

# Koncepce rozvoje páteřních cyklotras a infrastruktury pro podporu nemotorové dopravy pro zajištění dopravní obslužnosti spádového území Českých Budějovic

NADACE JIHOČESKÉ CYKLOSTEZKY  
ČERVEN 2022

## Obsah

1.1	Úvodní informace .....	2
1.2	Základní vymezení řešeného území a jeho charakteristik.....	2
1.3	Určení hlavních směrů využitelných pro zajištění dopravní obslužnosti spádového území Českých Budějovic .....	9
1.4	Přílohy.....	12

## 1.1 Úvodní informace

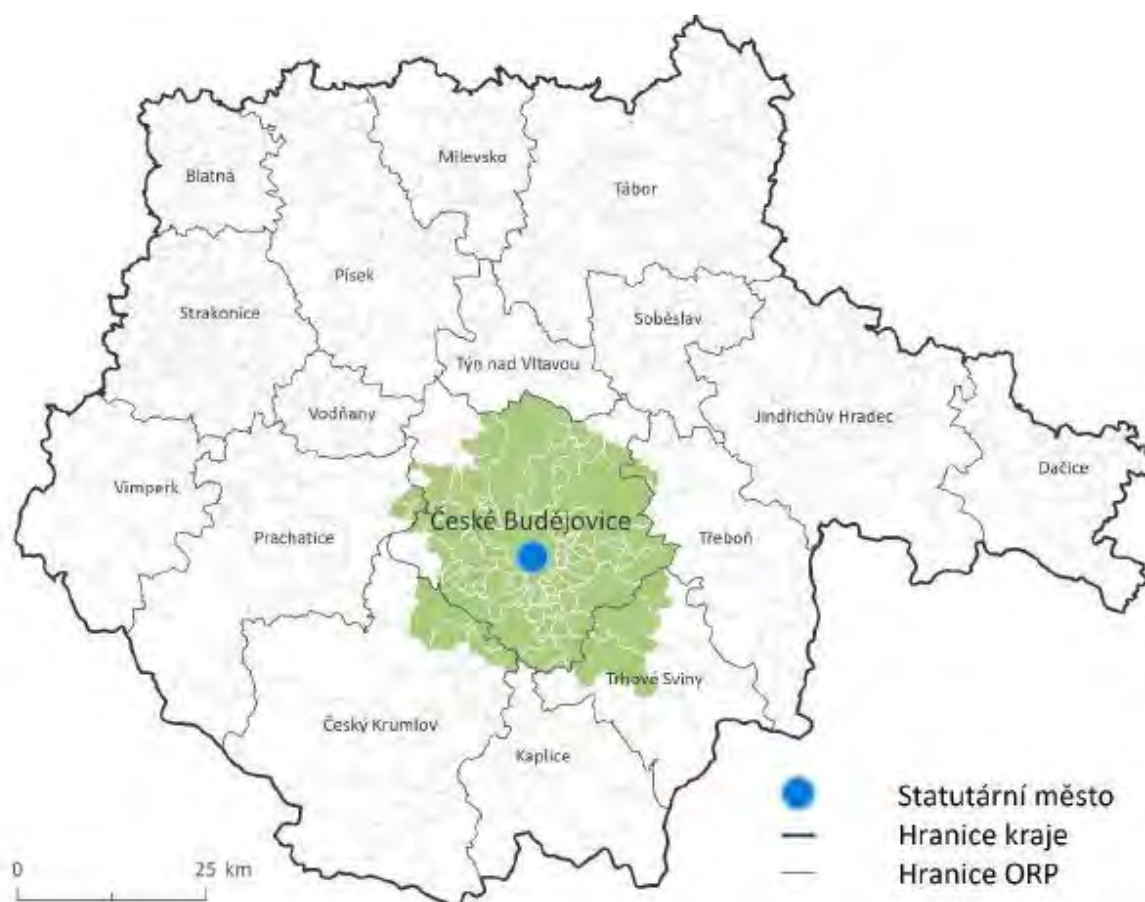
Tento materiál byl zpracován jako podklad pro identifikaci prioritních dojížděkových směrů ve spádovém území města České Budějovice, u kterých je možné uvažovat o využití cyklo dopravy. Materiál vychází z veřejně dostupných podkladů řešících oblast dopravy v Českých Budějovicích a jejich spádovém území, zejména pak z Generelu cyklistické dopravy města České Budějovice a Plánu udržitelné městské mobility města České Budějovice.

Návrhy jednotlivých tras představují koncepční úvahy o hlavních směrech, které by bylo vhodné řešit vybudováním páteřních cyklostezek, případně zajištěním takového vedení, které bude dostatečně přímé a bezpečné tak, aby nabízelo co nejlepší alternativu vůči využití individuální automobilové dopravy.

## 1.2 Základní vymezení řešeného území a jeho charakteristik

Základní vymezení dotčeného území je definováno územím ITI České Budějovice. Vymezení území Českobudějovické aglomerace bylo provedeno „Závěrečným dokumentem k Vymezení území pro Integrované teritoriální investice (ITI) v ČR<sup>1</sup>“ a jeho přílohou. Vymezení je provedeno v souladu se Strategií regionálního rozvoje České republiky 2021+ a je znázorněno v následujícím obrázku.

**Obrázek 1 - Vymezení Českobudějovické aglomerace pro období 2021–2027**



Zdroj: Závěrečný dokument k Vymezení území pro Integrované teritoriální investice (ITI) v ČR

<sup>1</sup> [Ministerstvo pro místní rozvoj ČR - Integrované územní investice \(mmr.cz\)](http://mmr.cz)

Území takto vymezené aglomerace zahrnuje celkem 81 obcí z nichž 69 se nachází na území ORP České Budějovice, 4 na území ORP Trhové Sviny, 4 na území ORP Český Krumlov, 3 na území ORP Prachatice a 1 na území ORP Třeboň. Celkem v uvedených obcích k 31. 12. 2019 žilo 172 796 obyvatel<sup>2</sup>.

Území Českobudějovické aglomerace je charakteristické silnou centrální vazbou přímo na město České Budějovice. Přestože se v území nachází i menší regionální centra (Trhové Sviny, Borovany, Zliv, Lišov, Rudolfovo), která vytvářejí svá vlastní menší spádová území (výkon veřejné správy, dojíždka za vzděláním a do škol atd.), i v případě těchto center lze sledovat jejich jasné vazby na krajské město a využívání jeho služeb a zázemí.

Počet obyvatel v území dlouhodobě roste. Nárůst je díky výraznému procesu suburbanizace zaznamenán zejména v menších obcích v zázemí města se všemi negativními dopady, které proces suburbanizace přináší<sup>2</sup>.

V území je dlouhodobě evidována jedna z nejnižších nezaměstnaností v kraji ale i celé ČR, což sebou přináší přetrvávající nedostatek pracovní síly pro řadu oborů. Trh práce se koncentruje do centra celé aglomerace, což přináší vyšší míru dojíždky do krajského města za prací, vzděláváním a službami z okolních obcí, a to včetně dojíždky z obcí vzdálenějších, což má negativní vliv na dopravní situaci v území aglomerace a vytváří rostoucí tlak na zajištění podmínek pro dojíždku do centra z těchto obcí<sup>3</sup>.

Doprava představuje jeden z hlavních negativních faktorů v oblasti životního prostředí ve městě i jeho spádovém území. Majoritní vliv má zejména dojíždka do krajského města doprovázená absencí vybraných páteřních a obchvatových komunikací ale též výrazným zastoupením IAD na přepravních proudech.

Výrazné rezervy v oblasti snížení zatížení centra aglomerace dopravou má zejména využití integrované dopravy, které by kombinovalo všechny dostupné alternativní varianty snižující podíl IAD na celkové dopravě. Rozvoj by se tak měl zaměřovat zejména na vyšší využití VHD, využití systémů P+R a P+G a cyklo dopravy<sup>2</sup>.

