

**KONCEPCE ROZVOJE CYKLISTIKY A
CYKLODOPRAVY V JIHOČESKÉM KRAJI
PRO OBDOBÍ 2021 - 2027**

Březen 2020

OBSAH

1. Analytická část.....	7
1.1 Základní charakteristika cyklistiky	8
1.1.1. Právní a legislativní úprava cyklistiky	10
1.1.2. Charakteristika současných trendů v cyklistice	17
1.2. Analýza cyklistiky na úrovni Jihočeského kraje	49
1.2.1. Podmínky pro rozvoj cyklistiky	49
1.2.2. Charakteristika a vyhodnocení vstupních podmínek území Jihočeského kraje z hlediska využití pro cyklistiku	49
1.2.2. Organizace a financování rozvoje cyklistiky	80
1.3. Připravované a plánované projekty a rozvojové záměry	88
1.4. Shrnutí analytické části.....	107
2. Strategická část.....	111
2.1. Shrnutí výchozí situace	112
2.2. Stanovení cílů pro období let 2020–2027	114
2.3. Návrh strategie	116
2.4. Definice prioritních oblastí	117
2.4.1. Priorita A: Rozvoj a využití páteční cyklistické infrastruktury	117
2.4.2. Priorita B: Rozvoj a využití regionální sítě cyklostezek a cyklotras.....	124
2.4.3. Priorita C: Řízení a koordinace rozvoje cyklistiky a cykloturistiky na území Jihočeského kraje	132

Vymezení základních pojmů:

Pojem	Stručná definice
Cyklistika	Jízda na jízdním kole s rekreačním, sportovním, turistickým či dopravním zaměřením.
Cyklodoprava Dopravní cyklistika	/ Dopravní obsluha daného území při využití jízdního kola jako dopravního prostředku (za účelem dopravy do škol, zaměstnání, na úřady, za občanskou vybavenost apod.)
Cykloturistika Turisticko-rekreační cyklistika	/ Druh turistiky, při níž se k cestování používá jízdní kolo. Zažívá rozvoj v souvislosti s potřebou dnešního člověka vracet se do přírody. Spojuje v sobě jednoduchost pěší turistiky s výhodami mototuristiky, využívá jejich přednosti a nahrazuje nedostatky. Jízda na kole má významný pozitivní vliv na zdraví člověka a nenarušuje životní prostředí. Zároveň umožňuje poměrně intenzivní vnímání okolí. Přesun na kole předpokládá zvládnutí techniky jízdy na kole, znalost dopravních předpisů, nebezpečí na silnici, první pomoci a základních oprav.
Terénní cyklistika	Forma rekreační cyklistiky na lesních a polních cestách a stezkách. Kromě radosti z pohybu a pobytu v přírodě je spojena s překonáváním terénních překážek - v obtížných úsecích může být kombinovaná s tlačáním, případně nesením kola.
Cyklistická stezka Cyklostezka	/ Stavebně upravená a dopravním značením vymezená komunikace určená cyklistům, bruslařům, koloběžkářům apod., případně i chodcům. Označuje se dopravní značkou C 8a „Stezka pro cyklisty“, popř. dopravními značkami C 9a „Stezka pro chodce a cyklisty“ (se společným provozem), nebo C 10a „Stezka pro chodce a cyklisty“ (s odděleným provozem).
Cyklistická trasa Cyklotrasa	/ Trasa, na níž je cyklistická doprava vedena spolu s ostatní dopravou a jež je označena nezbytným směrovým značením pro cyklisty. Pro její vedení se podle možností dává přednost stezkám pro cyklisty (všech typů), komunikacím vyhrazeným bezmotorovým vozidlům, různými způsoby zklidněným komunikacím, místním komunikacím, silnicím III. třídy s nízkou intenzitou motorové dopravy a účelovým komunikacím. Cyklotrasy jsou značeny značkami IS 19d, IS 20, IS 21a, IS 21b a IS 21c.
Cykloturistická trasa	Trasa, vedená většinou po horších polních či lesních cestách nebo volným terénem, vyznačená pásovými značkami o rozměru 14x14 cm, které mají krajní pásy žluté a prostřední je červený, modrý, zelený nebo bílý. Jedná se tedy o podobné značení jako u tras pěších nebo lyžařských, liší se navíc i velikostí a intervalem umístění. Pásové značení je doplněno směrovkami, které mají opět žlutý podklad, dva řádky textu a záhlaví „Cyklotrasa KČT č. ...“.
Cyklistický pruh cyklopruh	/ Část pozemní komunikace určená pro jeden jízdní proud cyklistů jedoucích za sebou.
Cyklistický pás / pás pro cyklisty	Pozemní komunikace nebo její část, která je složena z jízdních pruhů pro cyklisty. Zřizuje se zpravidla při větší frekvenci cyklistů.
Přírodní stezka Singltrek	/ Jednostopá komunikace v přírodním prostředí a z přírodních materiálů, po níž se uživatelé musí pohybovat v zástupu spíše než vedle sebe.

Přidružený prostor	dopravní	Část prostoru místní komunikace mezi hlavním dopravním prostorem a vnějším okrajem prostoru místní komunikace. Je využíván statickou i dynamickou dopravou a zejména chodci a cyklisty. Je to prostor nad přidruženými pruhy/pásky a/nebo chodníky včetně zeleně, pokud se nejedná o postranní pás, jehož šířka je větší než 8,00 m, resp. 3,00 m.
--------------------	----------	--

Přehled použitých zkratk:

ČSN = česká státní norma

TP = technické podmínky

VL = vzorový list

KČT = Klub českých turistů

NJC = Nadace Jihočeské cyklostezky

PČR = Policie České republiky

LČR = Lesy České republiky

NP = národní park

NPR = národní přírodní rezervace

CHKO = Chráněná krajinná oblast

ÚPD = územně plánovací dokumentace

EU = Evropská unie

MMR = Ministerstvo pro místní rozvoj

MŽP = Ministerstvo životního prostředí

MD = Ministerstvo dopravy

MV = Ministerstvo vnitra

ZÚR = Zásady územního rozvoje

ECF = Evropská cyklistická federace

OREG = odbor regionálního rozvoje

ODSH = odbor dopravy a silničního hospodářství

OŽP = odbor životního prostředí

PRK = Program rozvoje kraje

ŘSD = Ředitelství silnic a dálnic

SŽDC = Správa železniční dopravní cesty

ŘVC = Ředitelství vodních cest

CT = cyklotrasa

DI = dopravní inspektorát

ROP = Regionální operační program

EÚS = program Evropská územní spolupráce

DF = Dispoziční fond

FMP = Fond malých projektů

SFDI = Státní fond dopravní infrastruktury

NS = naučná stezka

B+R = Bike & Ride; „parkuj a jed“, systém záchytných parkovišť v terminálech hromadné dopravy pro cyklistickou dopravu

CDV = Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. (vědecko-výzkumná instituce)

MHD = městská hromadná doprava

IDS = integrovaný dopravní systém

VVP = vojenský výcvikový prostor

MK = místní komunikace

SMO ČR = Svaz měst a obcí České republiky

1.ANALYTICKÁ ČÁST

1.1 Základní charakteristika cyklistiky

Cyklistiku lze v základu rozdělit na dvě hlavní oblasti, a to oblast trávení volného času (cykloturistika) a oblast dopravy – cestování za zaměstnáním, zábavou, vzděláním atp. (cyklodoprava). Jak oblast cykloturistiky, tak oblast cyklodopravy v posledních desetiletích neustále roste. Hlavní příčiny lze spatřovat v několika aspektech, počínaje stále rostoucí popularitou zdravého životního stylu až po extrémní nárůst automobilové dopravy, která činí cyklodopravu atraktivní alternativní dopravou zejména ve městech a městských aglomeracích.

