

CycloConnect – inspirace pro příměstskou mobilitu

Studie cyklodopravy území MAS Hlubocko - Lišovsko

ÚNOR 2026

Obsah

1	Úvodní informace a metodický přístup k provedení mapování	3
2	Analýza stávajícího stavu v území.....	5
2.1	Základní charakteristika území	5
2.1.1	Vymezení řešeného území	5
2.1.2	Dojíždka a vyjíždka obyvatel v území.....	1
2.2	Stávající dopravní a cyklistická infrastruktura v území	3
2.2.1	Stávající dopravní síť v území.....	3
2.2.2	Základní cyklistická infrastruktura v území	5
2.2.3	Hlavní problémová místa	7
2.2.4	Propojení cyklotras na veřejnou dopravu	8
2.3	Výsledky průzkumu mezi obyvateli dotčených obcí	10
2.3.1	Úvodní informace o respondentech	10
2.3.2	Hodnocení jednotlivých otázek.....	10
2.4	Zmapování záměrů a možností pro rozšíření stávající sítě	16
2.4.1	Sebrané záměry pro rozvoj infrastruktury na území MAS Hlubocko - Lišovsko.....	16
2.4.2	Sebrané záměry pro zlepšení napojení Mikroregionu Blata	17
2.4.3	Sebrané záměry pro napojení MAS Třeboňsko.....	18
2.4.4	Potenciál využití železniční tratě České Budějovice – Ševětín	19
3	Souhrnné výsledky šetření a analýzy	23
4	SWOT analýza potenciálu rozvoje cyklodopravy v území	24
5	Závěry a doporučení pro další kroky.....	26

1 Úvodní informace a metodický přístup k provedení mapování

Cílem zpracované analýzy je popsat a vyhodnotit stávající stav rozvoje cyklistické infrastruktury na území MAS Hlubocko – Lišovsko včetně možností propojení cyklistické dopravy s veřejnou dopravou a zvýšení atraktivity regionu.

Zpracovaná analýza by měla sloužit pro přípravu návrhu možných řešení pro zlepšení aktuální situace v území, které budou předmětem návazné studie.

Zpracovaná analýza byla v souladu se zadáním a předloženou nabídkou zpracovatele provedena v 5 samostatných krocích.

A. Vyhodnocení základních dat o území a mobilitě obyvatel v území

Jako první krok bylo provedeno základní vyhodnocení území s cílem vymezit řešené území a popsat hlavní dojížděkové proudy dle tzv. geolokačních dat mobilních operátorů. Data byla získána prostřednictvím portálu www.kamdojizdime.cz a následně zpracována s využitím GIS pro vizualizaci jednotlivých dojížděkových proudů a základních dopravních vazeb v území. Vyhodnocení dat bylo provedeno jak pro údaje o dojížděci, tak pro údaje o vyjížděci. Pro vyhodnocení byla využita data za období jara 2022 tak aby zobrazené intenzity nebyly zkresleny vlivem sezonních výkyvů.

B. Vyhodnocení stávající dopravní a cyklistické infrastruktury

Jako druhý krok bylo provedeno vyhodnocení stávající dopravní a cyklistické infrastruktury v území. Pro vyhodnocení byla využita data Ředitelství silnic a dálnic a veřejně dostupná data o dopravní infrastruktuře v území. Vyhodnocení bylo stejně jako v předchozím případě provedeno s využitím GIS tak, aby data bylo možno porovnat např. se zpracovanými údaji o dojížděci a vyjížděci.

Souběžně bylo provedeno vyhodnocení dat o stávající cyklistické infrastruktuře v území. Pro toto vyhodnocení byla využita data z databáze Nadace Jihočeské cyklostezky, která spravuje data o cyklistické infrastruktuře na území Jihočeského kraje a provádí pravidelné terénní audity, které hodnotí stav infrastruktury, identifikují problémová místa či kritické a nebezpečné úseky. S využitím těchto dat byla provedena identifikace cyklotras, které prochází územím MAS Hlubocko – Lišovsko, byla provedena analýza jejich stávajícího stavu a bylo provedeno vyhodnocení identifikovaných problémových míst

C Provedení průzkumu mezi obyvateli

Aby bylo možné zohlednit v rámci zpracovávané analýzy zkušenosti uživatelů stávající infrastruktury, bylo jako třetí krok provedeno online šetření mezi obyvateli dotčených obcí. Průzkum byl realizován v období měsíce února 2026 formou online průzkumu (CAWI), který byl distribuován prostřednictvím komunikačních nástrojů jednotlivých dotčených obcí (webové stránky a facebookové stránky obcí a emailové oslovení vybraných subjektů). Celkem se v rámci průzkumu podařilo získat 375 plně vyplněných dotazníků které byly následně vyhodnoceny. Průzkum byl zaměřen na základní informace o využívání cyklodopravy obyvateli dotčených obcí a jejich hodnocení stávající cyklistické infrastruktury v území a případné limity, které omezují či znemožňují její využívání.

D. Zmapování záměrů jednotlivých obcí v území

Jako další krok bylo provedeno zmapování rozvojových záměrů / námětů jednotlivých obcí v území. Zmapování bylo provedeno formou osobních pohovorů se zástupci jednotlivých obcí, během kterých byl diskutován aktuální stav cyklodopravy a cykloinfrastruktury v obci a možnosti pro zlepšení stávající

situace tak, aby se cykloprava stala adekvátní alternativou zejména pro dojížděku za prací a službami. Jednotlivé sebrané záměry byly zaneseny do zpracovaných dat v GIS.

E. Zmapování potenciálu drážní stezky Hrdějovice – Ševětín

Posledním krokem bylo vyhodnocení potenciálu využití drážní stezky Hrdějovice – Ševětín, respektive využití tělesa stávající železniční tratě České Budějovice – Ševětín, která bude po realizaci modernizace železničního koridoru zrušena. Hodnocení bylo provedeno s využitím existujících data a podkladů o technickém stavu této tratě, které byly v minulosti získány Nadací Jihočeské cyklostezky od Správy železnic. Hodnocení se zaměřilo na základní popis dotčeného tratě a hlavní aspekty, které s případným využitím pro vybudování cyklostezky souvisí.

Všechna sebraná data a provedená dílčí hodnocení byla využita pro sestavení SWOT analýzy území, která slouží pro interpretaci hlavních závěrů analýzy.

Zpracovatelem dokumentu je Nadace Jihočeské cyklostezky ve spolupráci se společností Cassia Development & Consulting s.r.o.

Tabulka 1 – Úvodní informace o zpracovateli

Název zpracovatele (obchodní jméno):	Nadace Jihočeské cyklostezky ve spolupráci s Cassia Development & Consulting s.r.o.
Kontaktní adresa (kancelář):	Dr. Tůmy 1601/5, 370 01 České Budějovice
Zodpovědná osoba za zpracování:	Mgr. Jan Vlášek, Vilém Čekajle, Dipl. Ek.
Základní kontaktní údaje:	www.jihoceske-cyklostezky.cz www.cassia.cz
Datum zpracování dokumentu:	13. 02. 2026

2 Analýza stávajícího stavu v území

2.1 Základní charakteristika území

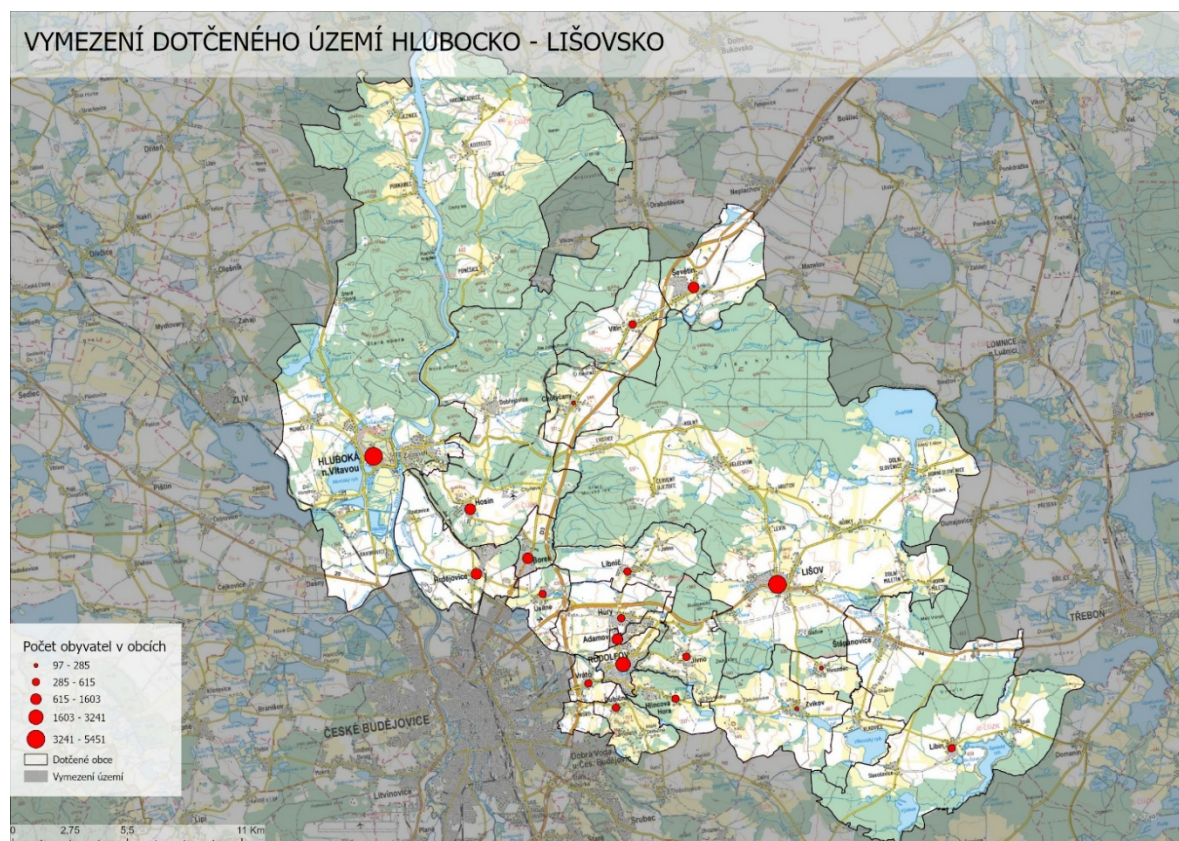
2.1.1 Vymezení řešeného území

Řešené území bylo na základě zadání stanoveno územím měst a obcí MAS Hlubocko – Lišovsko, konkrétně obcemi a městy:

- Adamov
- Borek
- Dubičné
- Hlincová Hora
- Hluboká nad Vltavou
- Hosín
- Hrdějovice
- Hůry
- Hvozdec
- Chotýčany
- Jivno
- Libín
- Libníč
- Lišov
- Rudolfov
- Ševětín
- Štěpánovice
- Úsilné
- Vitín
- Vrátov
- Zvíkov

Z hlediska správního členění se dotčené obce nacházejí na území ORP České Budějovice. Znázornění dotčeného území je patrné z následujícího obrázku.

Obrázek 1 – Znázornění řešeného území



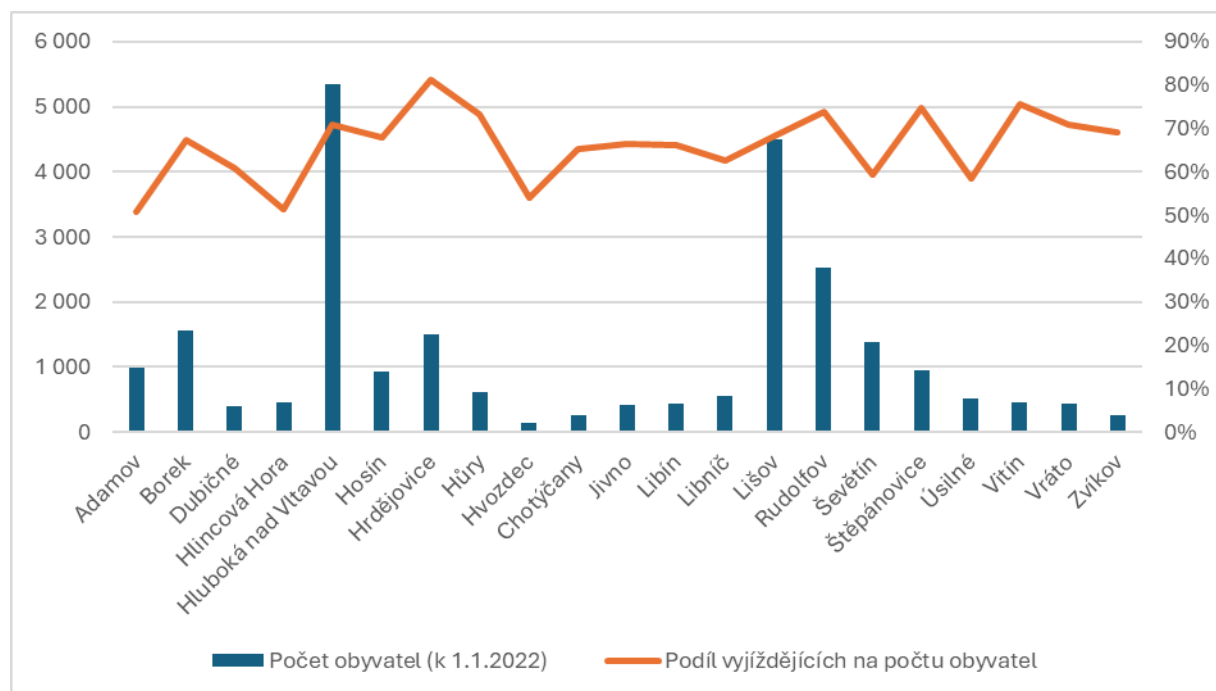
Zdroj: ARC ČR, ČSÚ, vlastní zpracování

Jak je z uvedeného mapového zobrazení patrné, území se nachází v blízkosti krajského města České Budějovice, které tvoří spádové centrum pro dojížděku za prací a za službami, což výrazným způsobem ovlivňuje dopravní poptávku v území a tím i potenciál pro využití a rozvoj cyklodopravy.

