

DOPRAVA V JIŽNÍCH ČECHÁCH

Lumír Zenkl, Ondřej Zenkl, Václav Protiva

Jižní Čechy představovaly donedávna v porovnání s jinými kraji České republiky území s úrovní dopravní infrastruktury spíše podprůměrnou, a to zejména ve spojení Českých Budějovic s Prahou. To se ovšem za posledních zhruba dvacet let podstatně změnilo. Dálnice D3 se od hranic se Středočeským krajem dostala až na okraj krajského města a ve výstavbě je i její pokračování jižním směrem k rakouské hranici. Dálnice D4 by se za necelé dva roky měla přiblížit z Prahy až k Písku či Strakonícím. A vlakem se cesta z Budějovic do Prahy zkrátila na sto minut, donedávna těžko uvěřitelných. Takové tempo výstavby dopravních tras zažily jižní Čechy naposledy před přibližně 140 lety. V následujícím článku tento vývoj popisujeme. Zároveň se však zamyslíme nad tím, co se mohlo, nebo spíše mělo udělat lépe.

Donedávna jsme my, Jihočeši, v obdobných člancích nařikali nad úrovní dopravní infrastruktury v Jihočeském kraji, a to zejména ve vztahu k jeho krajskému městu Českým Budějovicím. Díky bohu se to v posledních letech změnilo, či mění k lepšímu. Zásadní rekonstrukce IV. železničního koridoru na rychlost 160 km/hod. dospěla od hranic se Středočeským krajem až do Ševětína vzdáleného od Českých Budějovic 20 kilometrů, dálnice D3 je na území jižních Čech hotova až na severní okraj krajského města, stavba dálnice D4 bude zanedlouho dokončena z Prahy až ke křižovatce se silnicí I/20 Nová Hospoda u Písku. Vltava je splavněna pro lodě o výtlačku do 3,5 tuny z Budějovic až do Prahy a českobudějovické letiště je připraveno od letošního léta odbavovat a přijímat pravidelné charterové lety. Investice v rozsahu jaký dosud jižní Čechy nezažily.

Je však všechno tak dokonalé, jak je uvedeno v předchozím odstavci? Nedalo se, nebo spíše nemělo se něco udělat lépe? Na to se pokusíme podívat na následujících stránkách. Na úvod jeden příklad: zhruba před dvaceti lety se elektrifikovala původní koněspřežka z Českých Budějovic do Horního Dvořiště. Jedním z problémů, se kterým se přitom projektanti museli vypořádat, byl silniční nadjezd na silnici I/3 u Netřebic – trakční vedení se pod něj nevešlo. Bylo nutno v místě křížení snížit niveletu železniční tratě v délce asi jednoho kilometru. Silniční nadjezd (vybudovaný někdy před druhou světovou válkou, kdy nahradil původní úrovněvý železniční přejezd) je jednou z největších dopravních závad na silnici I/3 jižně od Českých Budějovic. Má velmi nevyhovující průběh silniční trasy z hlediska směrového, výškového i příčných sklonů. Za posledních patnáct let

u něho došlo k 39 dopravním nehodám, při kterých bylo šest osob těžce a 24 lehce zraněno, převážně na mokré či namrzlé vozovce. Když se záměr elektrifikace projednával, na jednom z pracovních jednání jsme se zástupců dráhy ptali, nebylo-li by výhodnější (a dokonce i levnější) nechat železniční trať v původní stopě a vybudovat nový silniční nadjezd. Odpověď zněla určitě ano, ale není to možné, protože se jedná o jiného investora. O jiného investora, ale z toho samého resortu... Úřední šiml zařehal a lidé se zde dále mrzačí.

Silniční a dálniční síť

Dopravně nejvýznamnější silniční komunikaci v jižních Čechách je bezesporu silnice I/3, respektive dálnice D3 Praha – Tábor – České Budějovice – Dolní Dvořiště, státní hranice. Ta byla jako císařská erární silnice dokončena v roce 1831, některé úseky, zejména v okolí Tábora a Českých Budějovic, však byly budovány již koncem 18. století. Silnice jako taková byla tedy podstatně starší než vynález automobilu. Její rekonstrukce do podoby moderní silniční komunikace byla zahájena již téměř před 70 lety (obchvaty Soběslavi, Velešína a Kaplice). První podrobná studie nové komunikace vznikla na přelomu 60. a 70. let minulého století. Výsledná podoba komunikace se v průběhu času postupně překlápěla z čtyřpruhové silnice s mimoúrovňovými křižovatkami na rychlostní silnici či dálnici a naopak, její trasa se však v zásadě neměnila. V dotyku s krajským městem České Budějovice byla její trasa stabilizována na východním okraji zastavěného území města územním plánem od roku 1969 (Ing. arch. Petřík, Ing. Vojta), a to v zásadě v trase kapa-

citní komunikace navržené „Základním upravovacím plánem“ již v roce 1932 (Dr. Zákrejs, Kybic).

Jižně od Českých Budějovic se trasa této komunikace v minulosti upřesňovala (vyhýbala se ochrannému pásmu římovské vodní nádrže, u Kaplice se vyhýbala objektu někdejší vojenské prachárny; nejprve se stěhovala ze zemědělské půdy do lesů, posléze naopak). Trasa se přitom posouvala stále západním směrem, takže se postupně přiblížila až téměř k Českému Krumlovu (což umožní jeho připojení).

