



Budoucí opuštěná trať se může proměnit v cyklostezku, ukazuje koncept projektu CycloConnect

Až vlaky mezi Hrdějovicemi a Ševětínem začnou jezdit novým koridorem přes Chotýčanský tunel, zůstane stará trať opuštěná. Na jejím tělese by mohla vzniknout zhruba 16 kilometrů dlouhá Českobudějovická drážní cyklostezka pro cesty do práce i na výlety. Podrobně ji rozpracovává koncept česko-rakouského projektu CycloConnect místní akční skupiny Hlubocko – Lišovsko.

Podle projektové dokumentace k novému koridoru se má zemina vytěžená při stavbě navézt do zářezů staré trati, místy až v desetimetrové vrstvě a vrátit tak profil do původní podoby před vybudováním železnice. Nejdříve bude uložena na dočasné skládce a do zářezů se přesune až po zprovoznění nové trati. Správa železnic potvrdila, že závoz lze upravit tak, aby stavbu stezky neztížil. Ačkoliv se aktuálně samotná stavba koridoru posouvá v čase, příprava cyklostezky musí začít včas.

Stezka by spoila šest obcí

Drážní stezka je hlavní prioritou konceptu, který pro MAS zpracovala Nadace Jihočeské cyklostezky. Vedla by katastry Hrdějovic, Hosína, Hluboké nad Vltavou, Dobřejovic, Chotýčan a Vitína až k Ševětínu. Nejdelší úsek, 6,5 kilometru, připadá na Hosín. Opuštěná trať by nabídla to, co cyklisté ocení nejvíc: plynulou trasu bez prudkých stoupání a daleko od aut. Hodila by se pro každodenní cesty do Budějovic i pro výlety. Ulevila by vytížené Vltavské cyklostezce a přiblížila budovaný areál Orty. Dokonce by dokázala propojit České Budějovice až s Veselím nad Lužnicí i oblíbenými Veselskými pískovny. Výhledově by mohla pokračovat až k Soběslavi a Táboru jako páteřní trasa podél dálnice D3.

Záměr má dobré předpoklady. Pozemky patří státu, všechny dotčené obce stezku podporují a Správa železnic je ochotna těleso trati obcím převést. Na trase je 24 mostů a 23 propustků. Většina je podle prohlídek Správy železnic z let 2018 až 2020 v dobrém stavu, vážnější závady se ale našly na třech mostech a dva propustky jsou téměř v havarijním stavu.



Lidé na kole jezdit chtějí, bezpečných tras je ale málo

Že by stezky měl kdo využívat, ukázal únorový dotazník, do kterého se zapojilo 375 obyvatel regionu. Tři čtvrtiny z nich v sezoně vyrážejí na kolo alespoň jednou týdně a 36 procent jím stejně často jezdí i do práce. Každý pátý alespoň jednou týdně kombinuje kolo s autobusem nebo vlakem. Bezpečných cest je ale málo. Do Českých Budějovic, kam za prací, do škol a za službami míří většina dojíždějících, vede stezka oddělená od aut jen z Hluboké nad Vltavou. Regionem sice prochází 429 kilometrů cyklotras, většina z nich však vznikla pro výlety a vede po silnicích. Za nebezpečný studie označuje třeba úsek mezi Hlubokou a Chotýčany. Krajinu navíc rozděluje dálnice D3, obchvat Lišova i železnice. Lidé proto za největší překážku označují hustý provoz. U zastávek autobusů a vlaků navíc zcela chybí místa, kde by se dalo kolo bezpečně nechat.

Inspirace z Rakouska

Jak to vypadá, když se region do cyklostezek pustí naplno, ukázal rakouský Thayarunde, partner projektu. V listopadu 2025 tam vyrazilo zhruba pětadvacet starostů a odborníků z jižních Čech. Viděli cyklostezku Thayarunde, která vznikla na dvou zrušených železničních tratích a dnes po ní ročně projede přes 110 tisíc cyklistů. Rakouští kolegové vysvětlili, jak stezky plánují společně za celý region, a ne obec od obce, a proč je potřeba myslet i na peníze na jejich údržbu. Na bývalé trati využili původní železniční podkladní vrstvy všude, kde to jejich stav dovolil, a výrazně tím snížili náklady. Inspirací bylo i propojení kola s veřejnou dopravou: u důležitějších zastávek v Dolním Rakousku jsou stání pro kola a kola se dají vozit autobusy i vlaky.

Koncept propojuje i další obce

Drážní stezka ale není jediným návrhem. Koncept počítá s páteřními trasami z Rudolfova, Borku a Lišova do Českých Budějovic a s pokračováním z Lišova přes Štěpánovice na Třeboň. Na ně by navázaly kratší spojky, které dnes chybějí, například bezpečné spojení Vitína a Ševětína přes dálnici D3, napojení Hosína na Vltavskou cyklostezku nebo propojení Libína se Štěpánovicemi. Síť by se napojila i na sousední Blata a Třeboňsko. Na Vltavské cyklostezce koncept navrhuje zlepšit bezpečnost v Bavorovicích a v Hluboké. U zastávek v Hluboké, Lišově a Ševětíně doporučuje kryté stojany a uzamykatelné boxy, aby se kolo dalo snadno kombinovat s autobusem či vlakem. U vybraných linek do Hluboké, Lišova nebo na Třeboňsko navrhuje prověřit sezonní cyklobusy. Na druhém konci cesty musí být připraveny i České Budějovice, a to bezpečnými příjezdy a stáními pro kola u škol, úřadů a velkých zaměstnavatelů.



Co bude následovat

Kroky koncept rozvrhuje do let 2027 až 2029. Začalo se první širší schůzkou nad cyklodopravou, na které se sešli zástupci obcí z regionu MAS, zástupci města České Budějovice, Nadace Jihočeské cyklostezky i Správa železnic. Koordinace zatím neprobíhá a ráda by se jí ujala MAS Hlubocko – Lišovsko. Koncept upozorňuje, že cyklistickou infrastrukturu je potřeba řešit už při přípravě velkých dopravních staveb, jako je dálnice nebo železniční koridor. Jinak mohou nové stavby krajinu rozdělit dalšími bariérami. U drážní stezky by měla jako první vzniknout studie proveditelnosti, která upřesní trasu i náklady. Ty zatím nikdo nevyčíslil. Prověří také, kudy stezku v Hrdějovicích napojit na budějovickou síť, zda přes Borek a stávající stezku Nemanice – Borek, nebo podél železnice k Severní spoje. Na samotnou stavbu mohou obce získat až 80 procent nákladů z programu Státního fondu dopravní infrastruktury.

„Lidé tady na kole jezdit chtějí, chybí jim ale bezpečné a přímé cesty. Studie nám dává společný plán, podle kterého můžeme s obcemi, krajem i Budějovicemi postupovat krok za krokem,“ říká ředitel MAS Hlubocko – Lišovsko Jaromír Polášek.

Projekt CycloConnect probíhal od září 2025 do října 2026 ve spolupráci s rakouským partnerem Zukunftsraum Thayaland. Byl spolufinancován Evropskou unií z Fondu malých projektů programu Interreg Rakousko – Česko 2021–2027. Mapování i koncept jsou k dispozici na webových stránkách www.mashl.cz.

Fotografie z projektu jsou k dispozici na vyžádání.