### **Dojíždka v rámci území ITI ČB**

České Budějovice patří k nejsilnějším centrům dojíždky v České republice. Z hodnocení dojíždkových proudů je patrná orientace dojíždky na České Budějovice nejen z obcí situovaných v bližším okolí města (v území vymezeném přibližně hranicemi ORP České Budějovice), ale i z měst a obcí odlehlějších – v převážné míře z center sousedních ORP (např. Třeboň, Český Krumlov, Borovany, Trhové Sviny, Vodňany). Naopak z Českých Budějovic je patrný výrazný proud vyjíždky do Temelína (Jaderná elektrárna Temelín)<sup>3</sup>.

Dle získaných detailních údajů o dojíždce do Českých Budějovic z obcí v daném ORP patří mezi nejvýznamnější „zdrojové“ obce dojíždky Hluboká nad Vltavou (téměř 1 000 vyjíždějících do Českých Budějovic), Zliv (640), Lišov (621), Litvínovice, Dobrá Voda u Českých Budějovic a Srubec (vyjíždka do ČB nad 500 osob). Z měst a obcí mimo ORP České Budějovice jsou hlavními zdroji dojíždky do Českých

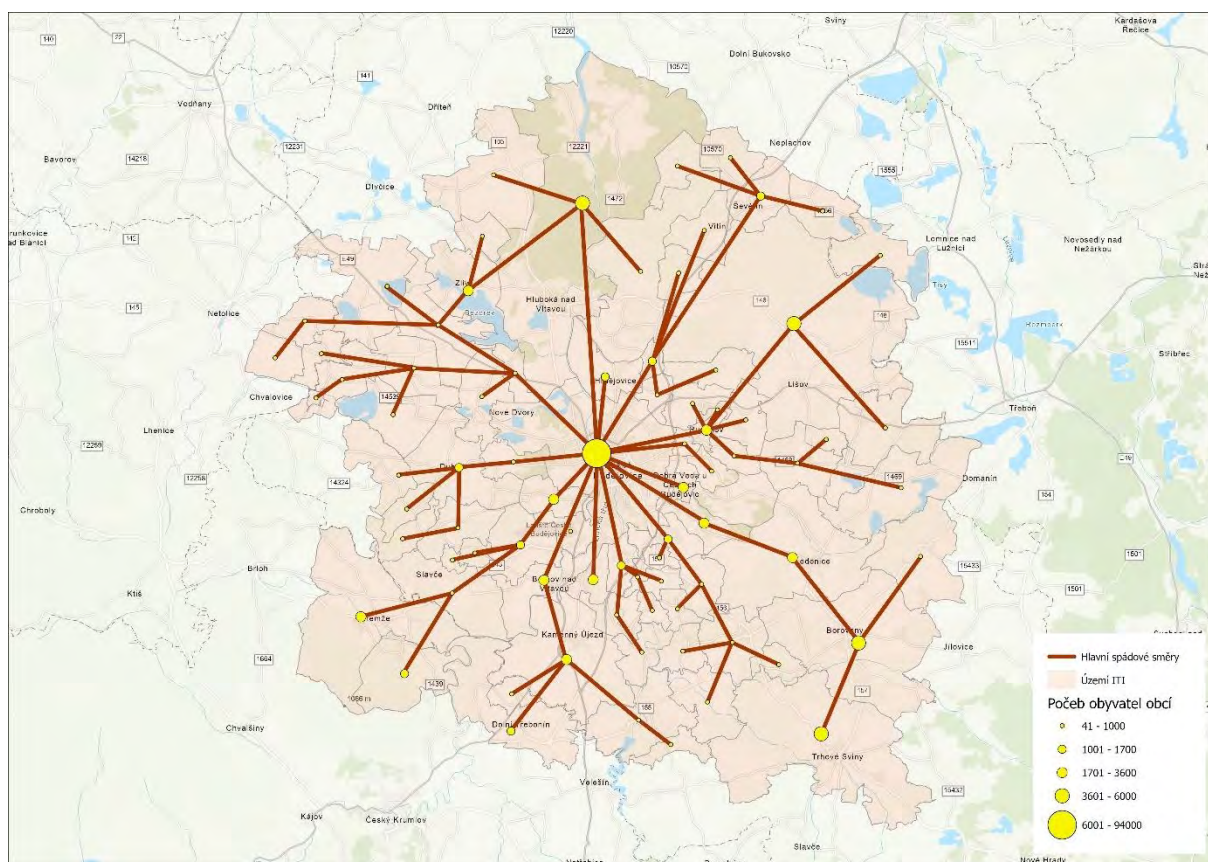
---

<sup>2</sup> Integrovaná územní strategie České Budějovice pro období 2021-2027, Konceptní část – Díl 1, Popis území, analytická část

<sup>3</sup> Strategický plán města České Budějovice 2017 - 2027

Budějovic zejména města Český Krumlov, Borovany, Třeboň, Velešín a Trhové Sviny (přes 500 – cca 650 dojíždějících)<sup>4</sup>. Znázornění hlavních dojížděkových vazeb ukazuje následující obrázek.

**Obrázek 2 – Znázornění hlavních dojížděkových vazeb na území regionu ITI ČB**



Zdroj: ArcČR 500, ČSÚ data o dojíždě do zaměstnání ze SLBD 2011, vlastní zpracování

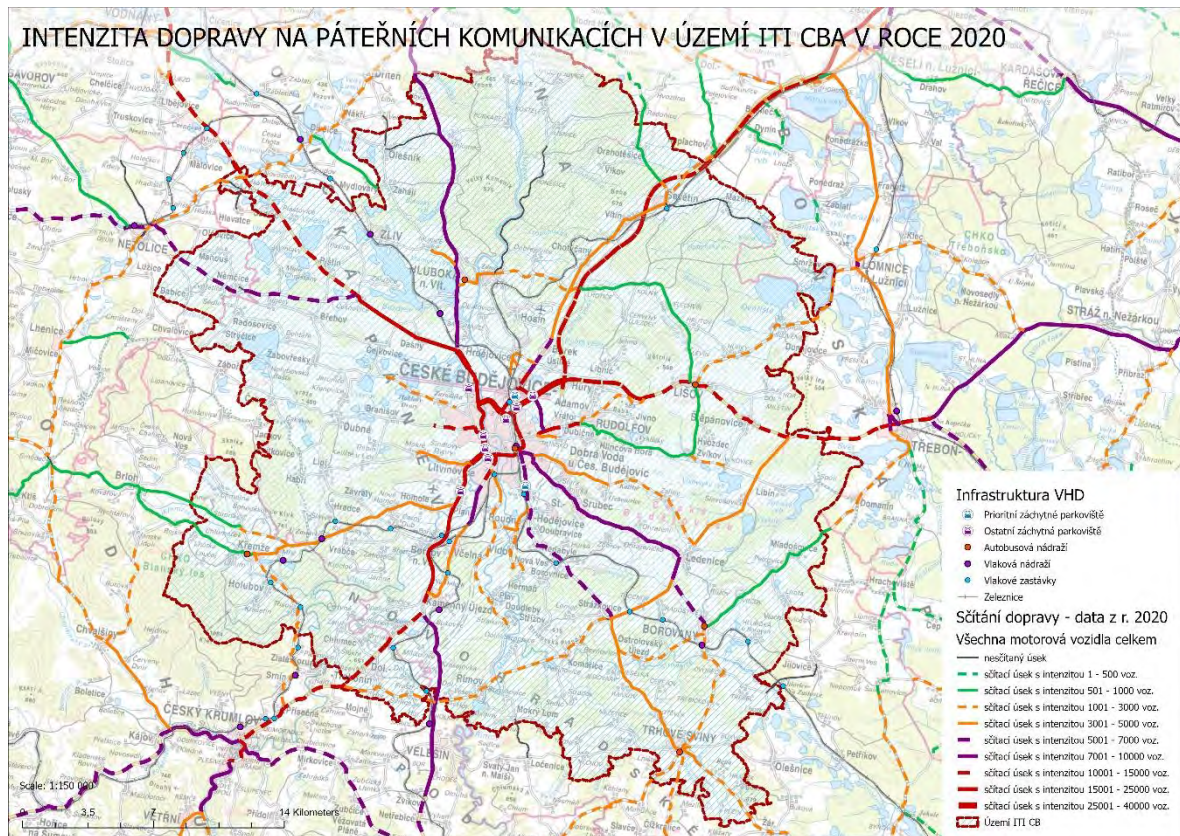
Analýza hlavních dojížděkových proudů vypovídá také přeneseně o vytíženosti dopravní sítě, kdy směrové proudy dojížděky představují důležitý prvek ovlivňující vytíženost sítě.