Stavebně započala čtyřpruhovým obchvatem města Tábora (s mimoúrovňovými křižovatkami) dokončeným v roce 1991 (ještě jako „přeložka silnice I/3“). Ten je v současné době všeobecně znám kauzou motocentra bratrů Bratránkových, kde díky nešťastnému rozhodnutí stavebního úřadu z roku 1998 o připojení již řadu měsíců mohou motoristé využívat v délce 400 m pouze jednu polovinu dálnice. Méně známým problémem je však nedaleká mimoúrovňová křižovatka se silnicí I/19. Uvnitř její vratné větve se někomu podařilo umístit v 90. letech stavbu hotelu. Když pokračovala stavba dálnice jižním směrem, nezbylo než navrhnout a vybudovat celou křižovátku znovu. A ještě jeden problém tohoto úseku dálnice D3. Dálnice kříží mimoúrovňově, žel však bez napojení, silnici II. třídy II/137, která ovšem v době stavby byla silnicí I. třídy I/33 na Mladou Vožici a Kutnou Horu. Vykřížit dvě silnice I. třídy bez napojení by se stát nemělo. Dodnes na to doplácí především vnitřní komunikační skelet města Tábora, který je zatěžován zbytečnou jízdou vozidel.

S časovým odstupem třinácti let byly uváděny do provozu další úseky dálnice D3, a to nejprve severně od Tábora a po dalších devíti letech i jižně od Tábora (a to přesto, že nejvíce kongescí na silnici I/3 vznikalo na jižní straně od Tábora). Některé úseky D3 byly mezitím budovány v polovičním profilu (jako silnice I/3). Na severní okraj Českých Budějovic dorazila stavba dálnice D3 v roce 2017, tedy před více než pěti lety. V současné době je tak v provozu dálnice D3 v délce cca 70 km. Od roku 2019 je ve stavbě úsek Úsilné–Hodějovice v dotyku s krajským městem a návazně úsek Hodějovice–Třebonín (s napojením na Český Krumlov). Ve stavbě je již i další úsek Třebonín–Kapllice a před zahájením je stavba posledního úseku na státní hranici s Rakouskem. Do roku 2025 by tak měla být výstavba celého jihočeského úseku dálnice D3 dokončena. Je pravděpodobné, že na české straně dosáhne dálnice státní hranici dříve než na straně rakouské. O tom podrobně níže.

Průtah dálnice D3 jádrovým územím českokobudějovické sídelní aglomerace se stal černou mûrou Ředitelství silnic a dálnic České republiky (ŘSD). Stavba jeden kilometr dlouhého hloubeného tunelu Pohúrka (který nahradil původně navrhovaný silniční zářez s protihlukovými stěnami) se komplikuje, zdražuje po stamilionech a oddaluje termín dokončení. V nářcích se vytrácí to nejpodstatnější: byl tunel Pohúrka vůbec zapotřebí? Historie trasy je zmíněna již výše. To, že v daném prostoru povede trasa obchvatu, mohli, či museli vědět (ale i věděli) všichni, kteří zde bydleli nebo chtěli bydlet či nabízeli stavební pozemky. Po desetiletí platná stavební uzávěra se ne-

ustále okusovala, až zmizela úplně. Těžko bychom našli výmluvnější ukázkou toho, jak z územního plánu udělat trhací kalendář. Všichni mají v paměti plzeňský průšvih s dálnicí D5; dálnice z Prahy dosáhla okraje Plzně v roce 1995 a v roce 1997 se otevřela dálnice z Plzně až k Rozvadovu. Stavbu D5 kolem Plzně (tunel Valík) se však podařilo dokončit až v roce 2006. Po dobu devíti let veškerý tranzit po D5 drasticky zatěžoval plzeňské ulice. Stále není vyloučeno, že by obdobný průšvih mohly zažívat ulice Českých Budějovic; zatím platí slib ŘSD, že oba úseky D3 mezi Úsilným a Třebonínem budou otevřeny společně v roce 2024.

Předkládaný text se zabývá výlučně osudem dálnice D3 na území Jihočeského kraje. Nemůže se ale nezmínit o osudu dálnice D3 na území Středočeského kraje. Trasa Jílovskem a Sedlčanskem je stará již více než 50 let. Za tu dobu byla vícekrát zpochybňována, aby se vždy vrátila do své původní stabilizované podoby. A vždy, když se do ní vrátila (a ze strany orgánů územního plánování byla tak připravena k realizaci), se ukázalo, že „král je nahý“; resort dopravy nebyl připraven k realizaci přistoupit. V současné době resort počítá s její stavbou v letech 2026–2029.

Ale zpět k pokračování trasy dálnice D3 na rakouské straně. Dálnice A7 z Lince směrem k našim hranicím se začala budovat již v roce 1975. V roce 1982 byl dokončen její 27 km dlouhý úsek do Unterweisersdorfu, kde se stavba zhruba na 30 let zastavila (velmi malý objem dopravy směrem na ČSSR vzhledem k existenci železné opony). Výrazný nárůst objemů

dopravy po roce 1989 si vynutil i na rakouské straně hledat řešení v podobě nové kapacitní komunikace. To se podařilo v roce 2015, kdy byl dokončen 22 km dlouhý úsek komunikace na severní okraj města Freistadt. Ale ne již jako dálnice, ale jako rychlostní (čtyřpruhová, směrově rozdělená) silnice S10. Její parametry jsou v porovnání s naší normou ČSN 736101 podstatně strážlivější. Největší stavbou na trase je tunel Götschka, který na délce 4,5 km překonává výškový rozdíl 160 m s hodnotou podélného sklonu 3,5 %. Stavba jejího pokračování směrem k naší hranici (16 km) byla tehdy pozastavena vzhledem k nejasnosti časového horizontu dokončení dálnice D3 z české strany. V současné době ASFİNAG (rakouský silniční investor – obdoba našeho ŘSD) připravuje dokončení S10; pro první úsek má již vydáno stavební povolení. Tady je nutno si uvědomit, jak to v Rakousku funguje. Tamní ASFİNAG je přímým příjemcem poplatků za užívání silnic a dálnic a s nimi i hospodaří. Vynakládání těchto prostředků je plně závislé na budoucích příjmech z užívání nově budovaných komunikací. K tomu mají Rakušané dokonale zpracovanou metodiku ekonomických přínosů a nákladů a výsledky ekonomického posouzení jsou zásadním kritériem při přípravě silničních investic. Na rozdíl od nás, bohužel. Někdy v 90. letech minulého století se u nás objevila metodika posuzování efektivnosti silničních investic, ale po pár letech se někam vytratila...