Tak jako roste popularita cyklodopravy ve městech, tak roste popularita cykloturistiky v turistických oblastech. Růst popularity v těchto oblastech je částečně spojen s růstem popularity cyklodopravy obecně – jezdím na kole po městě, rád bych na kole jezdil i na dovolené – částečně však k nárůstu přispívá i obecný rozvoj služeb spojených s cykloturistikou, jako jsou například půjčovny kol, díky kterým se na dovolené může cykloturistice věnovat i návštěvník, který kolo nevlastní, nebo není schopen či ochoten jej sebou na dovolenou vozit. Nemalý vliv má i rozšíření nabídky půjčoven o elektrokola, díky kterým se na výlety na kolech vydávají i návštěvníci, kteří by si na výlet na klasickém kole netroufli apod. Podle údajů agentury Czech Tourism z roku 2017 jezdí alespoň někdy na kole na cyklovýlety 72 % populace, 85 % z nich preferuje pohodovou cyklistiku. Ženy spíše preferují kratší trati do 20 km, naopak dlouhé trati nad 50 km jezdí spíše muži. Počet ujetých kilometrů klesá s rostoucím věkem nebo pokud jedou lidé s dětmi.

Nárůst popularity cykloturistiky sebou samozřejmě nese vzrůstající nároky na infrastrukturu a služby pro cyklisty, a to jak na množství/pokrytí infrastrukturou a službami, tak na jejich kvalitě. Z výše uvedeného výzkumu vyplývá, že 43 % cyklistů alespoň někdy přespává v rekreačním zařízení, nejčastěji v kempu (58 %) nebo penzionu (55 %). Za nejdůležitější ve spojení s ubytováním považují cyklisté uzamykatelné místo pro bezplatné uschování kol (92 %), celkovou kvalitu stravování (89 %) a možnost zapůjčit si v místě ubytování nářadí pro opravy kol (73 %).

Jak v případě infrastruktury, tak v případě služeb přitom nároky navíc zvyšuje skutečnost, že i cykloturisty lze rozdělit do několika podskupin, které mají odlišné požadavky a potřeby, a to zejména podle toho, k jakému účelu jízdí kolo převážně využívají. Agentura Czech Tourism uvádí, že 46 % cyklistů jezdí nejčastěji po cyklostezkách, 10 % po cyklotrasách, 9 % po silnicích a 35 % cyklistů vybírá trasy podle situace. Nejběžnější délka trasy je mezi 11 až 30 kilometry a volí ji 58 % dotázaných.

Základní takto identifikovanou skupinou jsou tzv. víkendoví cyklisté – velmi často se jedná o rodiny s dětmi, nebo starší cyklisty. Tuto skupinu tvoří 59 % cyklistů, kteří alespoň jednou za rok vyrazí na výlet na kole. Tato skupina zpravidla vyhledává relativně jednoduše sjízdné trasy či cyklostezky, v případě rodin s dětmi navíc bez přílišného převýšení a s relativně dobrou vybaveností doprovodnými službami. Jejich specifikem je rovněž častá preference tras, na kterých je možné navštívit nějakou zajímavost nebo atraktivitu.

Další rozvíjející se formou cyklistiky pak je cyklistika na horském kole, kde je mnohdy hlavním cílem a motivem adrenalinová jízda. Tato skupina cyklistů často preferuje náročnější terén, který jim nabízí dostatečné uspokojení z jízdy jako takové. Tito cyklisté nevyžadují po cestě atraktivitu, atraktivitou je pro ně jízda samotná. Jedná se o 10 % cyklistů.

Další ze skupin je tzv. sportovní cyklistika. Sportovní cyklisté jezdí na kole primárně s cílem sportovní činnosti, tedy ani s cílem příjemného výletu, ani z důvodu adrenalinu, nebo zážitku. Stejně jako předchozí dvě skupiny, i tato skupina má odlišné požadavky jak na infrastrukturu (zpravidla vyžadují

lépe udržované trasy a cyklostezky), tak na služby. Pro sportovní cyklistiku jsou cyklisty zpravidla využívány klasické komunikace (silniční cyklistika), na kterých lze dosahovat vyšších rychlostí, nebo speciální závodní dráhy (technické disciplíny). V rámci sportovní cyklistiky pak lze navíc rozlišovat další kategorie (závodní silniční cyklistika, technické cyklistické disciplíny – BMX, cyklokros, cross-country, biketrail, downhill).

Jak je z uvedeného popisu patrné, cyklistika je průřezovým tématem, které je potřeba řešit při zohlednění mnoha aspektů a různých pohledů na potřeby a požadavky jednotlivých cílových skupin. O to víc je potřeba přistupovat k jejímu rozvoji koordinovaně a zajistit účelnou provázanost uskutečňovaných kroků na jednotlivých úrovních, tak aby ve finále budovaná infrastruktura a rozvíjené služby vyhovovaly všem dotčeným cílovým skupinám.

Oproti ostatním formám cestovního ruchu má cykloturistika výrazné výhody. Ačkoliv vyžaduje relativně rozsáhlou infrastrukturu v podobě sítě cest, díky možnosti využití i lesních cest a méně udržovaných cest, jedná se v konečném důsledku o oblast, která je velmi šetrná k životnímu prostředí, má minimální prostorové nároky, relativně nízké finanční náklady a umožňuje stejně jako pěší turistika téměř neomezené využití atraktivit v území pro vytváření nabídek a produktů pro lákání návštěvníků.

Přes všechna pozitiva má však cykloturistika i svá negativní specifika, a to zejména nároky na bezpečnost, neboť se stále větší popularizací a rostoucím počtem cykloturistů automaticky narůstá i riziko zranění cyklistů jakožto účastníků silničního provozu, určitým negativním aspektem je rovněž závislost na klimatických podmínkách (vítr, déšť, sníh), která využitelnost cykloturistiky pro rozvoj cestovního ruchu částečně omezuje. Narůstající množství cykloturistů navíc vede zejména v turisticky atraktivních oblastech k přetíženosti území a vyčerpání potenciálu daného území, který již ve vybraných oblastech není kam rozšiřovat.

To vše, veškeré uvedené aspekty, je potřeba mít při plánování cyklistické infrastruktury na paměti a zohledňovat při zpracování námětů na další rozvoj či zkvalitňování cyklistické infrastruktury a služeb.