Jak je patrné z dále uváděných obrázků obsahujících znázornění výsledků sčítání dopravy v území provedené Ředitelstvím silnic a dálnic v roce 2020, mezi nejvytíženější vnitroregionální směry či „osy“ patří zejména směr/osu Zliv – Hluboká nad Vltavou – České Budějovice, Třeboň – Lišov – ČB, Kamenný Újezd – ČB, Křemže – ČB, Borovany – Ledenice – ČB a Trhové Sviny – ČB.

Pro větší přehlednost je přiloženo i znázornění výsledků sčítání dopravy ve městě České Budějovice a jeho nejbližším okolí. I zde je zřejmé, že nejvytíženější úseky silnic kopírují hlavní dojížděkové směry z čehož lze odvozovat potvrzení skutečnosti, že dojížděka představuje jeden z hlavních zdrojů zatížení města dopravou.

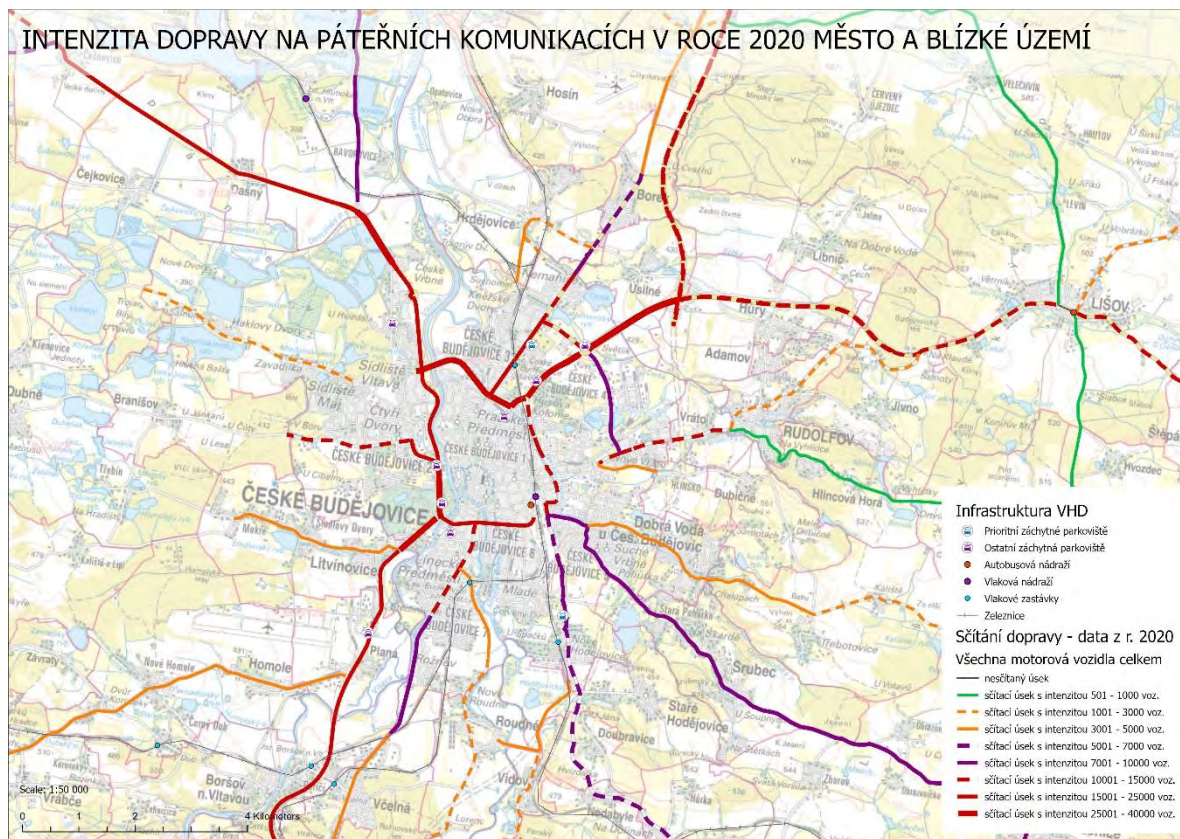
<sup>4</sup> [Regionalizace dojížděky do zaměstnání podle výsledků sčítání lidu - 2011 | ČSÚ \(czso.cz\)](#)

**Obrázek 3 – Intenzita dopravy v území ITI CBA dle sčítání dopravy 2020**



Zdroj: ArcČR 500, ŘSD, vlastní zpracování

**Obrázek 4 – Intenzita dopravy dle sčítání dopravy 2020 v Českých Budějovicích a blízkém okolí**



Zdroj: ArcČR 500, ŘSD, vlastní zpracování

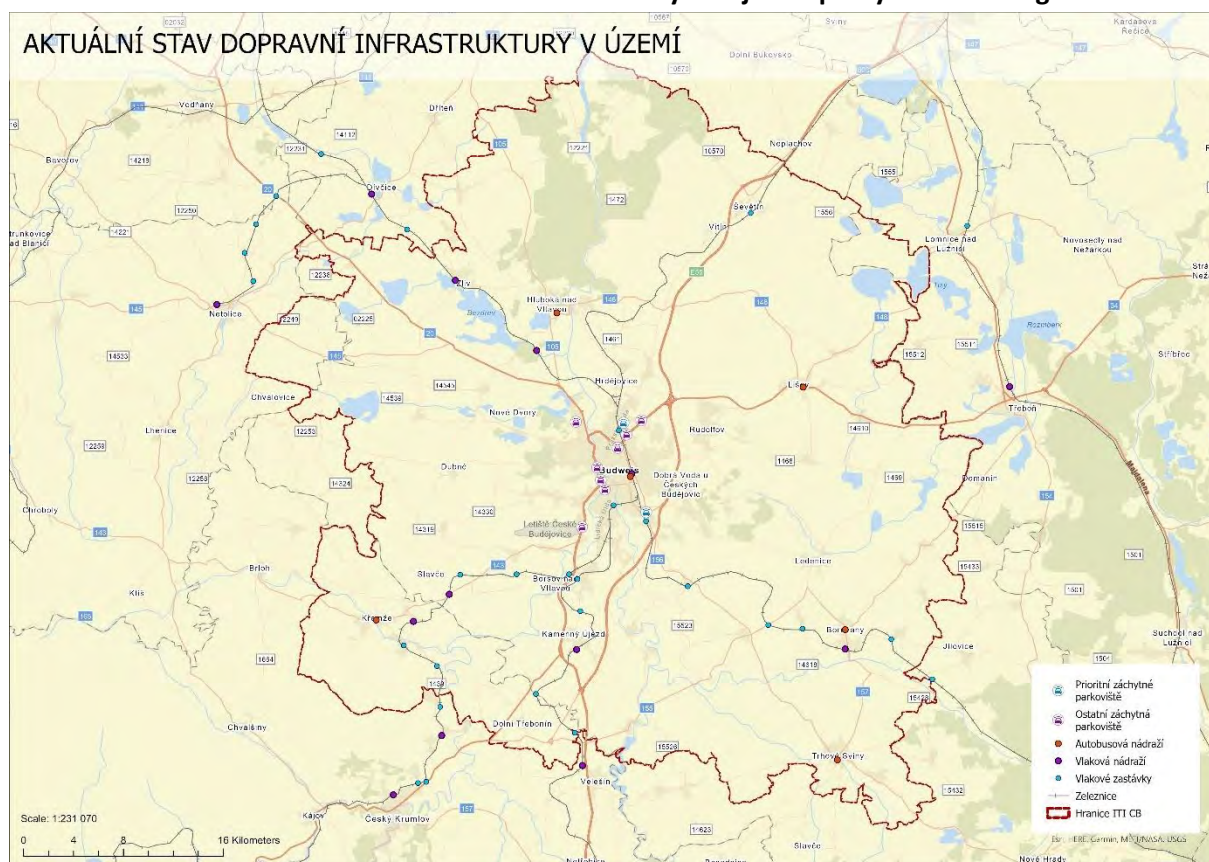
## Stávající dopravní infrastruktura v území

Klíčovým prvkem, který ovlivňuje potenciál využití cyklodopravy pro zajištění dojíždky do zaměstnání, za službami a do škol, je zejména aktuální stav dopravní infrastruktury a cyklo infrastruktury v území.

