (vyjma PZS v km 0,302 v ŽST Břežnice) umístěny na zařízení REMOTE 98.



Obrázek 13: Pohled na monitor jednotného obslužného pracoviště v ŽST Blatná

Zdroj: autorka

Ze zařízení služeb pro cestující v ŽST se nachází vnitrostátní pokladní přepážky dopravce ČD, čekárna, bezbariérové WC a restaurace.

4.5.9 Zastávka Mačkov

Zastávka je umístěna v přímém úseku tratě v km 26,225. Nástupiště je úroňové o délce 60 m. Výška nástupní hrany je 250 mm nad TK. Konstrukce nástupiště je typu Tischer. Zastávka je dle KJŘ pro všechny pravidelné vlaky pro přepravu cestujících na znamení. Pro cestující jako přístřešek slouží otevřená část bývalé budovy zastávky.



Obrázek 14: Pohled na zastávku Mačkov

Zdroj: autorka

4.5.10 Dopravna D3 Sedlice

Dopravna D3 Sedlice je vymezena lichoběžníkovou tabulkou v km 30,476 (ve směru od Blatné) a lichoběžníkovou tabulkou v km 30,895 (ve směru od Strakonice). Budova se služební místností a zastřešenou otevřenou částí pro cestující je v km 30,742. V dopravně je jedna dopravní kolej č. 1 a koleje manipulační č. 2 a 2a. Kolej č. 2 lze použít pro vjezdy a odjezdy vlaků. Všechny výhybky a výkolejka Vk1 jsou přestavovány ručně a uzamykány mechanickými zámky doprovodem vlaku.

Nástupiště o délce 63 m je umístěno jen u dopravní koleje č. 1. Výška nástupní hrany je 200 mm nad TK a konstrukce nástupní hrany je Tischer. U manipulační koleje č. 2 je zřízena boční rampa pro nakládku a vykládku.

Jako na jediném místě na řešené trati ve směru do Strakonice je přejezd v km 30,829 s přejezdovým světelným zabezpečovacím zařízením doplněn přejezdníky. Strojvedoucí musí vždy při jízdě směr Radomyšl vyvolat výstražný stav na přejezdu dálkovým ovladačem či z ovládací skříňky.



Obrázek 15: Dopravna D3 Sedlice pohled směr Blatná od přejezdu v km 30,829

Zdroj: autorka



Obrázek 16: Zastávka Sedlice město pohled směr Blatná

Zdroj: autorka

4.5.11 Zastávka Sedlice město

Zastávka je umístěna v km 31,851 v oblouku o poloměru 219 m tratě. Nástupiště je úrovně o délce 75 m. Výška nástupní hrany je 200 mm nad TK. Konstrukce nástupiště je typu Tischer. Zastávka je dle KJŘ pro všechny pravidelné vlaky pro přepravu cestujících na znamení. Pro cestující je zde zřízen zděný přístřešek.

4.5.12 Zastávka Rojice

Zastávka je umístěna v přechodnici oblouku o poloměru 217 m v km 35,701. Nástupiště je úrovně o délce 60 m. Výška nástupní hrany je 200 mm nad TK. Konstrukce nástupiště je typu Tischer. Zastávka je dle KJŘ pro všechny pravidelné vlaky pro přepravu cestujících na znamení. Pro cestující je zde zřízen plechový přístřešek.



Obrázek 17: Pohled na zastávku Rojice směr Blatná

Zdroj: autorka

4.5.13 Zastávka Velká Turná

Zastávka je umístěna v přímém úseku a od km 37,187 v přechodnici oblouku o poloměru 404 m. Zděný přístřešek pro cestující je umístěn v km 37,178. Nástupiště je úrovně o délce 63 m. Výška nástupní hrany je 200 mm nad TK. Konstrukce nástupiště je typu Tischer. Zastávka je dle KJŘ pro všechny pravidelné vlaky pro přepravu cestujících na znamení.



Obrázek 18: Zastávka Velká Turná pohled směr Strakonice

Zdroj: autorka

4.5.14 Dopravna D3 Radomyšl

Dopravna D3 Radomyšl je vymezena lichoběžníkovou tabulkou v km 39,500 (ve směru od Blatné) a lichoběžníkovou tabulkou v km 39,951 (ve směru od Strakonice). Budova se služební místností a přístřeškem pro cestující je v km 39,732. V dopravě jsou dvě dopravní koleje č.1 a č.2 a manipulační kolej č. 2a o užitečné délce 34 m. Výhybkou č.1 a výhybkou A1 (z manipulační koleje č. 2a) odbočuje vlečka s názvem Vlečka AGRO Radomyšl. Výhybky č. 2sv a č. 4sv jsou vybaveny samovratnými přestavníky. Základní poloha výhybky č. 2sv je na koleji č. 1 a základní poloha výhybky č. 4sv je na koleji č. 2. Ostatní výhybky a výkolejky jsou přestavovány a zamykány mechanickými zámky doprovodem vlaku. U obou dopravních kolejí se nachází úrovněová nástupiště o délce 60 m. U koleje č. 1 je hrana nástupiště ve výšce 200 mm nad TK. Nástupiště je sypané. Nástupištní hrana u koleje č. 2 je výšce 550 nad TK a je použita kombinace konstrukcí typu SUDOP T a desek K150. Pro nakládku a vykládku vozů lze použít manipulační místo na koleji 2a mezi výkolejkami AVk1 a Vk1.



Obrázek 19: Pohled na nástupiště v dopravně D3 Radomyšl směr Strakonice

Zdroj: autorka

4.5.15 Zastávka Radomyšl zastávka



Obrázek 20: Pohled na zastávku Radomyšl zastávka směr Blatná

Zdroj: autorka

Zastávka je umístěna v km 41,216 v oblouku o poloměru 251 m. Nástupiště je úrovně o délce 70 m. Výška nástupní hrany je 200 mm nad TK. Konstrukce nástupiště je typu Tischer. Zastávka je dle KJŘ pro všechny pravidelné vlaky pro přepravu cestujících na znamení. Pro cestující je zde umístěn zděný přístřešek.

4.5.16 Zastávka Domanice

Zastávka je umístěna v km 43,196 v přímém úseku trati. Nástupiště je úrovně o délce 60 m. Výška nástupní hrany je 250 mm nad TK. Nástupní hrana je typu Tischer. Zastávka je dle KJŘ pro všechny pravidelné vlaky pro přepravu cestujících na znamení. Pro cestující je zde umístěn dřevěný přístřešek.



Obrázek 21: Zastávka Domanice z pohledu od Strakonic

Zdroj: autorka

4.5.17 Zastávka Řepice

Zastávka je umístěna v km 46,215 v přímém úseku trati. Nástupiště je úrovně o délce 50 m. Výška nástupní hrany je 200 mm nad TK. Konstrukce nástupiště je typu Tischer. Zastávka je dle KJŘ pro všechny pravidelné vlaky pro přepravu cestujících na znamení. Pro cestující jako přístřešek slouží otevřená část bývalé budovy zastávky.



Obrázek 22: Zastávka Řepice z pohledu od Strakonice

Zdroj: autorka

4.5.18 Vlečka na širé trati Jihočeská energetika Strakonice

Vlečka není provozována. Z traťové koleje odbočuje v km 49,916 výhybkou E1, která je zabezpečena výměnovým a odtlačným zámekem v závislosti na výkolejce EVk1. Vlastníkem vlečky je společnost E.ON.

4.5.19 Železniční stanice Strakonice

Železniční stanice Strakonice leží v km 272,615 celostátní dráhy České Budějovice – Plzeň hl. n. Konec řešené trati je v km 272,557 celostátní dráhy, což je km 49,615 tratě Březnice – Strakonice. Celkem se ve stanici nachází dopravní koleje č. 1, 2, 3, 4, 4a, 5, 5b, 7, 9 a 11. Vjezdy a odjezdy vlaků od/do Blatné lze uskutečnit pouze na průjezdné koleje č. 4, 4a a 6. Na ostatní dopravní koleje nelze vjet ze směru Blatná, proto nejsou dále popisovány. Ve stanici se nachází manipulační koleje č. 5a, 8, 10, 12, 13. Pro nakládku a vykládku slouží koleje č. 8, 10, 12, které jsou vybaveny čelními rampami.

V ŽST odbočující celkem čtyři vlečky (ČZ Strakonice, Vlečka Teplárna Strakonice, LAMIVEX Strakonice, OKV Strakonice). Všechny jsou v současnosti provozovány.

Ve stanici proběhla v letech 2014-2015 rozsáhlá modernizace. Ve stanici jsou dvě ostrovní nástupiště mezi kolejemi č. 2 a 4, 4a (délka 285 m) a dále mezi kolejemi č 1 a č.5. (délka 220 m). Šířky obou nástupišť jsou 6,46 m. Výška nástupišť nad TK je 550 mm. Nástupiště je konstruováno z prefabrikátů H 130 pokryté zámkovou dlažbou.

V ŽST Strakonice je staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie elektronické typu ESA 11 ovládané místně výpravčím z jednotného obslužného pracoviště. Výpravčí ŽST Strakonice zároveň plní povinnosti výpravčího přilehlé stanice. Na Blatensko – Čejetickém zhlaví jsou výhybky č. 16, 17, 18, 20, 26 vybaveny elektrickými přestavníky. U dopravních kolejích jsou světelná hlavní návěstidla.



Obrázek 23: Pohled na jednotné obslužné pracoviště v dopravní kanceláři v ŽST Strakonice

Zdroj: autorka

Ze zařízení služeb pro cestující dopravce ČD provozuje mezinárodní a vnitrostátní pokladnu. Dopravce GW TRAIN REGIO a. s. též provozuje vnitrostátní pokladnu. Ve stanici se nachází bezbariérové WC, veřejné parkoviště, čekárna.