Druhou nejvýznamnější silniční komunikací Jihočeského kraje je silnice I/4, respektive dálnice D4 Praha – Milín – Mirovice – Nová Hospoda – Strakonice – Volyně – Vimperk – Strážný, státní hranice. Spolu s dálnicí D3 / silnicí I/3 představuje hlavní spojnicí jižních Čech s Prahou a středočeskou sídelní aglomerací. Její přeměna původní císařské silnice na kapacitní čtyřpruhovou komunikaci započala již v roce 1971. K Příbrami se (jako R4) přiblížila v roce 1989. Na rozdíl od D3 se tedy D4 budovala logicky ve směru od Prahy (tehdy ovšem ne jako koncepční součást státní dopravní politiky, ale jako pohodlná přístupová trasa k rekreačnímu areálu komunistických představitelů na Orlíku). Stavební firmy se na silnici I/4 vrátily zhruba po 15 letech, sedmikilometrový úsek (tehdy ještě R4) Mirovice – Nová Hospoda u Písku byl otevřen v roce 2010. Poslední úsek od Prahy po Novou Hos-



Foto: Jiri Kafka

Stavba dálnice D3 jižně od Českých Budějovic

podu mezi Milínem a Miroticemi v délce 18 km je v současné době rozestavěn, a to jako první u nás formou PPP. Dokončen by měl být v roce 2024.

Nedávno rozhodlo Ministerstvo dopravy, že silnice I/4 v pokračování na Strakonice zůstane ve dvoupruhovém uspořádání. Jižně od Strakonice se trasa na Šumavě šplhá až do výšky 1 000 m, kde se stává hrozbou pro kamiony v zimním období. Resort dopravy zde připravuje (již desítky let) několik přeložek, aktuálně však bez časového horizontu realizace.

Dálnice D4 (silnice I/4) spolu se **silnicí I/20 (České Budějovice – Písek – Plzeň – Karlovy Vary)** představuje alternativní spojnicí Českých Budějovic (a dále) s Prahou (a dále). Zájem řidičů (a vyhledávačů tras) se přelévá z jedné na druhou v závislosti na nově budovaných úsecích na jedné či druhé z nich. Jistě lze očekávat, že po dobudování rozestavěných úseků D4 (a při absenci D3 ve Středočeském kraji) se zájem výrazně vychýlí k D4. Na to ale není připravena ani silnice I/20 mezi Budějovicemi a Pískem, ani samotné město České Budějovice. ŘSD připravuje realizaci obchvatů dvou dlouhodobě nejpostiženějších obcí Dasný a Češnovice v souvislé délce 8,5 km v letech 2023–2026 (doneslé ŘSD budovalo, až na výjimky, obchvaty obcí jako izolované stavby, úseky silnic mezi nimi zůstávaly v původních parametrech; v poslední době po vzoru železnice preferuje stavbu obchvatů jako součást delších, na sebe navazujících úseků v homogenních parametrech). Návazně by měla následovat úprava dalších úseků směrem k Písku na šířkové uspořádání 2 + 1 (včetně estakády délky 350 m v Protivíně, kterou bude nutno demolovat a nahradit novou). Je dobře, že by stavba měla být zahájena (konečně) již v roce 2023, ale samotná stavba nepochybně přinese nemalá omezení na stávající silnici, a to v době, kdy bude čerstvě dokončena stavba D4 v celé délce.

Na síti silnic I. třídy Jihočeského kraje dále dominuje dvojice silnic spojujících krajské město s centry sousedních krajů, Plzní a Jihlavou, respektive Brnem. Do Plzně vede silnice I/20 již zmíněná výše. Z Nové Hospody u Písku (napojení D4) pokračuje **silnice I/20** na Blatnou a hra-

nice Plzeňského kraje u Lnář. Největším dopravním problémem této části silnice je úsek Hněvkov–Sedlice; přeložku slibuje ŘSD v letech 2024–2027. Budiž nám prominuta zmínka o úseku silnice I/20 na průtahu Plzeňským krajem před Plzní. Nám řidičům (a což teprve místním obyvatelům) nevyhovuje úsek mezi Nepomukem a Plzní s řadou vesnic navlečených na silnici jako korálky. ŘSD slibuje problém vyřešit 13 km dlouhou přeložkou do roku 2027. Ta ovšem nevyřeší ještě jeden problém, a tím je napojení silnice I/20 (od jihu) na dálnici D5. Není důstojné významu obou komunikací to, že musíte dvakrát projet cca 1,5 kilometru kolem dálnice D5, než se vám podaří (ve směru na Rozvadov) na ni napojit. Tento problém ovšem, bohužel, plánovaná přeložka nevyřeší.

Ve **Vodňanech** se odpojuje ze silnice I/20 **silnice I/22** na Strakonice, Horažďovice, Klatovy a Domažlice. Před rokem 1989 měla silnice vyšší prioritu než silnice I/20 (což bylo dáno požadavky ochrany „tábora míru“), proto se na ní v té době i něco postavilo. Výše je zmíněný českobudějovický problém neúcty vůči záměrům územních plánů. Ve Strakonických můžeme posloužit opačným příkladem. Severní obchvat Strakonice na silnici I/22 byl zprovozněn v roce 2018. Jeho trasu zastavěným územím města se podařilo chránit a uchránit ve všech územních plánech od dob první republiky.