Mezi hlavní prvky patří zejména rozmístění infrastruktury veřejné dopravy, jako jsou vlakové zastávky či autobusová nádraží, která mohou sloužit jako hlavní multimodální přepravní uzly v území. Důležitým prvkem, který je součástí infrastruktury pro multimodální dopravu jsou rovněž stávající či plánovaná záchytná parkoviště v území.

Jak je patrné z níže uvedeného obrázku č. 5, v území se nachází několik železničních tratí a souvisejících železničních nádraží a zastávek, která v případě provázanosti s cyklo infrastrukturou mohou hrát významnou roli v zajištění dopravní obslužnosti území. Důležitou roli mohou hrát rovněž větší autobusová nádraží, která stejně jako vlaková nádraží či vlakové zastávky mohou v případě doplnění o další infrastrukturu jako jsou kolostavy či úschovny kol, plnit funkci přestupního multimodálního uzlu. Posledním prvkem je pak rozmístění plánovaných a stávajících záchytných parkovišť, která jsou v rámci Plánu udržitelné městské mobility města České Budějovice<sup>5</sup> uvažována jako parkoviště P+R či P+G a která by rovněž v případě dostatečného napojení na cyklistickou infrastrukturu mohla sloužit jako přepravní uzly.

**Obrázek 5 – Znárodnění aktuálního stavu infrastruktury veřejné dopravy na území regionu ITI ČB**

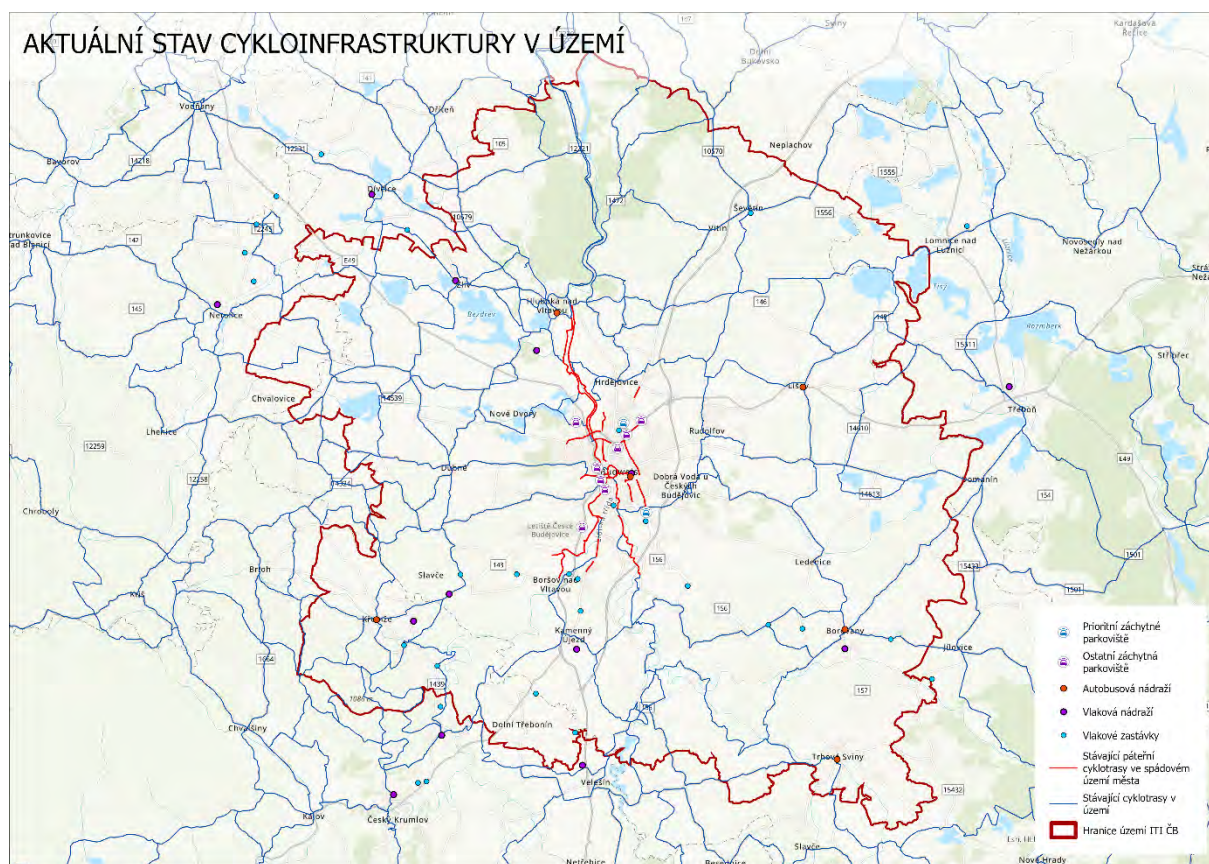


<sup>5</sup> [Strategický plán udržitelné mobility \(SUMP\) | Oficiální stránky statutárního města České Budějovice \(c-budejovice.cz\)](https://www.csbudejovice.cz/)

Dalším návazným prvkem je síť stávajících cyklostezek a cyklotras v území. Zákres stávajícího stavu je uveden v obrázku č. 6. Jak je ze zákresu patrné, území ITI České Budějovice je pokryté poměrně rozsáhlou sítí značených cyklotras. Takto značená síť však představuje primárně turistické značené trasy, které jsou často vedeny po stávajících komunikacích, a ne vždy splňují potřebné bezpečnostní parametry, které by měly splňovat trasy, které by měly sloužit pro každodenní dojíždění do práce či za službami a do škol.

Na území města České Budějovice se navíc nachází síť lokálních tras, které slouží výhradně pro cyklodopravu na území města. Z tohoto důvodu je zákres doplněn o existující páteřní trasy na území města.

**Obrázek 6 – Znáznornění aktuálního stavu sítě cyklostezek a cyklotras v území ITI ČB**



Zdroj: ArcČR 500, data Nadace Jihočeské cyklostezky, vlastní zpracování

Z důvodu lepší přehlednosti je zákres stávajících cyklotras a stávajících páteřních tras na území města přiložen i v samostatném obrázku č. 7, který obsahuje pouze trasy na území města České Budějovice a v jeho blízkém okolí.

Obrázek 7 – Znáznornění aktuálního stavu sítě cyklostezek a cyklotras v území města ČB



Zdroj: ArcČR 500, data Nadace Jihočeské cyklostezky, vlastní zpracování

### 1.3 Určení hlavních směrů využitelných pro zajištění dopravní obslužnosti spádového území Českých Budějovic

Jak je patrné z předchozího rámcového popisu výchozího stavu, spádovost města vytváří v území několik hlavních dojížděkových směrů, ze kterých obyvatelé obcí ve spádovém území dojíždí do města za prací, službami a do škol.

Při zohlednění rozmístění okolních obcí a vzdálenosti jednotlivých obcí lze předpokládat, že by cyklo doprava mohla představovat významný druh alternativní dopravy pro dojížděku z následujících směrů:

- Zliv – Hluboká nad Vltavou – České Budějovice
- Veselí nad Lužnicí – Ševětín – České Budějovice
- Třeboň – Lišov – České Budějovice
- Trhové Sviny – Borovany – Ledenice – České Budějovice
- Římov – České Budějovice
- Křemže – České Budějovice
- Lhenice – Branišov – České Budějovice

Z vyhodnocení aktuální situace v území je rovněž zřejmé, že infrastruktura v území v současné době neodpovídá potřebám možného využití cyklo dopravy pro dojížděku do zaměstnání. Ve vybraných směrech je infrastruktura vybudována pouze částečně (ČB – Křemže, ČB – Římov, ČB – Hluboká nad Vltavou – Zliv), v některých směrech chybí potřebná infrastruktura zcela (ČB – Borovany – Ledenice, ČB – Rudolfov – Lišov, ČB – Branišov, ČB – Litvínovice – Šindlový Dvory). Za nedostatečné je možné rovněž považovat napojení většiny lokalit určených pro vznik záchytných parkovišť v území.