2.1.2 Dojížděka a vyjížděka obyvatel v území

Celkově na území dotčených obcí žije 25 tis. obyvatel z toho 15 tis. ekonomicky aktivních obyvatel. V průměru 66 % obyvatel jednotlivých obcí dojíždí za prací, školou či za službami. Přehled počtu obyvatel a podíl obyvatel, kteří z dané obce dojíždí za prací zobrazuje následující graf.

Graf 1 – Počet obyvatel dotčených obcí a podíl obyvatel vyjíždějících za službami do škol a za prací

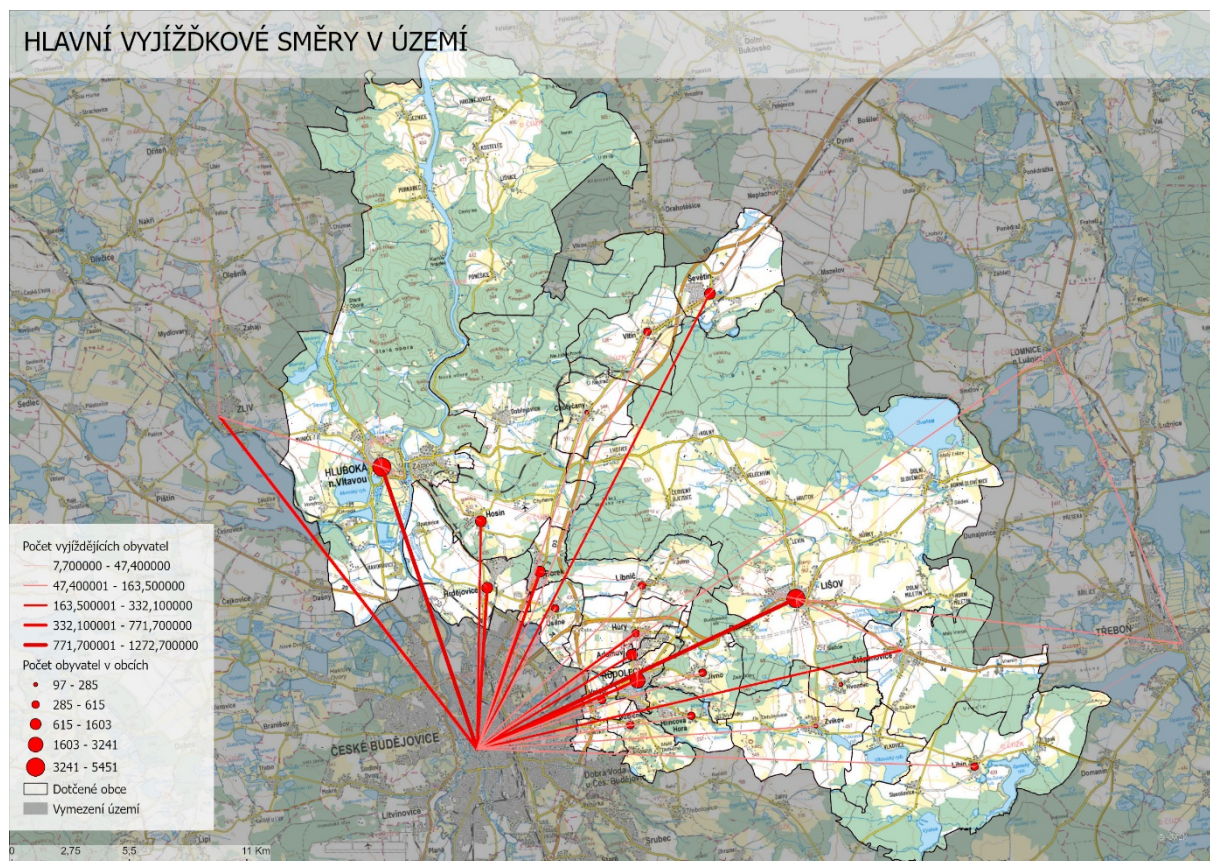


Zdroj: www.kamdojizdime.cz data za jaro 2022, data ČSÚ, vlastní zpracování

Aby bylo možné vyhodnotit, které směry jsou pro dojíždění nejvýznamnější bylo provedeno vyhodnocení hlavní dojížděkových směrů pohybu obyvatel s využitím tzv. geolokačních dat mobilních operátorů dostupných prostřednictvím portálu www.kamdojizdime.cz. Data zobrazují údaje o nejčastějších směrech dojížděky a vyjížděky pro každou z dotčených obcí v členění na každodenní dojížděku do práce a školy, intenzivní dojížděku za službami a občasnou dojížděku za službami.

Jak je z následujícího obrázku patrné, nejčastějším cílem vyjížděky z území je spádové centrum město České Budějovice, které představuje hlavní cíl vyjížděky pro obyvatele všech obcí v území. V území jsou patrné i další významné směry, mezi které lze zařadit vyjížděku z Lišova do Štěpánovic a Třeboně a vyjížděku z Hluboké nad Vltavou do Zlivi, případně vyjížděku z některých menších obcí do Rudolfova, či Borku.

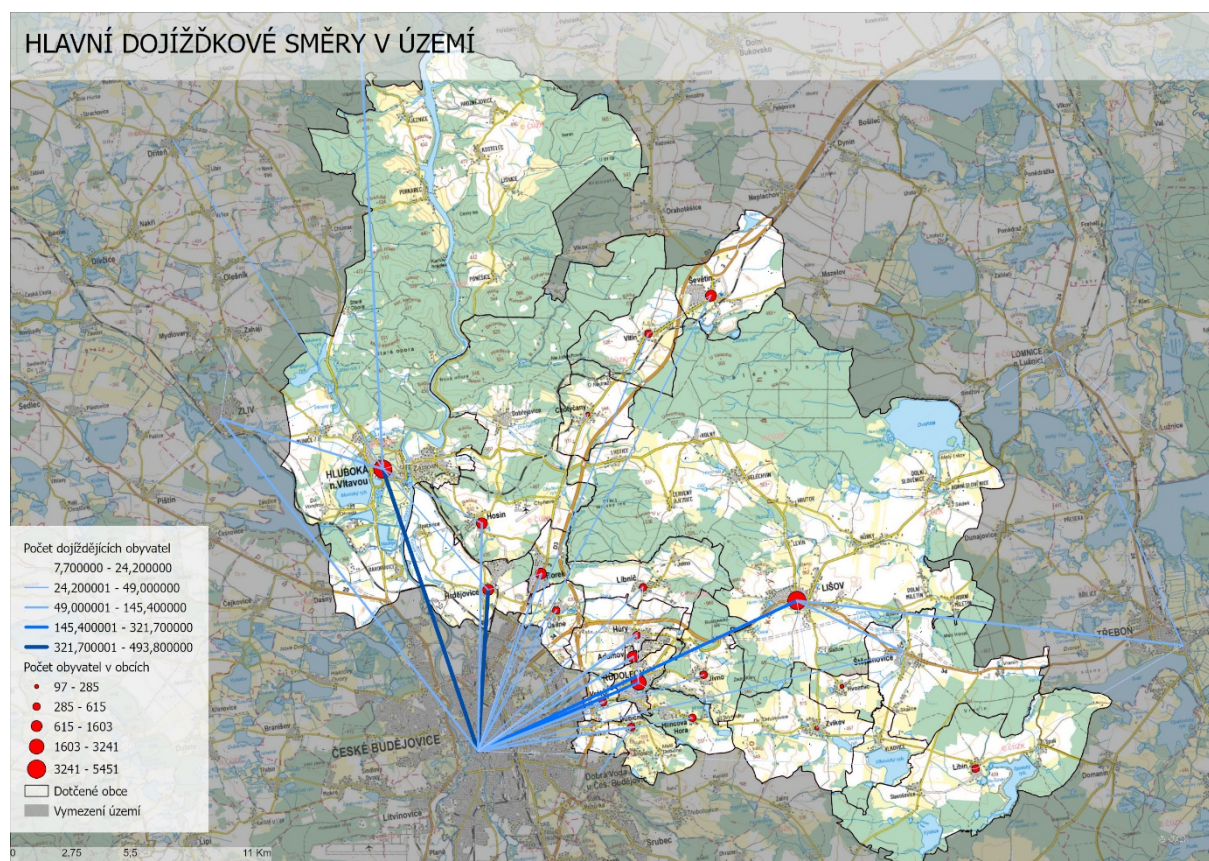
Obrázek 2 – Znázornění hlavních vyjíždkových směrů



Zdroj: ARC ČR, ČSÚ, www.kamdojizdime.cz, vlastní zpracování

Obdobná je situace i v případě dojíždky směrem do jednotlivých obcí v území. Jak je patrné z následujícího obrázku, i v tomto případě je nejčastějším zdrojem dojíždky město České Budějovice. Kromě Českých Budějovic i v tomto případě lze identifikovat další dílčí směry dojíždky jako je Třeboň a Štěpánovice ve směru do Lišova, Týn nad Vltavou, Dříteň a Zliv ve směru do Hluboké nad Vltavou a několik dalších dílčích směrů.

Obrázek 3 – Znázornění hlavních dojížděkových směrů



Zdroj: ARC ČR, ČSÚ, www.kamdojizdime.cz, vlastní zpracování

Celkově je z vyhodnocení uvedených dat zřejmé, že pro případné využití cyklodopravy pro dojíždku do zaměstnání, škol a za službami je důležité zejména propojení jednotlivých obcí na město České Budějovice, případně propojení ve směru Lišov – Štěpánovice – Třeboň.

2.2 Stávající dopravní a cyklistická infrastruktura v území

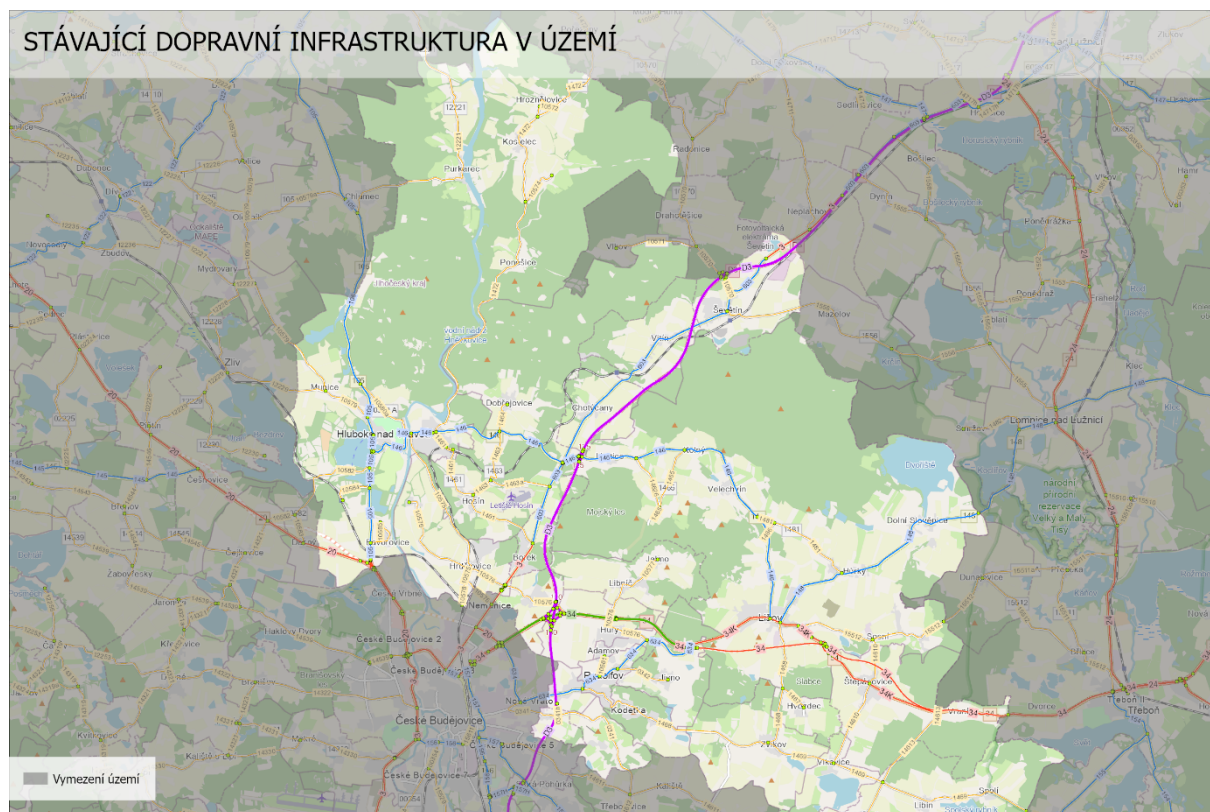
2.2.1 Stávající dopravní síť v území

Hlavní komunikací, která prochází územím je dálnice D3 ve směru České Budějovice – Tábor – Praha a komunikace I/34 ve směru České Budějovice – Lišov – Třeboň. Dopravní napojení dále zajišťují komunikace II/105 ve směru České Budějovice – Hluboká nad Vltavou – Týn nad Vltavou, II/603 kopírující původní vedení silnice 1/3 ve směru Borek – Chotýčany, Vitín – Ševětín – Veselí nad Lužnicí a silnice II/146 zajišťující propojení uvnitř území ve směru Hluboká nad Vltavou – Lišov a komunikace II/148 ve směru Lišov – Lomnice nad Lužnicí.