Obrázek 24: ŽST Strakonice pohled na nástupiště směr Blatná

Zdroj: autorka

5 ROZSAH OSOBNÍ A NÁKLADNÍ DOPRAVY, STAVEBNÍ A PROVOZNÍ NEDOSTATKY

5.1 Vlaky osobní dopravy

V jízdním řádu 2019/2020 je doprava na řešené trati zajišťována vlaky kategorie Os a jedním párovým spojem kategorie Sp, který je vypravován jen v sobotu a v neděli v období od 28. 3. do 1. 9. s komerčním názvem CYKLO BRDY ze stanice Praha hl. n. do Blatné. Vlaky v úseku Březnice – Blatná a v úseku Blatná – Strakonice jezdí ve dvouhodinovém taktu. V ranní a odpolední špičce v pracovní dny je vytvořen nepravidelný hodinový interval.

V pracovní dny jsou v celé délce trati vypravovány 4 vlaky z Březnice do Strakonice a pouze 2 vlaky ve směru opačném. V úseku trati Březnice – Blatná je vypravováno 6 vlaků ve směru z Březnice a 8 vlaků z opačného směru. V relaci Blatná – Strakonice je vypravováno 8 vlaků z Blatné a 10 vlaků ze Strakonice.

V sobotu jsou v celé délce trati vypravovány pouze 2 vlaky ze směru od Březnice a v opačném směru žádný. V úseku trati Březnice – Blatná je vypravováno 6 vlaků ze směru od Březnice a 8 vlaků z Blatné. V úseku trati Blatná – Strakonice je vypravováno 8 vlaků z Blatné a ze Strakonice 9 vlaků.

V neděli a ve svátky jede jen jeden spoj v relaci Březnice – Strakonice ze směru od Březnice. V úseku trati Březnice – Blatná je vypravováno 7 vlaků ze směru od Březnice a 8 vlaků ze směru opačného. V úseku trati Blatná – Strakonice jezdí 7 vlaků z Blatné a 8 vlaků ze Strakonice.

5.1.1 Řazení vlaků

Vlaky kategorie Os na trati Březnice – Strakonice jsou sestaveny ze samostatné motorové jednotky dopravce ČD ve složení motorový vůz řady 814 a 914. Kapacita motorové jednotky 814+914 je 199 osob (84 sedících a 115 stojících). Vlaky jsou ve většině případů doprovázeny jen strojvedoucím. Výjimku tvoří vlak Os 7902 a Os 7905 v úseku Blatná – Strakonice. Důvodem je obsluha ručně stavěných výhybek a výkolejek při křižování vlaku Os 7905 s vlakem Os 7900 v dopravně D3 Sedlice.

Pro návoz náležitostí (motorový vůz řady 810 dopravce ČD) pro obsluhu tratě Březnice – Rožmitál pod Třemšínem jsou v některé dny v úseku trati Blatná – Březnice vedeny soupravné vlaky: Sv 27996, Sv 27997, Sv 27998, Sv 27999).

5.1.2 Křižování vlaků na trati

5.1.2.1 Křižování vlaků v dopravnách D3

Dle jízdního řádu 2019/2020 probíhá křižování v níže uvedených dopravnách D3.

Dopravna D3 Sedlice

Křižování zde probíhá v pracovní dny mezi vlaky Os 7905 (6:17-6:27) a Os 7900 (6:22,5-6:23,5). Pro vlak Os 7905 ze Strakonice je určena jako vjezdová kolej manipulační kolej č. 2. Po odjezdu vlaku Os 7900 se posunem vlak Os 7905 přestaví přes Strakonické záhlaví na dopravní kolej č. 1, odkud vlak odjede směrem do Blatné. Pobyť vlaku Os 7905 v dopravě D3 je jen z dopravních důvodů. Výstup a nástup cestujících není umožněn z důvodu vjezdu na manipulační kolej.

Dopravna D3 Bělčice

Křižování vlaků probíhá pouze v sobotu, neděli a ve svátky. Konkrétně se jedná o vlak Os 7902 (7:25-7:26) a vlak Os 7907 (7:25-7:26).

Dopravna D3 Radomyšl

V dopravě D3 Radomyšl probíhá křižování vlaků nejčastěji. Níže jsou uvedeny jednotlivé vlaky, mezi kterými probíhá křižování a jejich časy příjezdů a odjezdů do/z dopravy D3.

- Os 17902 (5:15-5:16,5, jede pouze v pracovní dny) X Os 17901 (15:14,5-5:16,5, jede pouze v pracovní dny)
- Os 7902 (8:30-8:31, jede pouze v pracovní dny) X Mn 88701 (8:09-8:32, jede pouze v úterý a ve čtvrtek)
- Mn 88700 (11:13-11:27, jede pouze v úterý a ve čtvrtek) X Os 17909 (11:24,5-11:25,5 jede denně)
- Os 7910 (15:30-15:31, jede pouze v pracovní dny) X Os 17913 (15:29,5-15:31,5 jede denně)
- Os 17910 (16:25-16:26,5, jede denně) X Os 7917 (16:25,5-16:27,5, jede jen v pracovní dny)
- Os 7916 (21:25-21:26, jede v pracovní dny a v sobotu) X Os 17917 (21:24,5-21:26, jede denně)



Obrázek 25: Křižování vlaků Os 7910 a Os 17913 v dopravně D3 Radomyšl

Zdroj: autorka

5.1.2.2 Křižování vlaků v ŽST Blatná

Z důvodu rozdělení tratě na dvě vozební ramena, kdy většina vlaků je výchozích či končících v ŽST Blatná a motorové jednotky nastupují či odstupují z jednotlivých výkonů do depa Českých drah, a. s. není v současné GVD žádné pravidelné křižování v ŽST Blatná.

5.2. Rozsah nákladní dopravy

Rozsah pravidelné nákladní dopravy v průběhu posledních let na trati postupně klesá. Pravidelné trasy dopravce ČD Cargo, a. s. jsou vedeny jen v úseku Strakonice – Blatná. Jedná se o vlaky Mn 88700 a Mn 88701, které jedou v úterý a ve čtvrtek. Ostatní dny jsou tyto vlaky vedeny podle potřeby. Vlak Mn 88701 má pravidelný odjezd ze ŽST Strakonice v 7:51 z důvodu obsluhy manipulačních míst je plánován pobyt v dopravně D3 Radomyšl v čase 8:09 až 8:32. Dále vlak manipuluje v čase 8:49 až 9:08 v dopravně D3 Sedlice. Příjezd do ŽST Blatná je plánován v 9:22. Vlak Mn 88700 odjíždí z ŽST Blatná v 10:20, poté manipuluje v dopravně D3 Sedlice 10:39 až 10:59. Vlak dále pokračuje do dopravně D3 Radomyšl, kde manipuluje v čase od 11:13 do 11:27. Do ŽST Strakonice je příjezd vlaku naplánován v 11:44. Na tyto vlaky dopravce ČD Cargo, a. s. má plánované hnací vozidlo řady 743.

Doprovce ČD Cargo, a. s. má naplánované pravidelné obsluhy vlečky s názvem Vlečka AGRO Radomyšl, manipulačního místa na koleji č.2 v dopravně D3 Sedlice (nakládka dřeva),

manipulačního místa na koleji č. 3 v ŽST Blatná a vlečky s názvem ZZN Strakonice – Silo Blatná. Pravidelné obsluhy v úseku Březnice – Blatná nejsou plánovány.

Několikrát ročně jsou zaváděny ucelené vlaky zemědělských komodit do a z ŽST Blatná na vlečku ZZN Strakonice – Silo Blatná. Obdobně jsou vypravovány ucelené vlaky s chemikáliemi do dopravní D3 Radomyšl s určením na vlečku s názvem Vlečka AGRO Radomyšl.

5.3. Provozní a stavební nedostatky

Na základě analýzy stavebního a provozního stavu trati bylo vyhodnoceno několik nedostatků, které brání rozvoji železniční dopravy v řešené oblasti. Nedostatky jsou shrnuty v následujících bodech:

- minimální bezbariérovost nástupišť
- dlouhý interval křižování v dopravně D3 Sedlice znemožňující zvýšení propustnosti tratě
- traťová rychlost jen 50 km/h
- řízení drážní dopravy dle předpisu D3, který neumožňuje zvýšení traťové rychlosti nad 60 km/h
- některé železniční přejezdy zabezpečeny jen výstražnými kříži, které umožňují maximální traťovou rychlost 50 km/h s ohledem na rozhledové poměry
- nedostatečná infrastruktura pro nákladní dopravu
- ve vybraných dopravních a zastávkách nedostačující přestupní vazby na jiné módy dopravy

Účelem níže uvedených návrhových opatření (kapitola 6) je zvýšení propustnosti tratě, které by následně umožňovalo navrhnout nový jízdní řád s větším počtem vlaků osobní dopravy. Dále je nezbytné zajistit bezbariérovost nástupišť a bezpečnost cestujících při využívání železniční dopravy. Návrhy se též zabývají zvýšením komfortu cestujících a zlepšení přestupních vazeb při využívání železniční dopravy. Všechny uvedené cíle návrhových opatření mají především zvýšit atraktivitu železniční dopravy v řešené oblasti.

6 NÁVRHOVÁ OPATŘENÍ A ZHODNOCENÍ VARIANT NÁVRHU

Návrhová opatření obsahují řešení úsporná, která vedou především ke zlepšení komfortu cestujících. Dále návrhy počítají i s velkorysejšími řešeními, která zajišťují zvýšení bezpečnosti provozu a traťové rychlosti. V návrzích je posuzována možnost zachování současného provozu dle předpisu SŽDC D3, ale také možnost vybudování moderního zabezpečovacího zařízení, které právě vede ke zvýšení bezpečnosti provozu a zlepšení dalších technicko-provozních parametrů trati. Opatření nejsou navrhována pro ŽST Březnice a ŽST Strakonice, kde proběhla v posledním desetiletí modernizace. Z jednotlivých opatření jsou následně sestavena a zhodnocena jednotlivá variantní řešení.

6.1 Stavební opatření

Společným jmenovatelem stavebních opatření je modernizace nástupišť v dopravních a zastávkách. Dále opatření zahrnují stavební úpravy, které vedou ke zvýšení traťové rychlosti, zvýšení propustnosti tratě a zlepšení infrastruktury pro nákladní dopravu. V příloze 3 jsou schematicky znázorněna navržená stavební opatření.

