



**Jihočeský kraj
Krajský úřad**

MUDr. Martin Kuba
hejtmán kraje



KUCBX01ISLES

Náše č. j.: KUJCK 107150/2025
Náše sp. zn.:
Vyřizuje: JUDr. Andrea Tetourová
Telefon: 386 720 132
E-mail: tetourova@kraj-jihocesky.cz
Datum: 18.9.2025

Ing. Daniel Kunc – zástupce petičního výboru
Nové Hutě 18
385 01 Vimperk

Odesláno e-mailem: daniel.kunc@zeleni.cz

Vážený pane Kunci,

dne 9. 7. 2025 přijala podatelna Krajského úřadu - Jihočeského kraje Vámi zaslanou petici „Za lepší železniční dopravu na Šumavě“, adresovanou Zastupitelstvu Jihočeského kraje.

Petice byla předložena ke stanovisku společnosti JIKORD s. r. o. (koordinátor veřejné dopravy kraje), která má za úkol zpracovávat koncepci dopravní obslužnosti Jihočeského kraje. Petice byla následně projednána dne 18. 9. 2025 na jednání Zastupitelstva Jihočeského kraje.

Rozvoj veřejné dopravy je pro Jihočeský kraj prioritou a kvalitní dopravní obslužnost kraj považuje za základní předpoklad pro jeho další rozvoj. V této souvislosti došlo a průběžně dochází na tratích s odpovídajícími technickými parametry ke zlepšení parametrů dopravní obslužnosti a v současné době se také připravuje zavedení integrovaného dopravního systému pro celý kraj.

K jednotlivým bodům petice:

1) Je třeba zajistit zkrácení jízdních dob v potřebných úsecích, které umožní zavedení hodinového taktu na všech šumavských lokálkách, tzn. na tratích Strakonice – Vimperk – Volary (č. 198), Čičenice – Prachatice – Volary – Černý Kříž (č. 197) a Černý Kříž – Český Krumlov – České Budějovice (č. 194).

V tomto případě Jihočeský kraj především rozvíjí postupně nabídku dopravní obslužnosti na trati č. 194, kde došlo k posílení dopravy zejména v úseku České Budějovice – Český Krumlov a zkvalitnila se tak obsluha CHKO Blanský les. Tato trať má ze všech třech jmenovaných tratí nejlepší technické parametry, ale stále v mnoha relacích nenabízí odpovídající konkurenceschopné traťové rychlosti. Za účelem zlepšení technického stavu této trati Jihočeský kraj projednal se Správou železnic, s. o. plán elektrizace v úseku České Budějovice – Nová Pec, tato investice umožní v budoucnu zlepšení kvality cestování na této trati nasazením výkonných elektrických jednotek.

Tratě č. 197 a č. 198 mají traťovou rychlost 50 km/h, která nenabídne atraktivní cestovní doby a z důvodu nízké konkurenceschopnosti vůči silniční dopravě nemohou tyto trati plnohodnotně fungovat jako páteřní spojnice v regionu. Jejich úloha spočívá v plnohodnotném doplnění dopravní obslužnosti a dále slouží jako páteř v turistickém ruchu, pro který je dvouhodinový interval dostačující. V současné době na těchto dvou tratích nedochází k přeplňování souprav až na mimořádné společenské a sportovní události, jako je např. tradiční silvestrovský výstup na Boubín.

K tomu, aby se tratě staly páteří, je třeba zajistit jejich plnohodnotnou elektrizaci a zvýšení traťové rychlosti, což není v kompetenci Jihočeského kraje, ale státu, potažmo Správy železnic, s. o., s níž Jihočeský kraj o modernizaci intenzivně jedná.

2) Je třeba zajistit takový provoz, aby se ve větších centrech Šumavy a Pošumaví, kde jsou pracovní, kulturní, nákupní, vzdělávací a další cíle, vlaky potkávaly s návaznou veřejnou dopravou a bylo maximálně usnadněno přestupování a zajištěna návaznost spojů. Za tyto centra považujeme zejména Český Krumlov, Prachatice, Vodňany, Vimperk, Volyně a Strakonice.

Jak již bylo popsáno výše, šumavské tratě v současnosti nenabízí konkurenceschopné jízdní doby. Zároveň umístění autobusových nádraží není v těsné blízkosti železničních stanic a prostorové podmínky neumožňují v některých případech vytvoření přestupu hrana-hrana, tak aby se minimalizovaly přestupní doby mezi vlaky a autobusy jako je tomu jinde, kde je autobusová zastávka u výpravní budovy ŽST. Pěší přesun ve Vimperku zabere mezi vlakovým a autobusovým nádražím 7 minut, v Prachaticích 5 minut a garantovaná doba na přestup by musela být cca 12 – 15 minut.