1.1.1. Právní a legislativní úprava cyklistiky

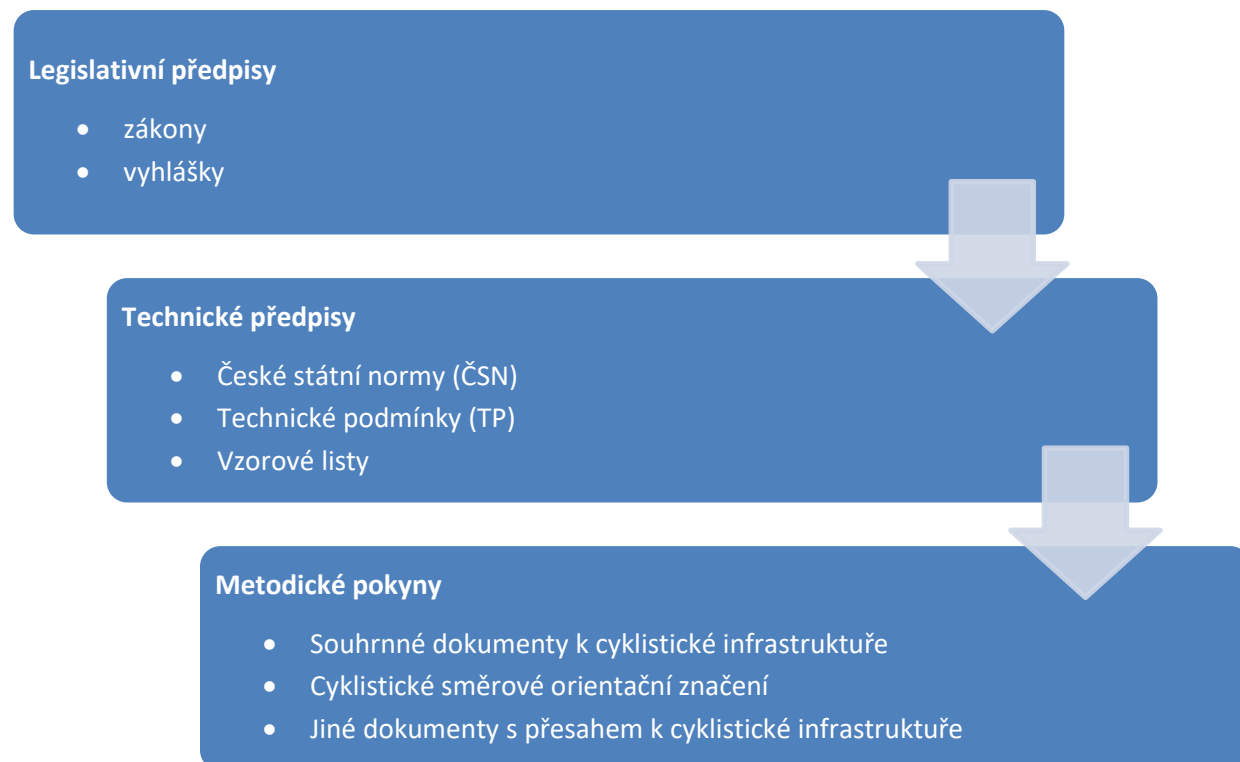
V rámci hodnocení podmínek pro rozvoj cykloturistiky je vhodné jako první provést vyhodnocení právních a legislativních podmínek pro rozvoj cyklistiky.

Základním prvkem, který vymezuje pravidla, za kterých lze rozvíjet zejména cyklistickou infrastrukturu je legislativa, která v sobě integruje pravidla týkající se cyklistiky, zahrnuje zákony a prováděcí vyhlášky. Legislativa představuje závazná pravidla, která platí za všech okolností a jakákoliv iniciativa či snaha o rozvoj cyklistické infrastruktury se jimi musí řídit.

Na platné legislativní předpisy navazují tzv. Technické předpisy, které zpravidla legislativou daná pravidla upřesňují a doplňují. Patří mezi ně například České státní normy (ČSN), technické podmínky (TP), či vzorové listy. Jejich závaznost se liší případ od případu. Závazné jsou tehdy, pokud se na ně nějaká legislativa přímo odkazuje, tedy pokud jsou de facto jakousi přílohou aktuálně platné legislativy, případně pokud jejich dodržení vyžaduje přímo některý z orgánů státní správy či samosprávy.

Třetí úroveň jsou tzv. Metodické pokyny. I zde platí, že jsou závazné, pouze pokud se na ně nějaký legislativní předpis přímo odkazuje. Metodické pokyny jsou často určitými návody pro řešení konkrétních opatření a situací, vycházejícími z dosavadních zkušeností v ČR (např. budování cyklostezek, či provádění značení) a zejména také z příkladů „dobré praxe“ ze zahraničí (např. při zavádění nových opatření, která v rámci ČR dosud nemají oporu v legislativě apod.). Hierarchii jednotlivých legislativních předpisů tak lze znázornit následovně:

Obrázek 1 - Hierarchie legislativních předpisů a pravidel týkajících se cykloturistiky



Vlastní přehled jednotlivých předpisů, včetně stručného komentáře, co a jakým způsobem definují, či vymezují je uveden v následujících kapitolách.

Česká legislativa obsahuje řadu zákonů a prováděcích vyhlášek, které se – ať již přímo, či spíše v obecnější rovině – dotýkají problematiky cyklistiky a cyklodopravy. Mezi stěžejní takovéto legislativní předpisy lze zařadit zejména následující předpisy:

- **Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů**

Zákon upravuje kategorizaci pozemních komunikací, jejich stavbu, podmínky užívání a jejich ochranu, práva a povinnosti vlastníků pozemních komunikací a jejich uživatelů a výkon státní správy ve věcech pozemních komunikací příslušnými silničními správními úřady.

- **Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů**

Upravuje práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích včetně vymezení ustanovení o jízdě na jízdním kole (§ 57), povinnost nošení cyklistické přilby do 18 let (§ 58), povinnost motoristů dávat znamení při předjíždění cyklistů (§ 17) aj.

- **Vyhláška č. 84/2016 Sb. kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích**

Stanovuje pravidla pro svislé a vodorovné dopravní značení, tedy i značení na cyklistických trasách a stezkách.

- **Zákon č. 56/2001 Sb. o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění vyhlášky Ministerstva dopravy č. 341/2002 o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích**

Předmětná vyhláška v Příloze 13 – Technické požadavky na jízdní kola, potahová vozidla a ruční vozíky definuje, jak má vypadat jízdní kolo a co všechno lze za jízdní kola považovat.

- **Vyhláška č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích**

Stanovuje obecné požadavky na komunikace, tedy na cyklistické trasy a stezky

Kromě výše uvedených hlavních legislativních předpisů se oblasti cyklistiky, respektive cykloturistiky dotýkají následující zákony a předpisy:

- V obecné rovině se na výstavbu cyklistických komunikací vztahuje i **stavební zákon (č. 183/2006 Sb.), zákon o obcích (č. 128/2000 Sb.) a vodní zákon (č. 150/2010 Sb.)**, podle nichž orgány státní správy vydávají rozhodnutí. V případě stavebního zákona se k výstavbě cyklistických komunikací přistupuje stejně jako v případě jakékoliv jiné pozemní komunikace, z čehož vyplývá, že i pro potřeby budování cyklistické infrastruktury jsou relevantní příslušné normy (zejména tedy ČSN 73 6101 a ČSN 73 6110) a technické předpisy (TP). Vodní zákon připadá v úvahu zejména ve vztahu k vedení cyklostezek a cyklotras po hrázích vodních děl

(zákon stanovuje, že po hrázích vodních děl nesmí jezdit žádné vozidlo, kromě vozidel správce příslušného povodí, přičemž jízdní kolo je považováno za vozidlo).

K cyklistické dopravě se také v obecnější rovině vztahuje **vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace**, která konkretizuje požadavky na stavby pozemních komunikací a veřejného prostranství, mj. tedy i cyklistické stezky.

Kromě zákonů, technického charakteru, tedy zákonů, které specifikují, jaké parametry musí dopravní stavby, a tedy i cyklostezky či komunikace po kterých jsou vedeny cyklotrasy splňovat, se zejména oblasti cykloturistiky dotýkají dva zákony „netechnického charakteru“ a to Zákon o ochraně přírody a krajiny a Zákon o lesích.

▪ **Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny**

Vymezuje podmínky ochrany přírody a krajiny, zejména v rámci zvláště chráněných území jako jsou národní parky, chráněné krajinné oblasti, národní přírodní rezervace atd.

Samotný zákon specifikuje omezení pohybu ve zvláště chráněných územích spíše v obecné rovině, přičemž uvádí pouze několik tzv. základních ochranných podmínek. Z hlediska dílčích druhů nemotorové dopravy jsou přitom konkrétní ochranné podmínky blíže stanoveny pro cyklistickou dopravu (cykloturistiku), kdy v případě NP a NPR je zakázáno jezdit na kolech mimo silnice, místní komunikace a místa vyhrazená se souhlasem orgánu ochrany přírody (§ 16 odst. 1, písm. f), resp. § 29 písm. f), na území I. a II. zóny CHKO je zakázáno pořádat soutěže na jízdních kolech mimo silnice, místní komunikace a místa vyhrazená se souhlasem orgánu ochrany přírody (§ 26 odst. 3, písm. c).

