

Komplexní dopravní koncepce města Český Krumlov

N8 – Plán optimalizace veřejné dopravy



Červen 2017

OBSAH

1	Identifikační údaje projektu	3
2	Úvod	4
3	Analytická část (10/2016 – 3/2017):	4
3.1	Současná nabídka spojů veřejné dopravy	4
3.1.1	Železniční doprava.....	4
3.1.2	Autobusová doprava	5
3.1.3	Souběhy linek regionálních a městských autobusů.....	7
3.2	Zastávky veřejné dopravy.....	9
3.2.1	Železniční doprava.....	9
3.2.2	Autobusová doprava	9
3.2.3	Dostupnost zastávek veřejné dopravy	11
3.3	Dělbba přepravní práce	12
4	Workshop	13
5	SWOT analýza	14
6	Východisko pro návrhovou část	14
7	Vize koncepce dopravy.....	15
8	Cíle koncepce doprava.....	15
9	Opatření veřejná doprava	15
10	Problémy a opatření	18
11	Etapizace.....	18
12	Akční plán	19
13	Závěrečné shrnutí.....	19



1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE PROJEKTU

Název: **Komplexní dopravní koncepce města Český Krumlov**

Část: **N8 – Plán optimalizace veřejné dopravy**

Objednatel: **Město Český Krumlov**

náměstí Svornosti 1

38101 Český Krumlov

Dodavatel: **NDCON s. r. o.**

Zlatnická 10

11000 Praha 1



2 ÚVOD

Část N8 – plán optimalizace veřejné dopravy je součástí projektu Komplexní dopravní koncepce města Český Krumlov.

Cílem plánu optimalizace veřejné dopravy je zanalyzovat současnou nabídku spojů veřejné dopravy na území města, dostupnost veřejné dopravy pro obyvatele i návštěvníky města Český Krumlov, identifikovat slabá místa dopravního systému a navrhnout jeho změny, které povedou k jeho efektivnějšímu fungování.

3 ANALYTICKÁ ČÁST (10/2016 – 3/2017):

3.1 Současná nabídka spojů veřejné dopravy

3.1.1 Železniční doprava

Severní částí města Český Krumlov prochází železniční trať č. 194 (České Budějovice – Černý Kříž).

Hlavní železniční stanicí je nádraží Český Krumlov, které se nachází se v docházkové vzdálenosti cca. 30 minut od historického centra, na severním okraji sídliště Nádražní předměstí. Na konci roku 2015 byla zřízena nová zastávka Domoradice asi 300 m od zastávky Přísečná směrem na Český Krumlov, která je v blízkosti ulice Tovární na okraji komerční zóny. S ohledem na dlouhou docházkovou vzdálenost pro většinu obyvatel města a dlouholetým provozem pomalé osobní dopravy na úrovni „lokálky“ není potenciál železniční dopravy plně využit. Využití železniční dopravy je sezónní, souvisí s turistickou návštěvností Českého Krumlova, Lipenska a Šumavy, zejména v úseku Český Krumlov – Černý Kříž. V úseku České Budějovice – Holubov probíhá rozvoj zástavby nedaleko železniční tratě, vedení tratě poměrně silně zastavěným územím a obtíže s kapacitou silnice České Budějovice – Český Krumlov na vjezdu do Českého Krumlova jsou do budoucna nadějí pro vyšší využívání železnice pro dojížděku do Českého Krumlova.

Byla realizována revitalizace tratě České Budějovice - Volary, v 1. etapě proběhla přestavba dopravního zařízení Český Krumlov a Kájov (nové konfigurace kolejíště, nové ostrovní nástupiště, nové osvětlení, ohřevy výhybek a odvodnění), ve 2. etapě proběhla na trati modernizace sdělovacího a zabezpečovacího zařízení, zvýšení traťové rychlosti na 90 km/h do Boršova nad Vltavou a na 75 km/h na dalším úseku, rekonstrukce mostů a objektů. Jízdní doba České Budějovice – Český Krumlov se zkrátila po dokončení stavby v září 2016 o 10 minut, doba jízdy je tedy srovnatelná se zastávkovými autobusy. Nezměnil se přitom počet vlaků ani nebyly vytvořeny návaznosti na regionální autobusy.

Osobní vlaky

Mezi Českým Krumlovem a Českými Budějovicemi provozují České dráhy na objednávku Jihočeského kraje 10 párů osobních vlaků v pracovní den (dvouhodinový takt), o víkendu pak o 1 pár méně. Většina osobních vlaků jezdí mezi Českými Budějovicemi a Novým Údolím, vybrané spoje pak mezi Českými Budějovicemi a Volary nebo Českými Budějovicemi a Českým Krumlovem.

Jízdní doba osobních vlaků mezi Českými Budějovicemi a Českým Krumlovem je 42 až 46 minut.

Rychlíky

Rychlíkové spojení na objednávku Ministerstva dopravy do Českého Krumlova provozují jako Ex 531/2 Josef Seidel České dráhy z Prahy o víkendech (mimo zimu) a v létě prodloužený jako Rx631/2 do Nového Údolí. Přímý spoj vyjíždí z Prahy-Holešovic v 7:42 a přijíždí do Českého Krumlova v 10:50. V opačném směru vyjíždí v 14:02 z Českého Krumlova a v Praze je v 17:02. O víkendech provozuje ARRIVA vlaky s.r.o. komerční rychlíky AEx 1057/8 a AEx 1059 v trase Praha – Nová Pec přes Český Krumlov s odjezdem z Prahy hl. n. v 9:02 a příjezdem do Českého Krumlova 12:02. Zpět jede v 17:59 s příjezdem do Prahy 21:02, plánovaný každodenní provoz společnost nezavede z důvodu konkurence dotovaným spojem Českých drah.



3.1.2 Autobusová doprava

Město Český Krumlov je obsluhováno především linkovou autobusovou dopravou. Se svým okolím je spojeno cca 20 linkami. Mimo městské a regionální linky je město také napojeno na dálkové linky zejména ve směru od Prahy. Dalšími specifickými linkami týkajícími se Českého Krumlova jsou tzv. shuttly, což jsou většinou mikrobusesy, které zajišťují na objednávku individuální turistické výlety do Českého Krumlova z Prahy, Vídně, Mnichova, Bratislavy a Budapešti ve spojení s Karlovými Vary či rakouskými městy Hallstatt, Salzburg, Melk, Obertraun a Bad Ischl a dále také spojení s letišti Praha, Vídeň, Mnichov a Budapešť. Tyto spoje jsou provozovány „od dveří ke dveřím“, tj. mezi hotely a penziony s výjimkou historického jádra Hallstattu, kde je obsluha omezena na zastávku ATO Lahn-Seestrasse mimo centrum, kam byl přístup těchto vozidel zakázán.