V minulých obdobích byla projednávána možnost vybudování přestupního terminálu ve Volyni či ve Volarech, tato snaha se ovšem nesetkala se zájmem samospráv měst. Ve Vodňanech by s ohledem na současnou dopravní technologii neměl přestup mezi vlaky a autobusy smysl s ohledem na nutnost dvojího přestupu při přestupování na vlak v Čičenicích. V rámci modernizace tratě č. 190 se předpokládá prodloužení elektrizace do Vodňan a přestupní terminál nabude na významu. Realizace se očekává v období 2030–2035. Modernizace tratě č. 190 rovněž výrazně pomůže i trati č. 197 a č. 198, kdy se díky rychlé páteřní železnici zrychlí spojení z obcí na šumavských tratích do krajských center České Budějovice a Plzeň a dalších měst, jako např. Písek. Ve Strakonici přestupní vazby mezi vlaky a autobusy fungují a budou v rámci přípravy nového dopravního systému posíleny.

3) Vzhledem k tomu, že Jihočeský kraj plánuje rozšíření dopravy spěšnými vlaky z Českých Budějovic do Písku, žádáme o přesměrování rychlíků linky R26 z Prahy v úseku Písek - Č. Budějovice do směru Písek – Strakonice – Sušice, kde kvalitní přímé vlakové spojení z Prahy a středních Čech do této rozsáhlé části jihozápadních Čech a s možnou návazností veřejnou dopravou dále na Šumavu chybí.

V tomto případě přesměrování rychlíků z Prahy přes Písek do Českých Budějovic na Sušici nebude Jihočeský kraj podporovat, jelikož rychlíky a spěšné vlaky úseku Písek – České Budějovice tvoří vzájemně provázaný produkt, který v úseku České Budějovice – Písek zajistí ve špičkách pracovních dní spojení pravidelně každou hodinu a v sedlových časech jsou doplněny našimi spěšnými vlaky na zhruba dvouhodinový interval. Rychlíky České Budějovice – Písek – Praha zároveň zajišťují přímé spojení z Českých Budějovic do jihozápadní oblasti Středočeského kraje, zejména do sídel Příbram, Beroun a dalších oblastí, např. pro spojení do CHKO Křivoklátsko pro další možný přestup. Zároveň propojují severozápadní oblast Jihočeského kraje s krajským městem (města a obce jako Čimelice, Mirovice, Čížová).

UVědomujeme si však potřebu zajistit kvalitní spojení do Strakonice či na Blatensko a ve spolupráci se Středočeským a Plzeňským krajem bylo zavedeno několik autobusových linek, které v závazku veřejné služby všech krajů nabízí přímé spojení z Prachatic, Vimperka, Strakonice, Sušice a Blatné do Prahy. V této relaci není z důvodu vedení tratě č. 200 a jejích technických parametrů a nově vybudované dálnice D4 vhodné zavádět přímé rychlíky, které by nemohly nabídnout zajímavé cestovní doby v porovnání s autobusovou dopravou. V relaci Praha – Strakonice by při prodloužení rychlíku z Písku do Strakonice došlo k zajištění vlakového spojení v délce zhruba 3 hodiny, zatímco autobusová doprava nabízí spojení o délce zhruba 1,5 hodiny.

Závěrem uvádíme, že Jihočeský kraj má mimořádný zájem na zkvalitňování veřejné dopravy, nicméně právě v oblasti Šumavy a v relaci z Prahy do jihozápadní oblasti Jihočeského kraje naráží na špatnou kvalitu železniční infrastruktury, jejíž parametry neumožňují zajištění rychlých a kvalitních vlakových spojení.

Na trati č. 200 se plánuje její kompletní elektrizace v období 2028 - 2029, což přispěje k dílčímu zlepšení s ohledem na možnost nasazení výkonnějších vozidel, avšak pro zásadní zkvalitnění dopravní obslužnosti je nutné vybudovat zcela novou železniční trať v relaci Praha – Příbram - Písek/Strakonice. Ve střednědobém horizontu tomuto spojení částečně pomůže novostavba trati Beroun – Praha-Smíchov, jejíž se realizace předpokládá mezi lety 2028 – 2038.

Děkujeme Vám za Váš zájem o rozvoj veřejné dopravy na Šumavě.

S pozdravem

MUDr. Martin Kuba