V případě CHKO a maloplošných chráněných území je jejich rekreační využití obecně „přípustné, pokud nepoškozuje přírodní hodnoty chráněných krajinných oblastí“ (§ 25 odst. 2).

Pohyb jednotlivých skupin účastníků nemotorové dopravy na území NP přitom blíže specifikuje zejména návštěvní řád národního parku (dle § 19 zákona vydávan orgánem ochrany přírody NP opatřením obecné povahy). V případě Jihočeského kraje se toto ustanovení týká Návštěvního řádu Národního parku Šumava, který stanovuje podmínky pro turistické, sportovní a rekreační aktivity osob na území Národního parku Šumava. Podmínky pro jízdu na kolech přitom stanovuje článek 4 Návštěvního řádu následovně:

„Jízdu na kolech lze provozovat mimo silnice a místní komunikace pouze v zastavěných územích a na trasách a stezkách vyhrazených návštěvním řádem. Tyto trasy a stezky jsou v terénu značeny standardizovaným značením KČT. Některé úseky jsou přístupné pouze ve vymezeném období roku (zřetelně označeny informačními tabulemi), nicméně převážná většina úseků je přístupná celoročně.“

Případné zřizování či doznačování nových tras (např. v souvislosti s aktualizací cyklogenerelu) jako oficiálních cyklistických tras podléhá schválení dotčených orgánů – v případě zvláště chráněných území tedy např. Správy NP a CHKO Šumava, Správy CHKO Blanský les, Třeboňsko apod.

Poměrně zásadní novinkou je zařazení úpravy přístupu do krajiny v § 63, odst. 5., který nově uvádí „Každý je povinen při pohybu na cizích pozemcích včetně pohybu na pozemních komunikacích, stezkách a pěšinách, vyznačených cyklostezkách, odpočinkových místech, tábořištích a v altáncích mimo zastavěná území obcí dbát své osobní bezpečnosti nebo bezpečnosti osob svěřených a přizpůsobit své jednání stavu přírodního prostředí na těchto pozemcích a nebezpečím v přírodě obvyklým. Vlastníci pozemků neodpovídají za škody na majetku, zdraví nebo životě, vzniklé jiným osobám působením přírodních sil nebo vlastním zaviněním těchto osob.“ Díky této zákonné úpravě dochází k snížení právní zodpovědnosti správců a majitelů lesních cest, kteří se často obávali rizika soudních sporů, v případech, kdy se při jízdě na dané stezce či komunikaci někdo zraní.

- **Zákon č. 289/1995 Sb., o lesích**

Stanovuje předpoklady pro zachování lesa, péči o les a obnovu lesa, pro plnění všech jeho funkcí a pro podporu trvale udržitelného hospodaření v něm.

Zákon zakazuje mimo lesní cesty a vyznačené trasy jezdit na kole, na koni, na lyžích nebo na saních (§ 20 odst. 1, písm. j). Dále také umožňuje na návrh vlastníka lesa nebo z vlastního podnětu orgánu státní správy lesů z důvodu ochrany lesa nebo v zájmu zdraví a bezpečnosti občanů rozhodnout o dočasném omezení nebo vyloučení vstupu do lesa, nejvýše však na dobu tří měsíců, s možností prodloužení nejvýše o další tři měsíce; totéž lze stanovit nařízením obce s rozšířenou působností (§ 19 odst. 3).

Pokud orgán státní správy nevydal zákaz vstupu do lesa, je možno pro cyklistiku, stejně tak jako pro jízdu na koni či lyžích využít existující lesní cesty či značené trasy.

- **Zákon č. 449/2001 Sb., o myslivosti**

Především pro oblast cykloturistiky a hipoturistiky je relevantní následující ustanovení zákona (§ 9, odst. 3): „Na žádost uživatele honitby může orgán státní správy myslivosti, zejména v době hnízdění, kladení a odchovu mláďat nebo provádění lovů, nařídít přiměřené omezení nebo i zákaz vstupu do honitby nebo jejích částí, omezení jízdy koňmi a tažnými psy a omezení jiných sportovních nebo zájmových činností.“

Technické předpisy

Jak již bylo uvedeno, kromě legislativních předpisů a nařízení mají na oblast cykloturistiky a cyklistiky obecně vliv také níže uvedené normy (ČSN), technické podmínky (TP) a vzorové listy (VL), které legislativní předpisy upravují a dále specifikují.

Přehled hlavních ČSN s vazbou na cyklistickou dopravu:

- **ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací** (v samostatné kapitole řeší projektování místních komunikací z pohledu cyklistické dopravy – např. uspořádání pruhů/ pásů/ stezek pro cyklisty, návrhové prvky, křížení apod.)
- **ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic** (obsahuje mj. kapitolu řešící šířkové uspořádání stezek pro chodce a cyklisty)

- ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích (*samostatná kapitola „Provoz chodců a cyklistů na křižovatkách“*)
- ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel (*obsahuje kapitolu „Parkovací stání pro jízdní kola“*)
- ČSN 73 6108 Lesní dopravní síť
- ČSN 36 5601-1 Světelná signalizační zařízení, technické a funkční požadavky
- ČSN 73 6021 Umístění a použití návěstidel
- ČSN 73 6100 Názvosloví pozemních komunikací
- ČSN 73 6109 Projektování polních cest
- ČSN 73 6114 Vozovky pozemních komunikací. Základní ustanovení pro navrhování
- ČSN 73 6177 Měření a hodnocení protismykových vlastností povrchu vozovek
- ČSN 73 6425 Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky a stanoviště

Přehled hlavních technických předpisů s vazbou na cyklistickou dopravu:

- **TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty (05/2017, Ing. arch. Tomáš Cach, 138 s.)**
- TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích (revize 08/2013, Ing. Antonín Seidl, 156 s.)
- TP 66 Zásady pro označování pracovních míst na PK
- TP 81 Navrhování světelných signalizačních zařízení pro řízení provozu na PK
- TP 83 Odvodnění pozemních komunikací
- TP 85 Zpomalovací prahy
- TP 100 Zásady pro orientační dopravní značení na pozemních komunikacích (03/2006, CDV, v.v.i.)
- TP 103 Navrhování obytných a pěších zón (12/2008, EDIP s.r.o., 104 s.)
- TP 131 Zásady pro úpravy silnic včetně průtahů obcemi (06/2000, CityPlan spol. s r.o., 104 s.)
- TP 132 Zásady návrhu dopravního zklidňování na místních komunikacích (05/2000, ČVUT v Praze, 58 s.)
- TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích (revize 08/2013, Ing. Antonín Seidl, 84 s.)
- TP 135 Projektování okružních křižovatek na silnicích a místních komunikacích
- TP 142 Parkovací zařízení – parkovací sloupky, parkovací zábrany, parkovací závory, pollery (08/2013, Silniční vývoj – ZDZ, spol. s r. o., 14 s.)

- TP 145 Zásady pro navrhování úprav průtahů silnic obcemi
- TP 169 Zásady pro označování dopravních situací na pozemních komunikacích (04/2005, CDV, v.v.i.)
- TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací (12/2004, VUT Brno, ČVUT v Praze, Stavby silnic a železnic a.s., ODS – Dopravní stavby Ostrava, a.s., 100 s. + Dodatek 09/2010, VUT Brno, ČVUT v Praze, Ing. Jan Zajíček – APT Servis, EUROVIA CS a.s., 37 s.)
- TP 217 Zvýrazňující optické prvky na pozemních komunikacích (06/2017, Ing. Šašinková a kol., 28 s.)
- TP 218 Navrhování zón 30 (01/2010, CDV, v.v.i.)