6.1.1 Dopravna D3 Bělčice

V roce 2020 proběhla modernizace dopravní D3. Došlo k vybudování poloostrovního nástupiště a ke zrušení místa pro nakládku a vykládku. Je navrhováno zřídit manipulační místo v prostoru mezi námezníkem výhybky č. 2 a přesunutou výkolejkou BVk1. Místo se v současné době nachází na vlečce. Provozovatel regionální dráhy musí provést odkup pozemků s kolejištěm od vlastníka vlečky. Nová manipulační kolej je označena 2a o užitečné délce 100 m s vymezením mezi nově zřízenou výkolejkou Vvk1 (úroveň výhybky č. 2) a posunutou výkolejkou BVk1. Výkolejka Vvk1 tvoří boční ochranu dopravní koleje č. 2 a zaústění vlečky je nově od výkolejky BVk1. Dalším možným řešením je vložení nové výhybky za výkolejku BVk1 v současné poloze a zřízení manipulační koleje č. 4. Druhé navrhované řešení je po stavební a finanční stránce náročnější, ale provozně je výhodnější. Oproti prvnímu návrhu není nutná manipulace s odstavenými drážními vozidly při jízdě na vlečku.

6.1.2 ŽST Blatná

V ŽST Blatná pro zlepšení bezpečnosti a přístupu cestujících je navrhováno vybudovat mezi současnými dopravními kolejemi č. 1 a č. 4 poloostrovní nástupiště. Poloostrovní nástupiště má výšku nástupní hrany 550 mm nad TK. K jeho vybudování je nutné rozdělit dopravní kolej č. 2 na dvě dopravní koleje, které jsou zakončeny zarážedly. Před každé zarážedlo je nutné umístit cestové návěstidlo. Přístup na poloostrovní nástupiště je umožněn přes centrální přechod, který musí být zabezpečen VZPK při rychlosti vyšší než 50 km/h. Manipulační kolej č. 3 je zkrácena

do km 22,155, kde je opět zřízeno zarážedlo. Centrální přechod je umístěn v km 22,145. Pro kolej č. 1 poloostrovní nástupiště začíná v km 22,145 a končí v km 22,215. Pro kolej č. 4 nástupiště začíná v km 22,100 a končí v km 22,260. U koleje 2a nástupiště je navázáno od km 22,100 do km 22,145 na nástupištní hranu u koleje č. 4. U koleje 2b je nástupiště od km 22,260 do km 22,215 na nástupištní hranu u koleje č. 4. Kolej č. 4 je v polovině rozdělena cestovými návěstidly. Z důvodu dodržení osových vzdáleností je nutné posunout osu koleje č. 4 a zrušit manipulační kolej č. 6, která se v současné době používá jen výjimečně k odstavování drážních vozidel.

6.1.3 Dopravna D3 Sedlice

V dopravě D3 Sedlice je navržen stejný model jako v dopravě D3 Bělčice, ale zůstává zachována manipulační kolej č. 2a. Mezi kolejemi č. 1 a č. 2 je vybudováno poloostrovní nástupiště o délce 60 m umístěné v km 30,680 až v km 30,740. Poloostrovní nástupiště má výšku nástupní hrany 550 mm nad TK. Z prostorových důvodů je posunutá osa dopravní koleje č. 1. V km 30,740 je přes kolej č. 2 veden centrální přechod. Manipulační kolej č. 2 je změněna na dopravní kolej. Z tohoto důvodu musí být odstraněna boční rampa (skladiště). Při zachování režimu tratě D3 je nově výhybka č. 1 vybavena samovratným přestavníkem se základní polohou na dopravní kolej č. 2. Výhybka č. 3 je dovybavena též samovratným přestavníkem se základní polohou na dopravní kolej č. 1. V dopravě D3 probíhá dlouhodobě nakládka dřeva, proto je kolej č. 2a stavebně prodloužena do km 30,510. Boční ochrana dopravní koleje č. 2 je zajištěna výkolejkou Vk1.

6.1.4 Dopravna D3 Radomyšl

V roce 2020 byla provedena výstavba nového úrovňového, jednostranného nástupiště u dopravní koleje č. 2 o délce 60 m s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK. U dopravní koleje č. 1 bylo ponecháno původní sypané nástupiště o délce 60 m s výškou nástupní hrany 200 mm nad TK. Přestože byla provedena částečná modernizace dopravy, autorka navrhuje vybudovat poloostrovní nástupiště o délce 60 m mezi dopravní kolejí č. 1 a č. 2. Nástupiště je umístěno v km 39,714 až 39,774. Přístup na nástupiště je zajištěn centrálním přechodem v km 39,714. Výška nástupní hrany je ve výšce 550 mm nad TK, tím je dodržena ČSN 73 4959. K vybudování poloostrovního nástupiště je zapotřebí větších osových vzdáleností kolejí, proto je posunuta osa dopravní koleje č. 1. Původní nástupiště zřízené v roce 2020 u koleje č. 2 je odstraněno.

6.1.5 Úpravy zastávek

Ve všech zastávkách je navržena modernizace nástupišť. Jsou vyměněna stávající nástupiště u traťové koleje za nástupiště s použitou konstrukcí prefabrikátů H130. Délka všech nástupišť je 60 m. Výška nástupní hrany je navržena 550 mm nad TK. Výjimku budou tvořit zastávky Sedlice město, Rojice a Radomyšl zastávka. Tyto zastávky jsou umístěny v obloucích

o poloměrech menších než 300 m, proto musí být zřízena nástupní hrana pouze ve výšce 380 mm nad TK. [15]

6.1.6 Zvýšení traťové rychlosti a únosnosti železničního svršku

Současný stav trati neumožňuje zvýšit traťovou rychlost. Jedním z důvodů je převýšení dosahujících hodnot maximálně 100 mm a malé poloměry oblouků. Na trati se střídají poloměry oblouků 200 m a 250 m. Problematika zvýšení traťové rychlosti byla autorkou konzultována s odborníky Správy železnic, státní organizace, kteří navrhují využít nedostatku převýšení 130 mm v obloucích. Při tomto řešení by mohlo dojít ke zvýšení traťové rychlosti v obloucích na 60-70 km/h a v přímých úsecích až na 100 km/h. Podmínkou pro využití nedostatku převýšení větší než 100 mm je zřízení bezstykové koleje. [16]

Autorka dále navrhuje z důvodu nákladní dopravy opravu mostních objektů v km 22,407, km 47,898 a km 48,139, aby mohlo dojít ke změně traťové třídy zatížení C3. Výše uvedená traťová třída umožňuje průjezd drážních vozidel s maximální hmotností na nápravu 20 t a s hmotností na běžný metr 7,2 t/m. V současnosti je v úseku trati Blatná – Strakonice traťová třída B2, pro kterou je určena hmotnost na nápravu 18 t a hmotnost na běžný metr 6,4 t/m.

6.2 Zabezpečovací zařízení

V současné době je na trati drážní doprava řízena dle předpisu SŽDC D3. Tento způsob zabezpečení dovoluje maximální traťovou rychlost 60 km/h. Z důvodu velkého množství přejezdových světelných zabezpečovacích zařízení je v celé délce trati položen kabel pro přenos informací dirigujícímu dispečerovi v ŽST Blatná. Kabel je možno využít pro přenos informací při zřízení DOZ.

6.2.1 Zřízení dálkově ovládaného zabezpečovacího zařízení

V ŽST Blatná zůstává zachováno současně zřízené staniční zabezpečovací zařízení s JOP, které umožňuje postupné připojování dalších dálkově řízených stanic a úseků. Výhybky v dopravnách D3 vybavené samovratnými přestavníky jsou nahrazeny elektrickými přestavníky. U každé dopravní koleje ve všech dopravnách je nutné zřídit odjezdová návěstidla. Výhybky a výkolejky na manipulačních a vlečkových kolejích zůstávají vybaveny mechanickými zámkami. V případě, že je využíván pro přístup na nástupiště centrální přechod a traťová rychlost je vyšší než 50 km/h, je nutné provést zabezpečení VZPK. Na trati bude zřízeno traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie – automatické hradlo. Drážní doprava je řízena dle předpisu SŽDC D1. Trať může být dálkově řízena výpravčím ze ŽST Blatná. Navrhované dálkově ovládané zabezpečovací zařízení je možné též řídit z ŽST Strakonice za podmínky, že ŽST Blatná bude též dálkově řízena. Tímto opatřením by došlo k úspoře počtu zaměstnanců. Dálkově řízenou trať Březnice (mimo) – Strakonice (mimo) by řídil druhý výpravčí v ŽST Strakonice, který by zároveň plnil funkci dirigujícího dispečera pro trať Nepomuk – Blatná.

6.2.2 Zabezpečení přejezdů

V současném stavu odpovídají rozhledové poměry na přejezdech zabezpečené výstražnými kříži rychlosti 50 km/h. V případě zvyšování traťové rychlosti nad 50 km/h je nutné kvůli rozhledovým poměrům na většině přejezdů zřídit přejezdové světelné zabezpečovací zařízení. V případě zvýšení traťové rychlosti nad 60 km/h musí být zabezpečeny, v souladu s vyhláškou č. 177/1995 Sb., v platném znění, přejezdovým světelným zabezpečovacím zařízením všechny železniční přejezdy. [17]

Řešená trať je z pohledu vzniku mimořádných událostí bezproblémová. Jako na většině tratí s velkým počtem železničních přejezdů je nejčastější mimořádnou událostí střetnutí na přejezdu. Na základě analýzy interní statistiky Správy železnic nejproblémovější železniční přejezd na trati je P 1398 v km 47,121 zabezpečený pouze výstražnými kříži. V období od roku 2011 do roku 2019 zde vznikly 4 mimořádné události. Pro zvýšení bezpečnosti je navrženo přejezd vybavit přejezdovým světelným zabezpečovacím zařízením.