Regionální a dálkové autobusy používají kromě zastávek podél příjezdových tras dva hlavní terminály, a to Autobusové nádraží a zastávku Špičák. Obě tyto zastávky se nacházejí na okraji historického centra města – Špičák na severu a Autobusové nádraží na východě a zastavují na nich všechny regionální i dálkové spoje. Podél příjezdových tras jsou obsluhovány většinou linkami regionálních autobusů zastávky Domoradice, u Sv. Trojice, Horní brána, Plešivec (jednosměrná), Tavírna (jednosměrná), Rechle (jednosměrná), Chvalšinská (obsluha MHD jen občas) a Dobrkovice (bez MHD). Regionální autobusy nezajíždějí k železniční stanici a není tak umožněn přestup mezi regionálními vlaky a autobusy. Spoje regionálních linek nejsou dopravně, provozně, informačně ani tarifně integrovány či koordinovány s linkami českokrumlovské MHD, přestože využívají společnou infrastrukturu a jsou provozovány stejným dopravce ČSAD České Budějovice.

Mezinárodní a dálkové autobusy

Do Českého Krumlova zajíždějí dvě pravidelné mezinárodní autobusové linky:

Jednou denně jezdí linka společnosti INFOBUS s. r. o. mezi Českým Krumlovem a ukrajinskou Šepetivkou. V jednodenní frekvenci pak v Českém Krumlově zastavuje také autobusová linka společnosti M express s. r. o. Praha – České Budějovice – Český Krumlov – Linz – Salzburg.

Dálkovou dopravu s napojením Českého Krumlova zajišťuje M express s. r. o. a STUDENT AGENCY k. s.

M Express s. r. o. provozuje linky:

Linka 133100 Praha – Písek – Lhenice – Český Krumlov – (Lipno nad Vltavou – Frymburk)

Linka 133110 Praha – Tábor – České Budějovice – Český Krumlov – (Lipno nad Vltavou)

STUDENT AGENCY k. s. provozuje linku:

Linka 133109 Praha – České Budějovice – Český Krumlov – (Lipno nad Vltavou)

Linka 133109 jezdí od 6 do 21 hodin jednou za hodinu. Linky 133100 a 133110 jezdí jednou denně v pracovní den, doplněné o posilové spoje o víkendech.

Regionální autobusy

Na regionální úrovni zajišťuje dopravu Jihočeský kraj a organizuje krajský koordinátor dopravy, společnost JIKORD, s. r. o. Samotnou přepravu zajišťují dopravci ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a. s., RAIL BUS s. r. o. a GW BUS a. s., kteří provozují následující autobusové linky:

Linka 320020 České Budějovice – Český Krumlov – Větřní

Linka 320021 České Budějovice – Český Krumlov – Lipno n. Vltavou – Horní Planá – Nová Pec

Linka 320024 České Budějovice – Český Krumlov – Volary – Kvilda

Linka 330001 Kaplice – Český Krumlov

Linka 330020 Český Krumlov – České Budějovice

Linka 330052 Český Krumlov – Chvalšiny – Nová Ves

Linka 330055 Český Krumlov – Horní Třebonín – Mojné – Velešín – Kaplice

Linka 330058 Český Krumlov – Křemže – Brloh

Linka 330059 Větřní – Český Krumlov – Černá v Pošumaví – Horní Planá

Linka 330060 Český Krumlov – Zlatá Koruna – Záluží

Linka 330063 Český Krumlov – Mirkovice – Markvartice – Velešín

Linka 330065 Český Krumlov – Rožmberk n. Vltavou – Frymburk

Linka 330066 Český Krumlov – Větřní – Světlík – Frymburk

Linka 330101 Kaplice – Střítež, Kaplice-nádraží – Český Krumlov

Linka 330110 Kaplice – Český Krumlov – Ktiš – Prachatice – Vlachovo Březí – Vimperk

Linka 330151 Český Krumlov – Větřní – tzv. příměstská linka, obsluhuje jako jediná zastávky Tavírna a Rechle (občas) – jezdí v cca hodinovém intervalu po velmi podobné trase jako jižní větev linky MHD 335001 (je o dvakrát delší než větve linky MHD)

Linka 330813 Český Krumlov – Krásetín – Holašovice

Autobusy městské hromadné dopravy

Městskou hromadnou dopravu představují dvě autobusové linky provozované společností ČSAD AUTOBUSY České Budějovice a. s. na objednávku města Český Krumlov

Linka 335001 Spolí - Plešivec - autobusové nádraží - vlakové nádraží - Tovární točna

Linka 335002 autobusové nádraží - Špičák - vlakové nádraží – Vyšný

Městská hromadná doprava byla až do července 2016 provozována v rámci regionální dopravy a byla financována Jihočeským krajem. Po převedení do kompetence města je objednatelem dopravy město Český Krumlov.

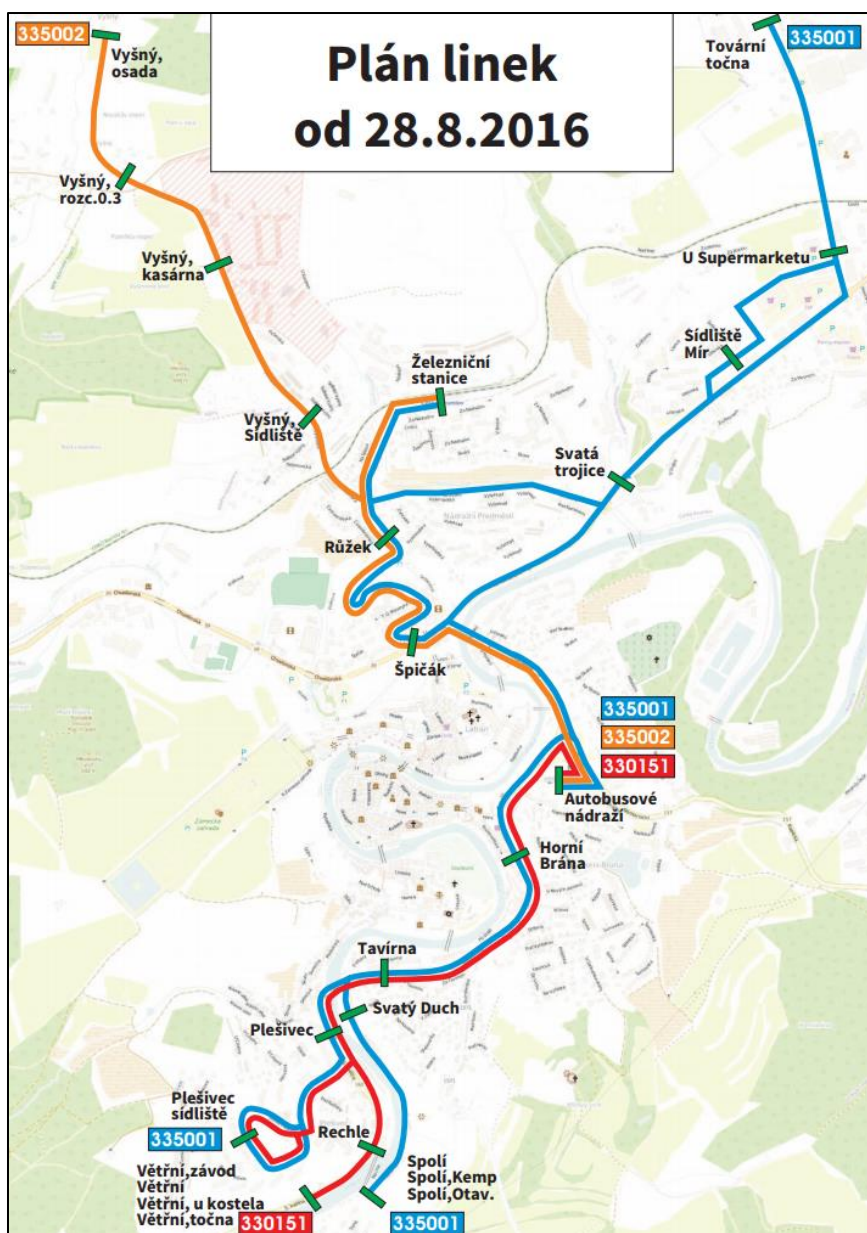
Městská hromadná doprava obsluhuje systematicky hlavní dopravní terminály města, Autobusové nádraží, zastávku Špičák a železniční stanici, a obsluhuje všechna sídliště, obchodní zónu a průmyslovou zónu. Centrum města je obsluhováno zastávkami Špičák a Horní brána (ve směru od Plešivce umístěnou cca 300 m před vlastní Horní branou).