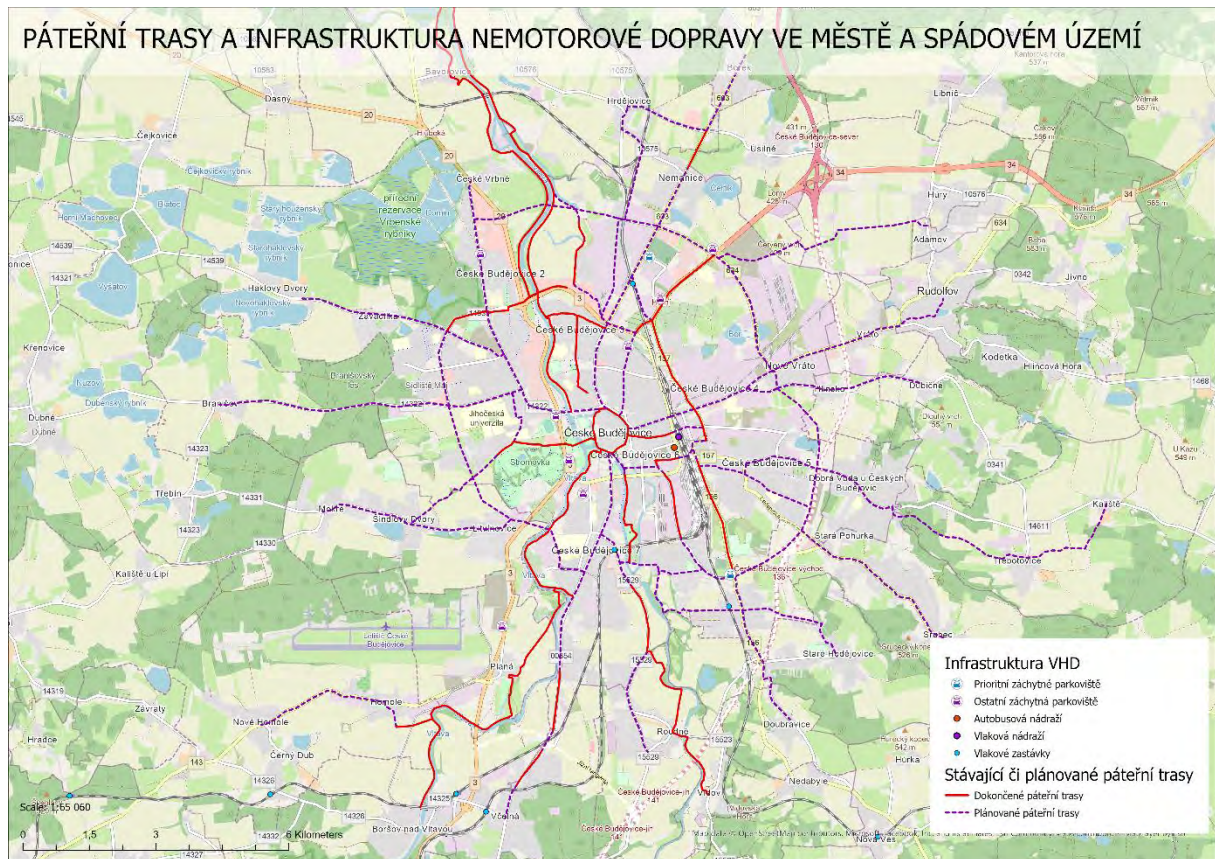
V jádrovém městě je sice vyznačená síť cyklotras, trasy však často vedou po frekventovaných komunikacích doplněných o piktogramové cyklopruhy. Při zohlednění skutečnosti, že se v případě dojížděky předpokládá pohyb cyklistů zejména v období ranní a odpolední dopravní špičky je zřejmé, že tento způsob vedení nelze považovat za dostatečně bezpečné vedení odpovídající potřebám každodenní dojížděky do zaměstnání za službami a do škol.

V případě páteřních tras, které by měly do budoucna sloužit jako hlavní dojížděkové trasy by proto mělo dojít k vybudování takového spojení, které bude kapacitou a bezpečností umožňovat pravidelný pohyb většího množství cyklistů i v době dopravní špičky.

Na území jádrového města by se mělo ideálně jednat o segregované cyklostezky, oddělené dostatečně široké cyklopruhy, případně oddělené cyklo-bus pruhy.

Při zohlednění aktuálního stavu a dalších relevantních podkladů jako je Cyklogenerel města či Plán udržitelné mobility města lze předpokládat, že by výsledná síť páteřních cyklotras mohla vypadat následovně:

**Obrázek 8 – Znárodnění optimálního rozvoje sítě páteřních cyklotras a související infrastruktury pro nemotorovou dopravu na území města ČB**



Zdroj: ArcČR 500, data Nadace Jihočeské cyklostezky, vlastní zpracování

Tato páteřní síť by měla být zajištěna vybudováním oddělených cyklostezek případně realizací takových opatření, která zajistí maximální bezpečnost cyklistů i v případě pohybu většího množství cyklistů souběžně (cyklobuspruh, oddělený dostatečně široký cyklopruh apod.).

Na hlavní síť páteřních tras na území jádrového města by pak měla navazovat další síť cyklostezek a cyklotras, která bude zajišťovat napojení dalších obcí ve spádovém území. I zde by primárním cílem mělo být zajištění napojení prostřednictvím samostatných cyklostezek, případně takových opatření, která umožní bezpečný pohyb cyklistů jako je oddělený cyklopruh apod.

V případě návazného území je pro vedení dojížděkových tras možno využít i málo frekventované místní či obslužné komunikace, případně komunikace vybudované v rámci pozemkových úprav či lesní a polní cesty s kvalitním povrchem, který bude umožňovat každodenní pohyb obyvatel za jakéhokoliv počasí.

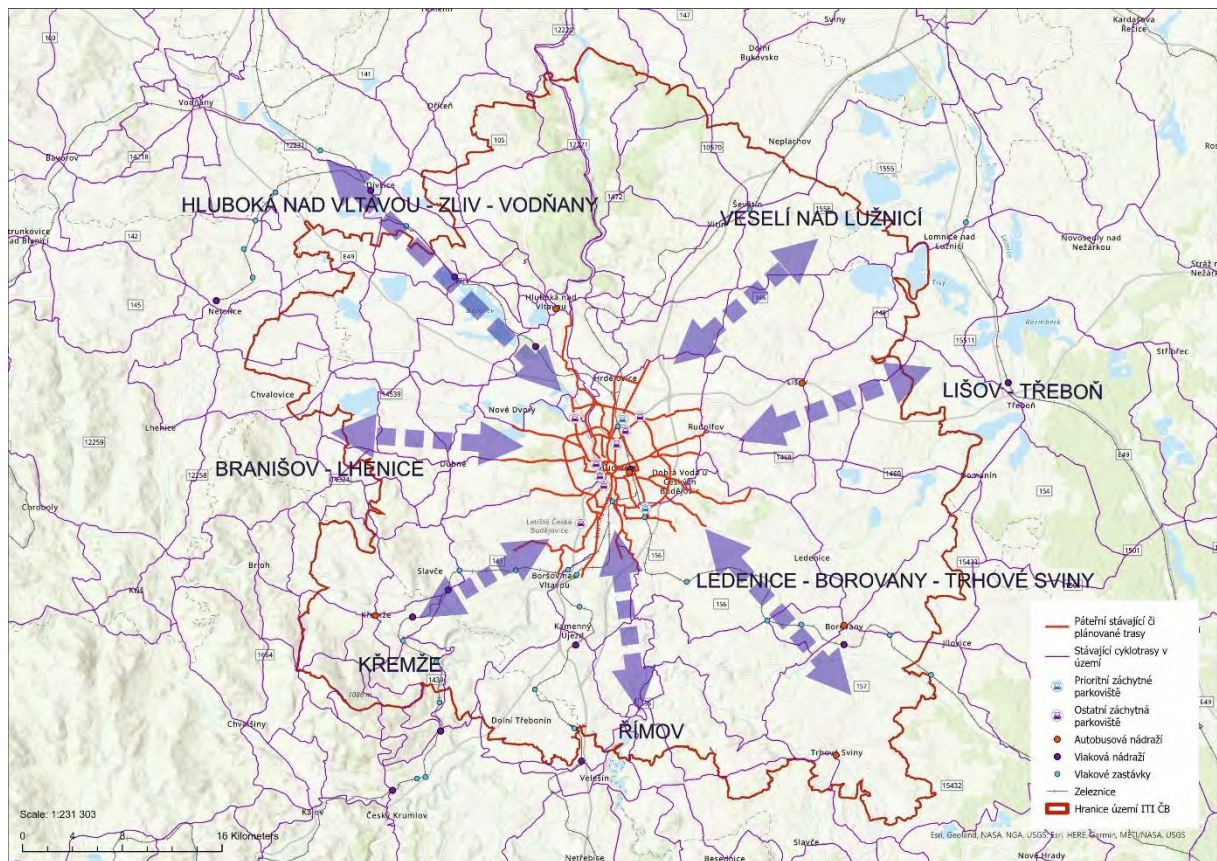
Jak v případě území města České Budějovice a jeho nejbližšího okolí, tak v případě navazujícího spádového území by budovaná síť měla zohlednit rozmístění hlavních prvků infrastruktury veřejné dopravy a rozmístění plánovaných záchytných parkovišť tak, aby výsledný návrh tvořil ucelený systém, který bude umožňovat kombinování jednotlivých druhů dopravy a to jak veřejné dopravy a cyklodopravy, tak v případě návaznosti na záchytná parkoviště ve městě kombinování individuální automobilové dopravy a cyklodopravy.

