

**Trať je důležitou spojnici mezi Jihočeským a Plzeňským krajem a zároveň je součástí transevropské dopravní sítě TEN-T pro osobní i nákladní dopravu.**

**Stávající podoba a parametry tratě České Budějovice – Plzeň však nevyhovují požadavkům na posílení role železnice jako páteřního segmentu osobní dálkové i regionální dopravy v řešené oblasti a rovněž limitují možnosti rozvoje železniční nákladní dopravy.**

**Po modernizaci dojedete z Plzně do Českých Budějovic za 1 hodinu a 15 minut. Ze Strakonice do Českých Budějovic potrvá jízda vlakem do 30 minut. Cesta z Písku do Českých Budějovic také nezabere více než půl hodiny.**



#### PROČ BYLA STUDIE PROVEDITELNOSTI AKTUALIZOVÁNA?

Důvodem aktualizace je probíhající postup projektové přípravy. Ta navazuje na schválenou podkladovou Studii proveditelnosti, která byla dokončena v listopadu 2016 a schválena Centrální komisí Ministerstva dopravy ČR v dubnu 2017.

- Bylo potřeba řešit značný nárůst investičních nákladů oproti podkladové studii.
- Bylo nezbytné zohlednit a zapracovat požadované změny v dopravní obslužnosti na území Jihočeského kraje.

Aktualizace studie proveditelnosti prověřovala a hodnotila několik variant možné modernizace řešené tratě. Centrální komise Ministerstva dopravy ČR vybrala a schválila v dubnu 2023 pro další přípravu variantu 200p, kterou blíže představuje tento materiál.

#### JAKÉ HLAVNÍ NEDOSTATKY MÁ SOUČASNÁ TRATĚ?

Provoz na trati byl zahájen v roce 1868. V 60. letech 20. století byla trať elektrizována. Současný technický stav trati je na hraně dlouhodobě udržitelné úrovně provozuschopnosti.

- Větší využití železniční dopravy limituje omezená kapacita tratě. Trať je jednokolejná (dvoukolejně jsou pouze úseky Zlív – Čičenice a Horažďovice předměstí – Nepomuk).
- Zaústění do Plzně a Českých Budějovic je pouze jednokolejně. Do krajských měst jsou přepravovány velké počty cestujících a také je zde největší poptávka objednatelů po zahuštění osobní dopravy.



#### V ČEM SE ZLEPŠÍ MODERNIZOVANÁ TRATĚ?

Modernizace trati nenavší pouze traťovou rychlost, ale nabídne zejména větší kapacitu a spolehlivý provoz s moderním zabezpečovacím zařízením. Cestující ocení moderní prostředí rekonstruovaných stanic a zastávek. Aby bylo možné zavést přímé vlaky pro spojení významných regionálních center, dojde také k elektrizaci vybraných traťových úseků, které jsou do řešené tratě zaústěny.

##### Úsek Nemanice II – Strakonice

- plně dvoukolejný úsek s maximální rychlostí do 200 km/h včetně vybudování nové spojky a elektrizace trati do Vodňan pro zavedení přímých vlaků ČB – Vodňany