Městská hromadná doprava propojuje linkou 1 Spolí a Plešivec na jihu města s autobusovým nádražím, Špičákem, železniční stanicí, obchodní a komerční zónou v hodinovém taktu s prodlouženými spoji pro obsluhu průmyslové zóny v době střídání směn (ty neobsluhují železniční stanici). S linkou 1 je v téměř úplném trasovém i časovém souběhu linka příměstské dopravy 330151 do Větřní, která však neobsluhuje sídliště Plešivec a Spolí. Mezi Plešivcem a autobusovým nádražím jsou spoje z tohoto důvodu zdvojeny. Linka č. 2 zajišťuje propojení autobusového nádraží se železniční stanicí v prokladu s linkou č. 1 a vytváří tak mezi oběma dopravními terminály půlhodinový takt, linka 2 dále obsluhuje oblast Vyšného. Městské hromadná doprava neposkytuje přímé spojení mezi Vyšným a Sídlištěm Mír s obchodní zónou, tento vztah lze realizovat jen z přestupem na Špičáku s citelnou časovou ztrátou.(cílová doba jízdy přes 30 min.).

Z údajů poskytnutých MěÚ Český Krumlov odbor dopravy lze odhadnout, že počet cestujících MHD činí 1300 cestujících denně, o víkendu jen cca 200 cestujících denně. (listopad 2016).

Porovnáním dat o obratech z let 2016 a 2015 lze odhadnout obraty MHD na zastávkách. Největší obrat má zastávka Špičák (700 nástupů a výstupů denně), další významné zastávky jsou autobusové nádraží, železniční stanice a sídliště Plešivec (kolem 350 cestujících denně), V další skupině jsou frekventované zastávky sídliště Mír, U supermarketu a Tovární, točna (cca 200 cestujících denně).





Obrázek 1 Schéma autobusů MHD a příměstské linky 330151

3.1.3 Souběhy linek regionálních a městských autobusů

Na hlavních příjezdových komunikacích do Českého Krumlova dochází k souběhu linek regionálních autobusů a linek městské hromadné dopravy. Dochází tak k neefektivnímu konkurování těchto dvou systémů. Jedná se o úsek silnice I/39 ve směru od Českých Budějovic až po řízenou křižovatku u Porákova mostu, tedy ulice Budějovická a Pod Kamenem a dále o úseky silnic II/157 a II/160 – ulice Objíždková a 5. května.

Autobusy městské hromadné dopravy (linka 335001) jezdí mimo ranní špičku celý den v hodinovém intervalu a ve většině případů jedou ve stejné čtvrt hodině s některým regionálním spojem a následuje dlouhá mezera bez spoje.

V tabulce Tabulka 1 jsou uvedeny příklady nekoordinovaných jízdních řádů na obou hlavních příjezdových trasách.

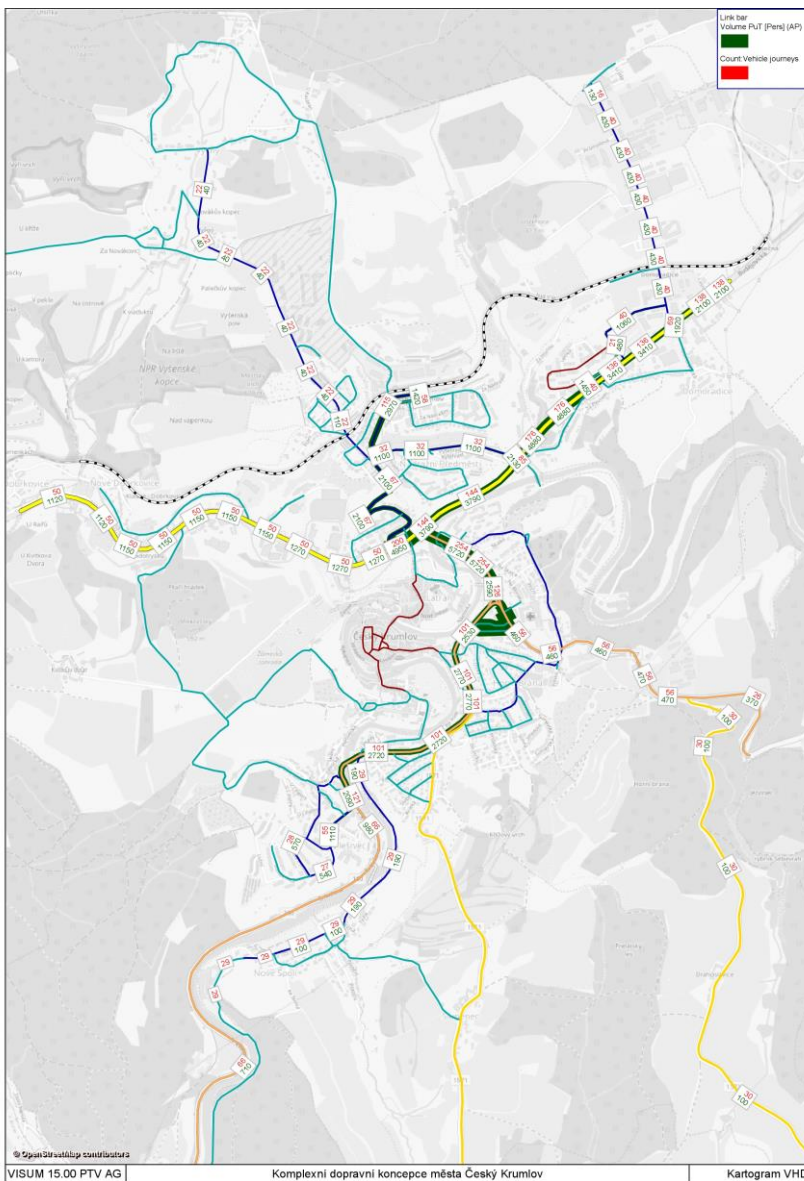
Tabulka 1 Intervaly mezi spoji na příjezdech do Českého Krumlova

5. května (zast. Tavírna)

regionální	MHD	interval
9:31		6 min
	9:37	60 min
	10:37	9 min
10:46		51 min
	11:37	12 min
11:49		

Budějovická (zast. Sv. Trojice)

regionální	MHD	interval
17:11		26 min
17:37		19 min
	17:56	7 min
18:03		53 min
	18:56	17 min
19:13		



Obrázek 2 Kartogram: počty spojů a cestujících autobusové veřejné dopravy za pracovní den

3.2 Zastávky veřejné dopravy

3.2.1 Železniční doprava

Jak bylo zmíněno v předcházející kapitole, tak na území města Český Krumlov se nacházejí dvě železniční dopravy stanice Český Krumlov a zastávka Domoradice.