Je zřejmé, že konečné detailní vedení jednotlivých tras bude muset zohlednit majetkové vztahy a další možné bariéry v území. Důležité je zachování rámcové koncepce směru vedení jednotlivých tras, tak

aby výsledné vedení bylo co nejpřímější a nejbezpečnější a představovalo tak dostatečně atraktivní alternativu pro dojíždku do zaměstnání.

Ve všech případech by budovaná síť měla zohledňovat hlavní dojíždkové směry znázorněné v obrázku č. 9 a přispět k vybudování sítě páteřních tras, které v konečném důsledku zlepší podmínky pro využití cyklo dopravy jako alternativního způsobu dopravy do zaměstnání, za službami a do škol.

**Obrázek 9 – Znázornění hlavních směrů napojení spádového území města na síť páteřních tras ve městě a okolí**



Zdroj: ArcČR 500, data Nadace Jihočeské cyklostezky, vlastní zpracování

## 1.4 Přílohy

**Příloha č. 1 – Znázornění hlavních dojížděkových vazeb na území regionu ITI ČB**

**Příloha č. 2 – Znázornění aktuálního stavu infrastruktury veřejné dopravy na území regionu ITI ČB**

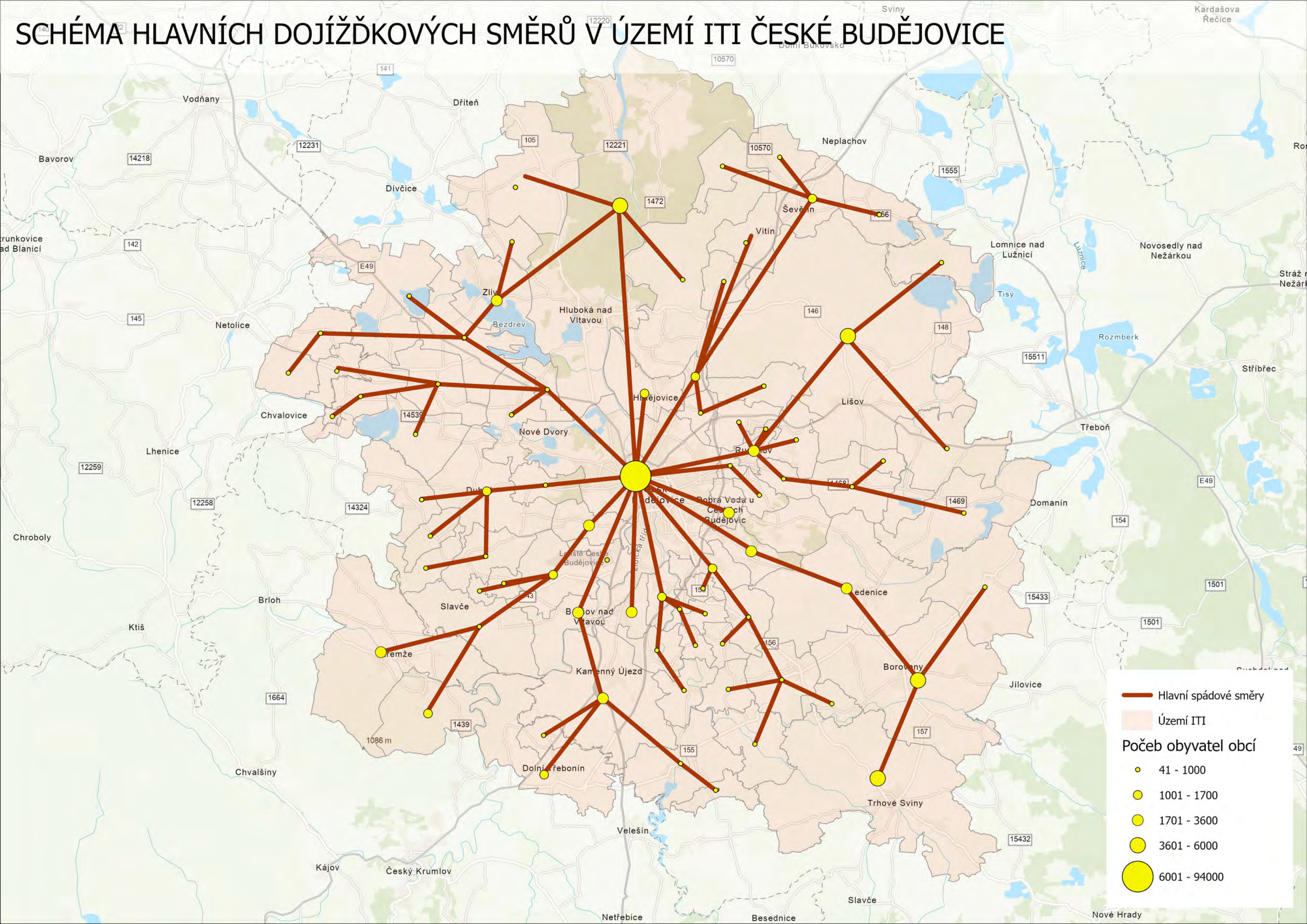
**Příloha č. 3 – Znázornění aktuálního stavu sítě cyklostezek a cyklotras v území ITI ČB**