Spojení s dálnicí D1 (a tedy i Jihlavou, Brnem a celou Moravou) zajišťuje **silnice I/34 České Budějovice – Třeboň – Jindřichův Hradec** – Pelhřimov – Humpolec – Havlíčkův Brod – Svitavy (na území Jihočeského kraje 60 km). Silnice vznikla při (dosud platné) kategorizaci silniční sítě krátce po druhé světové válce. Z Českých Budějovic do Jindřichova Hradce a východně od Humpolce využíla původní císařské silnice, ale mezi Hradcem a Humpolcem musela využít původní okresní silnice (tento úsek měl tangenciální polohu vůči Vídni a nebyl součástí žádného významného panství). Silnice severovýchodně od Jindřichova Hradce představovala v dobách druhé světové války jedinou spojnicí města (obklopeného zbraným územím Sudet) s vnitřním územím protektorátu. Měla tedy již tehdy – dá se říci – strategický význam. Nelze se proto divit, že již na počátku druhé svě-

tové války byla na dvou úsecích zahájena stavba její přeložky. Po válce byly záměry přeložek opuštěny a stavba se na silnici I/34 vrátili až počátkem 70. let. Od té doby se silnice I/34 v jednotlivých úsecích budovala s maximálním úsilím. V současné době je silnice v celém úseku z Jindřichova Hradce do Humpolce délky 53 km dokončena v homogenních parametrech kategorie S 11,5 (s výjimkou jihozápadní části obchvatu Pelhřimova, ten by měl být dokončen v roce 2026). Rekonstrukce tedy bude trvat 86 let s průměrným tempem výstavby 600 m ročně.

Mezi Českými Budějovicemi a Jindřichovým Hradcem (47 km) bylo v minulosti na silnici I/34 upraveno zhruba 70 % z celkové délky do homogenních silničních parametrů, v současné době je ve stavbě přeložka Dolní Lhota (2,6 km). Jedním z nejproblematictějších úseků na síti jihočeských silnic je průtah silnice I/34 městem Lišov. Stavba dlouho připravované přeložky v délce 9,5 km byla koncem roku 2022 zahájena, dokončena by měla být do roku 2024. Zdá se, že obava (či naděje?), že se na dopravním zatížení silnice I/34 výrazně projeví stavba dálnice D3 mezi Táborem a Českými Budějovicemi (s odklonem na silnici I/23 či I/19), se možná nenaplní.

V rámci výše zmíněné kategorizace československé silniční sítě krátce po druhé světové válce její autoři zařadili na území jižních Čech trojici silnic I. třídy, jichž trasy byly vedeny ve směru východ–západ v tangenciální poloze vůči krajskému městu:

I/19 Plzeň – Rožmitál pod Třemšínem – Březnice – **Mirovice** – **Milevsko** – **Tábor** – Pelhřimov – Jihlava,

I/23 **Písek** – **Týn nad Vltavou** – **Kardašova Řečice** – **Jindřichův Hradec** – **Studená** – Telč – Třebíč – Brno,

I/33 **Písek** – **Bernartice** – **Tábor** – **Mladá Vožice** – Čechtice – Zbraslavice – Kutná Hora – Přelouč – Hradec Králové – Náchod.

Ne všechny z těchto tří silnic (a to jak na mapě, tak v realu) se dožily dnešních dnů (a byla by jistě zajímavá představa, jak by naše silniční síť vypadala, kdyby se to povedlo). Největší štěstí z této trojice měla silnice I/19, i když ani to nebylo bez problémů. Na rozhraní tří krajů prochází její trasa územím Brd. Když se

počátkem 50. let minulého století rozšiřoval zábor Brd pro potřeby armády, byla původní trasa silnice I/19 vystrnaděna na okresní silnici jižně zabraného území; silnice se z toho v tomto úseku dodnes nevzpamatovala. Přitom jsme se na této silnici zhruba před 55 lety chlubili před celým světem stavebně unikátním dílem – Žďákovským mostem budovaným v letech 1958–1967. A východně od Pelhřimova byla silnice I/19 nahrazena tahem I/34 – D1.

Silnice I/23 byla v úseku mezi Pískem a dálniční křižovatkou s D3 u Dráchova přeřazena do sítě silnic II. třídy. Město Týn nad Vltavou (i s jadernou elektrárnou Temelín) tak vypadlo ze sítě silnic I. třídy. A silnice I/33 zmizela z jižních (ale i středních) Čech úplně, dnes začíná až v Hradci Králové či Jaroměři. V úseku mezi Pískem a Oltýní u Tábora, kde se napojuje na silnici I/19, byla zařazena jako I/29. Severovýchodně od Tábora byla přeřazena do sítě silnic II. třídy.

Ve směru západ–východ na jihočeských silnicích figuruje zvláštní tranzitní tah jako spojnice řady silnic z jihozápadního cípu Čech – Klatovska a Domažlicka – na dálnici D1 a odtud dále na Moravu. Tímto spojením je trasa I/22 Horažďovice – Strakonice – I/4 Nová Hospoda – (donedávna z Kbelnice II/139, kde však je v současné době hmotnostní omezení) – I/20 Písek – I/29 Bernartice – Oltýně – I/19 Tábor – Pelhřimov – I/34 Humpolec – D1. Je s podivem, že úsek silnic I/4 a I/29 mezi Strakonice a Oltýní nefiguruje na síti zpoplatněných úseků silnic I. třídy.