##### Úsek Strakonice – Horažďovice

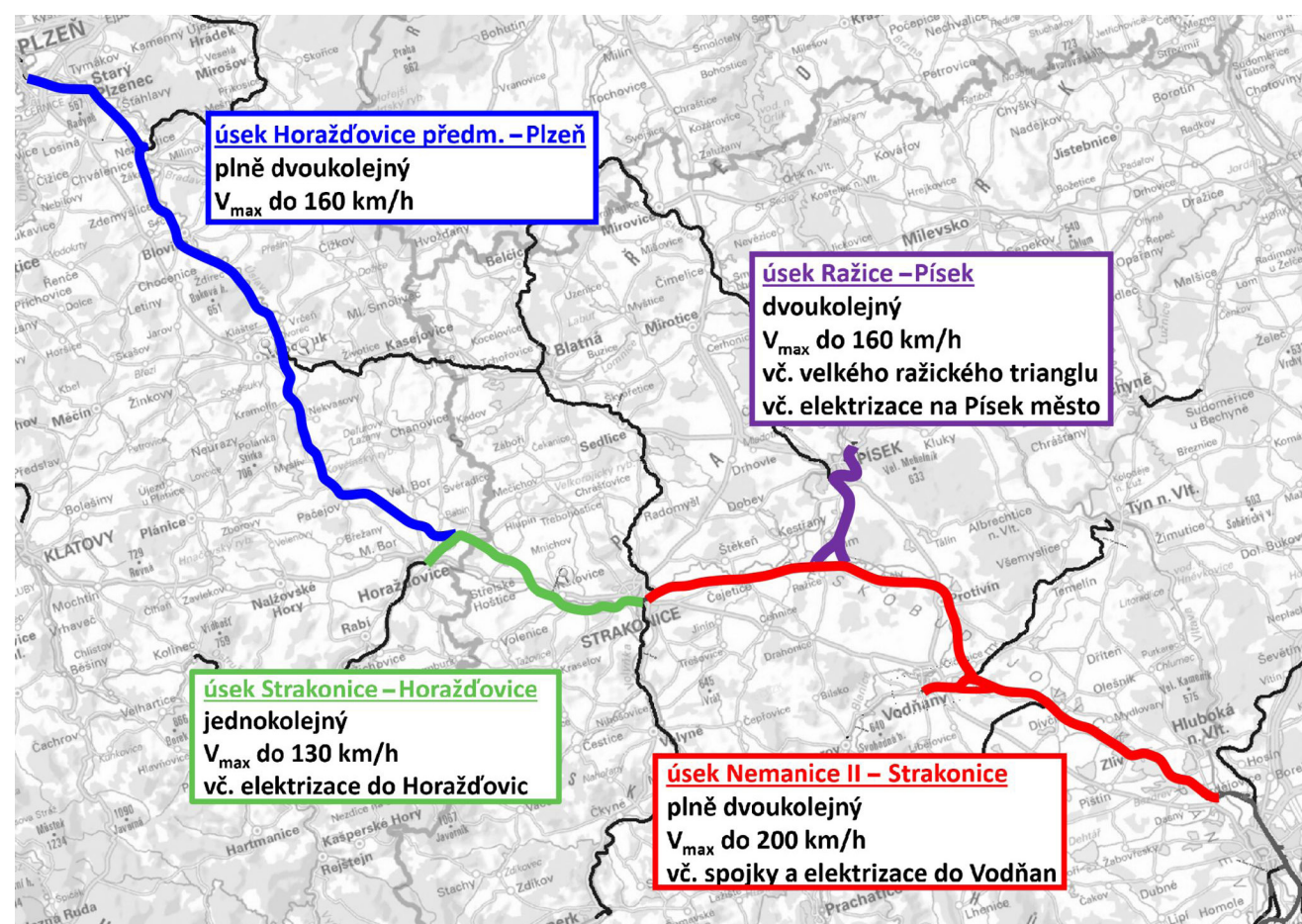
- jednokolejný úsek s maximální rychlostí do 130 km/h včetně elektrizace úseku Horažďovice předměstí – Horažďovice

##### Úsek Horažďovice předměstí – Plzeň

- plně dvoukolejný úsek s maximální rychlostí do 160 km/h

##### Úsek Ražice – Písek

- dvoukolejný úsek s maximální rychlostí do 160 km/h včetně nového ražického trianglu a elektrizace jednokolejného úseku Písek – Písek město



#### BUDOU NA TRATI NOVÉ ZASTÁVKY?

V rámci modernizace je uvažováno s výstavbou několika nových zastávek, které zlepšují dostupnost železniční dopravy.