Stanice Český Krumlov

Ve stanici Český Krumlov je možné přestoupit na regionální a městské autobusy. Autobusová zastávka se nachází přímo v přednádražním prostoru. V docházkové vzdálenosti od stanice se nacházejí sídliště Nádražní předměstí, Vyšehrad a Vyšný. Vzdálenost na okraj pěší zóny je pěšky cca. 20 minut.

Obrat cestujících ve stanici Český Krumlov je 280 osob za den (údaje ze sčítací kampaně z října 2016).

Zastávka Domoradice

Zastávka Domoradice slouží především k obsluze komerční a průmyslové zóny na severovýchodě města. Přestup na autobusovou dopravu je možný přes 250 metrů vzdálenou zastávku U Supermarketu.

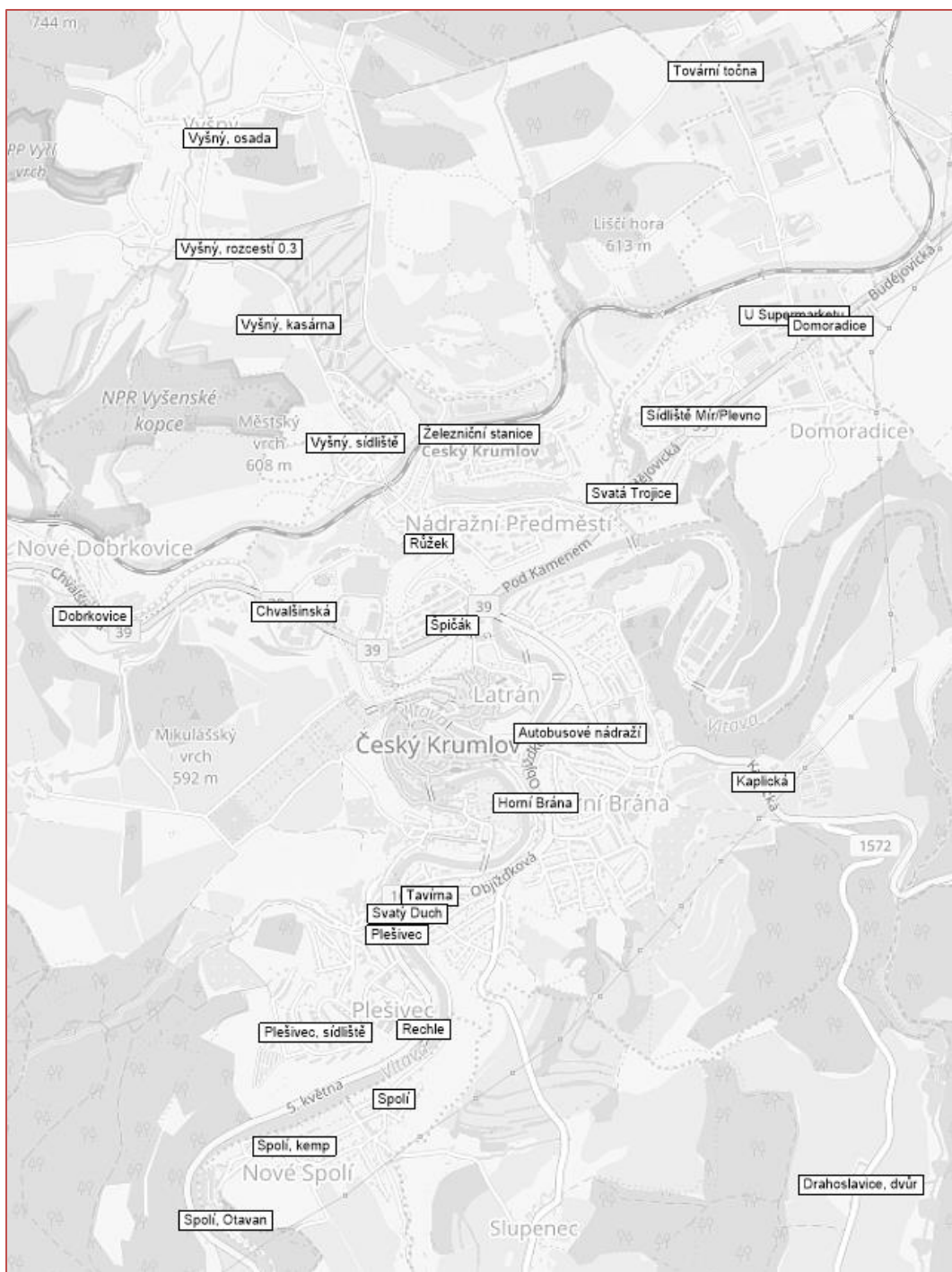
Obrat cestujících v zastávce Domoradice je 30 osob za den (údaje ze sčítací kampaně z října 2016).

3.2.2 Autobusová doprava

Na území města se nachází celkem 26 autobusových zastávek.

Značně nevyrovnaná je vybavenost zastávek. Většina zastávek je plně vybavena přístřeškem, lavičkou a odpadkovými koši, ale některé, zejména v okrajových částech města, jsou vybaveny pouze označníkem s jízdním řádem. Zvláštním znakem je u některých zastávek umístění označníku pouze v jednom směru, přestože je zastávka obousměrná.





Obrázek 3 *Autobusové zastávky na území města Český Krumlov*

Podle výsledků dotazníkového průzkumu dopravního chování obyvatel Českého Krumlova uskuteční denně 5000 cest prostředky hromadné dopravy.