Vzorové listy s vazbou na cyklistickou dopravu:

- VL 6.1 Vzorové listy „Svislé dopravní značení“
- VL 6.2 Vzorové listy „Vodorovné dopravní značení“
- VL 6.3 Vzorové listy „Dopravní zařízení“
- VL 7 Vzorové listy „Vybrané prvky místních komunikací pro zklidňování dopravy“ (Zóny 30)

Metodické pokyny

Poslední, třetí částí dokumentů, které mají vliv na budovanou dopravní infrastrukturu, jsou metodické pokyny. Výčet nejvýznamnějších metodických pokynů, sloužících jako určitý základní návod pro plánování a realizaci konkrétních opatření směřujících k rozvoji cyklistické dopravy (zpravidla s využitím principů, příkladů a zkušeností z cyklistiky vyspělých států) je uveden na následujících stránkách.

Hlavní metodické pokyny s vazbou na cyklodopravu:

- Cyklistická infrastruktura a její specifické aspekty (2008, CDV, v.v.i., 92 s.)
- Metodická pomůcka pro vyznačování pohybu cyklistů v HDP (05/2009, Ing. arch. Tomáš Cach, KCD MHMP)
- Metodická pomůcka pro vyznačování pohybu cyklistů v HDP – rozšířená pracovní verze (07/2010, Ing. arch. Tomáš Cach)
- Metodika tvorby, propagace a značení dálkových tras ČR (3/2013, Nadace Partnerství)
- Metodika značení dálkových tras ČR (05/2013, Nadace Partnerství)
- Učební texty pro značkaře – cyklotrasy (2007, KČT)
- Parkování jízdních kol, snadno a rychle (2011, BICY - Central Europe)
- Podpora rozvoje cyklistiky v ČR (2009, CDV, v.v.i., 95 s.)

- Principy a metody rozvoje cyklistické dopravy a infrastruktury (2011, CDV, v.v.i., 107 s.)
- Koncepce liniových koridorů a vytváření propojené sítě míst v urbanizovaných aglomeracích a ve volné krajině (2010, Nadace Partnerství, CDV, v.v.i., 45 s.)
- Cyklistická doprovodná infrastruktura (2010, CDV, v.v.i., 56 s.)

Jiné dokumenty s přesahem k cyklistické infrastruktuře:

- Dopravně inženýrská opatření BESIP v obcích (2010, Svaz měst a obcí, SFDI)
- Bezbariérové užívání staveb, metodika k vyhlášce č. 398/2009 (2011, Renata Zdařilová pro ČKAIT)
- Děti na cestách (01/2006, MŽP)
- Přecházení chodců přes pozemní komunikaci (2010, CDV, v.v.i., VUT FAST Brno)
- Metodický pokyn – Označování kulturních a turistických cílů (2011, MD ČR)
- Brožura Mobile2020: Městem na kole

Jak je z uvedených přehledů patrné, oblast cyklodopravy či cykloturistiky je limitována relativně širokým spektrem předpisů a nařízení, které je potřeba při plánování a budování cyklostezek a cyklotras respektovat.

Situaci navíc komplikuje fakt, že se jednotlivé předpisy v čase mění a vyvíjejí a je tak potřeba průběžně monitorovat, zda nedošlo ke změnám, které by mohly mít vliv na budoucí či stávající stezky a trasy.

Vliv jednotlivých předpisů a zákonů uvedených ve výše uvedeném přehledu se liší zejména podle charakteru opatření, které je potřeba zrealizovat. Velká část předpisů a nařízení se vztahuje na oblast výstavby nové infrastruktury (cyklostezek, odpočívadel, parkovišť apod.). Další skupinou jsou předpisy a nařízení vymezující vztah s vlastníky dotčených nemovitostí, předpisy a nařízení se vztahem k značení nových tras a v neposlední řadě pak předpisy a nařízení ovlivňující péči a údržbu tras v terénu.

1.1.2. Charakteristika současných trendů v cyklistice

Cyklistika je vnímána jako integrální část dopravy, která se dělí z hlediska kompetencí do oblastí dopravní obsluhy území (resort dopravy) a oblasti cykloturistiky (resort místního rozvoje). V průběhu posledních několika let přestává být pouze individuální záležitostí a plynule přechází do městského i regionálního plánování a koexistuje s dalšími druhy dopravy, čímž také přirozenou cestou vznikají nároky uživatelů na dopravní prostor a odpovídající vybavení. Cyklistika jako forma dopravy není menšinovým trendem, ale alternativou k dalším druhům dopravy. Nabízí značnou flexibilitu při pohybu v městském prostředí a částečně řeší i dopravní obslužnost v regionech.

Propojení cyklistické infrastruktury formou městských sítí cyklostezek a regionálních sítí cyklotras umožňuje současně plynulý pohyb cyklistů i cykloturistů. Cykloturistika se tak výrazně projevuje i v městském prostředí. Městské cyklotrasy mohou jejich uživatele dovést bez dopravní zátěže a kolapsů na silnicích do historického jádra města, do městských parků, rezervací, rekreačních oblastí, na koupaliště apod.

Rekreační cyklistika se projevuje jak ve formě venkovské turistiky, tak i ve formě městské turistiky. Tato možnost pružné časové a místní přizpůsobivosti podle zájmů turistů činí z cykloturistiky vyhledávanou aktivitu.

Využití cyklistiky k dopravním i rekreačním účelům má ve světě stoupající tendenci a v mnoha zemích se tomuto trendu přizpůsobují služby, plánování i nabídka v dopravě. Hlavním motivačním faktorem k rozšíření cyklistiky je příklon ke zdravému životnímu stylu.

1.1.1.1 Cyklodoprava jako nedílná součást dopravního systému

Jakékoli exaktnější hodnocení cyklistické dopravy v Evropě (EU28) naráží na neexistenci adekvátních aktuálních statistických dat či ucelenějších analýz, popřípadě na problém zastaralosti dat z v minulosti publikovaných materiálů s vazbou na danou problematiku. Z dostupných informací však lze odvodit, že mnohé trendy, byť popsány staršími daty, stále platí a mají patrně i v současné době vzrůstající nebo přetrvávající tendenci.

Díličí informace o dopravní cyklistice jsou díky výše uvedenému převzaty primárně z publikace Cyklistika pro města, informace pro zástupce měst a obcí¹, studie National Policies to Promote Cycling a The European cycle route network EuroVelo², případně z dalších zdrojů publikovaných na internetu.

1.1.2.1.1. Cyklodoprava v EU

Zatímco automobilová doprava vykazuje stále rostoucí trend, míra využití jízdních kol je v rámci EU jako celku víceméně stabilní s pouze omezenými výkyvy. Podíl cyklodopravy na celkové dělbě přepravní práce se dle statistik za uplynulá období pohyboval ve státech západní Evropy v rozmezí 5–10 %, ve střední a východní Evropě v průměru pouze mezi 1–5 %. Pouze dva státy přitom výrazněji vybočovaly z uváděných rozmezí, a sice Nizozemsko (27 %) a Dánsko (18 %). Lze přitom předpokládat, že zejména