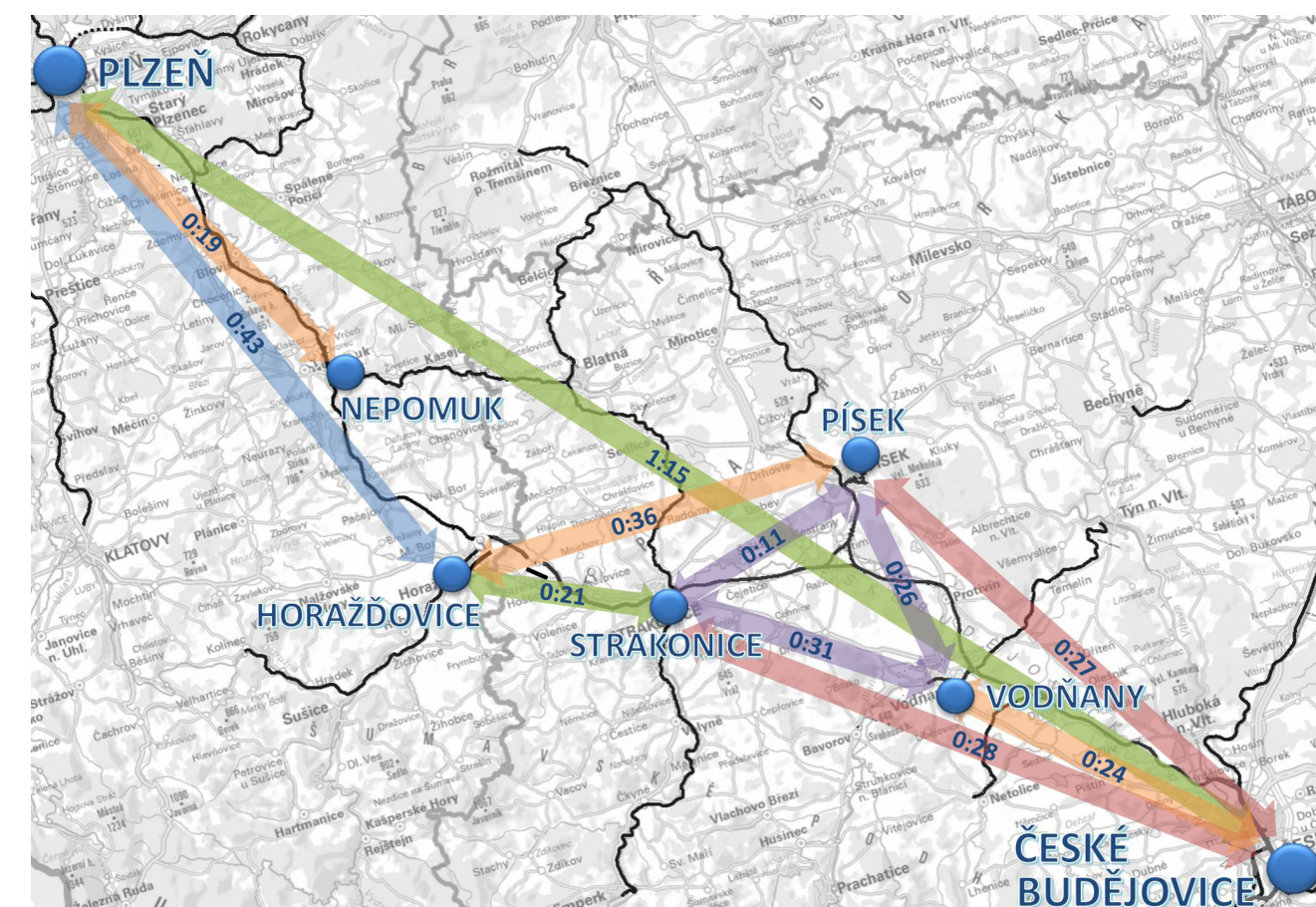
- Strakonice hrad (u Blatského rybníka)
- Písek-Budovatelská (v prostoru křížení ulice Šobrova s železniční tratí)
- Horažďovičká Lhota (nahradí zrušenou zastávku Velký Bor)

#### JAK SE ZRYCHLÍ JÍZDA VLAKEM?

Výrazně. Mezi Českými Budějovicemi a Plzní se cestovní doba zkrátí téměř o 40 minut a k výraznému zrychlení dojde také v regionální dopravě. Srovnání cestovních dob přímého spojení mezi současným a modernizovaným stavem je pro vybrané relace uvedeno v následující tabulce.