Územím rovněž procházejí dvě železniční tratě a to trať 220 České Budějovice – Tábor – Praha, která prochází postupnou modernizací na rychlostní koridor a trať 190 České Budějovice – Protivín – Plzeň, která se území dotýká pouze v jihozápadní části kde protíná území města Hluboká nad Vltavou.

Vedení jednotlivých komunikací a zmíněných železničních tratí je znázorněno v následujícím obrázku.

Obrázek 4 – Znázornění dopravní infrastruktury v území



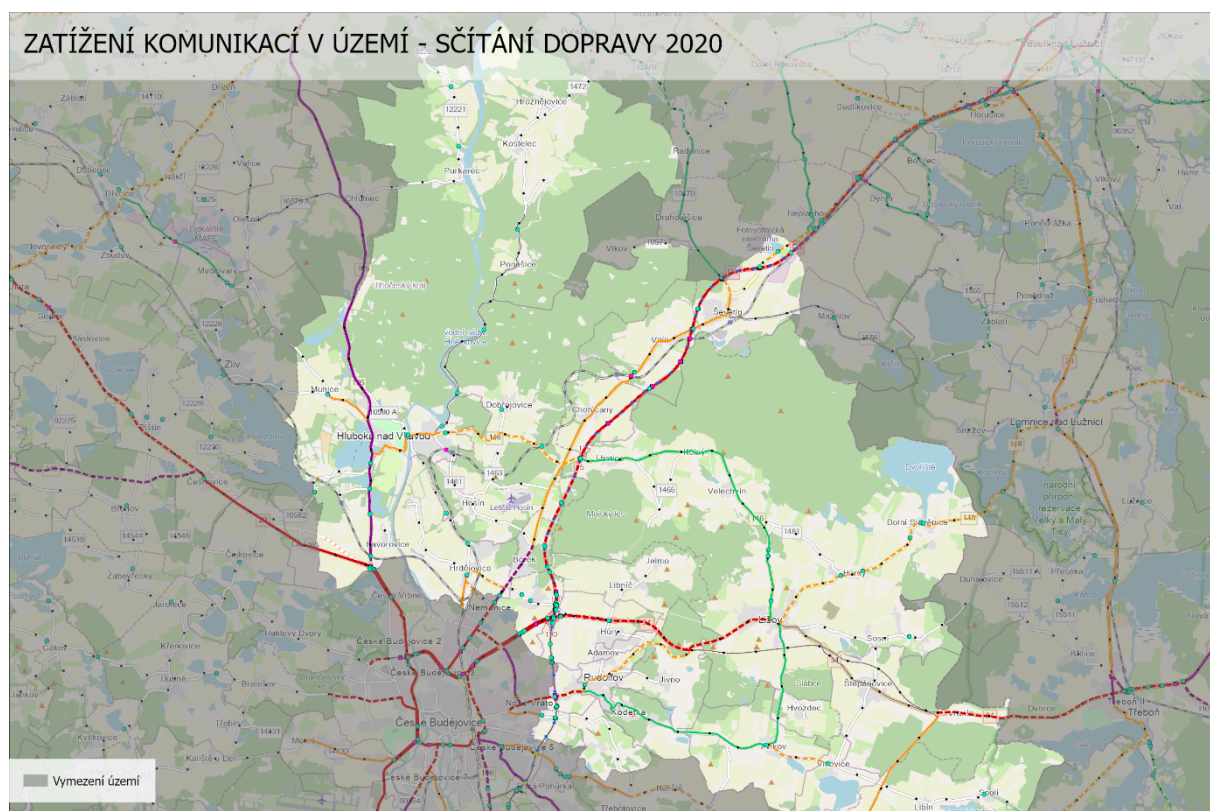
Zdroj: ŘSD, vlastní zpracování

Uvedené páteřní komunikace jsou poměrně frekventované což dokládá následující obrázek, znázorňující výsledky sčítání dopravy provedeným v roce 2020. Jak je ze znázornění patrné, většina uvedených páteřních komunikací slouží jak pro tranzitní dopravu územím, tak pro dojíždku obyvatel za prací a pro pohyb cyklistů jsou tudíž nebezpečné a nevhodné.

To se týká zejména trasy CT 1058 Hluboká/Vlt Záměstí – Ševětín, která vede po frekventované komunikaci a zároveň tvoří jedinou trasu, která umožňuje dojíždku obyvatel Chotýčan, Vitína a Ševětína do Českých Budějovic.

Ostatní cyklotrasy v území vedou po méně frekventovaných komunikacích a souběh s intenzivní automobilovou dopravou tak u nic není problém.

Obrázek 5 – Znázornění vytíženosti jednotlivých komunikací v území



Zdroj: ŘSD, vlastní zpracování

2.2.2 Základní cyklistická infrastruktura v území

Územím v současnosti prochází 25 regionálních cyklotras a jedna mezinárodní/dálková trasa (CT 07 Vltavská). Přehled jednotlivých tras v území je znázorněn v následující tabulce, včetně hodnocení jejich obtížnosti a atraktivity.

Tabulka 2 – Přehled hlavních cyklotras procházejících územím MAS HL

Číslo trasy	Počátek trasy	Konec trasy	Obtížnost trasy	Atraktivita	Délka dotčeného úseku v km
1061	Líšnice – rozcestí	Horní Kněžeklady	Lehká	Atraktivní	10
0011A	Bavorovice	Ohrada	Lehká	Atraktivní	2
0007	Kostelec nad Vltavou	Kvilda	Náročná	Průměrná	47
0011	Lom u Tábora	Dolní Dvořiště	Náročná	Průměrná	26
1105	Dunajovice	Libín	Lehká	Atraktivní	14
1078	Hluboká/Vlt	Týn / Vlt.	Lehká	Atraktivní	30
1082	Hluboká /Vlt.	Křemže	Lehká	Atraktivní	13
1056	Hluboká/Vlt.- U Macara	Hluboká/Vlt.- Zámostí	Středně těžká	Atraktivní	8

1084	Hluboká/Vlt. Ohrada	Zbudov	Lehká	Atraktivní	11
1052	Hluboká/Vlt	Hrdějovice	Lehká	Atraktivní	5
1079	Hluboká/Vlt	Týn / Vlt.	Středně těžká	Průměrná	28
1058	Hluboká/Vlt – Zámostí	Ševětín	Lehká	Atraktivní	13
1080	Hluboká/Vlt	Vodňamy	Lehká	Atraktivní	25
1081	Hluboká/Vlt	Netolice	Lehká	Atraktivní	23
1051A	Hluboká/Vlt Kolem Munického rybníka	Rozcestí u Munic	Středně těžká	Atraktivní	3
1051B	Munický rybník	Hluboká/Vlt	Lehká	Velmi atraktivní	0
1057	Vitín	Poněšice	Středně těžká	Atraktivní	6
1051	Hluboká/Vlt Kolem Munického rybníka	Hluboká/Vlt	Lehká	Atraktivní	8
1096	České Budějovice	Třeboň	Středně těžká	Atraktivní	31
1106	Zaliny	Nad Borovým potokem	Lehká	Atraktivní	15
1134	Ševětín	Veselí/Luž	Lehká	Atraktivní	20
0122	České Budějovice	Chlum u Třeboně	Středně těžká	Atraktivní	60
1054	Ševětín	Hrdějovice rozc.	Lehká	Atraktivní	17
1243	Libnič	Horní Slověnice	Středně těžká	Atraktivní	12
1107	Libnič	Malé Dubičné	Lehká	Velmi atraktivní	8
1060	Týn / Vlt.	Ševětín	Středně těžká	Atraktivní	15

Zdroj: Databáze Nadace Jihočeské cyklostezky

Co se povrchu týče, naprostá většina cyklotras v území je vedena po komunikacích s asfaltovým povrchem. Výjimku tvoří několik dílčích úseků, které jsou vedené po komunikacích s nezpevněným povrchem případně s povrchem tvořeným štěrkem/šotolinou. Jedná se o následující úseky s nezpevněným povrchem:

- ☹ úsek CT 1080 Křivonoska – Zahájí
- ☹ úsek CT 1087 Křivonoska – Zliv
- ☹ úsek CT 1084 ZOO Ohrada – Zliv
- ☹ úsek CT 1051A podél Munického rybníka
- ☹ úsek CT 0122 Borek – Hrdějovice a severně od Borku

A následující úseky s povrchem ze štěrku/šotoliny:

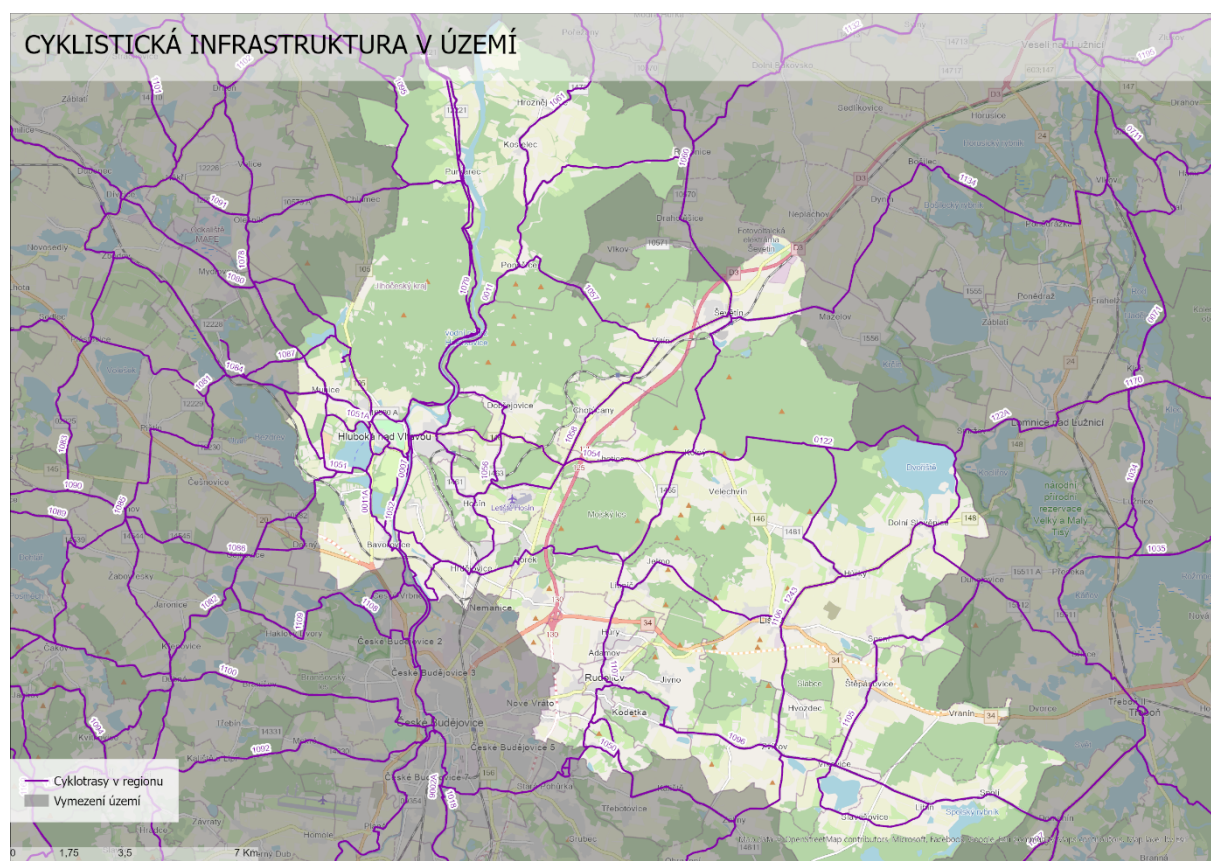
- ☹ úsek 1096 Rudolfov – Hlincová Hora
- ☹ úsek 1106 Hůrky – CT 0122
- ☹ úsek CT 07 České Budějovice – Hluboká nad Vltavou vedoucí po pravém břehu Vltavy
- ☹ úsek CT 1054 od zastávky Ševětín – Lom Ševětín

Až na několik výjimek jsou všechny stávající cyklotrasy vedeny po místních komunikacích, případně komunikacích II. a III. třídy, případně po účelových komunikacích. Jako samostatná cyklostezka jsou vedeny pouze dílčí úseky CT 07 v úseku České Vrbné – Bavorovice a v úseku Hluboká nad Vltavou – Purkarec a dílčí úsek 1058 Chotýčany – Chotýčany nádraží.

Naprostá většina cyklotras v území má výhradně cykloturistický účel, výjimku tvoří zmíněná cyklotrasa CT 07 Vltavská, která byla sice budována jako turistická, ale zároveň kopíruje hlavní dojížděkový směr mezi Hlubokou nad Vltavou a Českými Budějovicemi.

Zákres stávající sítě cyklotras a cyklostezek na území regionu znázorňuje následující obrázek.

