

Trať	České Budějovice- Český Krumlov - Černý Kříž - Volary		
Linky v úseku	Ex7 Praha - České Budějovice - Český Krumlov/Linz		
	České Budějovice - Černý Kříž - Nové Údolí/Volary (osobní vlaky, neznačená linka)		
Stát	Česká republika		
Nižší územní jednotka	Jihočeský kraj		

Číslo(a) tratí dle KJŘ	194/197		
Číslo(a) tratí dle TTP	707		
Úsek podléhající investiční akci	České Budějovice - Č. Kříž - Volary	Délka úseku [km]	94

Kategorie dráhy	celostátní		regionální	x	místní	
	jiné označení					

Trať je součástí sítě TEN-T	ano		ne	x
------------------------------------	-----	--	----	---

Vybrané parametry úseku podléhající investici	před investicí	po investici
traťová třída zatížení	B1/C2	B1/C2
počet kolejí	1	1
počty dopraven s kolejovým rozvětvením vč. krajních	14	13
traťové zabezpečovací zařízení	ČB - Boršov autom. hradlo, Boršov - Křemže a Zlatá Koruna - Kájov tel. dorozumívání, Křemže - Zlatá Koruna reléový poloautoblok, Kájov - Volary dle předpisu D3	automatické hradlo

Trakce				
před investicí	nezávislá	x	elektrická	
po investici	nezávislá	x	elektrická	

Typ investiční akce dle projektové dokumentace				Termín realizace	
racionalizace		revitalizace	x	rekonstrukce	
optimalizace		modernizace		jiná	
Celkové schválené náklady projektu [Kč]				1 628 826 000	
Náklady vztahované k jednomu kilometru trati [Kč/km]				17 327 936	

Stručný popis stavu před investiční akcí
Trať z hlediska zabezpečení provozu s mnoha druhy zabezpečovacích zařízeními a morálně zastaralou infrastrukturou. Rekonstrukcí se podařilo z velké části tyto nedostatky odstranit, došlo ke zvýšení bezpečnosti provozu a dílčímu zvýšení traťové rychlosti.

Nejvyšší traťová rychlost profilu V130										
před investicí [km/h]										
(30;60>		(60;80>	x	(80;100>		(100,120>		(120,160>		
po investici [km/h]										
(30;60>		(60;80>		(80;100>	x	(100,120>		(120,160>		
po investiční akci zřízen rychlostní profil NS					ano		km/h		ne	x

Intervaly vlaků osobní dopravy po realizaci investiční akce - současné (možné, resp. další předpoklad)					
Ex7	špičkový interval [min]	1 pár		sedlový interval [min]	1 pár
osobní vlaky	špičkový interval [min]	120(60)		sedlový interval [min]	120(240)
	špičkový interval [min]			sedlový interval [min]	
	špičkový interval [min]			sedlový interval [min]	

Vybrané taktové uzly po realizaci investiční akce					
X.00	České Budějovice				
X.30	Černý Kříž				

Změny v rozložení taktových uzlů, resp. koncepci dopravy	
Nedochází k zásadním změnám v rozložení taktových uzlů nebo koncepcie dopravy, díky rekonstrukci je možné mírné krácení jízdních dob, i když v tomto ohledu za celé rameno České Budějovice - Černý Kříž je přínos diskutabilní	

Obvyklé počty párů vlaků					
Referenční grafikonky vlakové dopravy					
před investicí	2013/14	/po investici		2018/19	
Úsek - obvyklý pracovní den	Os+Sp (regionální)	R+Ex (dálkové)	nákl. - průběžné	nákl. - místní obsl.	
Č. Budějovice - Č. Krumlov	9,5/10	0/1	0/0	0,6/0,4	
Č. Krumlov - Kájov	8/7,5	0/0	0/0	0,6/0,4	
Kájov - Černá v Pošum.	7,5/7,5	0/0	0/0	0/0,4	
Černá v Pošum. - Hor. Planá	7,5/7,5	0/0	0/0	0/0	
Horní Planá - Nová Pec	7,5/7,5	0/0	0/0	0/0	
Nová Pec - Černý Kříž	7,5/7,5	0/0	0/0	0/0,8	
Černý Kříž - Volary	10/9,5	0/0	0/0	0/0,8	
Úsek - obv. den prac. klidu	Os+Sp (regionální)	R+Ex (dálkové)	nákl. - průběžné	nákl. - místní obsl.	
Č. Budějovice - Č. Krumlov	7,5/9	0/1	0/0	0/0	
Č. Krumlov - Kájov	6,5/7,5	0/0	0/0	0/0	
Kájov - Černá v Pošum.	6,5/7,5	0/0	0/0	0/0	
Černá v Pošum. - Hor. Planá	6,5/7,5	0/0	0/0	0/0	
Horní Planá - Nová Pec	6/7,5	0/0	0/0	0/0	
Nová Pec - Černý Kříž	6/7,5	0/0	0/0	0/0	
Černý Kříž - Volary	7/8,5	0/0	0/0	0/0	

Rámcové změny v cestovních dobách ("CD")			
Referenční grafikonky vlakové dopravy			
před investicí	2013/14	po investici	2018/19
Úsek	Kategorie vlaku	CD před [min]	CD po [min]
České Budějovice - Černý Kříž	Os	128-144	123-149
Černý Kříž - Volary	Os	7-8	7-8

Stručný popis stavu po investiční akci

Došlo k dílčímu zvýšení traťové rychlosti a zvýšení bezpečnosti provozu.

Nasazený vozový park

Zatímco provozovatelem osobních vlaků byly v období před rekonstrukcí České dráhy, nově je to u většiny vlaků společnost GW Train Regio. Tomu odpovídá i prakticky kompletní změna vozového parku.

Nedosažené přínosy investiční akce

Dopravní model prakticky nedoznal významných změn. Rekonstrukce trati přinesla zvýšení bezpečnosti provozu a dílčí zvýšení traťové rychlosti, nicméně jako takový se hmatatelný přínos v GVD projevuje relativně málo (myšleno na celkovém zkrácení jízdních dob s ohledem na délku úseku), a to i s ohledem na změnu dopravce a nasazení jiných vozidel než dříve.