Podle dat předaných městem Český Krumlov lze odhadnout, že počet cestujících MHD činí 1300 cestujících v pracovním dnu, o víkendu jen cca 200 cestujících denně. (listopad 2016)

U vybraných zastávek jsou známy celkové obraty cestujících regionální i městské hromadné dopravy. Údaje o vytíženosti poskytl krajský organizátor veřejné dopravy JIKORD s. r. o. Nejvytíženějšími zastávkami jsou autobusové nádraží a Špičák, které využije více než polovina všech cestujících v autobusech (především vlivem regionální dopravy). Další využívané zastávky jsou ty, které obsluhují sídliště, průmyslovou zónu, případně vlakové nádraží. Podle dat předaných městem Český Krumlov lze odhadnout, že počet cestujících MHD činí 1300 cestujících v pracovním dnu, o víkendu jen cca 200 cestujících denně. (listopad 2016)

Tabulka 2 Obraty na zastávkách v Českém Krumlově ve vybraný pracovní den v letech 2015 (včetně MHD) a 2016 (bez MHD)

název zastávky	středa 14.10.2015			středa 19.10.2016		
	nástup	výstup	obrat	nástup	výstup	obrat
Český Krumlov,,aut.nádr.	1190	1248	2438	980	1083	2063
Český Krumlov,,Chvalšinská	27	197	224	48	138	186
Český Krumlov,,Kaplická	0	3	3	0	5	5
Český Krumlov,,Plevno	52	28	80	80	32	112
Český Krumlov,,Rechle	40	65	105	21	92	113
Český Krumlov,,Růžek	63	61	124	0	4	4
Český Krumlov,,sídl.Mír	152	98	250	32	2	34
Český Krumlov,,Sv.Trojice	89	53	142	70	67	137
Český Krumlov,,Tovární točna	160	266	426	80	126	206
Český Krumlov,,U Supermarketu	85	110	195	6	10	16
Český Krumlov,,žel.st.	204	264	468	30	84	114
Český Krumlov,,Domoradice	97	130	227	99	149	248
Český Krumlov,,Horní Brána	111	118	229	147	72	219
Český Krumlov,,Plešivec	159	117	276	176	116	292
Český Krumlov,,Plešivec,sídl.	263	200	463	41	51	92
Český Krumlov,,Spolí	23	11	34	2	0	2
Český Krumlov,,Spolí,Kemp	40	2	42	0	0	0
Český Krumlov,,Špičák	803	777	1580	417	456	873
Celkem	3558	2971	6529	2229	2031	4260

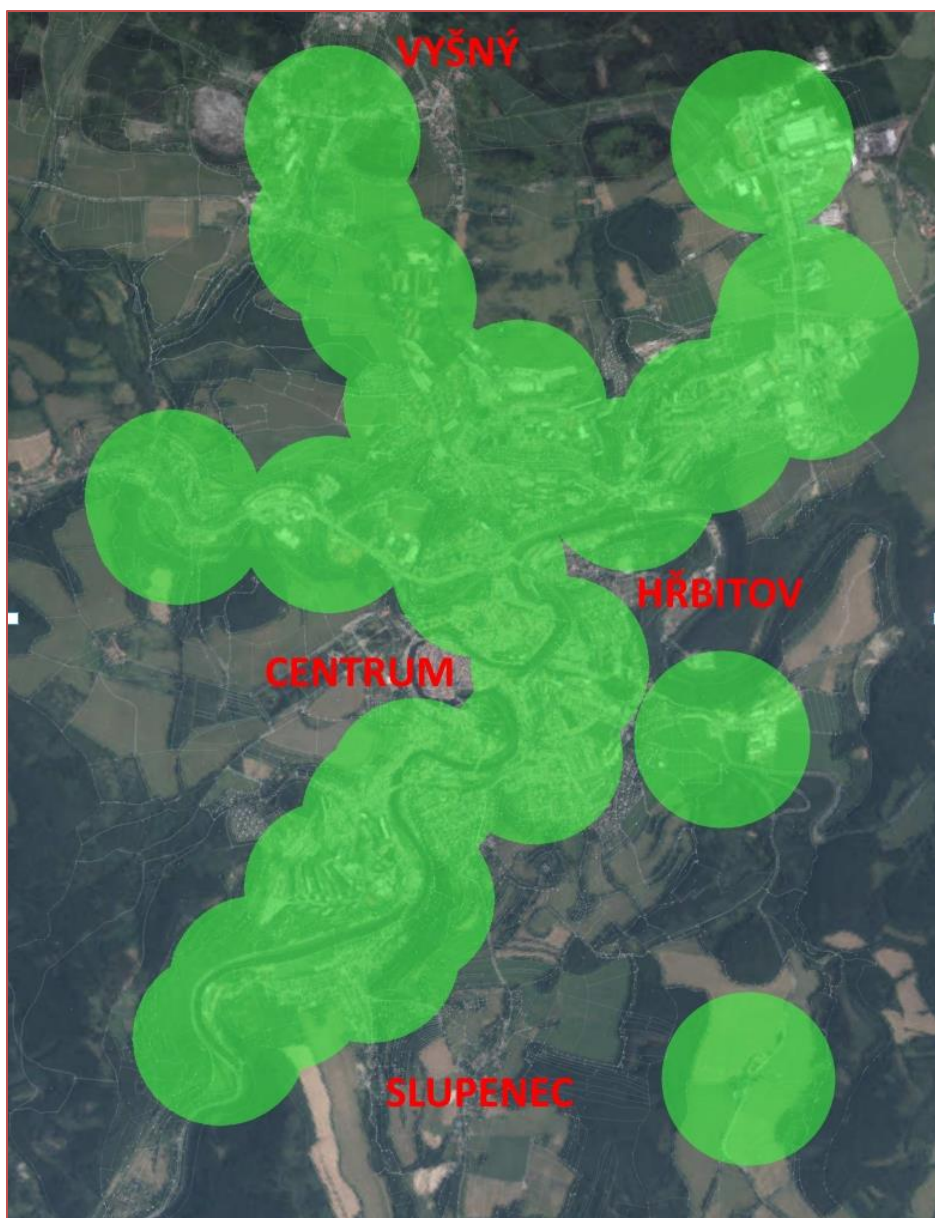
3.2.3 Dostupnost zastávek veřejné dopravy

Pomocí 5-minutových isochron byla zanalyzována dostupnost zastávek veřejné dopravy na celém území města. Výsledkem je mapa na obrázku Obrázek 4, na které jsou vidět oblasti města, kde je horší dostupnost veřejné dopravy, tedy docházková vzdálenost na zastávky je delší než 5 minut.

Jedná se o následující oblasti:

- okrajové části řídky zastavěné městské části Vyšný
- centrum města (Parkán, Zámecká zahrada a ulice Rybářská)
- hřbitov a přilehlá zástavba rodinných domů
- městská část Slupenec a jižní okraj Nového Spolí

Dobrkovice jsou obsluhovány pouze regionální autobusovou dopravou.



Obrázek 4 Pětiminutové isochrony zastávek veřejné dopravy

3.3 Dělbá přepravní práce

Podle výsledků dotazníkového průzkumu domácností je dělbá přepravní práce obyvatel Českého Krumlova výrazně v neprospěch veřejné dopravy, kterou se uskutečnilo pouze asi 14 % všech cest, tzn. 8 % městskou hromadnou dopravou, 5 % regionální autobusovou dopravou a 1 % železniční dopravou. Podíl HD : IAD z dopravy realizované dopravní prostředky obyvateli Českého Krumlova činí 17 : 83. Informace o dělbě přepravní práce vnějších cest nebyly zjišťovány, ale z porovnání intenzit silniční dopravy, využívanosti městských parkovišť a množství cestujících v autobusech je také převážná většina cest do města realizována automobily.