Obrázek 6 – Znázornění sítě stávajících cyklotras a cyklostezek v území



Zdroj: Nadace Jihočeské cyklostezky, vlastní zpracování

2.2.3 Hlavní problémová místa

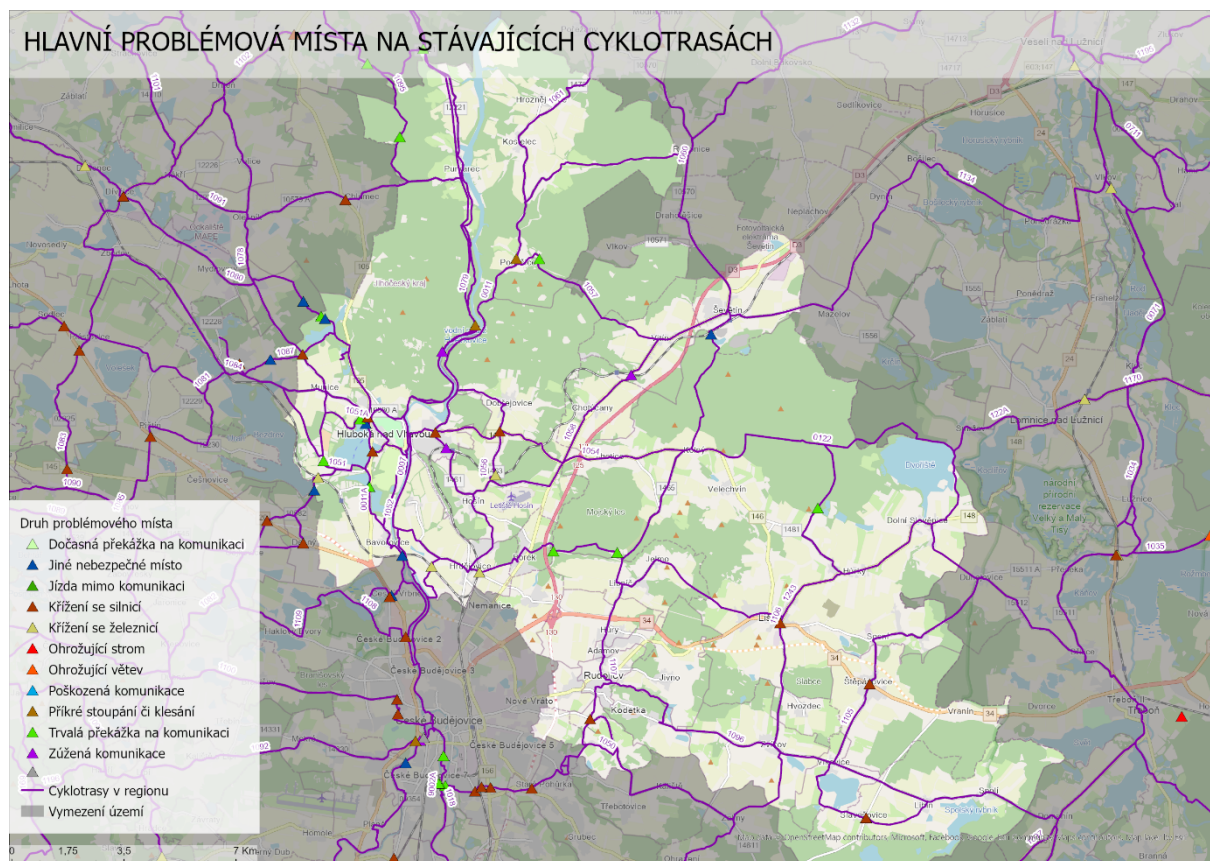
Nadace Jihočeské cyklostezky provádí pravidelné audity stávajících cyklotras v území. Dle těchto auditů se na území MAS Hlubocko – Lišovsko nachází na stávajících trasách 31 problémových míst. Jedná se o následující typy problémových míst:

- Křížení se silnicí (9x) – jedná se o křížení s méně frekventovanými komunikacemi, výjimku tvoří křížení CT 1106 v Lišově, CT 1105 ve Štěpánovicích, CT 1056 a CT 1051B v Hluboké nad Vltavou
- Trvalá překážka na komunikaci (8x) – jedná se o závory zejména na lesních cestách, v jednom případě o bahnitý úsek a v jednom případě o brod, který bývá pod vodou;
- Křížení se železnicí (4x)
- Zúžená komunikace (3x)

- Příkré stoupání / klesání (2x)
- Jiné nebezpečné místo (5x) – uzavřená komunikace v zimě, pohyb nákladních vozidel u lomu Ševětín apod.

Přehled jednotlivých typů problémových míst je znázorněn v následujícím obrázku.

Obrázek 7 – Hlavní problémová místa na stávajících cyklotrasách



Zdroj: Nadace Jihočeské cyklostezky, vlastní zpracování

2.2.4 Propojení cyklotras na veřejnou dopravu

Aby bylo možné hodnotit propojení cyklotras na veřejnou dopravu je potřeba nejprve popsat jaké jsou možnosti případné kombinace těchto dvou druhů dopravy.

- První variantou, která připadá v úvahu zejména u železniční dopravy je využití veřejné dopravy s možností přepravy kol. V takovém případě cyklista vyrazí z domova, dorazí na zastávku veřejné dopravy, nastoupí do vozidla VHD i se svým kolem a pokračuje zvolenou veřejnou dopravou do cílové obce / města a následně kolo využívá pro další pokračování až do svého zaměstnání / k lékaři / za službami či do školy.

Tato možnost kombinace veřejné dopravy a cyklodopravy je v území limitovaná zejména rozmístěním železničních zastávek. Zastávka na trase 190 ve směru na Plzeň v Hluboké nad Vltavou je z pohledu pokrytí území nevyužitelná. Zastávka se nachází mimo centrum města navíc v poměrně velké vzdálenosti, která v praxi její využití výrazně omezuje. Částečným

potenciálem disponuje zastávka Zliv, která bude pro příměstskou železniční dopravu využívána, nachází se však mimo řešené území a použitelná je tak pouze v omezené míře. Zastávky na trati České Budějovice – Ševětín budou po plánované modernizaci tratě zrušené a jediná využitelná zastávka tak patrně zůstane v Ševětíně. Využití této zastávky bude záležet zejména na skutečnosti, zda provozovatelé železniční dopravy budou uvažovat o provozování příměstské železniční dopravy na této modernizované trati. V případě autobusové dopravy je hlavním problémem omezená možnost přepravy kol v autobusech, které na to nejsou kapacitně vybavené a přepravu většího množství kol tak zpravidla neumožňují. V těchto případech připadá v úvahu následující druhá varianta kombinace veřejné dopravy a cyklodopravy.

- Druhou variantou je využití chráněných stání pro kola, které umožní uschovat kolo bez obavy ze špatného počasí a krádeže či vandalismu v místě zastávky veřejné dopravy. V takovém případě vyrazí cyklista z domova, dorazí na zastávku veřejné dopravy, kde uschová kolo v chráněném stání pro kola, pokračuje s využitím veřejné dopravy do cílové obce / města a dále pokračuje s využitím MHD, pěšky, případně opětovně s využitím kola, pokud má možnost v místě uschovat druhé kolo, nebo využít například půjčovnu kol / sdílená kola.

Jak je z uvedeného popisu zřejmé, tento způsob kombinace veřejné dopravy a cyklodopravy vyžaduje existenci chráněných stání pro kola minimálně na všech významných / frekventovaných zastávkách, za které lze považovat zejména zastávky VHD v Hluboké nad Vltavou či Lišově. Ani v jednom z uvedených míst však chráněná stání pro kola k dispozici nejsou.

Důležité je rovněž zmínit že pro optimální fungování této varianty by bylo potřeba zajistit chráněná stání pro kola i v cílových obcích, tedy zejména v Českých Budějovicích tak, aby cyklista mohl po příjezdu do Českých Budějovicích pokračovat s využitím dalšího kola do své destinace. Ani v Českých Budějovicích však tato infrastruktura k dispozici není.

Díličí podmínkou, která podporuje využití kombinace veřejné a cyklistické dopravy je pak bezpečné napojení obcí v území na zmíněné „významné zastávky VHD. Tato podmínka je v současné době splněna z části. Zastávky jsou zpravidla dostupné s využitím cyklotras, pro efektivnější napojení by však bylo vhodné řešit přístupnost zastávek optimálně s využitím separovaných cyklostezek či takovými trasami, které umožní bezpečný pohyb cyklistů všech věkových kategorií včetně dětí minimálně v těch směrech, kde lze předpokládat vyšší využití daného směru.

2.3 Výsledky průzkumu mezi obyvateli dotčených obcí

Pro doplnění informace o situaci v území byl v rámci zpracování analýzy realizován online průzkum mezi obyvateli dotčených obcí. Průzkum byl realizován v období měsíce února 2026. Celkem se v rámci průzkumu podařilo získat 375 plně vyplněných dotazníků jejichž vyhodnocení je uvedené v následující části analýzy.

2.3.1 Úvodní informace o respondentech

51 % z celkového počtu respondentů byli muži, 49 % ženy. Největší počet (130) odpovědí bylo od respondentů ve věku 45–54 let, druhou nejpočetnější skupinou (119 odpovědí) byli obyvatelé ve věku 35–44 let. Zbývající odpovědi spadají do kategorie 65+ (44) a 55–64 let (39), 25–34 let (39) a 18–24 let (4 odpovědi).

Převážná část respondentů (64 %) spadá do kategorie zaměstnanec, 17 % respondentů bylo z řad podnikatelů, 13 % respondentů bylo z řad osob v invalidním nebo starobním důchodu, 17 odpovědí přišlo od osob na mateřské / rodičovské dovolené, 2 odpovědi od studentů a 3 odpovědi od nezaměstnaných osob.

Z pohledu územního rozložení bylo nejvíce odpovědí od obyvatel Lišova (64), druhý největší podíl od obyvatel Hluboké nad Vltavou (63), třetí největší podíl od obyvatel Ševětína (38). Následoval Rudolfov (35 odpovědí), Libín (23), Úsilné (21), Vráto (16), Adamov (16), Štěpánovice (13), Hůry (11) a Vitín (10). Ostatní obce zaznamenaly méně než 10 odpovědí.

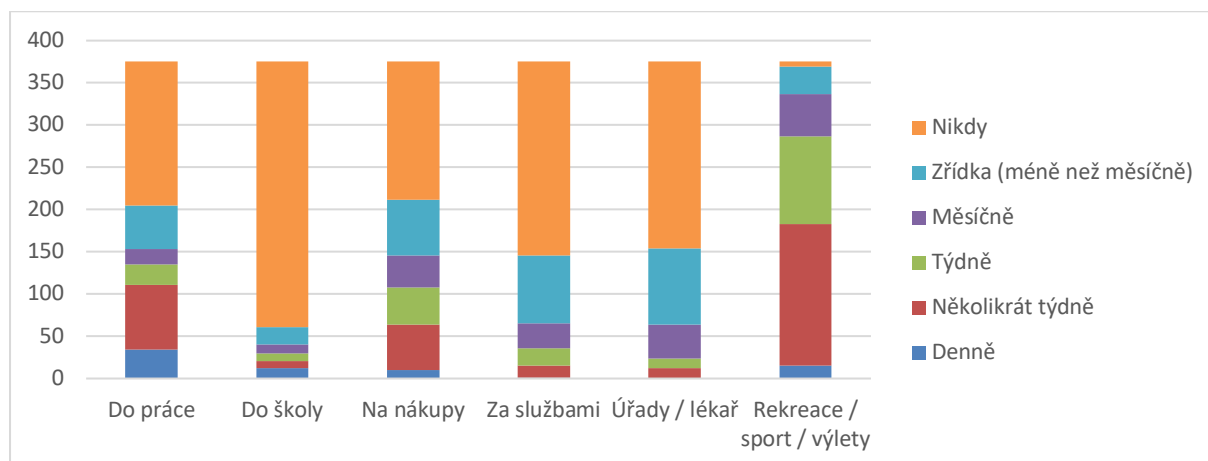
V průměru mají domácnosti respondentů 3,3 členů domácnosti, všichni respondenti vlastní alespoň jedno jízdní kolo (v průměru 3,8 jízdních kol na domácnost). 8 respondentů vůbec nevlastní osobní auto, a to ani soukromé ani služební.

2.3.2 Hodnocení jednotlivých otázek

Základní informace o využívání kola jako dopravního prostředku

Jako první odpovídali respondenti na otázku, jak často a za jakým účelem využívají jízdní kolo. Jak je patrné z následujícího grafu, nejčastěji využívají respondenti kolo k jízdě za účelem rekreace či sportu. Denně, několikrát týdně či alespoň týdně za tímto účelem kolo v sezoně využívá 76 % respondentů.