Na uvedených silnicích má tedy největší dopravní význam silnice I/19 mezi Táborem a Pelhřimovem. Ten je umocněn odklonem od Českých Budějovic díky dálnici D3. V roce 2020 byl dokončen obchvat obce Kámen a v říjnu 2022 obchvat města Chýnov v délce 3,6 km. Právě průtah silnice I/19 Chýnovem (vedle již výše zmíněných průtahů silnice I/20 Dasný a Češnovice a I/34 Lišov) představoval donedávna největší problém na síti silnic I. třídy Jihočeského kraje nejenom z hlediska dopravního, ale především z pohledu života obyvatel těchto obcí. Vícenáklady na výše zmiňovaný tunel Pohůrka na D3 v Českých Budějovicích oproti původně navrhovanému zářezu by zaplatily nejenom souvislé

přeložky Dasného, Češnovic a Lišova na silnicích I/20 a I/34 v úhrnné délce 18 km, ale navíc by ještě zbylo na šest obchvatů obcí či měst složitosti a délky jako v Chýnově. Stálo to za to?

Silnice II. a III. třídy v majetku a správě Jihočeského kraje doplňují síť dálnic a silnic I. třídy. Kraj se snaží jejich síť postupně modernizovat, a to zejména stavbou přeložek v podobě obchvatů nejpostiženějších obcí. V posledních letech se tak podařilo dokončit například přeložky silnice II/145 v Němčicích (2018), II/156 ve Strážkovicích (2021) nebo II/128 v Číměři (2022). V současné době je však úsilí kraje (logicky) zaměřeno především na stavby přeložek v jádrovém území česko-budějovické sídelní aglomerace souvisejících se stavbou dálnice D3, konkrétně zejména tzv. jižní tangenty zpřístupňující dálniční křižovátku u Roudného s levým břehem Vltavy a česko-budějovickým letištěm v Plané u Českých Budějovic. Mimo tuto aglomeraci je rozestavěna pouze jedna přeložka a sice silnice II/144 ve Vlachově Březi. Investiční program Jihočeského kraje zahrnuje desítky návrhů na síti krajských silnic, a to jak v Českých Budějovicích, tak na území celého kraje. Po dokončení stavby jihočeského úseku dálnice D3 a bezprostředně souvisejících staveb (včetně například obchvatu silnice II/157 ve Srubci) bychom doporučovali zaměřit úsilí mimo vlastní česko-budějovickou aglomeraci. Autoři nepovažují například podjezd pod nádražím v Českých Budějovicích („3. etapa přeložky silnic II/156, II/157“) za stavbu vyšší priority a už vůbec ne nově navrhované přemostění Vltavy v pokračování Papírenské ulice (které se jeví jako v podstatě duplicitní s jižní tangentou). Pozornost by měla být spíše zaměřena na okrajové oblasti Jihočeského kraje, zejména moravskou část kraje (Dačicko).

Železniční síť

Jihočeský kraj se pyšní první železniční tratí na evropském kontinentu – koněspřežnou železniční tratí z Budějovic do Lince (1828) a první elektrifikovanou tratí z Tábora do Bechyně (1903). Nicméně celá jeho železniční historie tak slavná není. Ta se však začala měnit v posledním desetiletí. První parostrojní železnici v jižních Čechách byla

dráha Františka Josefa z Vídně přes Gmünd, Budějovice a Plzeň do Chebu (1868–1869). Tato trať byla vybudována jako jedna z hlavních železničních tratí vedená radiálním směrem z Vídně ve velmi slušných parametrech (pro traťovou rychlost 90–100 km/hod.). Impulzem pro její stavbu byly jednak potřeby armády po prohrané prusko-rakouské válce, jednak podnikatelské zájmy Vojtěcha Lanny a hlubockých Schwarzenbergů. Ještě před první světovou válkou byla trať mezi Vídní a Českými Velenicemi a na našem území mezi Babínem (Horažďovice předměstí) a Nepomukem zdvoukolejňena. Trať měla svoji odbočku z Českých Velenic do Prahy (1871), trať z Veselí nad Lužnicí do Českých Budějovic byla pouhou spojkou (1874). Původní koněspřežka z Budějovic do Lince byla přestavěna na parostrojní provoz (díky geniální předvídavosti jejího tvůrce F. A. Gerstnera na české straně prakticky v původní trase, na rakouské straně v úplně nové stopě) v roce 1871.

Od roku 1911, kdy Vyšebrodský klášter postavil elektrifikovanou železniční trať Rybník–Lipno, se železniční síť v jižních Čech v zásadě nezměnila. V letech 1962–1968 se elektrifikovala trať z Plzně do Budějovic, koncem 70. let 20. století pak pražská trať a trať z Veselí nad Lužnicí do Jihlavy. U nich se stávající tratě pouze vybavily trakčním vedením, dokonce i desítky let staré zabezpečovací zařízení zůstalo netknuto. Po roce 2000 se elektrifikovala trať z Budějovic do Horního Dvořiště a následně trať z Budějovic do Českých Velenic. Ty už byly doplněny celkovou modernizací tratí, nicméně ve stávající stopě.

Po roce 1990 byly zařazeny nejdůležitější tratě železniční sítě České republiky do čtyř tranzitních koridorů, trať z Prahy do Českých Budějovic a Horního Dvořiště je součástí čtvrtého koridoru. Měla projít „optimalizací“, což mělo znamenat výměnu kolejového spodku a svršku a zabezpečovacího zařízení ve stanicích a na trati. Žel však ve stávající stopě. Naštěstí si však Správa železnic zavčas uvědomila, že 140 let starou trasu nelze použít pro přestavbu na moderní dopravní železniční trasu schopnou konkurovat automobilu. Trať byla proto rekonstruována na rychlost 160 km/hod. v nové stopě. V roce 2022 bylo uvedeno do provozu 30 km



Stavba nové železniční trati mezi Tábořem a Soběslaví

nových tratí (Sudoměřice u Tábora – Chotoviny a Doubí u Tábora – Soběslav); ty byly zbudovány dokonce pro rychlost 185 km/hod. pro klasické soupravy, respektive 200 km/hod. pro naklápěcí soupravy, takže v současné době je dokončena modernizace z Benešova u Prahy do Ševětína v délce 93 km.