6.3 Provozní opatření

Pro období od GVD 2019/2020 až do období GVD 2028/2029 byla uzavřena smlouva mezi Jihočeským krajem a dopravcem České dráhy, a.s. o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti vlaky regionální dopravy. Předmětem této smlouvy je, že po celé desetileté období budou na řešené trati nasazeny motorové jednotky ve složení motorový vůz řady 814+914. Nevýhodou těchto jednotek je: jen částečná nízkopodlažnost, nevybavení klimatizací, zastaralá konstrukce z pohledu bezpečnosti, pomalejší rozjezd. Výhodami jednotek jsou nízké provozní náklady a relativní spolehlivost. Vozidla dle předpisu SŽDC (ČD) D2/1 neumožňují využití nedostatku převýšení nad 100 mm.

Pro dodržení podmínek ze strany kraje vycházející z výše uvedené smlouvy, je vhodné nasadit vozidla, které vyhovují následujícím podmínkám ze strany kraje:

- nejvyšší provozní rychlost min. 80 km/h
- kapacita 60 míst k sezení, 3 místa pro dětské kočárky (popř. 2 invalidní vozíky, 5 jízdních kol)
- vstupní dveře centrálně zavírané a blokováné v průběhu jízdy
- WC s uzavřeným oběhem

Pro zvýšení komfortu a bezpečnosti cestujících je navrženo nasadit na trať níže uvedené motorové vozy a jednotky, které jsou v souladu s podmínkami kraje uvedených výše a zároveň jsou schopné průjezdu obloukem při působícím nedostatku převýšení alespoň 130 mm (viz stavební řešení v podkapitole 6.1.6). Předpokladem nasazení vozů na trať je jejich uvolnění z jiných oběhu.

- řada 642 provozována například DB Regio (Desiro)
 - dle uspořádání interiéru 110 - 123 míst na sezení, konstrukční rychlost 120 km/h
- řada 840 a 841 provozovaná dopravce ČD (RegioShuttle RS 1)
 - 71 míst na sezení, konstrukční rychlost 120 km/h
- řada 844 provozovaná dopravcem ČD (RegioShark)
 - 120 míst na sezení, konstrukční rychlost 120 km/h

6.4 VARIANTA A

Tato varianta řešení obsahuje zřízení manipulačního místa v dopravně D3 Bělčice, které umožňuje nakládku v dopravně. Nákladní doprava v místě by mohla mít v současnosti potenciál, jelikož v oblasti je velký výskyt kůrovce. Dřevo napadené kůrovcem vyžaduje těžbu. Dřevo je vhodné přepravovat právě nákladní železniční dopravou. Předpoklad je takový, že nakládka v místě bude výhledově probíhat i po odeznění kůrovcové kalamity. Varianta A dále počítá s modernizací ŽST Blatná, kde dojde především ke zvýšení komfortu cestujících. Další použitým opatřením je zřízení dopravní koleje č. 2 a umístění samovratných přestavníků v dopravně D3 Sedlice. Toto opatření zkrátí interval křížování v dopravně na minutu. Zároveň pro lepší přístup cestujících je v místě vybudováno poloostrovní nástupiště. V dopravně D3 Radomyšl též dojde ke zřízení poloostrovního nástupiště. Pro větší komfort cestujících jsou v zastávkách zřízeny nástupní hrany dle možností 550 mm nad TK či 380 mm nad TK. Dále dojde k opravě mostních objektů v úseku trati Blatná – Strakonice. Tato oprava zvyšuje potenciál pro nákladní dopravu v úseku trati.

Drážní doprava je stále řízena dle předpisu SŽDC D3. Nejvyšší traťová rychlost je tedy zachována na 50 km/h. Co se týče zabezpečení přejezdů problematický přejezd P 1398 je vybaven přejezdovým světelným zabezpečovacím zařízením. Pro zvýšení komfortu cestujících je nasazeno jedno z navrhovaných drážních vozidel uvedené v podkapitole 6.3.

Tato varianta řešení byla pak použita při návrhu nového jízdního řádu a při nástinu návazné dopravy. Varianta byla zvolena, jelikož řešení nevyžaduje příliš velké investice do infrastruktury a značně zvyšuje komfort cestujících.

Výhody

- zkrácení intervalu křížování v dopravně D3 Sedlice
- nižší finanční náročnost
- zlepšení komfortu a bezpečnosti cestujících při nástupu a výstupu
- zvýšení komfortu pro cestujících ve vozech
- lepší jízdní vlastnosti nově nasazených vozů

- větší potenciál tratě pro nákladní dopravu

Nevýhody

- nedojde ke zvýšení traťové rychlosti
- nedojde ke zvýšení bezpečnosti železničního provozu

6.5 VARIANTA B

Varianta B počítá se všemi stavebními úpravami, které jsou uvedeny i ve variantě A. Zároveň dojde ke zvýšení nedostatku převýšení, což umožňuje zvýšení traťové rychlosti na 60 -70 km/h. Zvýšení nedostatku převýšení nad 100 mm vyžaduje zároveň zřízení bezстыkové koleje, která v současnosti na trati není. Zvýšení traťové rychlosti vede k nutnosti provést změnu zabezpečovacího zařízení na traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie – automatické hradlo. Staniční zabezpečovací zařízení je v ŽST Blatná zachováno. Současné dopravní jsou vybaveny odjezdovými návěstidly a samovratné přestavníky jsou nahrazeny elektrickými. Zvýšení rychlosti nad 60 km/h také vyžaduje vybavení všech železničních přejezdů světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením. Pro zvýšení komfortu cestujících je nasazeno jedno z navrhovaných drážních vozidel uvedené v podkapitole 6.3. Při neprovedení stavebních úprav na železničním spodku a svršku je v Bělčicích, Sedlicích a Radomyšli užitečná délka dopravních kolejí okolo 100 m, což omezuje vozbu tranzitních nákladních vlaků, popřípadě delších vlaků na jednotlivé vlečky. Dálkově ovládané zabezpečovací zařízení zvyšuje bezpečnost provozu, nicméně vyžaduje značné investice do infrastruktury. Právě z důvodu vysokých finančních nákladů tato varianta nebyla zvolena pro návrh nového jízdního řádu a návazné dopravy.

Výhody

- zvýšení bezpečnosti železničního provozu
- zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech pro silniční dopravu
- případná úspora personálu
- zvýšení traťové rychlosti, propustnosti trati
- zvýšení bezpečnosti cestujících při nástupu a výstupu, komfortu cestujících
- zvýšení potenciálu pro nákladní dopravu

Nevýhody

- velká finanční náročnost
- značné stavební úpravy

7 NÁVRH JÍZDNÍHO ŘÁDU A NÁSTIN NÁVAZNÉ DOPRAVY

Cílem vytvoření nového jízdního řádu je zlepšení návaznosti spojení v jednotlivých stanicích, celkové zvýšení počtu spojů na trati a zatraktivnění veřejné osobní železniční dopravy v regionu. Cíle návrhu byly stanoveny na základě Plánu dopravní obslužnosti území Jihočeského kraje 2017-2021 s výhledem do roku 2030. Dle dokumentu Jihočeský kraj považuje jako příležitost právě zavedení hodinového taktu v úseku trati Březnice – Strakonice a zlepšení přestupních vazeb na veřejnou linkovou dopravu. Návrh jízdního řádu je v souladu se stavebními a provozními opatřeními, které obsahuje varianta A uvedená výše.

V příloze 4 je navržen taktový jízdní řád s odchylkami ve vybraných časech z důvodu zajištění spojení do/ze škol a zajištění dopravy na směnný provoz v ranních hodinách. V navrhovaném jízdním řádu je zachován model, kde většina spojů je výchozích či končících v ŽST Blatná. Tento koncept byl stanoven na základě analýzy dojíždětky a vyjíždětky obyvatel (viz Tabulka 2), ze které plyne, že dělicím bodem je právě město Blatná. Jízdní řád je navržen v maximalistické variantě, ale umožňuje dle poptávky provést redukci spojů.

Pravidelný interval tvoří osobní vlaky vyjíždějící z ŽST Březnice vždy v sudé hodiny v čase xx:06 a spěšné vlaky z ŽST Březnice v liché hodiny v čase xx:20. Dále v opačném směru jízdy ze ŽST Blatná vyjíždějí vždy spěšné vlaky v sudé hodiny v čase xx:08 a osobní vlaky v liché hodiny v čase xx:22. Pravidelný interval je též zaveden ve směru do Strakonice v ŽST Blatná. V liché hodiny vyjíždí z Blatné osobní vlaky v čase xx:04 a v sudé hodiny spěšné vlaky v čase xx:12. Z ŽST Strakonice do ŽST Blatná pravidelně vyjíždějí v liché hodiny spěšné vlaky v čase xx:16 a osobní vlaky xx:54. Výjimky tvoří spěšné vlaky s odjezdem z Březnice v časech 06:36, 12:36, 16:36 a 20:36, které svými náležitostmi v ŽST Blatná přecházejí na osobní vlaky s odjezdem ze ŽST Blatná v pravidelné poloze v lichou hodinu v časech xx:04. Další výjimkou jsou osobní vlaky z Blatné do Březnice, které jsou z Blatné vypraveny v časech 10:38, 14:38, 18:38. Tyto osobní vlaky jsou pokračováním vybraných osobních vlaků ze Strakonice s časem příjezdu do Blatné xx:35. Výjimkou mimo takt jsou také školní spoje ze Strakonice do Blatné a z Blatné do Březnice. Minimální časové odchylky od taktu jsou realizovány v ranních hodinách z důvodu dopravy zaměstnanců na ranní směny začínající v 06:00. V době špičky je vypraven spěšný vlak ze Strakonice do Blatné v čase 16:22, který navazuje na spěšný vlak z Plzně.