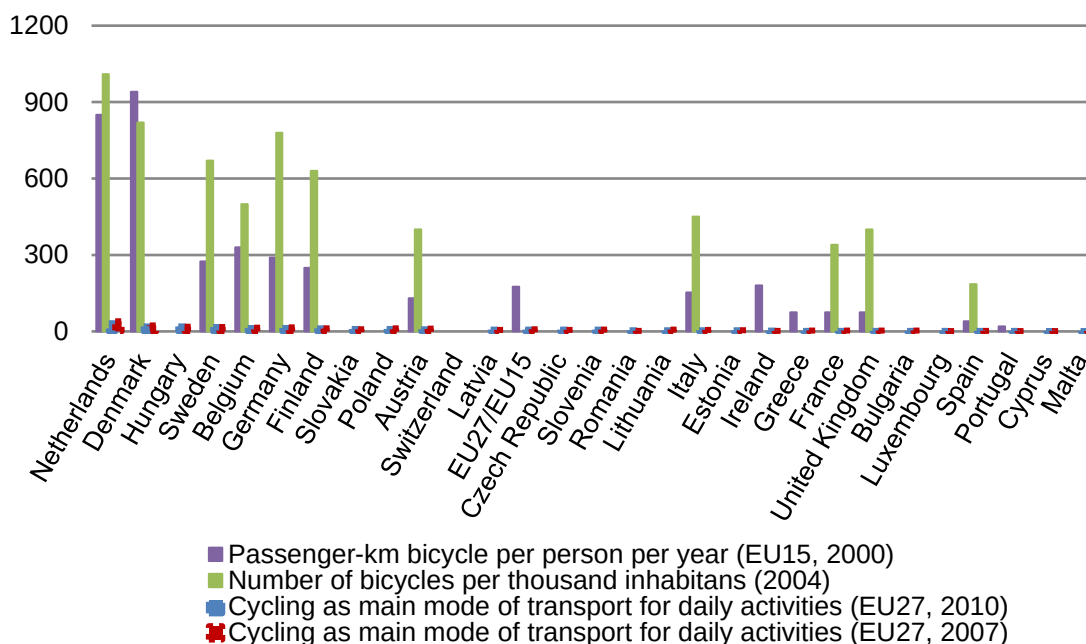
¹ European Communities (1999): Cycling: the way ahead for towns and cities. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 1999 — 61 pp. ISBN 92-828-5724-7; český překlad: MŽP (2006): Cyklistika pro města. Informace pro zástupce měst a obcí. MŽP, 2006 – 80 stran. ISBN 80-7212-387-4

² European Conference of Ministers of Transport (2004): National Policies to Promote Cycling. ECMT, 2004 – 90 pp. ISBN 92-821-2325-1

v zemích střední a východní Evropy došlo oproti zmíněným obdobím k dalšímu nárůstu podílu cyklistické dopravy na úroveň dosahující cca 3–7 %. Zejména ve větších městech je podíl často i vyšší, v závislosti na množství cyklistických opatření, která v daném městě byla realizována.

Cyklistika jakožto jeden ze způsobů dopravy má v Evropě obzvláštní význam pro každodenní účely. Údaje o cyklistice v různých evropských zemích jsou, pokud vůbec existují, obecně zastaralé, a ne příliš srovnatelné (Ministerie van Verkeer en Waterstaat & Fietsberaad, 2009³). Statistiky o cyklistice naneštěstí přestaly být v rámci sběru dat o dopravě na úrovni EU sledovány zhruba kolem roku 2000. I tak lze nicméně vysledovat určité souvislosti např. ze srovnání nejrozličnějších dat vztahujících se k využívání jízdních kol sebraných v rámci průzkumů veřejného mínění – tzv. Eurobarometru – a statistik EU. Míra využití jízdních kol se v rámci jednotlivých zemí EU výrazně liší. Ve většině zemí s minimálním podílem cyklistiky na dopravě je jízdní kolo využíváno převážně pro rekreační účely, popřípadě se jeho využití pro cyklodopravu omezuje pouze na určitá města, v nichž byla realizována opatření pro zlepšení cyklodopravy (např. York ve Velké Británii nebo Ferrara v Itálii (Trasporti e Territorio, 2010⁴)). V zemích s vysokým podílem cyklistiky na dopravě, jako je Dánsko a Nizozemsko, spočívá většina jízd na kole naopak v každodenní dojížděce do zaměstnání a škol, za nákupy a službami či dokonce v pracovních cestách (Pucher & Buehler, 2008⁵).

Graf 1 – Míra využití jízdních kol, srovnání zemí EU



Zdroj: Institute of Transport and Tourism, University of Central Lancashire, UK; Centre for Sustainable Transport and Tourism, Breda University, the Netherlands (2009): The European cycle route network EuroVelo.

³ Ministerie van Verkeer en Waterstaat, & Fietsberaad. (2009). Cycling in The Netherlands. The Hague, Netherlands: Ministry of Transport, Public Works and Water Management, Directorate-General for Passenger Transport / Fietsberaad (Expertise Centre for Cycling Policy).

⁴ Trasporti e Territorio. (2010). The promotion of cycling. Brussels, Belgium: European Parliament - Directorate-General for Internal Policies - Policy Department B: Structural and Cohesion Policies.

⁵ Pucher, J., & Buehler, R. (2008). Making Cycling Irresistible: Lessons from The Netherlands, Denmark and Germany. Transport Reviews, 28(4), 495-528.

Přestože výše uvedené údaje lze použít jako základní informaci o popularitě cyklistiky v jednotlivých státech EU, jejich vypovídací hodnota je omezená například tím, že vlastnictví kola nemusí nutně vypovídat o intenzitě jeho využívání, stejně tak jako o ní zcela nevypovídá statistika prodeje jízdních kol, ačkoli druhý zmíněný ukazatel může vypovídat o celkové popularitě cyklistiky. Přestože výše uvedené údaje jsou z dnešního pohledu již poměrně zastaralé (novější údaje nejsou k dispozici), z dostupných informací lze odhadovat že většina z nich odvoditelných trendů přetrvává.

Kromě výše uvedených údajů lze z dostupných průzkumů a statistik odvodit i několik dalších charakteristik týkajících se cyklistiky. V zemích s nízkou intenzitou (podílem) cyklistiky na dopravě mají obecně muži větší sklon k využívání jízdního kola než ženy, nicméně v zemích s vysokým podílem cyklistiky na dopravě je rozložení mezi jednotlivá pohlaví vyrovnané. Role cyklistiky historicky zaznamenala silný útlum ve všech zemích v období mezi 50. a 70. lety 20. století (např. v roce 1950 byl podíl cyklistických jízd ve Velké Británii 15 %, tzn. vyšší než současný podíl v Německu). Pokrokové městské a dopravní plánování tyto trendy otočilo v zemích jako Německo, Dánsko a Nizozemsko (Pucher & Buehler, 2008⁶), nově se k těmto zemím přidává Rakousko, Francie, ale i např. Španělsko, či Velká Británie. Významnou roli při podpoře cyklistiky jednoznačně hraje národní politika/politika státní správy, tzn. podpora ze strany státu, popř. nižších územně samosprávných celků (regionů, měst a obcí). Příkladem je nárůst počtu systémů/schémat tzv. veřejných kol (půjčování kol pro veřejnou dopravu ve městech) provozovaných po celé Evropě, kdy v roce 2000 fungovalo 1 takovéto schéma, v roce 2005 jich bylo provozováno již 238 a v roce 2010 celkem 319 (Beroud, Clavel, & Le Vine, 2010⁷). The United Nations v roce 2011 uvádí 375 schémat ve 33 různých zemích, v nichž je k dispozici pro veřejnou dopravu 236 000 jízdních kol. Novější údaje bohužel nejsou k dispozici, nicméně systém tzv. veřejných kol začalo využívat více evropských měst včetně několika měst v České republice, z čehož lze vyvodit, že i počet jízdních kol, která je možné pro tento styl dopravy použít, je k dispozici více.

Cyklistika v urbanizovaných oblastech má jakožto prostředek dopravy na kratší vzdálenosti oproti jiným druhům dopravy množství výhod, jako jsou kupříkladu šetrnost k životnímu prostředí (bez emisí a hlukové zátěže), nákladová efektivnost, pozitivní vliv na duševní i fyzické zdraví obyvatel prostřednictvím pravidelného pohybu, relativní rychlost oproti chůzi apod.