Relace	Před modernizací	Po modernizaci	Zkrácení
České Budějovice – Plzeň	113 min	75 min	38 min
České Budějovice – Strakonice	45 min	28 min	17 min
České Budějovice – Písek/Písek město	44/- min	27/36 min	17 min
České Budějovice – Vodňany	32 min*	24 min	8 min
Písek/Písek město – Strakonice	22/28 min	11/18 min	11/10 min
Písek/Písek město – Vodňany	32/- min*	26/35 min	6 min
Horažďovice (město) – Plzeň	64 min*	43 min*	21 min
Nepomuk – Plzeň	28 min	19 min	9 min

Díky výraznému zkrácení cestovních dob a zavedení nových přímých linek v regionální dopravě se železniční doprava stane atraktivní a konkurenceschopnou vůči ostatním druhům dopravy a přivede na železnici nové cestující, kteří pro svou přepravu zvolí pohodlnou, spolehlivou a ekologickou dopravu vlakem. Zkapacitnění trati rovněž více zpřístupní řešenou trasu pro nákladní železniční dopravu.





**JAKÝ BUDE NA TRATI PROVOZ?**

Díky zvýšení kapacity bude možné zahustit interval vlaků dálkové a zejména regionální osobní dopravy, což výrazně zkvalitní a atraktivní cestování nejen do krajských měst, ale také mezi obcemi s vazbou na modernizovanou železnici. V přehledu jsou uvedeny trasy linek s intervalem jízdy (ve špičce/v sedle), které se budou podílet na obsluze řešeného území.