V aktuálním jízdním řádu 2022/23 se zkrátila jízdní doba expresních vlaků z Českých Budějovic do Prahy ze dvou hodin na jednu hodinu a čtyřicet minut (cestovní rychlost 98 km/hod.) z centra města do centra města. Expresů je vedeno v pracovní dny jedenáct párů v jednoaž dvouhodinovém taktu (z toho čtyři páry z/do Lince a jeden pár z/do Českého Krumlova). Mají jedinou zastávku v Táboři a jsou na ně nasazovány modernizované vozy s velmi dobrou obsluhou. To už představuje slušnou konkurenci osobnímu automobilu. Nabídku doplňuje 16 párů rychlíků v hodinovém taktu s osmi zastávkami a jízdní dobou 2 hodiny a 3 minuty. Z toho dva páry jsou vedeny přímo z/do Vídně. Dvoukolejná trať přitom přináší dostatek volných tras pro vedení nákladních vlaků. Pro porovnání: před 30 lety byly mezi Budějovicemi a Prahou vedeny čtyři páry rychlíků s jízdní dobou 2 hodiny a 37 minut (cestovní rychlost 65 km/hod.).

Na úseku čtvrtého koridoru mezi Českými Budějovicemi a Benešovem u Prahy zbývá dobudovat 21 km dlouhý úsek mezi Nemanicemi (na severním okraji krajského města) a Ševětínem. Konfigurace terénu je zde poměrně složitá,

trať zde musí překonat výškový rozdíl 85 m. Práce na přípravě trasy byly od počátku složité. Proti původním skicám s trasou oscilující kolem trati stávající (s několika kratšími tunely) se postavili obyvatelé Těšína, místní části obce Hrdějovice. Lokalitu představuje několik desítek rodinných domů postavených v posledních několika desetiletích. To, že mají za zády pražskou železniční trať (v té době ještě provozovanou v parní či motorové trakci) bez jakékoli ochrany před nadlimitním hlukem, jim tehdy nevadilo (opět ukázka neucty k územním plánům). Aby se jim projektanti zavděčili, zahrnali trať hned za Hrdějovicemi do tunelu. A v nich už trať zůstala. Na úseku jsou navrženy dva dlouhé tunely délky 3,1 a 4,8 km. Náklady na realizaci by měly představovat 11 mld. Kč. Nelze se divit, že se Správa železnic do jejich stavby nehrne (aktuálně počítá s realizací v letech 2023–2031). Škoda, že se nikdo nezabýval alternativní trasou přes Libníč, Jelmo a Velechvín (jejíž návrh měli autoři příslušné změny ZÚR k dispozici).

Jižně od Českých Budějovic zásady územního rozvoje kraje počítají s výstavbou tratě v nové stopě pro rychlost 160 km/hod. Rozhodnutí o její případné realizaci bude koordinováno s obdobným záměrem na rakouské straně.

Správa železnic počítá do budoucna s modernizací tratě a zdvoukolejněním z Českých Budějovic do Plzně, časový horizont úpravy však znám zatím není. Před 30 lety byly rychlíky mezi oběma

městy nejrychlejšími (vnitrostátními) s jízdní dobou kolem dvou hodin. Za tu dobu se jízdní doba téměř nezměnila, rozdíl je pouze v počtu vlaků; tehdy čtyři páry rychlíků/den, v současné době osm párů ve dvouhodinovém taktu. Většina z nich (šest párů) je vedena na rameni Plzeň – České Budějovice – Jihlava – Brno.

Jihočeská metropole má dobré vztahy i s moravskou metropolí, a to jak kulturní, pracovní, tak i školské. Rychlíky mezi Budějovicemi a Brnem jsou již tradiční, ovšem zatímco před 30 lety byly vedeny dva páry denně, v současné době jich je osm ve dvouhodinovém taktu. Ale to je také jediné, co se u nich za těch 30 let změnilo. Více než 40 let staré lokomotivy i vagóny kontrastují se současnou nabídkou na pražské trati. Jízdní doba čtyři a čtvrt hodiny (při cestovní rychlosti 56 km/hod.) a časté výluky na Brněnsku mohou těžko konkurovat osobnímu automobilu. Trať z Veselí nad Lužnicí do Jihlavy má traťovou rychlost 70 km/hod. s četnými omezeními. Správa železnic sice nepočítá s jakoukoli úpravou trati, nicméně lze litovat toho, že z aktuální podoby ZÚR Jihočeského kraje vypadla alespoň územní rezerva pro rekonstrukci tratě na vyšší rychlost obsažená v původním návrhu.

Pravidelná osobní doprava byla před několika lety zastavena na místních tratích Dívčice–Netolice a Číčenice – Týn nad Vltavou. Všechny ostatní lokálky v jižních Čechách jsou provozovány s důstojným rozsahem nabídky. Před dvěma lety byly zrušeny všechny osobní vlaky mezi Jindřichovým Hradcem a Horní Cerekví (provozovány jsou zde pouze rychlíky). Aktuálně je však zastaven provoz jindřichohradeckých úzkokolejek (společnost Jindřichohradecké místní dráhy je v insolventci a má propadlá povolení k provozování dráhy). Kéž se podaří provoz na nich (a to nejenom turisticky) obnovit.