V Českém Krumlově zatím není plně využít potenciál železniční dopravy. Obyvatele města ji využijí pouze k méně než 1 % cest, přitom cestovní doba mezi Českým Krumlovem a Českými Budějovicemi je po modernizace tratě srovnatelná s autobusy (dvouhodinový takt nemusí však být vyhovující). Nevýhodou je situování železniční stanice na okraji města s nutností využít autobusů MHD bez integrovaného tarifu.

4 WORKSHOP

5. 4. 2017 proběhl na městském úřadě v Českém Krumlově workshop se zástupci města a dalšími významnými subjekty, kteří mají co do činění s místní dopravou.

Hlavní část workshopu spočívala v diskuzi o dopravních problémech města, přičemž byla rozdělena po jednotlivých dopravních módech. V části věnované veřejné dopravě bylo zmíněno celkem 8 problémů, které byly následně účastníky workshopu obodovány, podle jejich závažnosti. Výsledkem je následující přehled problémů, seřazený sestupně od nejzávažnějšího problému.

Problémy veřejné hromadné dopravy	body
Neatraktivní pro potenciální uživatele	4
Železniční stanice odsazena od centra města	4
Nekoordinovaná s radiální příměstskou dopravou – ekonomické ztráty	3
Vysoké náklady na kompenzace ztrát	2
Nevhodná vozidla MHD	2
Zastaralé autobusové nádraží – potvrzení konceptu centrálního nádraží (terminál jih a sever?)	1
Nevyužití potenciálu turismu	0
Špatné trasování linek MHD (po zatížené I/39)	0

Problémy zjištěné v rámci workshopu do značné míry kopírují výsledky předchozích analýz.



5 SWOT ANALÝZA

VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none">Dobrá dostupnost Českého Krumlova sítí regionální autobusové dopravySpojení s Prahou a Českými Budějovicemi modernizovanou železnicíVhodně umístěný přestupní terminál ŠpičákFunkční systém MHD zajišťující mobilitu i obyvatelům bez osobního auta	<ul style="list-style-type: none">Umístění železniční stanice mimo historické i komerční centrum města, nízká poptávka, málo vlakůNeintegrované systémy regionální a městské dopravy, zbytečné souběhyPlně vytížené dálkové autobusy z Prahy v sezóněMěstská hromadná doprava s hodinovým taktem je málo atraktivní pro nové uživateleVysoké náklady na kompenzace ztráty MHD při poměrně malém počtu uživatelůZastaralé a prostorově nadměrné autobusové nádražíNedostatečné vybavení terminálu ŠpičákNevyřešený systém obsluhy turistickými shuttly
Příležitosti	Hrozby
<ul style="list-style-type: none">Zintenzivnění provozu dálkové i regionální dopravy na modernizované železniciIntegrace železniční, regionální autobusové a městské hromadné dopravyModerní nízkokapacitní systém obsluhy moderního města na severu města (Vyšný, Mír)	<ul style="list-style-type: none">Pokles využívání městské hromadné dopravy na úroveň ekonomicky ohrožující její fungováníKolize obsluhy centra turistickými shuttly s peší dopravou

6 VÝCHODISKO PRO NÁVRHOVOU ČÁST

V Českém Krumlově jsou nyní k dispozici tři vzájemně neintegrované systémy hromadné dopravy. Železniční doprava je obyvateli města využívána málo, pro cesty do Českých Budějovic preferují obyvatelé regionální autobusy, pro delší cesty dálkové autobusy, které nabízejí mnohem výhodnější polohu zastávek. Železnice je více orientovaná na dojížděku.

Systém regionální autobusová doprava po předání linek MHD do objednávky města v létě 2016 je systém orientován především na dojížděku do Českého Krumlova, do uzlů Špičák a autobusové nádraží a do Tovární ulice. Obsluhovány jsou i vybrané zastávky na ramenech Budějovická a 5.kvěna – Objížďková. Podle sdělení JIKORD není v zájmu Jihočeského kraje řešit regionální linkami i cesty uvnitř Českého Krumlova a není ani do budoucna cílem JIKORD koordinovat regionální linky s MHD a přizpůsobovat je potřebám vnitroměstských cest. Rozhodně se nepočítá s vyšším počtem zastávek.



JIKORD rovněž nemá zájem na změně konceptu dojíždky spočívající v dovedení linek od Větrní a Kaplice až do průmyslové zóny, naopak má zájem na tom, aby linky obsluhovaly terminál autobusové nádraží, kde jsou zajištěny vazby na dálkovou dopravu, příp. i mezi linkami regionálními linkami. Rozvoz cestujících po městě je starostí MHD.

2 linky MHD jsou od roku 2016 provozovány na objednávku města Český Krumlov, které ze svého rozpočtu kompenzuje ztráty MHD:

Linka 1 Plešivec – centrum – železniční stanice - Tovární je provozována v hodinovém taktu

Linka 2 Vyšný – železniční stanice - centrum je provozována v hodinovém taktu

Linky jsou v úseku centrum – železniční stanice proloženy do 30 min. a je zajištěna návaznost mezi linkami pro přestupy pro cesty Vyšný – Tovární, doba jízdy i s přestupem však přesahuje 30 min.

Linka 1 je v souběhu s regionálními linkami od Českých Budějovic i s příměstskou linkou od Větrní, která je v praxi navázána na linky MHD využíváním stejných vozidel. Centrální přestupní body jsou Špičák a autobusové nádraží, které je dnes rozlehlé a nemoderní a je umístěné mimo těžiště osídlení, je vhodné spíše pro cesty do Českého Krumlova pro návštěvníky centra. Umístění terminálu Špičák je mnohem atraktivnější, je však bez jakéhokoli vybavení pro čekající cestující. Autobusové nádraží nejvytíženější stanicí regionální dopravy, začíná a končí zde téměř polovina cest, pro MHD je však nejvytíženější zastávkou Špičák. MHD neobsluhuje zastávku Dobrkovice, na Chvalšinskou zajíždí jen občas. Chybí přímé spojení Vyšný - Tovární.

7 VIZE KONCEPCE DOPRAVY

Obyvatelé a návštěvníci města mohou všude pohodlně dojít pěšky a dojet na kole, autobusem či vlakem, jízda automobilem je omezována jen v minimálním rozsahu a jízda po městě je možná bez zdržení.

Obyvatele ani návštěvníci města nejsou ve volbě způsobu dopravy omezováni.

8 CÍLE KONCEPCE DOPRAVA

Diferencovaný přístup ke vznikajícím dvěma rozdílným „městům“:

- Historický Český Krumlov vrátit blíže k historickému vzhledu ulic při zachování jejich nezbytné průjezdnosti, omezovat negativní vlivy dopravy, v historickém centru pomoci chodcům, v nezbytné míře řešit průjezd pro cyklisty a dobře organizovat nezbytnou turistickou dopravu.
- V rozvíjející se severní části Českého Krumlova maximálně podporovat pěší a cyklistickou dopravu a zároveň uspokojovat poptávku po dostupnosti pro automobilovou dopravu včetně parkování při omezování zbytné, především tranzitní dopravy územím.