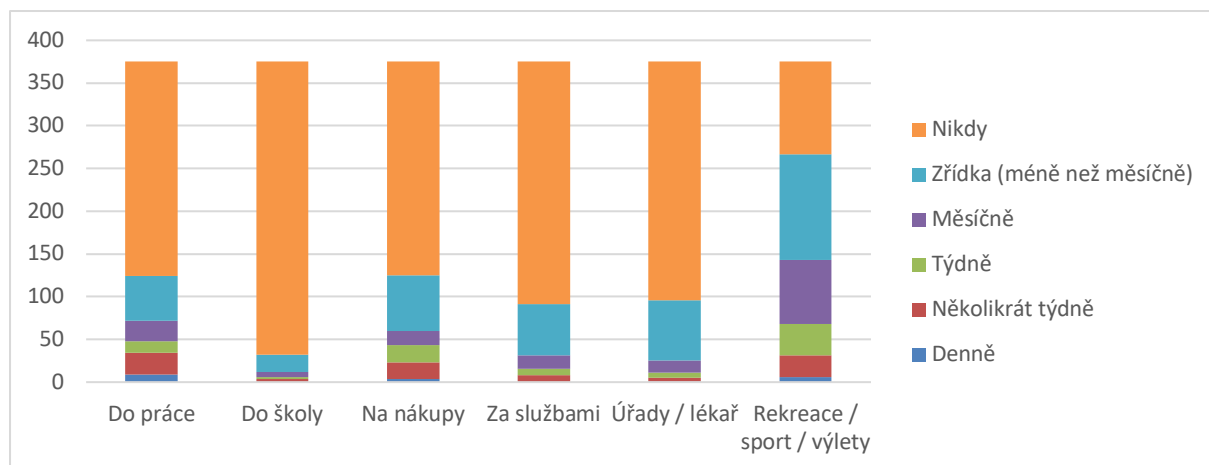
Graf 2 – Frekvence a účel jízd na kole v sezoně (duben–říjen)



Druhým nejčastějším účelem cesty na kole s minimálně týdenní frekvencí je cesta do práce (36 %, třetím cesta na nákupy (28,8 %). Nejméně respondenti využívají kolo minimálně týdně pro cesty na úřady / k lékaři (6,4 %) a pro cesty do školy (8 %).

V případě období mimo hlavní sezonu je situace velmi podobná, nejčastěji využívají respondenti minimálně týdně kolo pro rekreaci (18 %), pro cestu do práce (12,8 %) a pro cesty na nákupy (11,5 %). Celoročně kolo minimálně týdně využívá 18 % respondentů.

Graf 3 – Frekvence a účel jízd na kole mimo sezonu (listopad–březen)



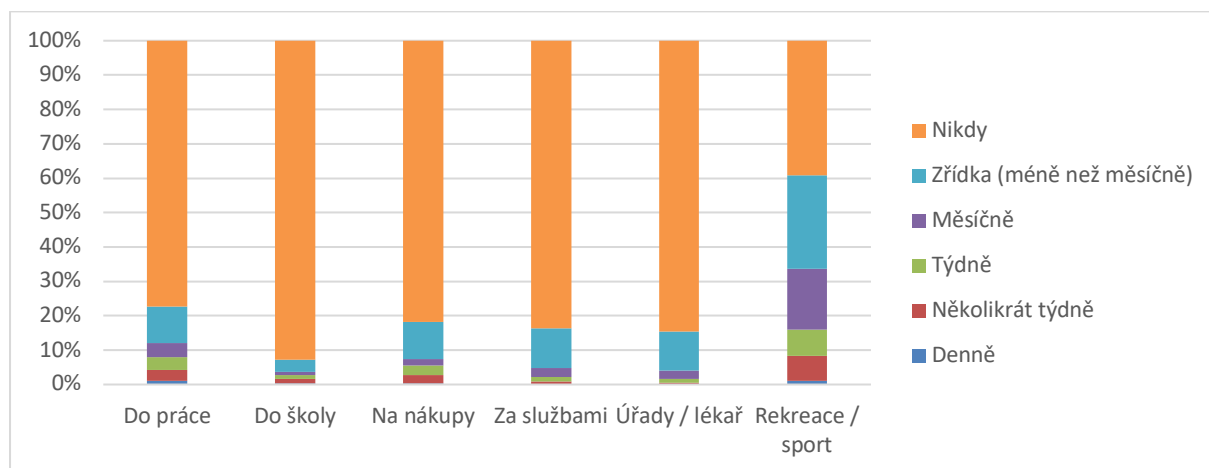
Ke svým cestám využívají respondenti nejčastěji klasické jízdní kolo (70 %), 11 % využívá pouze elektrokolo, 15 % využívá jak elektrokolo, tak klasické kolo, 4 % respondentů využívá kolo s vozíkem pro děti.

V domácnostech, které mají děti jízdní kolo využívá 95 % z nich. Pouze v 5 % děti kolo nevyužívají. Většímu využití kola dětmi přitom dle respondentů brání zejména vysoký provoz na komunikacích a neexistence většího počtu bezpečných tras, které by se vyhýbaly frekventovaným komunikacím.

Kolo a veřejná doprava

Kolo v kombinaci s veřejnou dopravou využívá minimálně týdně 20 % respondentů. Naopak nikdy tuto kombinaci nevyužívá 35,5 %. Přehled využití podle jednotlivých druhů cest je znázorněn v následujícím grafu.

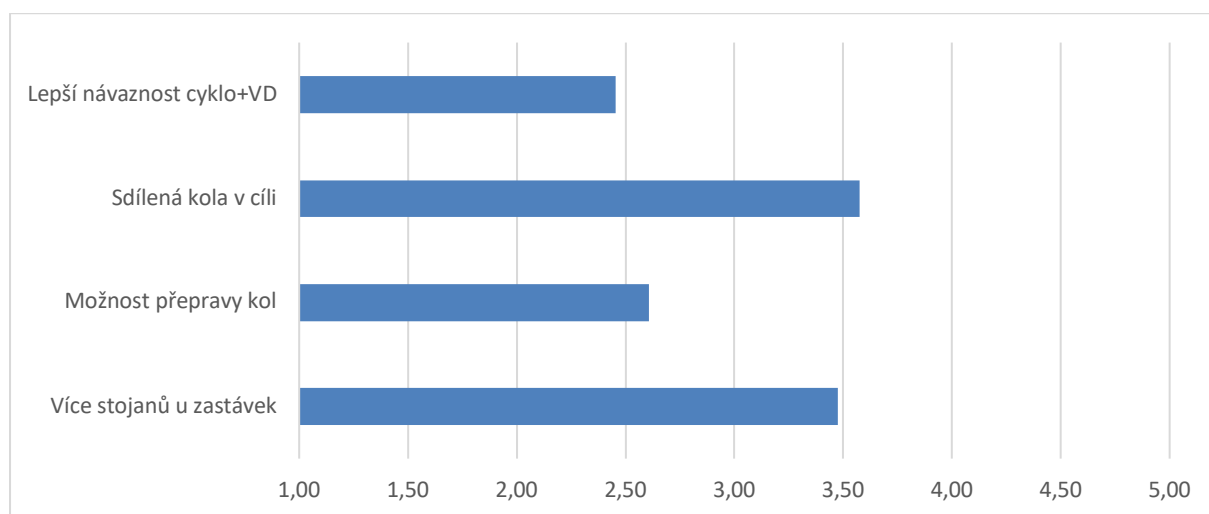
Graf 4 – Frekvence a účel jízd kombinujících kolo a veřejnou dopravu



Jak je z grafu patrné, zde je největší využití v případě cest za účelem rekreace / sportovního vyžití, což je patrně ovlivněno i skutečností, že územím projíždí v letní sezoně cyklobus, který k využití této kombinace obyvatele v území motivuje. Druhé nejčastější využití je pak v případě cest do práce a cest na nákupy.

K většímu využití kombinace kola a veřejné infrastruktury by respondenty nejvíce motivovala lepší návaznost cyklotras a veřejné dopravy (bezpečné cyklostezky / cyklotrasy vedoucí k zastávkám, nádraží apod.), výraznou motivací by byla rovněž možnost přepravy kol. Naopak menší motivací by bylo více cyklostojanů u zastávek či možnost využít v cíli sdílená kola v cílové destinaci.

Graf 5 – Motivace pro větší využití kombinace kola s veřejnou dopravou (1 = větší motivace, 5 = menší motivace)



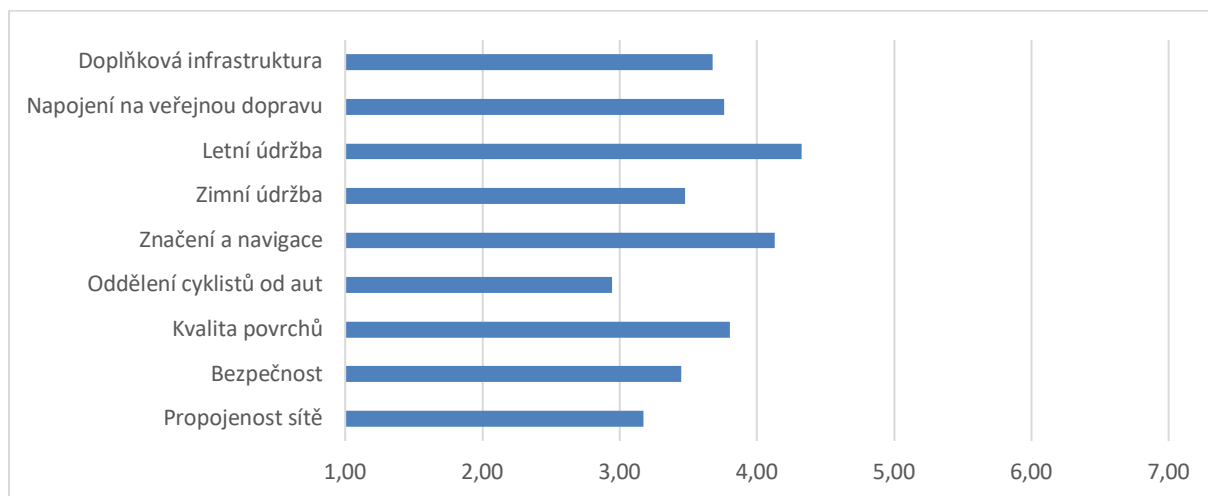
Nejčastěji kolo respondenti parkují ve veřejném cyklostojanu u úřadu/ obchodu (69 %), druhý nejpočetnější podíl tvoří parkování uvnitř pracoviště (23 %), 4 % respondentům parkují v uzamykatelném stání pro kola a 3 % využívají úschovny kol. Pokud by měli respondenti rozhodovat o opatřeních pro zlepšení kvality infrastruktury pro parkování kol, dali by největší prioritu kamerovému dohledu u cyklostojanů, druhou nejvyšší prioritu by měla chráněná stání v zaměstnání nebo u úřadů, třetí prioritu by měl větší počet krytých veřejných stojanů. Nejmenší prioritu pak respondenti přidělili většímu počtu stojanů a odpočívek podél tras.

Hodnocení cykloinfrastruktury v území

Pokud by měli respondenti hodnotit kvalitu stávající cykloinfrastruktury, získalo by nejhorší hodnocení oddělení cyklistů od aut, druhé nejhorší hodnocení propojenost sítě, třetí nejhorší hodnocení bezpečnost a čtvrté nejhorší hodnocení zimní údržba.

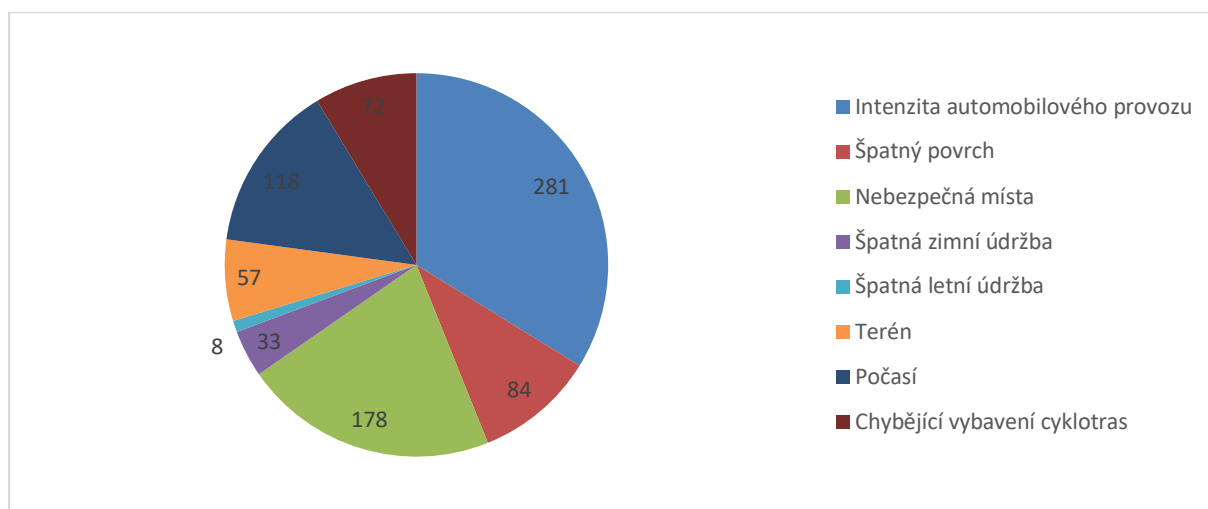
Nejlepší hodnocení naopak získala letní údržba a značení a navigace, kvalita povrchů a napojení na veřejnou dopravu. Celkový přehled průměrného hodnocení zobrazuje následující graf.

Graf 6 – Hodnocení stávající cyklistické infrastruktury v území (jedná se o průměrné hodnocení dané infrastruktury na stupnici 1 = jsem velmi nespokojen, 7 = jsem velmi spokojen)



Za hlavní bariéry bránící většímu využití kola pro dopravu označili téměř všichni respondenti intenzitu automobilového provozu, výrazný podíl tvoří rovněž nebezpečná místa, počasí a kvalita povrchu.