V návrhu je uvažována současná traťová rychlost 50 km/h a zjednodušené řízení drážní dopravy dle předpisu SŽDC D3. Interval křižování v dopravních D3 je uvažován 1 minuta. K zásadnímu zkrácení intervalu křižování oproti současnému stavu, dojde v dopravně D3 Sedlice, která je vybavena samovratnými přestavníky výhybek. Cestovní doby osobních vlaků mezi jednotlivými dopravami D3 jsou z důvodu nezvyšování traťové rychlosti zachovány dle současného jízdního řádu. Osobní vlaky obsluhují všechny zastávky, stanice a dopravny D3 na trati. Spěšné vlaky

obsluhují v úseku trati Březnice – Blatná pouze dopravnu D3 Bělčice a v úseku trati Blatná – Strakonice obsluhují dopravnu D3 Sedlice, zastávku Sedlice město, dopravnu D3 Radomyšl a zastávku Radomyšl zastávka. Místa zastavení spěšných vlaků jsou určena na základě ohlašovací povinnosti v dopravních D3. Zastavení v zastávkách je stanoveno na základě počtu vyjíždějích a dojíždějích a na základě polohy zastávky vůči sídlu. Jízdní doby spěšných vlaků v úseku trati Březnice – Blatná, jsou odvozeny od soupravových vlaků, které jezdí v současné jízdním řádu. Cestovní doba spěšného vlaku je tedy 27 minut. Jízdní doby spěšných vlaků v úseku trati Blatná – Strakonice jsou stanoveny dle jízdních dob osobních vlaků s odečtením pobytů v jednotlivých zastávkách. Cestovní doba spěšného vlaku je stanovena tedy na 39 minut.

U návazných tratích se nepředpokládají zásadní úpravy současný jízdních řádů. Výjimkou je trať Zdice – Protivín.

7.1 Návazná vlaková doprava

Přestupy cestujících jsou řešeny v ŽST Březnice, ŽST Blatná a ŽST Strakonice. Časy příjezdů a odjezdů jsou použity z jízdního řádu platného od 15. 12. 2019. V přílohách 5 a 6 se nachází časy odjezdů a příjezdů vlaků dle nového jízdního řádu.

7.1.1 ŽST Březnice a trať Zdice – Protivín

Pro zatraktivnění železničního spojení mezi Blatnou a Prahou je zavedena návaznost mezi spěšnými vlaky v úseku trati Blatná – Březnice a rychlíky dopravce ARRIVA linka R26 Praha hl. n. – České Budějovice. Pro zajištění přestupní vazby je nutné, aby linka R26 jezdila bez výjimek v pravidelném dvouhodinovém taktu. V současném jízdním řádu má linka nepravidelnosti v průběhu týdne. Spěšný vlak přijíždí do Březnice z Blatné v sudou hodinu v čase xx:35 s návazností na rychlík do Prahy (odjezd z Březnice v sudou hodinu v čase xx:38) a odjíždí z Březnice do Blatné v lichou hodinu v čase xx:20 po příjezdu rychlíku z Prahy (příjezd do Březnice v lichou hodinu v čase xx:20). Tento směr je volen na základě analýzy dojížděky a vyjížděky a z důvodu malého počtu přímých autobusových spojů z Blatné do Prahy. Při jízdě rychlíku ARRIVA po trati č. 171 je železniční spojení konkurenceschopné s autobusovým. Cestovní doba autobusem ze zastávky Blatná, Palackého do zastávky Praha, Smíchovské nádraží je 123 minut a cestovní doba vlakem až do stanice Praha – Smíchov je 125 minut a do stanice Praha hl. n. je 134 minut.

Dále dochází k posunutí časových poloh osobních vlaků, které jsou vedeny ze Zdic (Berouna) do Blatné a opačným směrem. Osobních vlaky přijíždějí ve směru od Blatné do Březnice v lichou hodinu v čase xx:52 a o minutu později pokračují do Zdic (Berouna). Ze Zdic (Berouna) přijíždějí do Březnice vlaky v sudou hodinu v čase xx:05 a o minutu později odjíždějí do Blatné. Křížování těchto vlaků na trati Zdice – Protivín může nově probíhat v ŽST Tochovice místo v ŽST Milín.

Nová časová poloha osobních vlaků jedoucích do Zdic zkrátí dobu přestupu mezi rychlíky linky R16 (Praha hl. n. – Beroun – Plzeň hl. n. – Klatovy). Nejkratší cestovní doba ze stanice Praha hl. n. do stanice Blatná je 143 minut. Posunutím polohy osobních vlaků jsou rozvázány některé přípoje v ŽST Beroun (například na trati č.174). Nicméně při přestupu na rychlíky linky R16 jsou přestupní vazby zachovány.

I přes posun polohy osobních vlaků směr Zdice je ve většině případů zachována návaznost na vlaky směr Protivín. Dochází jen k prodloužení doby přestupu.

Atraktivitu železničního spojení, které je zajištěno více dopravci, snižuje fakt, že dosud není plošně zavedená jednotná jízdenka. V současnosti funguje jen ve vybraných oblastech ve zkušebním provozu. Ke zlepšení podmínek veřejné hromadné dopravy v oblasti by přispěla integrace s překryvem sousedních IDS, která by zahrnovala kromě železniční dopravy i dopravu autobusovou. V současnosti patří pouze úsek tratě Březnice – Slavětín u Březnice do systému Pražské integrované dopravy.

7.1.2 ŽST Blatná

Do stanice Blatná přijíždějí osobní vlaky z Březnice vždy v sudou hodinu v čase xx:36. Je zajištěn ve vybraných časech přestup na osobní vlaky do Nepomuka, které v Nepomuku navazují na rychlíky do Plzně. Dále je zajištěna návaznost mezi osobními vlaky z Nepomuka (příjezd do Blatné v lichou hodinu v čase xx:10) a osobními vlaky z Blatné do Březnice s odjezdem vždy v lichou hodinu v čase xx:22. Též je zajištěna návaznost mezi vybranými osobními vlaky ze Strakonice s příjezdy v sudé hodiny v časech xx:35 a mezi osobními vlaky do Nepomuka s odjezdy v sudou hodiny v časech xx:46.

7.1.3 ŽST Strakonice

Ve Strakonicích je i přes časové posuny vlaků zachována přestupní vazba mezi rychlíky linky R11 (Plzeň hl. n. – České Budějovice – Brno hl. n.). Do Strakonice přijíždí spěšný vlak z Blatné vždy v sudou hodinu v čase xx:51 a rychlík do stanice Plzeň hl. n. odjíždí ze Strakonice vždy v sudou hodinu v čas xx:53. Rychlíky do Českých Budějovic pak ze Strakonice odjíždějí vždy v liché hodiny v časech xx:06. Spěšné vlaky do Blatné odjíždějí vždy v lichou hodinu v časech xx:16. Dlouhé přestupní doby pohybující se v rozmezí 30 až 40 minut jsou mezi spěšnými vlaky z a do Blatné a osobními vlaky do Volar (spěšnými vlaky z a do Tábora).

Dále je zajištěna návaznost mezi osobními vlaky z Blatné s příjezdem do Strakonice v liché hodiny v časech xx:45 a osobními vlaky do Českých Budějovic, které odjíždějí vždy v sudé hodiny v časech xx:02. Přestupní vazba je zajištěna i mezi osobními vlaky z Českých Budějovic s příjezdy v lichých hodinách v časech xx:47 a osobními vlaky odjíždějícími do Blatné v lichých hodinách v časech xx:54.

Návaznost existuje mezi spěšným vlakem z Blatné do Strakonice (příjezd do Strakonice 05:35) a spěšným vlakem ze Strakonice do Plzně (se stávajícím odjezdem v 05:42) a dále mezi spěšným vlakem z Plzně hl. n. s příjezdem do Strakonice v 16:18 a se spěšným vlakem do Blatné s odjezdem v 16:22 ze Strakonice.

7.2 Návazné módy dopravy

Cílem návrhů návazných módů dopravy je zajistit komfortnější přestup cestujících mezi železniční a autobusovou dopravou. Návrh též zahrnuje zřízení parkovišť P+R v místě vybraných železničních stanic, dopravních a zastávkách. Zřízení parkovišť může přivést nové cestující do vlaků. V oblasti je nutné omezit souběžné autobusové spoje se spoji vlakovými, které jsou v navrženém jízdním řádu značně posíleny. Návrhy jsou zaměřeny především na stanice, dopravní a zastávky, které v jízdním řádu obsluhují nově zavedené spěšné vlaky. Koncept je takový, že tato místa by byla v časech příjezdů a odjezdů vlaků obsluhována autobusovými spoji. Autobusové spoje by pak zajišťovali obsluhu okolních obcí dle poptávky. V podkapitole není řešena návaznost autobusového spojení v ŽST Strakonice, kde je přestup už v současnosti mezi jednotlivými módy dopravy pro cestující komfortní. V letech 2017-2018 zde byl vybudován terminál regionální dopravy a parkoviště P+R přímo před výpravní budovou. Není též řešena návaznost dalších druhů dopravy v zastávkách, které neobsluhují spěšné vlaky. A to především z důvodu nízké dojížděky a vyjížděky z těchto sídel, ve většině případů vzdálené polohy železničních zastávek od středů obcí a špatných přístupových cest na železniční zastávky. Z uvedených důvodů byly zavedeny spěšné vlaky, od kterých bude zajištěno návazné autobusové spojení do neobsluhovaných zastávek a dalších obcí nacházejících se mimo řešenou trať. Níže je uvedená maximalistická varianta autobusových spojení, která by zajišťovala návaznost autobusů od všech vlaků na trati. Počty a trasy autobusů lze dle poptávky zredukovat či přidat. Ve všech níže uvedených místech je též počítáno s vybudováním mobiliáře pro cyklistickou dopravu, což by dalšího perspektivního systému individuální dopravy.

7.2.1 ŽST Březnice

Autorka navrhuje přesunout autobusovou zastávku do těsné blízkosti výpravní budovy. V současnosti se zastávka nachází ve vzdálenosti 200 m od výpravní budovy. Pro zlepšení obsluhy města Březnice a návaznosti na další autobusové spoje, které odjíždějí z autobusového nádraží (vzdálené 1700 m od ŽST Březnice), je vhodné, aby autobusové spoje obsluhující ŽST Březnice zajížděly i na zastávky Březnice, nám. a Březnice aut. st. Pro zatraktivnění železniční dopravy je navrženo vybudovat parkoviště P+R v blízkosti výpravní budovy, kde je v současnosti dostatečný volný prostor. Vybudování parkoviště P+R je i součástí Plánu dopravní obslužnosti Středočeského kraje na období 2016-2020.