Mezi hlavní vnímané překážky pro realizaci cyklistiky ve městském prostředí, které (s výjimkou několika málo států) stále drží cyklistiku na pozici okrajového segmentu osobní dopravy, lze zařadit především vyšší rizikovost střetu s motorovou dopravou a pravděpodobnost zcizení jízdního kola, rostoucí cestovní vzdálenosti v důsledku růstu městských aglomerací, vnímání cyklistiky jako dopravy s nižším společenským statutem a nevyhovující klimatické a geografické podmínky pro její realizaci.

Volba cyklistiky jako způsobu dopravy závisí na subjektivních faktorech, jakými jsou společenská přijatelnost, pocit bezpečí, uznávání kola za dopravní prostředek i pro dospělé atd. Stejnou měrou se však uplatňují i objektivní faktory jako topografie terénu, podnebí, rychlost a bezpečnost provozu a praktické aspekty.

Z objektivních negativních faktorů má odrazující účinek pouze větší počet strmých stoupání, častý silný vítr, intenzivní srážky a velká horka. Nízká intenzita cyklistiky (5 až 10 %) je přitom dosažitelná ve

⁶ Pucher, J., & Buehler, R. (2008). Making Cycling Irresistible: Lessons from The Netherlands, Denmark and Germany. *Transport Reviews*, 28(4), 495-528.

⁷ Beroud, B., Clavel, R., & Le Vine, S. (2010). Perspectives on the growing market for public bicycles: Focus on France and the United Kingdom. Paper presented at the European Transport Conference, Glasgow, UK.

většině evropských měst. Ve městech s 50 až 500 tisíci obyvateli, kde jsou příznivé geografické a klimatické podmínky a kde se uplatňuje všeobecná koncepce městské mobility, lze zcela reálně počítat s dosažením 20 až 25% podílu kol na celkové dělbě přepravní práce (v nejúspěšnějších „cyklistických“ městech tato hodnota přesahuje 30 %).

Používání osobních automobilů ve městech lze úspěšně snížit tam, kde města budou uplatňovat opatření na podporu cyklistiky v kombinaci s podporou veřejné dopravy. Po technických úpravách z poslední doby se moderní kolo stalo efektivním a pohodlným dopravním prostředkem. Jízdní kola neznečišťují prostředí, jsou tichá, hospodárná, nenápadná a dostupná všem členům rodiny. Na kratší vzdálenosti (do 5 km) jsou rychlejší, zejména při zvážení častých dopravních zácp v městských centrech. Jízdy do 3 km tvoří v Evropě více než 30 % všech jízd osobním automobilem a cesty do 5 km dokonce 50 %. Je tudíž možno k nim bez větších problémů namísto automobilu využít jízdní kolo.

Z v minulosti provedených průzkumů veřejného mínění rovněž vyplývá poznatek, že více než 70 % všech Evropanů zastává názor, že používání jízdních kol by mělo být ve městech oproti automobilům zvýhodněno. Na jízdní kola tedy lidé pohlížejí přinejmenším stejně pozitivně jako na jiné způsoby individuální dopravy.

Tabulka 1 – Srovnání různých způsobů dopravy z hlediska ekologičnosti při stejné délce cest a stejném počtu přepravovaných osob na 1 km

	osobní automobil	osobní automobil s katalyzátorem	nákladní automobil	jízdní kolo	letadlo	vlak
spotřeba prostoru	100	100	10	8	1	6
spotřeba primární energie	100	100	30	0	405	34
CO ₂	100	100	29	0	420	30
oxidy dusíku	100	15	9	0	290	4
organické sloučeniny uhlíku a vodíku	100	15	8	0	140	2
CO	100	15	2	0	93	1
celkové znečištění ovzduší	100	15	9	0	250	3
riziko dopravních nehod	100	100	9	2	12	3

Zdroj: Cycling: the way ahead for towns and cities. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 1999, Základ = 100 (osobní automobil bez katalyzátoru)

1.1.2.1.2. Cyklodoprava v ČR

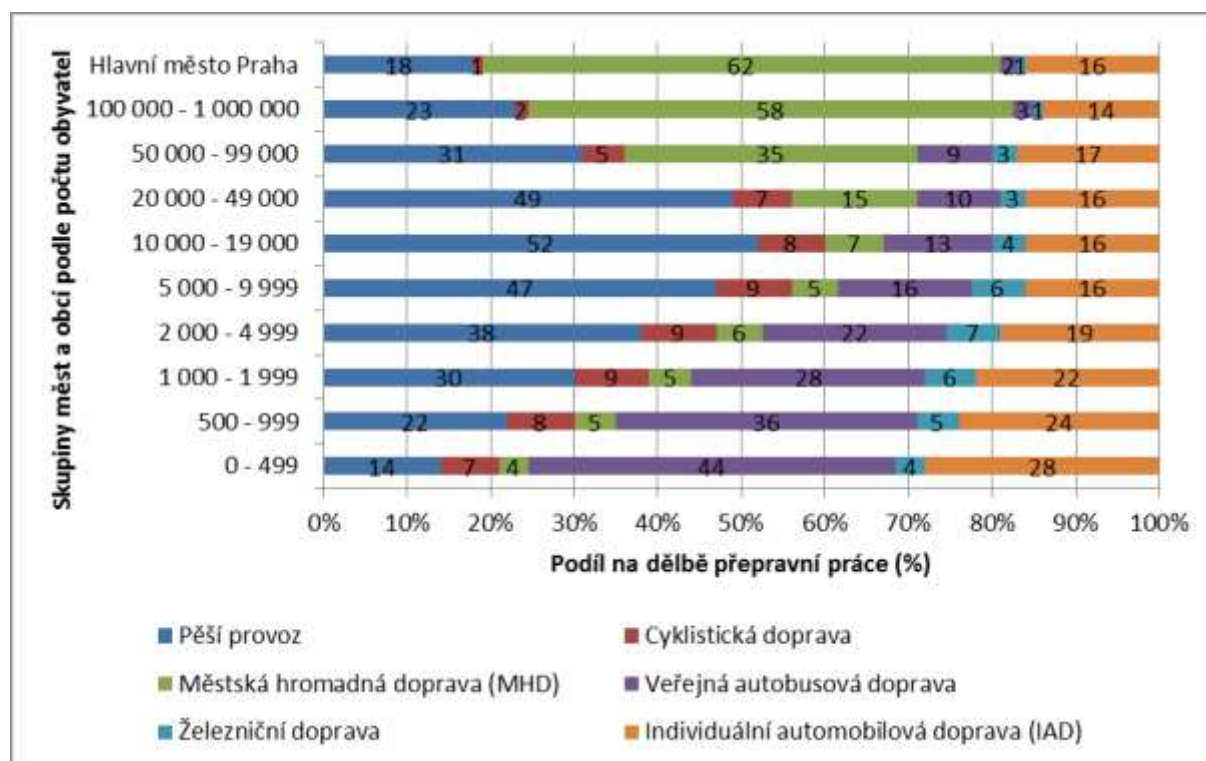
Cyklodoprava v ČR a její podíl na celkové dopravě

Detailnější hodnocení aktuálního stavu cyklodopravy na území ČR se potýká s obdobnými problémy, jako v případě hodnocení na evropské úrovni, tzn. s faktickou neexistencí relevantních obecných dat či přinejlepším s nedostatkem dat dostatečně aktuálních, a to i přes existenci tzv. cykloskupiny na úrovni Ministerstva dopravy, která si zajištění potřebných podkladových dat stanovila jako jeden z cílů.

Hodnocení cyklistické dopravy tudíž bylo provedeno s využitím dílčích výstupů některých v minulosti realizovaných výzkumných projektů – zejména pak projektu CYCLE21. Dílčí výstupy tohoto projektu přitom pro hodnocení využívaly data ČSÚ získaná ze Sčítání lidu, domů a bytů 2001 (SLDB 2001); konkrétně se jednalo o údaje o obyvatelstvu vyjíždějícím a dojíždějícím do zaměstnání a škol podle používaného dopravního prostředku.