Graf 7 – Přehled nejčastěji zmíněných bariér na stávající cyklistické infrastruktuře (četnost výběru v TOP 3)



V rámci této otázky měli respondenti možnost uvádět slovní komentář. Mezi komentáři se nejčastěji objevovaly následující doplňující informace:

- ☹ absence bezpečného spojení ve směru Rudolfov – České Budějovice a spojení Vitín – České Budějovice a chybějící spojení ve směru Borek / Hosín – České Budějovice;
- ☹ cyklotrasy vedoucí po frekventovaných komunikacích bez krajnic s hrozcí kolizí s automobily
- ☹ chybějící chráněná stání pro kola bránící krádeži kol, kvalita (typ) kolostavů často znemožňuje bezpečné uzamčení kola případně poškozuje kolo;
- ☹ kvalita povrchu cest, které jsou využívány pro vedení cyklotras, povrch je často při špatném počasí nevyužitelný;
- ☹ chybějící údržba cyklotras při špatném počasí a mimo sezonu, která by umožnila využívat kolo za jakéhokoliv počasí;

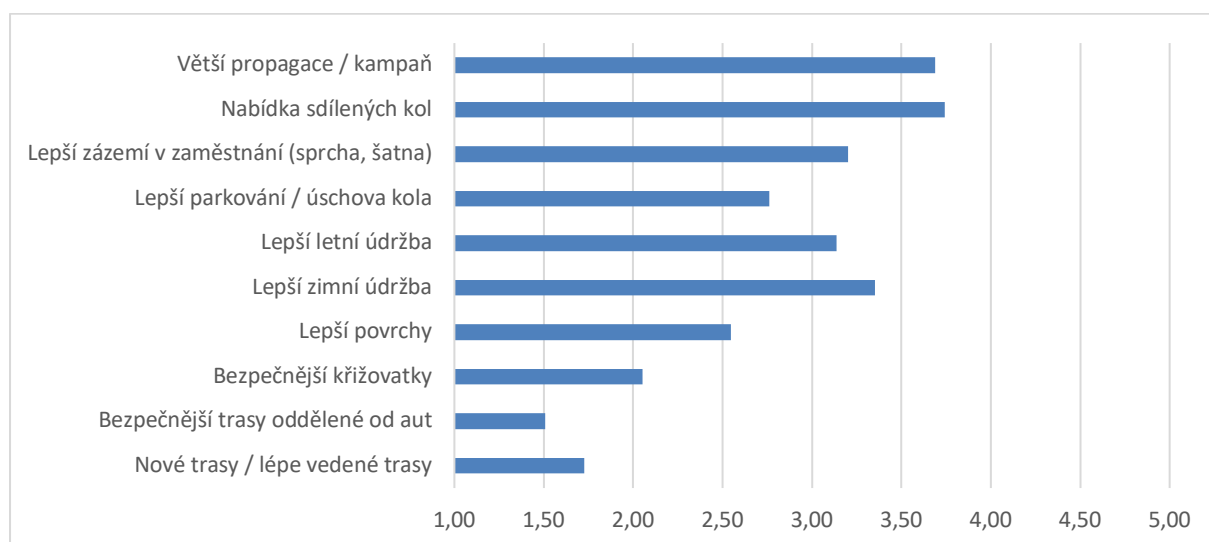
Za nejnebezpečnější / nejproblémovější místa pak respondenti označili následující lokality:

- ⊖ neexistující spojení z okolních obcí na České Budějovice (Vitín, Úsilné, Rudolfov, Hrdějovice);
- ⊖ Rudolfovská třída neumožňující bezpečný pohyb cyklistů / viadukt na Rudolfovské;
- ⊖ Pražská třída neumožňující bezpečný pohyb cyklistů (dále zmíněna Okružní a celková návaznost ve směru na centrum Českých Budějovic);
- ⊖ neexistence bezpečných cyklostezek pro každodenní dojíždění;
- ⊖ špatný povrch cyklotras pro jízdu za každého počasí, cyklotrasy často poničené pohybem lesní a zemědělské techniky;
- ⊖ velká intenzita dopravy na komunikacích využívaných pro vedení cyklotras;

Motivace pro větší využití cyklodopravy a doporučená opatření pro zlepšení situace

V závěrečné části dotazníku byli respondenti požádáni o posouzení, jaká opatření by měla největší efekt na jejich motivaci pro větší využití kola jako dopravního prostředku. Jak je z následujícího grafu patrné, největší motivací by byl větší podíl bezpečných tras oddělených od aut, více nových, lépe vedených tras a bezpečnější křižovatky. Naopak nejmenší podíl by měla větší propagace, či lepší nabídka sdílených kol.

Graf 8 – Hodnocení motivace pro větší využití kola jako dopravního prostředku (1 = největší motivace, 5 = nejmenší motivace)



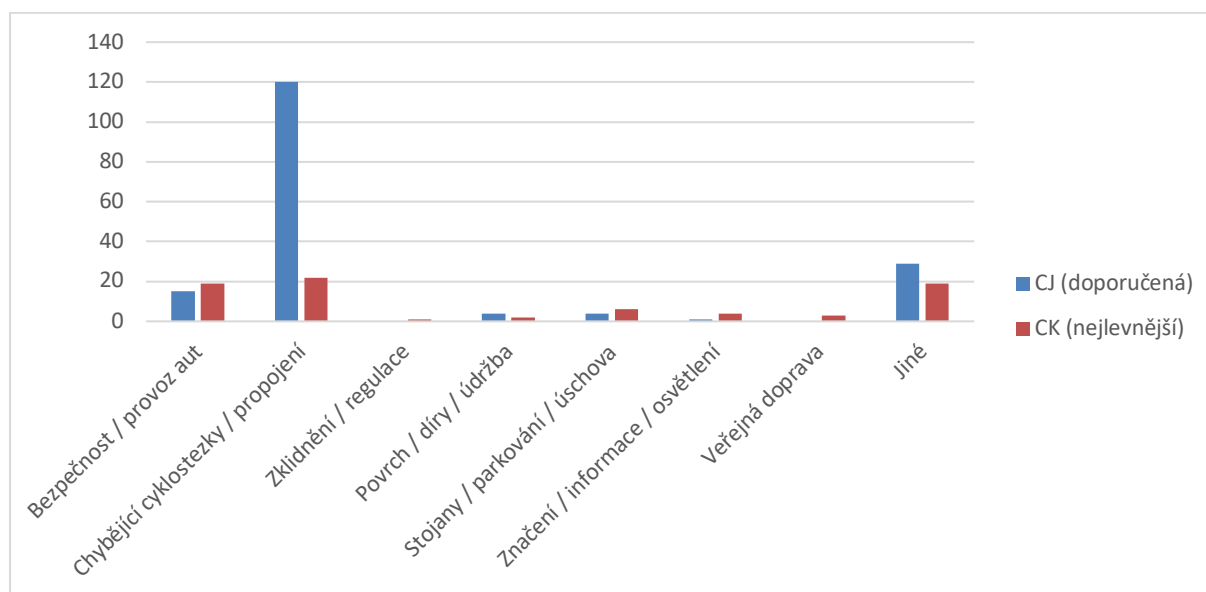
Respondenti měli rovněž sami navrhnout jaká opatření by doporučovali pro zlepšení podmínek pro jízdu na kole a navrhnout opatření, která jsou nejlevnější a mají největší efekt pro zlepšení podmínek pro jízdu na kole.

Pokud bychom uvedená doporučení sloužili so tematických skupin, bylo by nejčastějším doporučením doplnění sítě o cyklostezky a chybějící propojení. Druhým nejčastějším doporučením je realizace opatření zvýšení bezpečnosti (bezpečnější průjezd křižovatkami) a řešení ohrožení vysokým provozem automobilů (změna vedení, oddělení provozu) na komunikacích využívaných pro vedení cyklotras.

Třetím nejčastějším doporučením je pak zlepšení podmínek pro parkování kol, zejména rozšíření nabídky chráněných stání pro kola.

Celkový přehled jednotlivých skupin doporučení zobrazuje následující graf, který zobrazuje srovnání podílu doporučených opatření a nejlevnějších opatření s největším efektem.

Graf 9 – Přehled hlavních skupin doporučených opatření pro zlepšení podmínek pro jízdu na kole



Jako příklady konkrétních doporučení lze zmínit například:

- rozšíření sítě bezpečných cyklostezek;
- řešení souběhu s automobilovým provozem;
- oddělení cyklistů od ostatních uživatelů (inline, pěší);
- zlepšení povrchu některých cest;
- obnovit polní cesty a jejich povrch uzpůsobit pro využití pro cyklodopravu;
- více multifunkčních a bezpečných cyklostanů;
- větší informovanost o možnosti cestovat veřejnou dopravou s kolem;
- opatření zaměřená na osvětu s cílem zvýšit ohleduplnost řidičů vůči cyklistům;

Celkově je potřeba výsledky průzkumu vnímat jako doplňující informaci. Nejednalo se o detailní a statisticky relevantní průzkum dopravního chování obyvatel, ale o doplňkový průzkum realizovaný s cílem zjistit názory obyvatel na využití cyklodopravy v území. Odpovědi respondentů je tak potřeba vnímat pouze jako dodatečnou informaci, která může upřesnit náhled na některé výstupy zpracované analýzy stávající situace v území.

2.4 Zmapování záměrů a možností pro rozšíření stávající sítě

Z provedeného vyhodnocení stávající sítě je zřejmé že stávající síť cyklotras / cyklostezek v území by bylo vhodné upravit a doplnit, a to ze dvou důvodů:

- doplnit v území chybějící cykloturistická propojení cyklotras, které usnadní pohyb turistů územím, zajistí či usnadní napojení hlavních atraktivit v území a odlehčí stávající přetížené trasy, které jsou často díky extrémnímu vytížení nebezpečné
- doplnit chybějící cyklo-dopravní spojení, která zajistí přímé napojení obcí na spádová centra České Budějovice, Lišov a Třeboň. Tato spojení v území zcela chybí a jejich absence v současné době téměř znemožňuje využití cyklodopravy pro dojíždku do práce, škol a za službami.

Prověření možností pro doplnění sítě bylo provedeno ve dvou krocích, a to realizací pohovorů s obcemi v území a prověřením dostupných dat o možnosti využít potenciál železniční tratě České Budějovice – Ševětín, která bude po dokončení modernizace železničního koridoru opuštěna / zrušena.

2.4.1 Sebrané záměry pro rozvoj infrastruktury na území MAS Hlubocko - Lišovsko

V rámci sběru záměrů jednotlivých obcí proběhla osobní setkání se všemi obcemi v území, během kterých byly diskutovány možnosti pro doplnění stávající sítě o chybějící propojení jak za účelem podpory cykloturistiky, tak za účelem podpory cyklodopravy. Z provedených konzultací vyplynuly následující záměry:

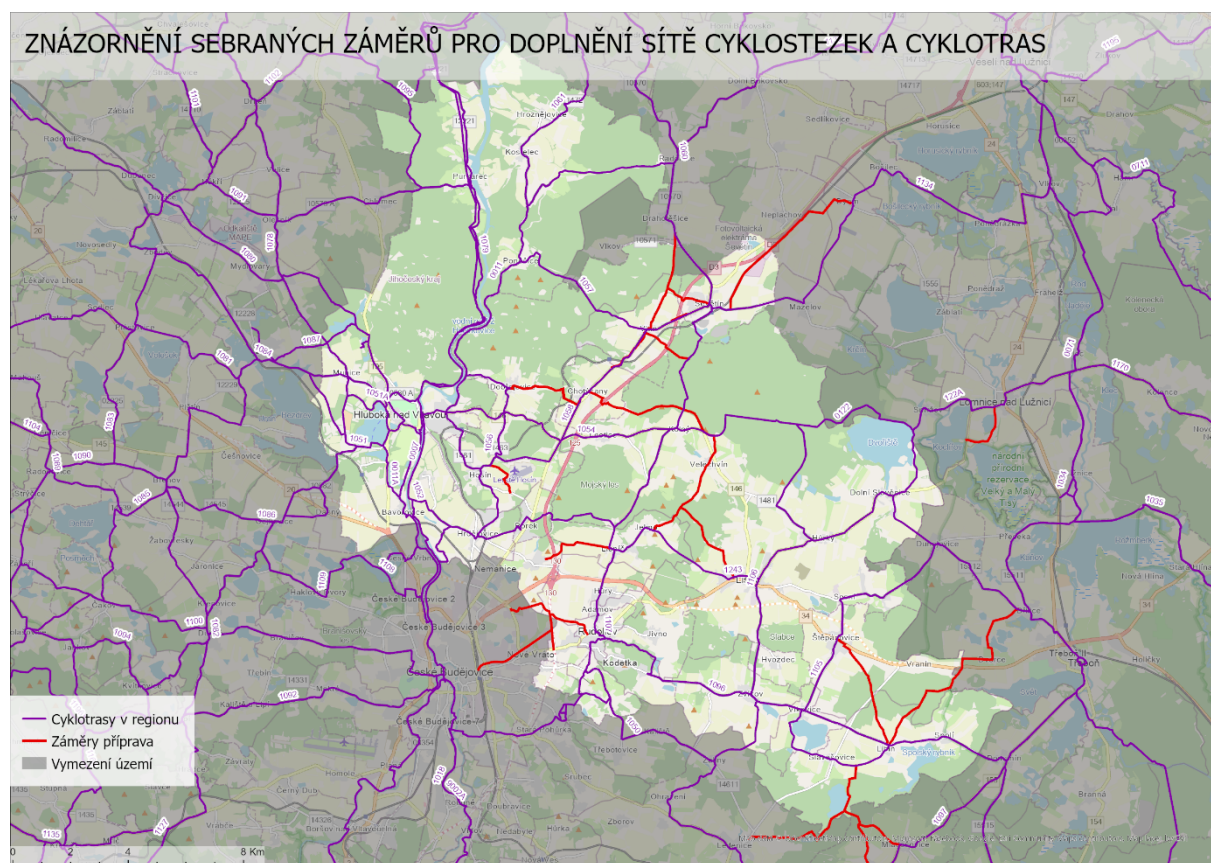
- zlepšení propojení stávajících tras v okolí Vitína, Ševětína a Chotýčan – zlepšení propojení zahrnuje propojení obcí Vitín a Ševětín přes dálnici D3, využití obslužné komunikace podél železničního koridoru ve směru na Dynín, zlepšení propojení z Vitína na Drahotěšice a vybudování cyklostezky propojující Chotýčany a Vitín. Doplnění propojení Dobřejovice – Chotýčany – Kolný (Na Vlčku) a vybudování přímého a bezpečného spojení na České Budějovice;
- zlepšení napojení Hosína ve směru na České Budějovice a propojení ve směru Hosín – Orty – Borek / Hrdějovice, vytvoření nového napojení Hosín – Opatovice s cílem zlepšit napojení na Vltavskou cyklostezku.
- Zlepšení propojení v okolí Lišova zejména ve směru bezpečného napojení okolních obcí na Lišov (Velechvín), bezpečné a přímé propojení na České Budějovice a na Štěpánovice a Třeboň (vznik páteřní trasy sloužící pro propojení v daném směru). Ve směru na České Budějovice je patrně technicky proveditelné pouze využití místní komunikace ve směru Jelmo – Libníč – Úsilná a následné pokračování ve směru na České Budějovice s alternativním propojením ve směru na Adamov / Hůry a dále přes VG Park k Okružní. V případě pokračování ve směru na Štěpánovice by bylo vhodné využít plánovaný obchvat Štěpánovic a Třeboně a případně budované obslužné komunikace vznikající v rámci budování těchto dopravních staveb.
- Zlepšit propojení tras v okolí Libína, zejména doplnit chybějící propojení Libín – Štěpánovice a Libín – Spolský Mlýn – Třeboň, a propojení Libín – Petrovice a Libín – Ledenice.
- Vybudovat přímé a bezpečné spojení obcí Hůry, Adamov, Vráto, města Rudolfov a dalších návazných obcí pro každodenní dojíždění do Českých Budějovic. V území vzniku přímého spojení brání těleso dálnice D3, která vytvořila bariéru umožňující pouze několik variant