Pro zajištění návaznosti vlakové a autobusové dopravy je navrženo, aby autobusové spoje přijížděly do zastávky u železniční stanice vždy v sudé hodiny v časech xx:32 (přestup na vlaky směr Praha hl. n. s odjezdem xx:39 a na spěšné vlaky směr Blatná s odjezdem xx:36), xx:02 (přestup na vlaky na osobní vlaky směr Blatná s odjezdem v čase xx:06 a osobní vlaky směr Protivín s odjezdem v čase xx:18). Dále v liché hodiny přijíždí autobusy v časech xx:13, aby byla zajištěna přestupní vazba s rychlíky do Českých Budějovic s odjezdem v čase xx:17 a spěšnými vlaky směr Blatná s odjezdem v čase xx:20. Autobusové spoje odjíždějí ze zastávky vždy v sudé hodiny v časech xx:42 (přestup z rychlíku z Českých Budějovic s časem příjezdu xx:38 a z spěšného vlaku z Blatné s časem příjezdu xx:35), v časech xx:10 (návaznost na osobní vlak ze Zdic s časem příjezdu xx:05) Dále autobusy odjíždějí ze zastávky v liché hodiny v časech xx:55 (návaznost na osobní vlak z Blatné s časem příjezdu xx:52 a na osobní vlak z Protivína s časem příjezdu xx:38) a v časech xx:20 (návaznost na rychlíky z Prahy s příjezdem v čase xx:16 a osobní vlaky z Blatné s příjezdem v čase xx:08).

7.2.2 Dopravna D3 Bělčice

Dopravnu D3 dle navrženého jízdního řádu obsluhují osobní i spěšné vlaky. Dopravna se nachází u komunikace II/174, proto se nabízí i u této dopravní vybudovat parkoviště, které by mohlo zajistit příliv cestujících do vlakové dopravy. Dále autobusy nově zajíždějí přímo před budovu dopravní. V současném stavu se autobusová zastávka nachází podél komunikace II/174 ve vzdálenosti 120 metrů od dopravní. Autobusy do stanice přijíždějí v sudých hodinách v časech xx:16 (spěšné a osobní vlaky v relaci Blatná – Březnice zde křižují v sudých hodinách vždy od xx:21 od xx:22). V lichých hodinách pak autobusy přijíždějí v časech xx:30 (osobní a spěšné vlaky zde opět křižují v časech od xx:35 do xx:36). Dále budou přijíždět v časech 6:48, 11:48, 12:48, 14:48, 17:48, 18:48 a 20:48, aby byla zajištěna návaznost na spěšné vlaky odjíždějící z dopravní v uvedené hodiny v čase xx:52. Pro zajištění autobusového spojení pro cestujících přijíždějících do Bělčic vlakem, je možné zavést u autobusů pobyt v Bělčicích po dobu jednotlivých křižování v dopravně D3. Dále je žádoucí, aby autobusy navazující na spěšné vlaky obsluhovaly zastávky, ve kterých nezastavuje spěšný vlak (Hudčice, Slavětín u Březnice, Závišín a Bezdědovice).

7.2.3 ŽST Blatná

V současnosti se před výpravní budovou nachází autobusové zastávky, které ale nejsou obsluhovány všemi spoji, které obsluhují město Blatná. Zároveň se železniční stanice nachází na okraji města (1 000 m do centra), což jako slabou stránku uvádí i Plán dopravní obslužnosti území Jihočeského kraje 2017-2021 s výhledem do roku 2030. Nově všechny autobusy zajíždějí před výpravní budovu a zároveň vybrané spoje dle poptávky obsluhují centrum města. Tím se zvýší atraktivita železniční dopravy, jelikož je zajištěno spojení do centra města a přestup mezi

autobusovou a železniční dopravou. U ŽST se nachází plocha na parkování, která vyžaduje modernizaci.

Autobusy od výpravní budovy odjíždějí vždy v liché hodiny v časech xx:13 (ná vaznost na osobní vlaky přijíždějící z Nepomuku v xx:10 a spěšné vlaky z Březnice s časem příjezdu xx:03), dále v liché hodiny v časech xx:58 (ná vaznost na příjezdy spěšných vlaků ze Strakonice s příjezdem xx:55 a spěšné vlaky z Březnice s příjezdem xx:47). V sudých hodinách odjíždějí v časech xx:40 (ná vaznost na osobní vlaky ze Strakonice s příjezdem xx:35 a na osobní vlaky z Březnice s příjezdem xx:36). Je také potřeba zajistit návaznost na ranní vlakové spoje v časech příjezdů 05:45, 06:38, 07:27. Autobusy přijíždějí k železniční stanici v sudých hodinách v časech xx:05 (ná vaznost na spěšné vlaky do Strakonice s odjezdy v časech xx:12 a do Březnice s odjezdem v časech xx:08), xx:35 (ná vaznost na osobní vlaky do Nepomuka s odjezdy v časech xx:46 a na vybrané osobní vlaky do Březnice v časech 10:38, 14:38, 18:38). V lichých hodinách přijíždějí v čase xx:00 (ná vaznost na odjezdy osobních vlaků do Strakonice v časech xx:04 a na odjezdy osobních vlaků do Březnice v časech xx:22)

7.2.4 Zastávka Sedlice město

Železniční zastávka je dle nového jízdního řádu obsluhována osobními i spěšnými vlaky, proto je nutné v místě zastávky zajistit návaznou dopravu. Zastávka Sedlice město má lepší polohu vůči městu Sedlice než dopravna D3 Sedlice, proto je zvolena pro obsluhu i spěšnými vlaky. U železniční zastávky je umístěna zastávka autobusu, která je v současnosti obsluhovaná jen devíti spoji denně. Pro zlepšení návaznosti spojení je navrhováno, aby autobusy obsluhovaly kromě zastávek ve středu města nově i autobusovou zastávku u železniční stanice. Za železničním přejezdem je zároveň prostor pro vybudování parkoviště.

Autobusy obsluhují zastávku v sudé hodiny v časech xx:18 a xx:29. Je zajištěn přestup z vlaků, které obsluhují zastávku v sudých hodinách v časech xx:26 (spěšný vlak z Blatné) a xx:21 (osobní vlak ze Strakonice). V liché hodiny autobusy obsluhují zastávku v časech xx:15 a xx:45. Bude zajištěna přestupní vazba s vlaky, které zastávku obsluhují v lichých hodinách v časech xx:18 a xx:41. Autobusy navazující na spěšné vlaky obsluhují obce, ve kterých nezastavuje spěšný vlak (Mačkov).

7.2.5 Zastávka Radomyšl zastávka

Poloha železniční zastávky je pro cestující přívětivá, jelikož se nachází na okraji v zastavěné části Radomyšle. V současnosti je nevýhodou zastávky vzdálenost (550 m) od autobusové zastávky Radomyšl nákup. stf. Tato autobusová zastávka je v městysu nejvíce obsluhovaná. Pro zlepšení komfortu přestupů je navrženo vybudovat autobusovou zastávku přímo u železniční zastávky, kde je v současnosti velké množství volné zelené plochy. V těchto místech lze vybudovat i parkoviště.

Autobusy zastávku obsluhují v sudé hodiny v časech xx:03 (ná vaznost na osobní vlaky do Blatné s odjezdem v časech xx:07), v časech xx:42 (ná vaznost na spěšný vlak do Strakonice s příjezdem v čase xx:39) a v časech xx:25 přijíždí spoje, aby odvážely cestující z osobního vlaku s příjezdem xx:06 a navázely cestující ke spěšnému vlaku s odjezdem v čase xx:39). V lichých hodinách obsluhují autobusy zastávku v časech xx:25 (ná vaznost na spěšný vlak do Blatné s odjezdem xx:28 a osobní vlak do Strakonice s odjezdem xx:33) a dále v časech xx:40 (odvoz cestujících od vlaků). Těmito autobusovými spoji by byly zajištěny přestupní vazby i v době nepravidelností jízdního řádu (ranní a odpolední špička).

8 ZHODNOCENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ

V této kapitole je vyhodnocen návrh jízdního řádu a s ním související nástin návazné dopravy. Zároveň jsou vyhodnoceny stavební a provozní opatření obsažené ve variantě A (podrobněji kapitola 6), která je použita při tvorbě návrhu jízdního řádu. Zhodnocení varianty B, která není dále použita pro návrh jízdního řádu a nástin návazné dopravy, je provedeno v kapitole 6.

Stavebními úpravami dochází ke zjednodušení křižování v dopravně D3 Sedlice. Zkrácení intervalu křižování na minutu v této dopravně je nutné pro zavedení hodinového taktu. Vybavení dopravní D3 výhybkami se samovratnými přestavníky umožňuje zároveň zachování doprovodu vlaku pouze strojvedoucím.

Nasazením nových motorových jednotek a zřízením nástupišť s nástupištní hranou ve výšce 550 mm (popřípadě 380 mm) nad TK v zastávkách a dopravnách je zvýšen komfort cestujících.

Podmínky pro nákladní dopravu jsou zlepšeny především v místě mostních konstrukcí v úseku Blatná – Strakonice, kde je navrženo zvýšení traťové třídy zatížení. V Bělčicích je zřízena pro možnost nakládky a vykládky manipulační kolej. V dopravně D3 Sedlice, i přes zřízení dopravní koleje, je možnost nakládky a vykládky zachována. S ohledem na velké množství tras vlaků osobní dopravy v navrženém jízdním řádu je nutné vést nákladní vlaky především v nočních hodinách. Nevýhodou tratě jsou krátké dopravní koleje v dopravnách D3, které neumožňují jízdy dlouhých nákladních vlaků.