Vnější dopravu (tranzitní + cílovou) vyřešit tak, aby neměla negativní vliv na život občanů v Českém Krumlově, i za cenu omezení špičkové kapacity vjezdu po I/39 od Českých Budějovic.

9 OPATŘENÍ VEŘEJNÁ DOPRAVA

V1 Modernizace autobusového nádraží

Autobusové nádraží v Českém Krumlově je situováno v poloze vhodné pro obsluhu historického centra s krátkou docházkou. Jeho kapacita je pro dnešní rozsah dopravy nízká (18 odjezdových a 15 odstavných stání) a jeho vybavení nedostatečné. Modernizace autobusového nádraží by měla přinést kompaktnější moderní nádraží s potřebnými informačními a odbavovacími službami a nezbytným zázemím. Prostor terminálu může sloužit také jako vhodný prostor pro příjezdy a odjezdy turistických shuttle busů a krátké zastavení turistických autobusů, které dnes nevhodně zastavují v zastávce MHD Horní brána.

V2 Vybavení přestupního uzlu Špičák

Přestupní uzel Špičák je nejvyužívanější zastávkou MHD a druhou nejvýznamnější zastávkou regionální a dálkové dopravy vhodně situovanou ve vztahu, jak k historickému jádru, tak k přilehlé obytné zástavbě sídliště Špičák a Vyšehrad. Zastávky jsou vybaveny přístřešky a základními službami. Vzhledem k významu terminálu by bylo vhodné zmodernizovat vybavení a zvýšit standard o elektronické dopravní informace, kvalitnější služby, prodej jízdenek MHD a JIKORD, příp. turistické informace.

V3 Integrace železniční, regionální a městské hromadné dopravy

JIKORD podle Platného plánu dopravní obslužnosti plánuje od roku 2019 dílčí úpravy pilotního provozu IDS Českobudějovicka v rámci 2. fáze integrace přičleněním obcí mezi Českými Budějovicemi a Českým Krumlovem a Kaplicí včetně obou měst. To dává příležitost ke kvalitnější budoucí dostupnosti Českého Krumlova i lepšímu využití modernizované železnice a také k tarifnímu řešení přestupů mezi regionální dopravou a MHD. Město Český Krumlov by mělo v této fázi usilovat o vytvoření pravidelné koordinované taktové dopravy na trase Český Krumlov – České Budějovice s návaznostmi MHD na jednotlivé vlakové či autobusové spoje s jednotným tarifem a s vazbou mezi železnicí a regionální autobusovou dopravou, kterou dnes na své náklady zajišťuje MHD Český Krumlov.

Vzhledem k tomu, že regionální doprava obsluhuje obě hlavní přepravní osy MHD – ulice Budějovická a 5. května – Oblouková by bylo vhodné v rámci integrace maximalizovat využití regionálních autobusů i pro účely vnitroměstských cest s možností omezit počet spojů MHD. Bylo by rovněž žádoucí prodloužit spoje od Větrní a Kaplice až do komerční, příp. průmyslové zóny, spoje od Českých Budějovic na sídliště Plešivec a zajíždět v potřebném množství spojů i na železniční stanici. Žádné takové opatření zatím JIKORD nechystá a je proti jejich zavádění. Krátkodobě, v rámci 2. etapy modernizace nejsou proto realizovatelná. Přesto má smysl vést mezi městem a Jihočeským krajem jednání alespoň na politické a koncepční úrovni o obsahu 3. etapy integrace, aby byl zvolen takový přístup k MHD menších měst, který jim může významně pomoci s dopravní obslužností na jejich území i za podmínky finanční spoluúčasti města na kompenzacích. Bylo by to levnější než vedení souběžných spojů, ke kterému dnes dochází.

V4 Posílení provozu dálkové železniční dopravy

Nové možnosti, které poskytují modernizované železniční tratě Praha – České Budějovice a České Budějovice – Volary jsou zatím využity k nabídce de facto turistických vlaků z Prahy. To je první významný počín, na který by mohly navázat další nové vlaky, což by mohlo vést k menšímu využívání automobilů a turistických shuttle při cestách turistů. Bude vhodné vyjednat s Ministerstvem dopravy

a Jihočeským krajem také zavedení dálkových vlaků, které umožní cestování do Prahy i jinam nejen turistům, ale i občanům Českého Krumlova při cestách za prací (odjezdy z ČK brzy ráno apod.).

V5 Propagace návazných spojů od dálkových vlaků pro turisty

Nové dálkové spoje Českých drah a ARRIVA do Českého Krumlova je třeba doplnit o spojení MHD v Českém Krumlově a jeho propagaci pro turisty. Na vlaky Českých drah existuje návaznost jen v pracovních dnech na příjezdu a v neděli na odjezdu, na příjezdy vlaků Českých drah a ARRIVY o víkendu návaznosti neexistují, na odjezd víkendových spojů ARRIVA rovněž ne. Je vhodné zavést spoje k dálkovým vlakům alespoň z autobusového nádraží, poskytnout o nich informace turistům, případně dohodnou s Českými drahami a ARRIVou společný tarif s nabídkou při prodeji železničních jízdenek.

V6 Posílení provozu regionální železniční dopravy

Spojení České Budějovice – Český Krumlova je provozováno ve dvouhodinovém taktu. V úseku Kájov – České Budějovice by bylo vhodné takt zkrátit na hodinový s příjezdem do Českých Budějovic a Českého Krumlova (včetně celoročního spoje na dojízděku do škol v Českém Krumlově) v časech vhodných k dostupnosti pracovišť a škol v koordinaci s provozem autobusů na blízké trase.

V7 Reforma obsluhy regionální a městskou hromadnou dopravou po integraci

Souběžně s postupující integrací dopravy s příměstskou bude vhodné více koordinovat příměstské a městské spoje, aby se omezoval počet cest automobily do Českého Krumlova. Neochota JIKORD provést zásadnější koordinaci a spolupráci obou systémů nicméně vede k tomu, že bude nutné zachovat dlouhodobě rozsah a dopravní koncept obdobný dnešním. Výhledově bude vhodné oba systémy více provázat s využíváním regionálních spojů i pro městské funkce.

V8 Úprava provozního schématu MHD s využitím spojů na objednávku

Provozní schéma MHD je možné upravit využíváním technologie spojů na objednávku (tzv. radiobus) do méně využívaných zastávek (Vyšný, Spolí, Chvalšinská), kam by bylo možné zavést větší množství spojů, které budou využívány je při potvrzení poptávky pomocí telefonu, SMS zprávy či mobilní aplikace.