Převážnou většinu vlaků osobní dopravy provozují v jižních Čechách České dráhy, pouze šumavské lokálky a navazující trať České Budějovice – Černý Kříž provozuje společnost GW Train Regio a rychlíky mezi Budějovicemi a Prahou přes Písek a Příbram (pět párů za den) provozuje společnost Arriva.

Integrovaný systém osobní dopravy

Integrované systémy osobní dopravy se v českých podmínkách začaly zavádět od počátku 90. let minulého století. V Jihočeském kraji první pokusy o integraci (ovšem pouze tarifní) proběhly již v prvním desetiletí našeho století v Táboře (města Tábor, Sezimovo Ústí, Planá nad Lužnicí) a mezi Českými Budějovicemi a Hlubokou nad Vltavou. Již v roce 2010 založilo vedení Jihočeského kraje krajského koordinátora integrované dopravy (JIKORD, spol. s r. o.). Nicméně do současné doby jeho činnost nepřekročila oblast tarifní integrace. Zavedení funkční linkové integrace mezi jednotlivými dopravními obory (MHD, autobusy, železnice) se donedávna kraj spíše bránil s poukazem na malou hustotu obyvatel kraje. Je to jistě škoda, a to zejména s ohledem na to, že od června 2022 platí v kraji nové desetileté smlouvy v závazku veřejné služby s autobusovými dopravci. Pohled na „modrý“ autobus, jak se v době dopravní špičky proplétá přeplněnou českobudějovickou ulicí Na Sadech se dvěma, třemi cestujícími, je neveselý.

Na druhou stranu možnost zapojení železnice do funkčního integrovaného systému je v porovnání s jinými kraji v jižních Čechách, bohužel, do určité míry omezená, a to z několika důvodů. Jednak řada větších měst má nádraží situované ve velké vzdálenosti od jejich centra (Kaplice, Nové Hradky, Trhové Sviny, ale i Český Krumlov či Hluboká nad Vltavou), případně leží na trati vedené vůči centru kraje v tangenciální poloze (Třeboň, Prachatice, Vimperk, Vodňany, Milevsko). Je ovšem otázkou, je-li to pro zavedení integrovaného linkového vedení problém, či naopak příležitost. Řešením mohou být kapacitní parkoviště P+R kolem příměstských vlakových nádraží, která rostou ve velkém počtu zejména ve Středočeském kraji. Při pohledu na současnou podobu donedávna skomírajících lokálek do Židlochovic a Hustopečí u Brna v Jihomoravském kraji (elektrifikace, autobusový přestupní terminál, parkoviště P+R, ve špičce půlhodinový takt do Brna) se vkrádá otázka: nebylo by to třeba možné také v případě netolické či vltavotýnské lokálky? Nebo snad Vodňany?

Nezbytným koloritem řady železničních zastávek či nádraží (a to jak venkovských, tak městských) bývala krytá a uzamykatelná stání pro jízdní kola. Jistě by stálo za to tuto tradici obnovit; kombinace jízdní kolo a vlak při každodenních cestách by byla vhodnou alternativou osobnímu autu.

V Českých Budějovicích provozuje MHD dopravní podnik vlastněný stoprocentně městem. Provozuje pět trolejbusových linek a 18 autobusových linek (z toho tři linky vedené midi elektrobusey). Městská hromadná doprava je provozována autobusy ve všech okresních městech kraje vesměs místními autobusovými dopravci. Linkové vedení a intervaly spojů odpovídající standardu pro MHD jsou zejména v Táboře a Jindřichově Hradci.

Cyklistická doprava

České Budějovice svou polohou v česko-budějovické kotlině představují ideální podmínky pro jízdy na kole. Byly proto jedním z prvních měst u nás, které si pořídilo v roce 1987 cyklistický generel. Na základě tohoto generelu se počátkem 90. let vybudovala první cyklistická stezka ze sídliště Vltava do centra města, jejíž součástí byla i lávka přes Vltavu. To však bylo – zjednodušeně řečeno – na dlouhá desetiletí všechno. Tu a tam se sice něco pro cyklisty postavilo, zpravidla to ovšem byl izolovaný úsek jako součást jiné, zpravidla silniční, investice. Nicméně město si v roce 2014 pořídilo nový generel cyklistické dopravy. Na rozdíl od původního generelu z roku 1987, jehož základním principem byla segregace cyklistů od ostatních dopravních oborů, razil nový generel naopak princip integrace cyklistů v hlavním dopravním prostoru městských ulic (a to včetně vyhrazených jízdních pruhů pro trolejbusy a autobusy), tedy absolutní popření původního principu. Nicméně hledat jakýkoli výstup z tohoto generelu v ulicích města by bylo spíše marné. Podíl cyklistů na celkové dělbě dopravní práce ve městě představuje dlouhodobě kolem devíti procent.

Cílevědomé budování podmínek pro cyklisty by z jihočeských měst bylo možné vysledovat zejména v Táboře a Strakonici. Vysoký podíl cest cyklistů po městě (cca 15 %) vykazují Třeboň.

Pro pohyb v přírodě se v poslední době stále více využívá jízdní kolo (a zejména elektrokolo). Je proto přirozené, že nabídka vhodných a bezpečných cykloturistických tras se stává čím dál významnějším ukazatelem atraktivnosti turistické nabídky území. V jižních Čechách jsou velmi vhodné přírodní podmínky pro cykloturistiku na Šumavě, Lipně, v Novohradských horách, Třeboňsku, Novobystřicku, v Jemčinských lesích, ale i jinde. Zejména na Lipensku se podařilo vybudovat slušnou nabídku cyklistických stezek (stezka na levém břehu Vltavy z Lipna do Nové Pece byla první cyklistickou stezkou v ČR budovanou počátkem devadesátých let z prostředků Evropské unie v rámci projektu PHARE).