Nová podoba jízdního řádu zavádí hodinový takt a zajišťuje nové přestupní vazby. Nově vzniká přestupní vazba v ŽST Březnice mezi spěšnými vlaky v úseku trati Blatná – Březnice a rychlíky dopravce ARRIVA linky R26 Praha hl. n. – České Budějovice. Tato návaznost zvyšuje atraktivitu železničního spojení do Prahy. Dále vznikají přestupní vazby v ŽST Blatná mezi vybranými osobními vlaky Nepomuk – Blatná. V ŽST Strakonice je nově návaznost mezi osobními vlaky z/do Blatné a osobnímu vlaky z/do Českých Budějovic. V ranních a odpoledních hodinách je možno využít přestupní vazbu ve Strakonících mezi spěšnými vlaky z/do Blatné a spěšnými vlaky z/do Plzně. V navrženém jízdním řádu jsou zachovány současné přestupní vazby. V ŽST Březnice je stále zachována přestupní vazba na vlaky směr Protivín. Přestupní doba je pouze prodloužena. Ve Zdicích je zachována návaznost na rychlíky linky R16 (Praha hl. n. – Beroun – Plzeň hl. n. – Klatovy) a osobními vlaky (Zdice – Blatná). V ŽST Strakonice je stále přestupní vazba mezi rychlíky linky R11 (Plzeň hl. n. – České Budějovice – Brno hl. n.).

Navržený jízdní řád významně navyšuje počty spojů v celé délce trati oproti původnímu jízdnímu řádu. Jedná se o maximalistické řešení, ve kterém lze dle poptávky snížit počty spojů. Velký počet vlaků na trati sebou nese i větší náročnost na řízení provozu na trati. Řešení stále počítá s organizováním drážní dopravy dle předpisu SŽDC D3. Pro zajištění bezpečnosti provozu, by

bylo vhodné, aby dirigující dispečer v ŽST Blatná řídil pouze provoz na řešené trati a nevykonával zároveň funkci výpravčího v ŽST Blatná. Toto opatření by vedlo ke zvýšení počtu zaměstnanců.

Atraktivitu železničního spojení zvyšuje zřízení P+R a mobiliářů pro cyklisty ve vybraných dopravnách a zastávkách. Nové přestupní vazby mezi autobusovou a železniční dopravou navrhované výše a přesun autobusových zastávek též zvyšuje komfort pro cestující.

Výhodou varianty A je, že nevyžaduje vyjma vybudování poloostrovních nástupišť a zřízení parkovišť v dopravnách a zastávkách velké finanční investice do infrastruktury oproti variantě B. I přes nižší investice bylo možné ve variantě A zavést hodinový takt na trati a zvýšit atraktivitu železniční dopravy. Nevýhodou varianty A je, že není zvýšena bezpečnost železničního provozu a nedošlo ke zvýšení traťové rychlosti. Zároveň nedošlo též ke značnému snížení cestovních dob. Cestovní doby osobních vlaků byly zachovány dle současného jízdního řádu (Březnice – Blatná 30 minut, Blatná – Strakonice 41 minut). Kratší jsou pouze cestovní doby spěšných vlaků (Březnice – Blatná 27 minut, Blatná – Strakonice 39 minut).

8.1 SWOT analýza

V tabulce byla využita SWOT analýza pro přehledné zhodnocení navržených opatření.

Tabulka 15: SWOT analýza

	Silné stránky (Strengths)	Slabé stránky (Weaknesses)
Interní faktory	<ul style="list-style-type: none"> • Zkrácení intervalu křižování • Zlepšení komfortu cestujících v nových drážních vozidlech • Zvýšení bezpečnosti cestujících při nástupu a výstupu • Zlepšení podmínek pro nákladní dopravu (nakládka a vykládka) • Zvýšení počtu spojů v osobní dopravě • Nové přestupní vazby ve všech stanicích • Zlepšení návaznosti jednotlivých módů dopravy • Poměrně nízké investiční náklady 	<ul style="list-style-type: none"> • Nedošlo ke zkrácení cestovních dob (pouze u spěšných vlaků ano) • Nízká traťová rychlost • Nedošlo ke zvýšení bezpečnosti železničního provozu • Nemožnost jízdy dlouhých nákladních vlaků • Nárůst počtu zaměstnanců řízení provozu v ŽST Blatná
	Příležitosti (Opportunities)	Hrozby (Threats)
Externí faktory	<ul style="list-style-type: none"> • Zvýšení počtu cestujících díky vyšší nabídce vlakových spojů • Přesun cestujících z autobusových spojů, IAD do vlakových 	<ul style="list-style-type: none"> • Řízení dle předpisu SŽDC D3 v delším časovém horizontu s ohledem na zavádění ETCS neperspektivní • Omezení finančních prostředků ze strany státu na železniční dopravu

Zdroj: autorka

9 ZÁVĚR

Cílem bakalářské práce je zlepšit železniční spojení na trati Březnice – Strakonice. Tento cíl je dosažen stavebními a provozními úpravami, které následně umožňují zvýšení počtů vlaků na trati. Pro zvýšení atraktivity železniční dopravy v oblasti je vytvořen nový jízdní řád, který zlepšuje návaznosti ve všech stanicích řešené tratě a též obsluhu samotné tratě. Zároveň jsou v práci navržena taková opatření, aby byl zlepšen komfort cestujících při přestupech mezi jednotlivými druhy dopravy.

Nejdříve je provedena analýza území, kterým trať prochází. Tato analýza je nezbytná pro další postup v práci, jelikož poskytuje informace o důležitých cílech a o rozložení obyvatel v řešeném území. Z analýzy dojížděky a vyjížděky vyplývá, že dělicím bodem celé trati je město Blatná. Z toho důvodu v novém jízdní řádu většina vlaků je výchozích či končících v ŽST Blatná. Zároveň největší pohyb obyvatel za prací a do škol je z/do Březnice, Bělčic, Blatné, Sedlic, Radomyšle a Strakonice. Na základě těchto poznatků jsou určena místa zastavení nově zavedených spěšných vlaků. Následně je popsána dopravní obslužnost v oblasti. Analýza se zabývá rozsahem železniční a autobusové dopravy. Je provedeno porovnání cestovních dob jednotlivých cestovních módů, ze kterého vyplývá, že IAD je nejrychlejším způsobem dopravy v řešeném území. Cestovní doby mezi autobusem a vlakem jsou ve většině relacích rozdílné v řádě minut.

Další analýza se zabývá technickým stavem řešené tratě a současným rozsahem osobní a nákladní dopravy na trati. Parametry a stav tratě jsou důležitými podklady pro postup v návrhové části práce. Stav trati byl též prověřen osobním průzkumem při místním šetření.

Cílem návrhových opatření je odstranit zjištěné provozní a stavební nedostatky. Největší nedostatky na trati, které brání rozvoji železniční dopravy, jsou: dlouhý interval křížování v dopravně D3 Sedlice, maximální traťová rychlost 50 km/h, minimální bezbariérovost nástupišť, řízení drážní dopravy dle předpisu D3, nedostačující přestupní vazby na jiné módy dopravy ve vybraných dopravních a zastávkách. V práci je navrženo několik stavebních a provozních opatření. Ta jsou následně zpracována do dvou variant návrhů.

Úspornější varianta A uvažuje stále s řízením drážní dopravy dle předpisu D3 a se zachováním současné traťové rychlosti 50 km/h. Toto řešení zahrnuje stavební úpravy a provozní úpravy, které zajišťují: větší komfort cestujících, zlepšení podmínek pro nakládku a vykládku, zvýšení propustnosti tratě. Zvýšení propustnosti tratě umožňují stavební úpravy v dopravně D3 Sedlice, která následně vedou ke zkrácení intervalu křížování.

Velkorysejší varianta B uvažuje stavební úpravy, které mimo jiné umožní zvýšení traťové rychlosti na 100 km/h v přímých úsecích a na 60-70 km/h v obloucích. Se zvýšením traťové

rychlosti souvisí i nutnost změny zabezpečovacího zařízení na staniční a traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie. Varianta B zvyšuje bezpečnost na trati, zlepšuje podmínky pro nákladní dopravu, zvyšuje propustnost a zlepšuje komfort cestujících. Přes všechny tyto benefity varianty B autorka považuje variantu A za vhodnější řešení pro trať Březnice – Strakonice. Hlavním důvodem je vysoká investiční náročnost, kterou sebou nese varianta B.

Na základě stavebních a provozních úprav varianty A je vytvořen nový jízdní řád, který na trať zavádí vlaky v hodinovém taktu. Jízdní řád nově počítá se spěšnými vlaky, které obsluhují jen vybraná místa zastavení (ŽST Březnice, dopravna D3 Bělčice, ŽST Blatná, dopravna D3 Sedlice, zastávka Sedlice město, dopravna D3 Radomyšl, zastávka Radomyšl zastávka, ŽST Strakonice). Cestovní doba spěšných vlaků v úseku trati Březnice – Blatná je 27 minut, což je úspora o 3 minuty oproti vlaků osobním. V úseku trati Blatná – Strakonice je pak jejich cestovní doba 39 minut, což je úspora času o 2 minuty oproti vlaků osobním. Jízdní řád zajišťuje nové a zároveň zachovává původní přestupní vazby ve všech stanicích na řešené trati. Vznikly přestupní vazby například ve stanici Březnice na rychlíky Praha hl. n. – České Budějovice, ve stanici Blatná na osobní vlaky Nepomuk – Blatná a dále ve stanici Strakonice na osobní vlaky Strakonice – České Budějovice.

Pro zlepšení přestupních vazeb mezi jednotlivými druhy dopravy je v závěru práce vytvořen nástin návazných módů dopravy. V nástinu byla zpracována taková opatření (vybudování P+R, přesuny autobusových zastávek), která zvyšují atraktivitu železniční dopravy v řešeném území.