**Příloha č. 4 – Znázornění aktuálního stavu sítě cyklostezek a cyklotras v území města ČB**

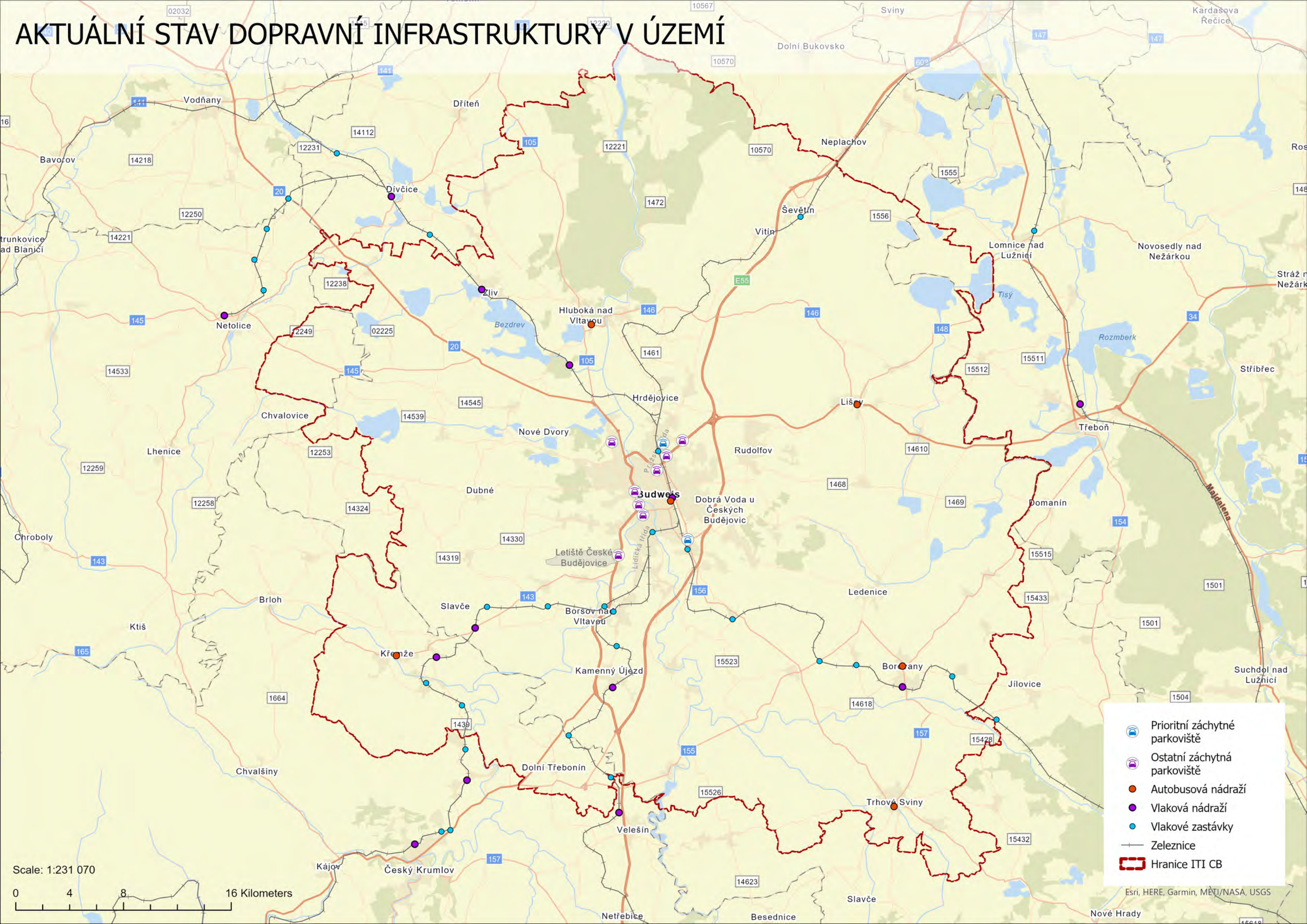
**Příloha č. 5 – Znázornění hlavních směrů napojení spádového území města na síť páteřních tras ve městě a okolí**

**Příloha č. 6 – Znázornění optimálního rozvoje sítě páteřních cyklotras v území města ČB**

# SCHÉMA HLAVNÍCH DOJÍŽĎKOVÝCH SMĚRŮ V ÚZEMÍ ITI ČESKÉ BUDĚJOVICE



# AKTUÁLNÍ STAV DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY V ÚZEMÍ











- Prioritní záchytné parkoviště
- Ostatní záchytná parkoviště
- Autobusová nádraží
- Vlaková nádraží
- Vlakové zastávky
- Zeleznice
- Hranice ITI CB