Pokulháva však nabídka vhodných komunikací (zejména stezek pro pěší a cyklisty v přidruženém dopravním prostoru silnic) v okolí větších jihočeských měst. Jednou z mála výjimek je stezka z Českých Budějovic po levém břehu Vltavy na Hlubokou z 90. let prodloužená později do Purkarce. Ta by se měla stát součástí vltavské cyklostezky ze Šumavy až do Týna nad Vltavou.

Naopak poměrně nevhodným územím pro cykloturisty je oblast orlické přehradní nádrže. Reliéf terénu původní vltavské brázdy hluboko zaříznuté do okolního terénu (na rozdíl od Lipenska) ani neumožňuje počítat s vybudováním stezky kolem vodní hladiny. Proto ani nevitáme snahu zachovat sice unikátní, nicméně chátrající původní železniční most u Červené nad Vltavou „pro pěší a cyklisty“ (Správa železnic již buduje v sousedství most nový). Nabídku bezpečných cykloturistických tras v přílehlém území by příliš nerozšířil.

Letecká doprava

Dominantní postavení mezi jihočeskými letišti má letiště v Plané u Českých Budějovic. To bylo postaveno městem České Budějovice pro místní aeroklub v roce 1937, ale hned na začátku druhé světové války bylo zabráno německou luftwaffe pro vojenské účely. A jako výlučně vojenské zůstalo až do roku 2004. Následně se vlastníkem a provozovatelem stala akciová společnost Letiště České Budějovice stoprocentně vlast-

něná Jihočeským krajem (do roku 2020 společně se statutárním městem České Budějovice). Letiště za tuto dobu prošlo zásadní rekonstrukcí, v současné době má statut veřejného vnitrostátního letiště a neveřejného mezinárodního letiště. Kraj připravuje v nejbližší době změnu v zajištění bezpečnosti provozu dálkové účasti státního podniku Řízení letového provozu ČR, s. p. Od srpna letošního roku bude letiště odbavovat charterové lety cestovních kanceláří letadly Boeing 737.

Vodní doprava

Vodní doprava po Vltavě z Českých Budějovic do Prahy má svou obrovskou tradici. Prvním, kdo se zasadil o splavnění Vltavy, byl Karel IV. Na základě jeho nařízení byly všechny jezy na Vltavě z Budějovic až do Prahy upraveny pro lodní dopravu. Sám Karel IV. byl dokonce i autorem myšlenky kanálu spojujícího Vltavu s Dunajem s cílem vytvořit

z Prahy důležitý evropský vnitrozemský přístav. Po staletí byla střední Vltava využívanou dopravní cestou pro dopravu dřeva (voroplavba), ale i zboží – zejména soli. Od počátku 20. století se chystalo splavnění Vltavy až do Českých Budějovic. Vodohospodářský zákon z roku 1901 nařizoval splavnění Vltavy z Mělníka do Budějovic a z Otavy do Písku. Trvalo však více než 100 let, než se sen našich předků splnil. V současné době je na území Jihočeského kraje vltavská vodní cesta upravena pro plavidla I. třídy, tj. do délky 44 m, šířky 5,6 m a výtlaku 300 t (jediným omezením je malá podjezdová výška pod starým mostem v Týně nad Vltavou). To, co brání dopravě plavidel uvedených rozměrů až do Prahy, jsou vodní zdvihadla na slapské přehradě a na Orlíku (v obou případech již na území Středočeského kraje). Ta umožňují (na Slapech) přepravu plavidel o rozměrech 8,5 x 2,6 m a výtlaku 3,5 t. Resort dopravy má připraven návrh na rekonstrukci zdvihadel na para-

metry I. třídy, jednalo by se však o velmi náročné projekty. Rekonstrukce obou zdvihadel by obnášela asi takový náklad jako výstavba 15 km dálnice. Těžké rozhodování. Na rozdíl od představ našich předků o využití vodní cesty především pro dopravu nákladů, tato současná vodní cesta slouží (a bude sloužit) výhradně pro rekreační přepravu osob (s případnou jedinou výjimkou – a to pro přepravu nadměrných dílů pro jadernou elektrárnu Temelín).

V článku jsme seznámili čtenáře s rozvojem dopravní infrastruktury jižních Čech za zhruba dvě poslední desetiletí. Možná místy i trochu jiným způsobem než v mediálních zprávách z resortu dopravy. A co říci závěrem? Přijďte se k nám do jižních Čech podívat. Vlákem, autem, lodí a pokud bydlíte na Rhodosu, Krétě či v turecké Antalyi, můžete i přiletět. A můžete s sebou vzít i jízdní kolo. Máme vám co nabídnout.

Ing. Lumír Zenkl

Ing. Ondřej Zenkl

ZENKL CB, Dopravně inženýrská projekční kancelář

Ing. Václav Protiva

Dopravní výbor Zastupitelstva Jihočeského kraje

ENGLISH ABSTRACT

Transport in the South Bohemian region, by Lumír Zenkl, Ondřej Zenkl, Václav Protiva

Until recently, the South Bohemian Region represented an area with a rather below-average level of transport infrastructure compared to other regions of the Czech Republic, especially the connection between České Budějovice and the capital city of Prague. However, this has changed considerably over the last twenty years or so. The D3 motorway has reached the outskirts of the regional town from the border with the Central Bohemian Region and its continuation southwards to the Austrian border is under construction. The D4 motorway should reach Písek or Strakonice from Prague in less than two years. The journey by train from České Budějovice to Prague has been reduced to a hundred minutes, until recently hardly believable. The last time South Bohemia experienced such a pace of construction of transport routes was about 140 years ago. The following article describes this development. However, it reflects at the same time on what could, or rather should, have been done better.