V 9 Smart systém nízkokapacitní obsluhy „horního“ města elektrickými autonomními vozidly

Českému Krumlovu chybí linka propojující oblast Vyšného a sídliště Mír. Zatím je vzhledem k slabému osídlení Vyšného potenciální poptávka malá, její zavedení však bude časem nutné. S rozvojem osídlení Vyšného a také oblastí severně a jižně od dnešních Domoradic poptávka poroste. K dispozici však nejsou vhodné komunikace, oblasti jsou propojeny přetíženou silnicí I/39 a nově navrhované spojovací komunikace nepovedou těžišti zástavby. Navrhujeme proto, aby se jako dlouhodobý cíl připravoval v Českém Krumlově společně s myšlenkou centrální pěší a cyklistické osy sídliště Mír – Za Nádražím – Vyšný po nové 200 m dlouhé lávce mostě nad Jitonou také koncept provozu lehkých nízkokapacitních elektrobusů, které by při rozvíjejících se technologiích autonomních vozidel (viz např. autobus Ollie z Berlína) mohly v řádu cca 10 – 20 let být reálnou možností vyřešení chybějícího spojení. Atraktivita nové technologie jako jedné z jejích prvních praktických aplikací by mohla být zajímavou přidanou hodnotou pro město. Tento smart prvek by velmi napomohl image „horního“ Českého Krumlova jako města s kvalitními veřejnými prostory, udržitelnou dopravou a dostatkem pracovních příležitostí, služeb a dobrou vazbou na kulturní zázemí historického města. Smart „horní“ město by se tak mohl stát turistickým cílem svého druhu.

10 PROBLÉMY A OPATŘENÍ

Problém	Opatření
Neatraktivní pro potenciální uživatele	V1, V2, V3, V4, V7, V9
Železniční stanice odsazena od centra města	V3, V5, V7, V9
Nekoordinovaná s radiální příměstskou dopravou – ekonomické ztráty	V3, V6
Vysoké náklady na kompenzace ztrát	V3, V6, V7, V9
Nevhodná vozidla MHD	V7, V9
Zastaralé autobusové nádraží – potvrzení konceptu centrálního nádraží (terminál jih a sever?)	V1, V3, V6
Nevyužití potenciálu turismu	V4, V5, V8
Špatné trasování linek MHD (po zatížené I/39)	V3, V7, V9,

11 ETAPIZACE

V1 Modernizace autobusového nádraží

Již probíhá projektová příprava, terminál by měl spolufinancovat ČKRF.

V2 Vybavení přestupního uzlu Špičák

S úpravami a dovybavením terminálu Špičák je vhodné začít ihned, toto opatření není vázáno na žádná jiná opatření.

V3 Integrace železniční, regionální a městské hromadné dopravy

Zatím probíhá integrace úseku České Budějovice – Český Krumlov, další opatření bude nutné projednat na krajské úrovni (Jikord).

V4 Posílení provozu dálkové železniční dopravy

Opatření je možné realizovat okamžitě. Předpoklad velkého potenciálu a přínosu pro město. Nutnost projednání na státní úrovni.

V5 Propagace návazných spojů od dálkových vlaků pro turisty

Opatření je možné realizovat okamžitě.

V6 Posílení provozu regionální železniční dopravy

Opatření je možné realizovat okamžitě. Předpoklad velkého potenciálu a přínosu pro město. Nutnosti projednání na krajské úrovni.

V7 Reforma obsluhy regionální a městskou hromadnou dopravou po integraci

Výhledové opatření, vzhledem k nutnosti projednání na krajské úrovni (Jikord). Na nové podobě fungování veřejné dopravy ve městě by se mohl podílet Českokrumlovský rozvojový fond, který by se v součinnosti s Jikordem mohl podílet na organizaci hromadné dopravy.

V8 Úprava provozního schématu MHD s využitím spojů na objednávku

Opatření je možné realizovat okamžitě. Předpoklad odbornosti při zavádění takového systému.

V9 Smart systém nízkokapacitní obsluhy „horního“ města elektrickými autonomními vozidly

Budoucnost dopravní obsluhy propojující oblast Vyšného a sídliště Mír, když vzniká „nový“ Český Krumlov.



12 AKČNÍ PLÁN

Opatření	Náklady odhad mil. Kč	Realizace do	Investor
V1 Modernizace autobusového nádraží	40	2020	Město
V2 Vybavení přestupního uzlu Špičák	2	2020	Město
V3 Integrace železniční, regionální a městské hromadné dopravy	-	2022	Město Kraj
V4 Posílení provozu dálkové železniční dopravy	-	2020	Stát
V5 Propagace návazných spojů od dálkových vlaků pro turisty	1	2018	Město
V6 Posílení provozu regionální železniční dopravy	-	2020	Kraj
V7 Reforma obsluhy regionální a městskou hromadnou dopravou po integraci	-	2030	Město Kraj
V8 Úprava provozního schématu MHD s využitím spojů na objednávku	4	2020	Město
V9 Smart systém nízkokapacitní obsluhy „horního“ města elektrickými autonomními vozidly	-	2035	Město

13 ZÁVĚREČNÉ SHRNTÍ

Jedním z hlavních cílů Komplexní dopravní koncepce je zlepšení životního prostředí na území města. K tomu jsou navržena opatření pro snížení automobilové dopravy zejména na průtahu silnice I/39 a v centrální části města, omezení nákladní dopravy mimo nutné koridory a omezení kongescí nebo jejich vymístění z města. Je nutná podpora rozvoje veřejné hromadné dopravy, pěší a cyklistické dopravy, které tvoří módy udržitelné dopravy. Tato udržitelná doprava by se měla hlavně rozvíjet v nově vznikajícím moderním Českém Krumlově na severu města. Historické centrum je natolik specifické území, že mimo pěších lze velmi obtížně podporovat jiné druhy dopravy, cyklistům bude umožněn pohodlný průjezd.

Komplexní dopravní koncepce je strategickým dokumentem, který je vytvořen k uspokojení potřeb mobility lidí a podniků ve městech, jejich okolí a k zajištění lepší kvality života. Vychází z existujících postupů plánování, regulačních rámců a patřičnou pozornost věnuje integraci, participaci a zásadám evaluace. Politiky a opatření definované Komplexní dopravní koncepcí pokrývají všechny způsoby a formy dopravy v celé městské aglomeraci, včetně dopravy veřejné a soukromé, osobní a nákladní, motorizované i nemotorizované, pohybu a parkování. V porovnání s tradičními dopravními plány, které se často zaměřují na řešení problémů v dopravě výstavbou a rozšiřováním dopravní infrastruktury, Komplexní dopravní koncepce klade důraz na kvalitu života, kvalitu veřejného prostoru a opatření na podporu veřejné dopravy, chůze a jízdy na kole.

Součástí Komplexní dopravní koncepce je akční plán, v němž jsou na území města Český Krumlov pro návrhové období roku 2035 sestaveny opatření, včetně vyčíslení jejich investiční náročnosti a předpokladu realizace do daného roku.

Zejména v oblasti veřejné dopravy je prostor pro smart prvky, zastoupené autonomními autobusy pro obsluhu severní části města. Tato moderní řešení mohou pomoci vybudovat „novému Krumlovu“ image města s kvalitními veřejnými prostory, udržitelnou dopravou a dostatkem pracovních příležitostí, služeb a dobrou vazbou na kulturní zázemí historického města. Smart „horní“ město by se tak mohlo stát turistickým cílem svého druhu.