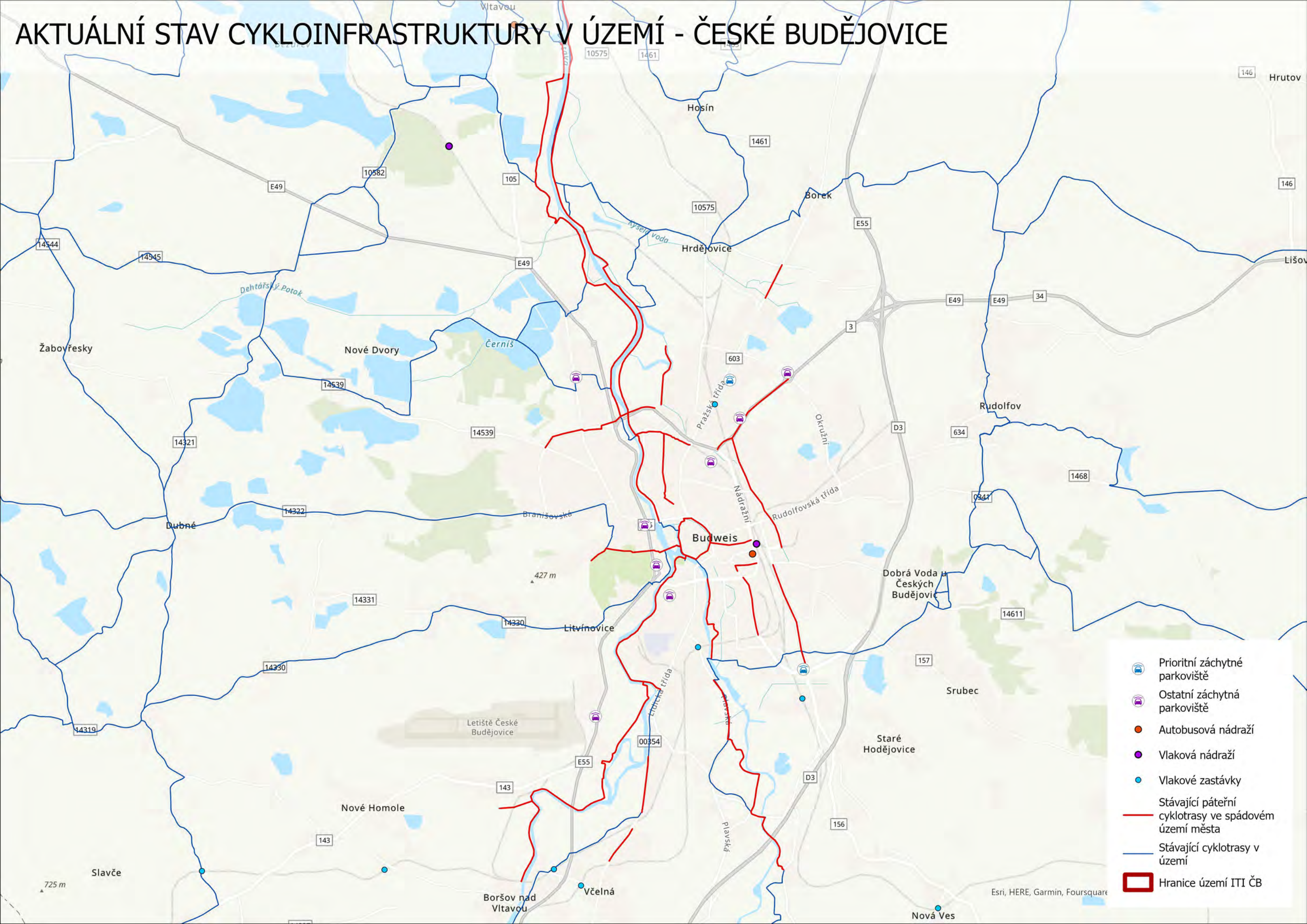
Scale: 1:231 070  
0 4 8 16 Kilometers

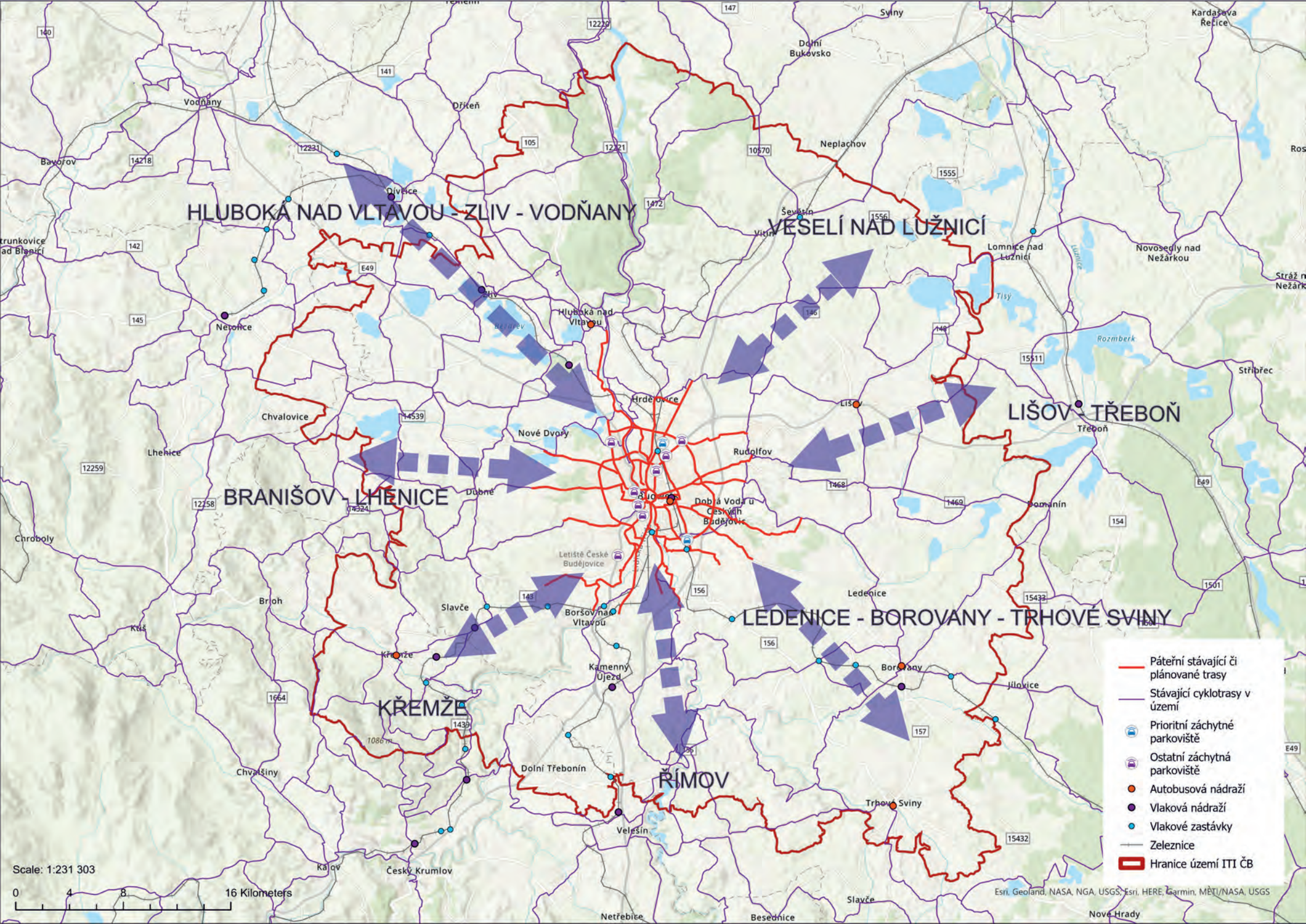
# AKTUÁLNÍ STAV CYKLOINFRASTRUKTURY V ÚZEMÍ



-  Prioritní záchytné parkoviště
-  Ostatní záchytná parkoviště
-  Autobusová nádraží
-  Vlaková nádraží
-  Vlakové zastávky
-  Stávající páteřní cyklotrasy ve spádovém území města
-  Stávající cyklotrasy v území
-  Hranice území ITI ČB

# AKTUÁLNÍ STAV CYKLOINFRASTRUKTURY V ÚZEMÍ - ČESKÉ BUDĚJOVICE





HLUBOKÁ NAD VLTAVOU - ZLIV - VODŇANY

VESELÍ NAD LUŽNICÍ

LIŠOV - TŘEBOŇ

BRANIŠOV - LHENICE

LEDENICE - BOROVSANY - TRHOVÉ SVINY

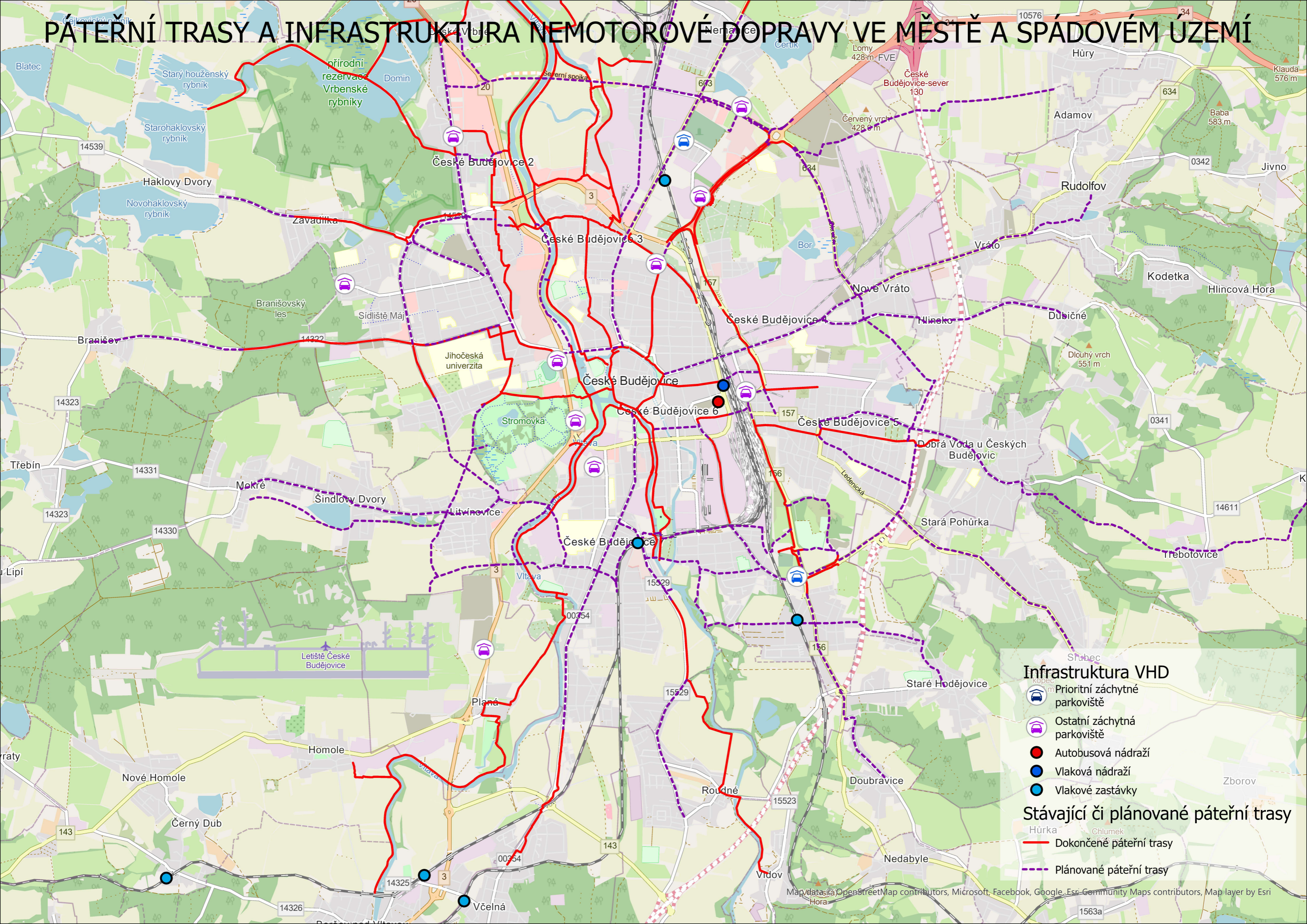
KŘEMŽE

ŘÍMOV

- Páteří stávající či plánované trasy
- Stávající cyklotrasy v území
- Prioritní záchytné parkoviště
- Ostatní záchytná parkoviště
- Autobusová nádraží
- Vlaková nádraží
- Vlakové zastávky
- Zeleznice
- Hranice území ITI ČB

Scale: 1:231 303  
 0 4 8 16 Kilometers

# PÁTEŘNÍ TRASY A INFRASTRUKTURA NEMOTOROVÉ DOPRAVY VE MĚSTĚ A SPÁDOVÉM ÚZEMÍ



### Infrastruktura VHD

- Prioritní záchytné parkoviště
- Ostatní záchytná parkoviště
- Autobusová nádraží
- Vlaková nádraží
- Vlakové zastávky

### Stávající či plánované páteřní trasy

- Dokončené páteřní trasy
- Plánované páteřní trasy