spojení, a to spojení přes VG Park (viz výše napojení obcí Adamov, Hůry a Lišova) nebo přes podjezd dálnice ve směru na Dubičné. Přímé spojení s využitím Rudolfovské třídy je omezeno neexistencí přejezdu pro cyklisty na kruhovém objezdu nad dálnicí D3.

- Vybudovat přímé a bezpečné spojení obcí Hrdějovice, Borek a Úsilné na České Budějovice, zde je potřeba vyřešit zejména návazné napojení na město České Budějovice, neboť všechny zvažované varianty spojení končí na Pražské třídě, která však bezpečný pohyb cyklistů neumožňuje.

Jak je z popisu jednotlivých sebraných záměrů patrné, v případě obcí ležících v blízkosti spádového centra České Budějovice se jedná zejména o otázku neexistence bezpečného a přímého propojení s tímto centrem. V případě vzdálenějších obcí, u kterých není cyklodoprava prioritou z pohledu dojížděky do zaměstnání do škol či za službami, se pak zpravidla jedná o doplnění turistických cyklotras. Územní rozložení sebraných záměrů je patrné z následujícího obrázku.

Obrázek 8 – Přehled sebraných záměrů



Zdroj: Nadace Jihočeské cyklostezky, pohovory s jednotlivými obcemi v území

2.4.2 Sebrané záměry pro zlepšení napojení Mikroregionu Blata

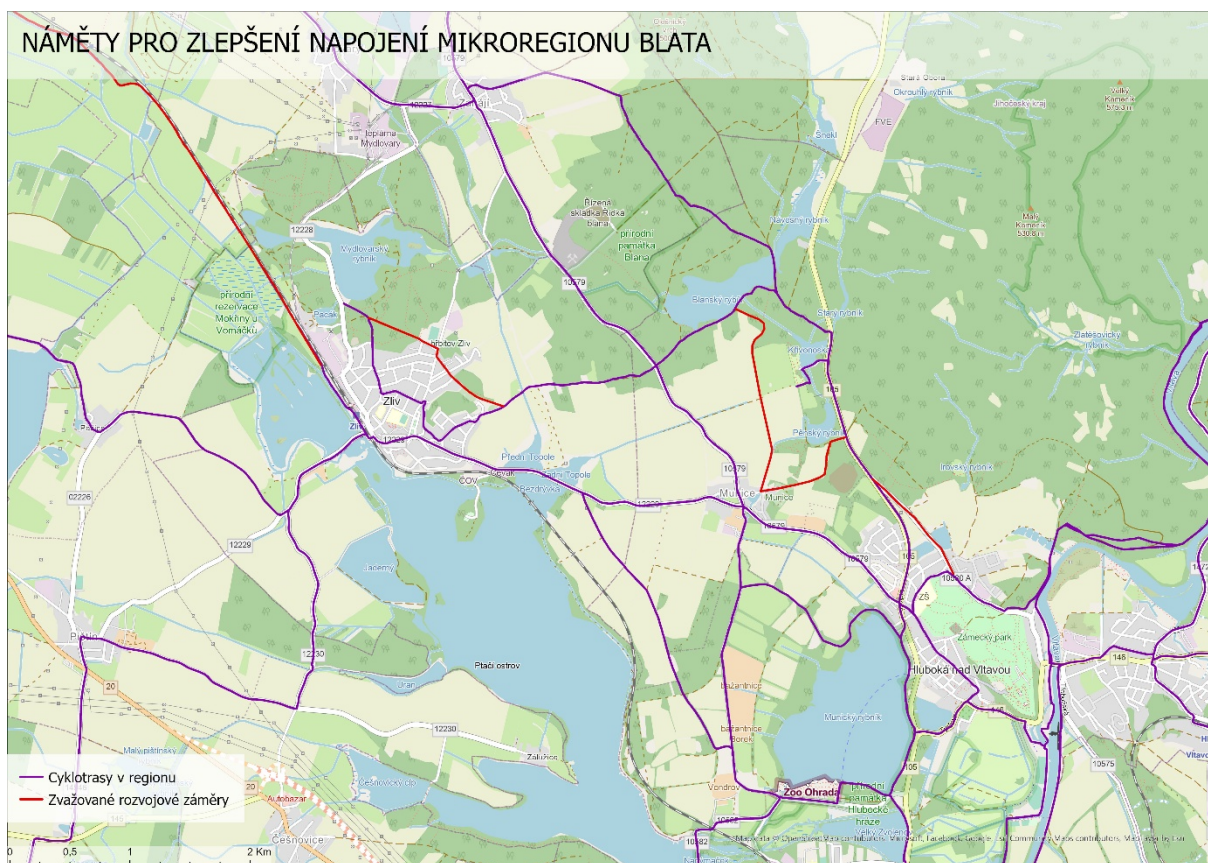
Samostatným cílem zpracovaného hodnocení bylo posouzení možností pro napojení území na sousední území Mikroregionu Blata. To na řešené území navazuje stávajícími cyklotrasami a cyklostezkami propojujícími Hlubokou nad Vltavou a Municode, respektive Zliv.

Z provedeného šetření přitom vyplývá, že propojení by bylo vhodné zlepšit v následujících lokalitách:

- Zlepšit bezpečné propojení zejména ve směru na Munice a Blanský rybník, kde v současné době cyklotrasa CT 1080 vede z části po frekventované komunikaci III/105
- Dokončit napojení Hluboké nad Vltavou na Zliv dobudováním chybějících úseků cyklostezek a následné propojení ve směru Zliv – Zbudov s cílem zlepšení dostupnosti vlakového nádraží Zliv a napojení turistické zajímavosti Pomníku Kubaty a návazné oblasti ve směru na Vodňany

Znázornění sebraných záměrů je patrné z následujícího obrázku.

Obrázek 9 – Přehled záměrů pro napojení území Mikroregionu Blata



Zdroj: Nadace Jihočeské cyklostezky, pohovory s jednotlivými obcemi v území

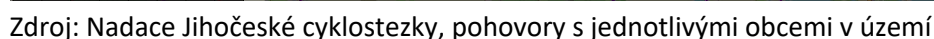
2.4.3 Sebrané záměry pro napojení MAS Třeboňsko

Druhým samostatným cílem zpracovaného hodnocení bylo posouzení možností pro napojení území na sousední území MAS Třeboňsko, specificky pak napojení Lomnice nad Lužnicí.

Z provedeného šetření vyplývá, že propojení by bylo vhodné zlepšit v následujících lokalitách:

- Vytvoření přímého napojení ve směru Lišov – Štěpánovice – Třeboň, jakožto páteřní trasy napojující tuto oblast na území Lišovska, respektive Českobudějovicka. Pro vytvoření napojení by bylo vhodné využít plánovaný obchvat Štěpánovic a Třeboně a případně budované obslužné komunikace vznikající v rámci budování těchto dopravních staveb.
- Zlepšit bezpečnost napojení Lomnice nad Lužnicí na řešené území MAS Hlubocko – Lišovsko, zejména v úseku Lomnice nad Lužnicí – Smržov a následně na Záblatí a Dynín, druhým

Obrázek 10 – Přehled záměrů pro napojení území MAS Třeboňsko



Jedním z potenciálů pro rozvoj cyklodopravy v území je těleso stávající železniční tratě mezi Českými Budějovicemi a Ševětínem, které bude po dokončení modernizace příslušné části železničního koridoru a vybudování tzv. Chotýčanského tunelu opuštěno. Plánovaná stezka by měla umožnit propojení Českých Budějovic s Veselím nad Lužnicí, případně návazným územím Soběslavska a Tábořska a umožnit obyvatelům dotčených obcí bezpečné a pohodlné dojíždění za prací s využitím cyklodopravy. Vybudováním cyklostezky by navíc vzniklo unikátní spojení s lokalitou tzv. Veselských pískoven, které jsou často navštěvovaným turistickým a rekreačním cílem jak místních obyvatel, tak návštěvníků regionu.

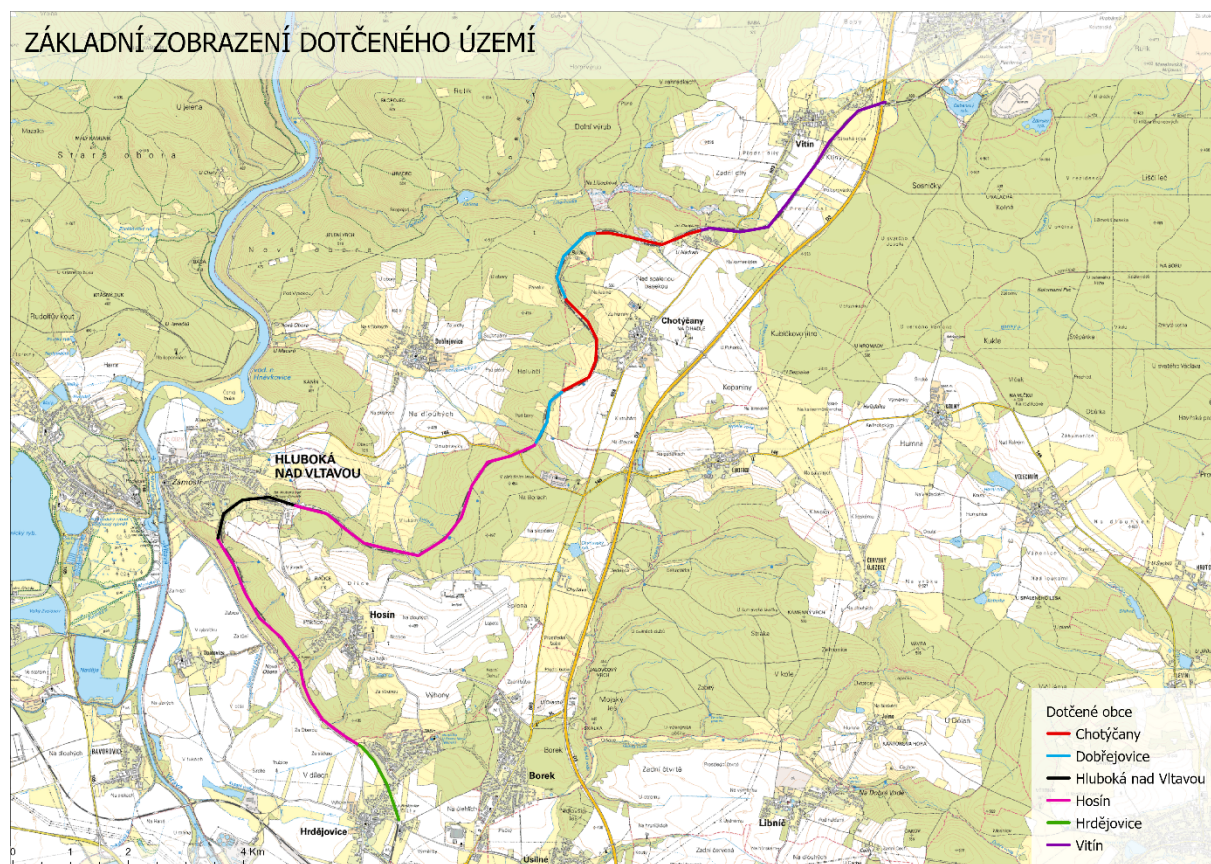
Doplněním záměru o několik odbočných tras by tak došlo k vytvoření velmi zajímavé alternativě dnes již přetížené Vltavské cyklostezky, která by navíc umožnila zpřístupnění lokalit, které byly dodnes pro cyklisty téměř nedostupné.