10 POUŽITÉ ZDROJE

- [1] ŽABKA, Martin. *Železnice na Blatensku 1899-2019: 120 let dráhy Břežnice - Strakonice s odbočkami*. [Praha]: Dopravní nakladatelství Krokodýl, [2019]. ISBN 978-80-270-5972- 0.
- [2] Mapy [online]. [cit. 2020-07-15]. Dostupné z: mapy.cz
- [3] Informace o územně správním členění České republiky [online]. [cit. 2020-07-15]. Dostupné z: <http://www.nuov.cz/informace-o-uzemne-spravnim-cleneni-ceske-republiky>
- [4] Český statistický úřad: *Charakteristika okresu Příbram* [online]. [cit. 2020-07-15]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/xs/charakteristika_okresu_pribram
- [5] Český statistický úřad: *Charakteristika okresu Strakonice* [online]. [cit. 2020-07-15]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/xs/charakteristika_okresu_st
- [6] Český statistický úřad: *Profil území* [online]. [cit. 2020-07-15]. Dostupné z: <https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=profil-uzemi>
- [7] Dojíždka do zaměstnání a škol podle Sčítání lidu, domů a bytů - Středočeský kraj - 2011: *Český statistický úřad* [online]. [cit. 2020-07-15]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/dojizdka-do-zamestnani-a-skol-podle-scitani-lidu-domu-a-bytu-2011-jihocesky-kraj-2011-5266xrja0u>
- [8] Dojíždka do zaměstnání a škol podle Sčítání lidu, domů a bytů - Jihočeský kraj - 2011: *Český statistický úřad* [online]. [cit. 2020-07-15]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/dojizdka-do-zamestnani-a-skol-podle-scitani-lidu-domu-a-bytu-2011-jihocesky-kraj-2011-5266xrja0u>
- [9] IDOS vlaky a autobusy, vyhledávání spojení [online]. [cit. 2020-07-15]. Dostupné z: <https://idos.idnes.cz/autobusy/spojeni/?changeShield=true>
- [10] Knižní jízdní řád 2020. Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2019.
- [11] Pomůcky GVD: *Portál Správy železnic, státní organizace* [online]. [cit. 2020-07-15]. Dostupné z: <https://provoz.szdc.cz/Portal/ViewArticle.aspx?oid=1730415>
- [12] Popis trati 203 Břežnice - Strakonice [online]. [cit. 2020-07-15]. Dostupné z: <https://www.zelpage.cz/trate/ceska-republika/trat-203?lang=cs>
- [13] TTP 716B. Správa železnic, státní organizace, 2019.
- [14] Prováděcí nařízení pro trať D3 Břežnice – Strakonice, Správa železnic, státní organizace, 2018, 2014.

- [15] ČSN 73 4959: *Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách*. Praha: Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, 2009.
- [16] ČSN 73 6360-1: *Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha - Část 1: Projektování*. Praha: Český normalizační institut, 2008.
- [17] Vyhláška č. 177/1995 Sb. §4: *Vyhláška Ministerstva dopravy, kterou se vydává stavební a technický řád drah*. In: 1. 12. 1995.
- [18] BOVA Březnice spol. s r.o. [online]. [cit. 2020-07-15]. Dostupné z: <http://bova-nail.cz/>
- [19] SUBLIMA CZ, s.r.o. [online]. [cit. 2020-07-15]. Dostupné z: <http://www.sublima.cz/>
- [20] Kámen Hudčice s.r.o. [online]. [cit. 2020-07-15]. Dostupné z: <https://www.kamenhudcice.cz/>
- [21] TEDOX s.r.o. [online]. [cit. 2020-07-15]. Dostupné z: <https://www.tedox.cz/>
- [22] AGRO BLATNÁ a.s. [online]. [cit. 2020-07-15]. Dostupné z: <http://agroblatna.cz/>
- [23] ESCO Podlahy s. r. o [online]. [cit. 2020-07-15]. Dostupné z: https://www.escopodlahy.cz/?gclid=CjwKCAjw4MP5BRBtEiwASfwAL6Bgwd6FtrXYNTHWk8Q11UEKPixEfbY4MNPk0l5rrsM3uD2Z1GaS4hoCHd0QAvD_BwE
- [24] Město Strakonice [online]. [cit. 2020-07-15]. Dostupné z: <http://www.strakonice.eu>
- [25] Stanice: *České dráhy, a. s.* [online]. [cit. 2020-07-15]. Dostupné z: <https://www.cd.cz/stanice/>
- [26] *ARRIVA autobusy a vlaky: Příbramsko, Dobříšsko a Sedlčansko* [online]. [cit. 2020-07-15]. Dostupné z: <https://www.arriva.cz/cs/autobusy-a-vlaky/mhd/stredocesky-kraj/pribramsko-dobrisisko-sedlcansko>
- [27] *České dráhy: Stanice* [online]. [cit. 2020-07-15]. Dostupné z: <https://www.cd.cz/stanice/>
- [28] Kúrovcová mapa [online]. [cit. 2020-07-15]. Dostupné z: <https://www.kurovcovamapa.cz/>
- [29] Řazení vlaků osobní dopravy, část 3: *Pomůcky JŘ v gesci ČD a.s. - JŘ 2020*.
- [30] Motorová jednotka řady 814 [online]. [cit. 2020-07-15]. Dostupné z: <http://www.atlaslokomotiv.net/loko-814.html>

- [31] BITTNER, Jaromír, Jaroslav KŘENEK, Bohumil SKÁLA a Milan ŠRÁMEK. *Malý atlas lokomotiv* Praha: Gradis Bohemia, 2019. ISBN 978-80-86925-19-6.
- [32] Plán dopravní obslužnosti území Jihočeského kraje 2017 - 2021 s výhledem do roku 2030: *JIKORD* [online]. [cit. 2020-07-15]. Dostupné z: <http://www.jikord.cz/web-data/JIKORD/dopravni-obslužnost-regionu/05-plan-dopravni-obslužnosti-uzemi-jihoceskeho-kraje-2017-2021-s-vyhledem-do-roku-2030-finalni-verze.pdf>
- [33] Plán dopravní obslužnosti Středočeského kraje 2016-2020: *IDSK* [online]. [cit. 2020-07-15]. Dostupné z: <https://www.databaze-strategie.cz/cz/sck/strategie/dopravni-plan-stredoceskeho-kraje-2016-2020?typ=download>

Ke zhotovení práce včetně grafických příloh byly použity materiály poskytnuté Správou železnic, státní organizace. Grafické přílohy byly zpracovány pomocí programu AutoCAD 2019.

11 SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 10: Mapa železniční a silniční sítě v řešeném území.....	9
Obrázek 2: Počet potenciálních cestujících v relaci Březnice – Strakonice.....	17
Obrázek 3: Poloha řešené tratě č.203.....	29
Obrázek 4: Železniční přejezd v km 33,149 s moderními závorovými břevny.....	32
Obrázek 5: Pohled na dopravní koleje č. 2 a č. 4 v ŽST Březnice ve směru od Blatné.....	34
Obrázek 6: Pohled na zastávku Hudčice a příjezdovou cestu od obce Hudčice... ..	35
Obrázek 7: Odbočná výhybka vlečky Kámen Hudčice.....	36
Obrázek 8: Pohled na zastávku Slavětín u Březnice ze směru od Blatná.....	36
Obrázek 9: Dopravna D3 Bělčice ve výstavbě poloostrovního nástupiště ze dne 29.5.2020...38	
Obrázek 10: Zastávka Závěšín z pohledu od Blatné.....	38
Obrázek 11: Zastávka Bezdědovice pohled od Blatné.....	39
Obrázek 12: Celkový pohled na ŽST Blatná.....	40
Obrázek 13: Pohled na monitor jednotného obslužného pracoviště v ŽST Blatná.....	41
Obrázek 14: Pohled na zastávku Mačkov.....	42
Obrázek 15: Dopravna D3 Sedlice pohled směr Blatná od přejezdu v km 30,829.....	43
Obrázek 16: Zastávka Sedlice město pohled směr Blatná.....	43
Obrázek 17: Pohled na zastávku Rojice směr Blatná.....	44
Obrázek 18: Zastávka Velká Turná pohled směr Strakonice.....	45
Obrázek 19: Pohled na nástupiště v dopravě D3 Radomyšl směr Strakonice.....	46
Obrázek 20: Pohled na zastávku Radomyšl zastávka směr Blatná.....	46
Obrázek 21: Zastávka Domanice z pohledu od Strakonice	47
Obrázek 22: Zastávka Řepice z pohledu od Strakonice.....	48
Obrázek 23: Pohled na jednotné obslužné pracoviště v dopravní kanceláři v ŽST Strakonice.....	49
Obrázek 24: ŽST Strakonice pohled na nástupiště směr Blatná.....	50
Obrázek 25: Křižování vlaků Os 7910 a Os 17913 v dopravě D3 Radomyšl.....	53

12 SEZNAM TABULEK

Tabulka 1: Vzdálenosti jednotlivých sídel od tratě a počty obyvatel daných sídel.....	15
Tabulka 2: Počet dojíždějících obyvatel do daných sídel do zaměstnání a škol	16
Tabulka 3: Výčet autobusových zastávek, jejich vzdálenost od jednotlivých dopraven a železničních zastávek, počet spojů obsluhujících danou autobusovou zastávku.....	19
Tabulka 4: Počet vlaků v daných relacích na trati č. 203	22
Tabulka 5: Počet vlaků v daných relacích na trati č. 200 obsluhujících stanici Březnice	23
Tabulka 6: Počet vlaků v daných relacích na trati č. 190 obsluhujících stanici Strakonice	24
Tabulka 7: Počet vlaků v daných relacích na trati č. 191 obsluhujících stanici Strakonice	24
Tabulka 8: Počet vlaků v daných relacích na trati č. 198 obsluhující stanici Strakonice.....	25
Tabulka 9: Počet vlaků v daných relacích na trati č. 192 obsluhujících stanici Blatná.....	25
Tabulka 10: Počet vlaků v dané relaci na trati č. 204 obsluhujících stanici Březnice	25
Tabulka 11: Počet přímých autobusových spojení mezi jednotlivými sídly ke dni 3.3.2020	26
Tabulka 12: Porovnání cestovních dob v minutách mezi jednotlivými dopravním módy v pořadí automobil/autobus/vlak v relaci Březnice - Blatná.	27
Tabulka 13: Porovnání cestovních dob v minutách mezi jednotlivými dopravním módy v pořadí automobil/autobus/vlak v relaci Blatná – Strakonice.....	28
Tabulka 14: Omezení traťové rychlosti na 40 km/h	30
Tabulka 15: SWOT analýza	70

13 SEZNAM PŘÍLOH

Příloha 1: 716B Traťový pasport

Příloha 2: Seznam železničních přejezdů na trati Březnice – Strakonice

Příloha 3: Schematické znázornění stavebních opatření

Příloha 4: Návrh jízdního řádu Březnice – Strakonice

Příloha 5: Navržený KJŘ Březnice – Strakonice

Příloha 6: Navržený KJŘ Strakonice – Březnice