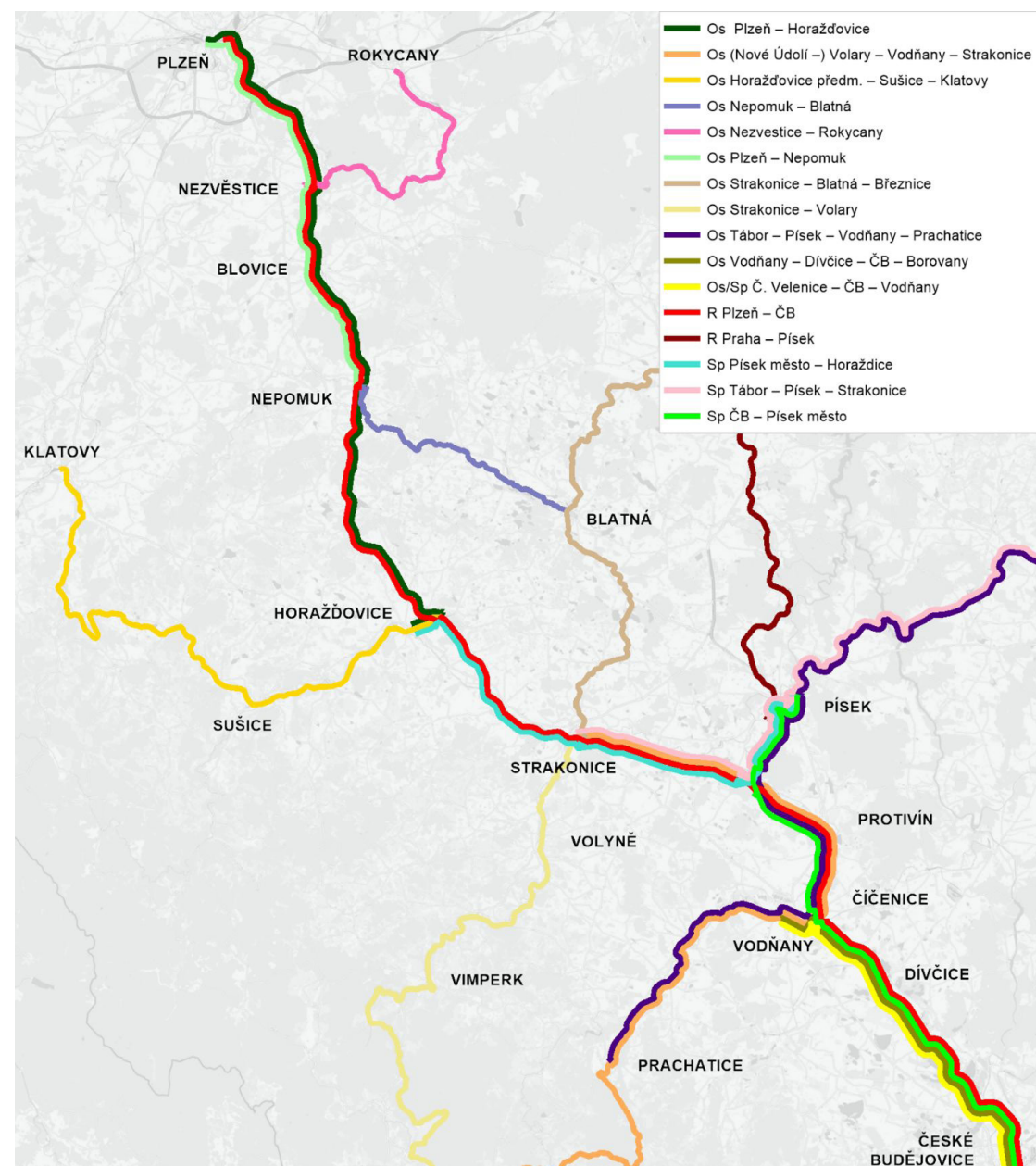
**Dálková doprava**

- R České Budějovice – Plzeň: 60/60 – 120 min
- R Písek – Praha: 120/120 min

**Regionální doprava**

- Sp České Budějovice – Písek – Písek město: 60/60 min
- Sp Tábor – Písek – Strakonice hrad: 120/120 min
- Sp Písek město – Strakonice – Horažďovice: 120/120 min
- Sp/Os České Velenice – České Budějovice – Vodňany: 120/120 min

- Os Borovany – České Budějovice – Dívčice – Vodňany: 60/120 min
- Os Tábor – Písek – Vodňany – Prachatice: 120/120 min
- Os (Nové Údolí) – Volary – Vodňany – Strakonice: 120/120 min
- Os Plzeň – Nepomuk: 60 – 120/120 min v prokladu s linkou Os Plzeň – Horažďovice souhrnný interval v úseku Plzeň – Nepomuk 30/60 min

**KDY BUDE MODERNIZACE DOKONČENA?**

Dokončení modernizace celé tratě je dle navrženého harmonogramu předpokládaného k roku 2032.

Úsek	Zahájení výstavby	Ukončení výstavby	První rok provozu
ŽST Pačejov	2019	2021	2022
Horažďovice předměstí – Plzeň	2023	2026	2027
České Budějovice – Protivín/Ražice – Písek	2027	2030	2031
Protivín/Ražice – Horažďovice	2030	2032	2033

**JAKÉ BUDOU NÁKLADY NA MODERNIZACI?**

Na celkovou modernizaci téměř 140 km tratí byly v aktualizované studii proveditelnosti vyčísleny investiční náklady v celkové výši 37,9 mld. Kč.

**Modernizace trati České Budějovice – Plzeň přispěje k výraznému zkvalitnění železniční dopravy a zlepšení dopravní obslužnosti řešeného území mezi Českými Budějovicemi a Plzní a zásadnělepší podmínky pro rozvoj severního Budějovicka, Prácheňska a jižního Plzeňska.**

**ZADAVATEL STUDIE:**

Správa železnic, státní organizace  
Dlážděná 1003/7  
110 00 Praha 1

**ZPRACOVATEL STUDIE:**

SUDOP PRAHA, a.s.  
Olšanská 1a  
130 00 Praha 3



# Aktualizace studie proveditelnosti Modernizace trati České Budějovice – Plzeň

stav 10/2023