Vedení dotčeného drážního tělesa prochází územím následujících 6 obcí:

- Hrdějovice
- Hosín
- Hluboká nad Vltavou
- Dobřejovice
- Chotýčany
- Vitín

Rozčlenění vedení podle území dotčených obcí zobrazuje následující obrázek.

Obrázek 11 – Základní zobrazení řešené trasy



Zdroj: Nadace Jihočeské cyklostezky, vlastní zpracování

Návrh na vybudování cyklostezky podporují všechny dotčené obce, kterých se záměr dotýká. Se záměrem je rovněž seznámena Správa železnic, která v rámci provedených konzultací potvrdila, že s realizací záměru počítá a je připravena na přípravě záměru spolupracovat. Záměr je aktuálně ve stadiu diskuse. Do současné doby nebyl zpracován žádný podklad, který by zvažovaný záměr, jakkoliv prověřoval. Dále uváděné údaje proto vychází zejména s provedených konzultací s jednotlivými dotčenými obcemi a Správou železnic. Celková délka zvažované trasy je cca 16 km. Rozčlenění dle jednotlivých dílčích úseků dotčených katastrálních území znázorňuje následující tabulka.

Tabulka 3 – Přehled délky jednotlivých úseků v členění po katastrálních územích

Číslo úseku	Katastrální území	Délka úseku (m)
1	Hrdějovice	1007
2	Hosín	2902
3	Hluboká nad Vltavou	1171
4	Hosín	3514
5	Dobřejovice	671
6	Chotýčany	1404
7	Dobřejovice	955
8	Chotýčany	1240
9	Vitín	2789
Celkem		15653

Jak je z uvedeného přehledu patrné, nejdelší úseky v celkové délce 6,5 km se nachází na katastru obce Hosín. Druhá v pořadí, co se délky úseku týče je obec Chotýčany, na jejímž katastru se nacházejí rovněž dva úseky v celkové délce 2,6 km.

S ohledem na skutečnost, že se jedná o využití stávajícího železničního tělesa, neexistují žádné alternativní návrhy vedení trasy. Ze stejného důvodu jsou rovněž vyřešené majetkoprávní vztahy, neboť veškeré dotčené pozemky jsou v současné době ve vlastnictví státu, respektive Správě železnic.

Správa železnic, která je v současné době vlastníkem železničního tělesa je ochotna po zrušení železniční trasy těleso včetně dotčených pozemků převést jednotlivým obcím. Na trase se nachází 24 mostních konstrukcí a 23 propustků. Dle dat poskytnutých Správou železnic proběhla v roce 2019 a 2020 technická prohlídka jednotlivých propustků, v roce 2018 proběhlo technické zhodnocení stavu jednotlivých mostních konstrukcí.

Z prohlídky vyplynulo, že je většina propustků v dobrém stavu. V rámci údržby je zpravidla potřeba odstranit vegetaci, propustky vyčistit, opravit spárování či provést dílčí úpravy zdiva či opravu rour. Ve dvou případech byl zjištěn téměř havarijní stav, který vyžaduje nutnou opravu z důvodu špatného technického stavu.

V případě mostů patří mezi časté závady porušení zdiva, průsak pojiva a vody a přerostlá vegetace. Z celkového počtu mostů byla závažnější porucha zjištěna ve 3 případech.

Správa železnic v rámci proběhlé komunikace rovněž upozornila na skutečnost, že dle platné dokumentace pro územní rozhodnutí na realizaci nové trasy IV. železničního koridoru je

počítáno s tím, že vytěžená zemina bude navezena na vybrané zářezové úseky opouštěného železničního tělesa. SŽ zároveň potvrdila, že návoz a finální povrch zavezených zářezových úseků opouštěné trati je možno přizpůsobit pro snazší realizaci plánované cyklostezky. Vrstva plánovaného závozu by neměla překračovat 10 metrů. Detailní řešení povrchu tak bude potřeba dořešit až při případné realizaci závozu.

Z dostupných informací je přitom zřejmé, že vytěžená zemina bude v mezičase umístěna na tzv. mezideponii a až po zprovoznění nové tratě, vyřazení stávající tratě a odstranění železničního svršku bude přemístěna do finálního umístění. S ohledem na skutečnost, že tento krok bude prováděn v letech cca 2026–2027, je možné pokusit se nalézt alternativní umístění vytěžené zeminy a tím umožnit zachování stávajícího profilu opouštěné tratě.

3 Souhrnné výsledky šetření a analýzy

Zpracovaná analýza a provedené terénní šetření potvrzují, že v území chybí zejména přímá propojení ve směru hlavních dojížděkových směrů ve směru na spádové centrum České Budějovice. Jediné propojení, které tento předpoklad splňuje je Vltavská stezka, která odpovídá dojížděkovému směru z Hluboké nad Vltavou do Českých Budějovic. U ostatních obcí propojení chybí a to zcela, nebo není bezpečné či využitelné v průběhu celého roku. Tato situace se přitom týká jak spojení na spádové centrum České Budějovice, tak napojení Lišova ve směru na Štěpánovice a Třeboň.

V území se téměř nenachází separované cyklostezky, které by mohly sloužit jako bezpečné dopravní napojení spádových obcí na dojížděková centra. Jedinou výjimkou je opětovně Vltavská cyklostezka. V ostatních případech jsou pro dojížděku využívány zejména místní a obslužné komunikace, případně komunikace II. a III. třídy.

V území je identifikována jedna cyklotrasa, která vede po frekventované komunikaci a to trasa 1058 v úseku Hluboká nad Vltavou – Chotýčany. Úsek je navíc nepřehledný a pohyb cyklistů v tomto úseku lze považovat za nebezpečný. Ostatní cyklotrasy sice vedou po méně frekventovaných komunikacích, i v jejich případě by však bylo vhodné uvažovat o úpravě vedení zejména těch tras, které by měly sloužit pro každodenní dojížděku obyvatel.

Propojení cyklistické infrastruktury a infrastruktury veřejné dopravy je v území velmi omezené. Železniční zastávka Hluboká nad Vltavou na trati č. 190 ve směru na Plzeň je z pohledu pokrytí území využitelná pouze částečně, neboť se nachází mimo centrum města a uživatelé by tak museli k zastávce dojíždět. Trať České Budějovice – Ševětín bude modernizována a využití stávajících zastávek tak po dokončení modernizace bude možné pouze v Ševětíně. Možným doplňkovým dopravním uzlem je vlakové nádraží Zliv, které se sice nenachází v řešeném území, pro část území by však roli dopravního uzlu mohlo plnit. Kromě železničních tratí se v území nachází síť autobusových zastávek. Jejich napojení na stávající cyklotrasy v území je zajištěna, chybí však potřebná doplňková infrastruktura v podobě chráněných stání pro kola, která v území zcela chybí, případně cílená návaznost v podobě spojů s možností přepravy většího množství kol.

Významný potenciál pro doplnění stávající infrastruktury představuje zvažovaná „drážní stezka“, která předpokládá využití opuštěného tělesa modernizované železniční tratě České Budějovice – Ševětín. Trasa by mohla efektivně doplnit stávající infrastrukturu v území a vytvořit bezpečné spojení Českých Budějovic a Veselí nad Lužnicí, potažmo Českých Budějovic ve směru Veselí nad Lužnicí – Soběslav – Tábor a vytvořit tak páteřní trasu napojující tato spádová centra podél hlavní rozvojové osy dálnice D3 a IV železničního koridoru.

Závěry zpracované analýzy potvrzují i výsledky informačního průzkumu mezi obyvateli. Naprostá většina respondentů hodnotí negativně zejména absenci bezpečného napojení na spádové centrum České Budějovice, a to včetně chybějícího návazného propojení uvnitř města. Za největší problém tak většina respondentů rovněž označila souběh vedení cyklotras a automobilovým provozem, nebezpečnost některých úseků či například chybějící chráněná stání pro kola, která by umožnila uschovat kolo bez obavy z krádeže.

4 SWOT analýza potenciálu rozvoje cyklo dopravy v území

Vnitřní analýza	
Silné stránky	Slabé stránky
• Stávající cyklistická infrastruktura v území pokrývající celé území cyklotrasami • Existence Vltavské cyklostezky • Relativní blízkost většiny obcí ve vztahu ke spádovému centru – Českých Budějovicím • Atraktivita území pro cykloturistiku • Vysoká motivace obyvatel pro využití cyklo dopravy / cyklistiky jak pro dojížděku, tak pro volnočasové využití • Zájem jednotlivých obcí spolupodílet se na zlepšování stavu cyklistické infrastruktury v území • Existence nabídky sdílených kol v Českých Budějovicích	• Neexistence sítě cyklostezek umožňujících bezpečný pohyb cyklistů bez souběhu s automobilovou dopravou • Vedení několika tras / úseků tras po frekventovaných komunikacích • Chybějící přímá spojení odpovídající potřebám pro každodenní dojíždění za prací, do škol a službami • Neexistující kvalitní doplňková infrastruktura v podobě chráněných stání pro kola zejména v lokalitách hlavních dopravních uzlů • Nedostatečná údržba tras v období mimo hlavní letní sezonu omezující využitelnost pro celoroční dojíždění • Existence bariér v podobě vedení dálnice D3, obchvatu Lišova, železničních koridorů a toku Vltavy • Omezení v podobě nevyřešených vlastnických vztahů limitujících možnosti pro budování nových cyklostezek či vedení atraktivnějších cyklotras

Vnější analýza	
Příležitosti	Ohrožení
• Trend zdravého životního stylu motivující obyvatele k většímu využití cyklo dopravy jako alternativy k využití IAD • Rozvoj nabídky elektrokol zvyšující motivaci i u méně zdatných obyvatel k využití cyklo dopravy • Rozvoj IDS Jihočeského kraje motivující k využití kombinace cyklo dopravy a veřejné dopravy (např. možnost využít jízdenku VHD i pro zapůjčení kola v systému sdílených kol, či pro úschovu kola v místě dopravního uzlu apod.)	• Pokračující budování nových bariér bez zohlednění potřeby řešení cyklistické infrastruktury jako povinné součásti velkých dopravních staveb • Nárůst dopravy na dotčených komunikacích využívaných pro vedení cyklotras • Nízká ochota dotčených subjektů spolupracovat při rozvoji sítě cyklotras a cyklostezek • Nedostatek prostředků z veřejných zdrojů pro budování nových cyklostezek v důsledku ekonomické / hospodářské

Vnější analýza	
Příležitosti	Ohrožení
• Změna legislativy týkající se budování páteřních cyklostezek jakožto dopravní infrastruktury ve veřejném zájmu ulehčující řešení majetkoprávních vztahů a přípravu stavebních projektů • Nárůst podpory z veřejných zdrojů (SFDI) pro budování bezpečných cyklostezek využívaných pro dojížděku do zaměstnání	krize a snahy snižovat výdaje státního rozpočtu

5 Závěry a doporučení pro další kroky

Zpracovaná analýza potvrdila významný potenciál pro rozvoj cyklodopravy v území. Hlavní příležitostí je přitom využití cyklodopravy pro dojížděku do zaměstnání zejména u obcí v těsné blízkosti města České Budějovice. Pro jeho využití však v území téměř zcela chybí potřebná infrastruktura v podobě bezpečných cyklostezek, a to včetně neexistujících návazných cyklostezek na území města České Budějovice, které by umožnily obyvatelům dojet nejen na hranici města ale též pokračovat na území města až do cílové destinace (zaměstnání, školy, na úřady apod.).

V území v průběhu času vyrostlo několik bariér, které výrazným způsobem omezují možnosti pro rozvoj stávající sítě (dálnice D3, obchvaty obcí, železniční koridory) u nichž nebyla integrace cyklistické infrastruktury řešena, nebo byla řešena jen částečně. Nové bariéry navíc dále vznikají, v případě pokračování budování obchvatu Štěpánovic, respektive návazné části přeložky dojde patrně k přerušení stávající využívané cyklotrasy ve směru na Třeboň.

Z provedených analýz vyplývá, že hlavním problémem je nedostatečná koordinace dopravních staveb s cílem zajistit, aby ve všech případech, kde je to smysluplné docházelo k automatickému posouzení, zda by součástí dané stavby měla být i cyklistická infrastruktura, případně alespoň k posouzení toho, aby nedošlo k zhoršení stávajícího stavu.

Druhým návazným problémem je pak nesystémový přístup k budování cyklistické infrastruktury na území, která byla v minulosti budována zejména s cílem podpory cykloturistiky nikoliv cyklodopravy obecně a v současné době tak tento druh cyklistické infrastruktury v území často zcela chybí (cyklotrasy jsou vedeny po komunikacích, které nejsou využitelné za špatného počasí, v území chybí chráněná stání pro kola apod.)

Hlavním doporučení tak lze shrnout do dvou samostatných kroků:

- větší koordinace / kontrola dopadu velkých dopravních staveb případně staveb většího rozsahu na cyklistickou infrastrukturu v území s cílem zajistit integraci cyklistické infrastruktury do těchto staveb
- Systematičtější koordinace celkového přístupu k rozvoji cyklistické infrastruktury v území s cílem celkové koordinace napříč územím MAS a to jak cyklostezek a cyklotras, tak např. chráněných stání pro kola, značení apod.