Z celkového počtu cca 2,315 mil. vyjíždějících a dojíždějících obyvatel v r. 2001 využívalo kolo jako dopravní prostředek 3,1 % (cca 72,5 tisíc) obyvatel. V souvislosti s cyklistickou dopravou je nicméně třeba zdůraznit, že uvedené výsledky jsou ve vztahu k cyklistům značně zkreslené. V podmínkách ČR je totiž dojíždka do školských zařízení zcela marginální a její podíl na celkové dělbě přepravní práce zdaleka nedosahuje hodnot srovnatelných s cyklisticky „vyspělými“ zeměmi (např. Německo, Holandsko, Rakousko). Bereme-li v úvahu jen vyjíždku a dojíždku do zaměstnání, podíl cyklistické dopravy na celkové dělbě přepravní práce za celou ČR poměrně výrazně narůstá; dle výsledků SLDB 2001 činil 7,3 %, přičemž na této úrovni se např. dle informací z aktualizované Cyklostrategie pohybuje i v současnosti. Cílem národní Cyklostrategie je dosáhnout s podporou státu 10% podílu cyklistiky na přepravních výkonech v roce 2020. Zda se cíle podařilo dosáhnout bude vyhodnoceno až v roce 2021 v rámci následného sčítání lidu, domů a bytů. Z dostupných informací z dílčích průzkumů v jednotlivých městech však lze předpokládat, že i přesto, že využití cyklo dopravy pro dojíždku zaznamenává vytrvale rostoucí trend lze očekávat, že stanoveného cíle nebylo dosaženo, neboť systémová podpora na celostátní úrovni nedosahuje potřebných parametrů a aktivity na podporu rozvoje cyklo dopravy na lokální úrovni jsou stále spíše ojedinělé.

Graf 2 – Podíl jednotlivých druhů dopravy na dělbě přepravní práce u celkové pravidelné dojíždky pro skupiny měst a obcí podle počtu obyvatel



Zdroj: CDV (2007): Analýza potřeb budování cyklistické infrastruktury v ČR „CYCLE21“. Závěrečná výzkumná zpráva za dílčí cíl 2. Studie o skutečném podílu cyklistické dopravy na celkové dělbě přepravní práce. Brno, leden 2007

Z uvedeného grafu je poměrně dobře patrné, že role cyklistické dopravy při každodenních cestách do zaměstnání a škol je stejně jako v případě celoevropských trendů značně závislá na velikosti měst a obcí (dané počtem obyvatel), ze kterých tyto pravidelné cesty vycházejí. V případě velkých měst nad 100 000 obyvatel je podíl cyklistické dopravy na dojíždě (dělbě přepravní práce) v podstatě zanedbatelný, většího významu začíná nabývat až u středně velkých měst (50 – 100 tisíc obyvatel) a nejvyšších podílů pak dosahuje u malých měst a obcí (v zásadě všechna sídla menší než 20 tisíc obyvatel), kde se hodnota jejího podílu na cestách do zaměstnání a škol pohybuje i na celostátní úrovni v průměru kolem 7 – 9 %.

Především ve velkých městech (Praha, Brno, Ostrava) nicméně existuje potenciál na skokové zvýšení podílu cyklistiky na přepravních výkonech v řádu desítek procent, kdy např. v Praze v rámci realizovaných průzkumů přiznává až 29 % dotázaných, že by na kole jezdilo pravidelně za předpokladu vytvoření odpovídajících podmínek především z hlediska bezpečnosti. Vinou přebujelého automobilismu a jeho nekontrolovaného rozvoje především v centrech měst spolu s absencí podpory cyklistické dopravy došlo v ČR ke snížení podílu cyklistů na přepravních výkonech hlavně v menších městech. I s ohledem na nízkou možnost využití služeb hromadné dopravy a rostoucí ceny pohonných hmot je tento negativní trend potřeba zastavit a zvrátit.

Na využití jízdního kola při každodenní pravidelné dojíždě však mají v podstatě bez ohledu na velikost aglomerace podstatný vliv regionální specifika. Odhlédneme-li od objektivně jen těžko ovlivnitelných faktorů (např. geomorfologické podmínky jako obtížný, kopcovitý terén, existence přirozených či umělých překážek v intravilánu – toky řek, přírodní útvary, památkově chráněná historická centra apod.), které samy o sobě mohou mít velice významný vliv na atraktivitu cyklistiky v dané municipalitě, lze přitom obecně předpokládat, že podíl cyklodopravy je vyšší v těch regionech, resp. městech a obcích, kde jsou pro tento druh dopravy vytvořeny lepší podmínky (zejména z hlediska bezpečnosti – samostatné vedení cyklostezek, mimoúrovňová křížení s motorovými komunikacemi, vyhrazení pruhů pro cyklisty apod. – a přímosti vedení k cílům jízdy).

Celkové rozdělení přepravní práce mezi jednotlivé druhy dopravy se pochopitelně výrazně liší v závislosti na:

- délce vykonané cesty a
- době trvání cesty,

kdy cyklistická doprava má zcela logicky vyšší zastoupení u kratších (jak z hlediska vzdálenosti, tak z hlediska času) cest. Z hlediska délky (vzdálenosti) vykonané cesty se cyklodoprava významněji uplatňuje u cest dlouhých cca 1–6 km (podíl v rozmezí 10 – 15 %) a zejména potom u cest mezi 2 – 3 km dosahuje (přes 20 % podíl na celkové dělbě přepravní práce). Z pohledu doby trvání cesty se potom u cest do 15 minut cyklodoprava podílí cca 9 % na celkové pravidelné dojíždě, u cest v délce trvání 15–30 minut cca 7 %, u delších cest je již její podíl zanedbatelný).

Dopravní (městská a příměstská) cyklistika

Výhodou cyklistické dopravy oproti jiným způsobům dopravy ve městech je zejména její ekonomická efektivita, bezhlučnost, přívětivost k životnímu prostředí a malé nároky na využití ploch. Při současné úrovni motorové dopravy je rovněž motivací některých skupin obyvatel pro intenzivnější užívání jízdního kola eliminace případných potíží s hledáním parkovacích míst či s uvíznutím v dopravních

zácpách. Cyklistika navíc na rozdíl od motorové dopravy dokáže zajistit individuální mobilitu v podstatě všem skupinám obyvatelstva bez ohledu na jejich stáří či výši příjmů.

Cyklodoprava v urbanizovaném prostoru poskytuje jejím účastníkům značnou flexibilitu a částečně zajišťuje i dopravní obslužnost v regionech. K adekvátnímu využití potenciálu cyklistické dopravy a zvýšení motivace obyvatel ke každodennímu užívání jízdního kola je přitom nezbytné především vytvořit nabídku bezpečných cyklotras včetně odpovídajícího zázemí. Opatření pro zkvalitnění podmínek pro cyklodopravu je přitom celá řada, přičemž mezi základní z nich lze zařadit kupříkladu zklidňování dopravy na vymezených komunikacích (vytvořením tzn. obytných zón s omezením rychlosti jízdy motorové dopravy), realizace cyklistických pruhů, nebo vybudování samostatných cyklostezek.

Pro realizaci dopravní cyklistiky (tzn. jízdy z místa bydliště do zaměstnání, škol, na úřady apod.) je nezbytná:

- existence bezpečné komunikace, pokud možno přímého směru bez větších převýšení;
- možnost úschovy jízdního kola, ať již na terminálech IDS či železničních stanicích (při realizaci části cesty s využitím prostředků veřejné hromadné dopravy), anebo přímo v místě dojížděky (zaměstnání, škola, úřady, obchodní vybavenost)

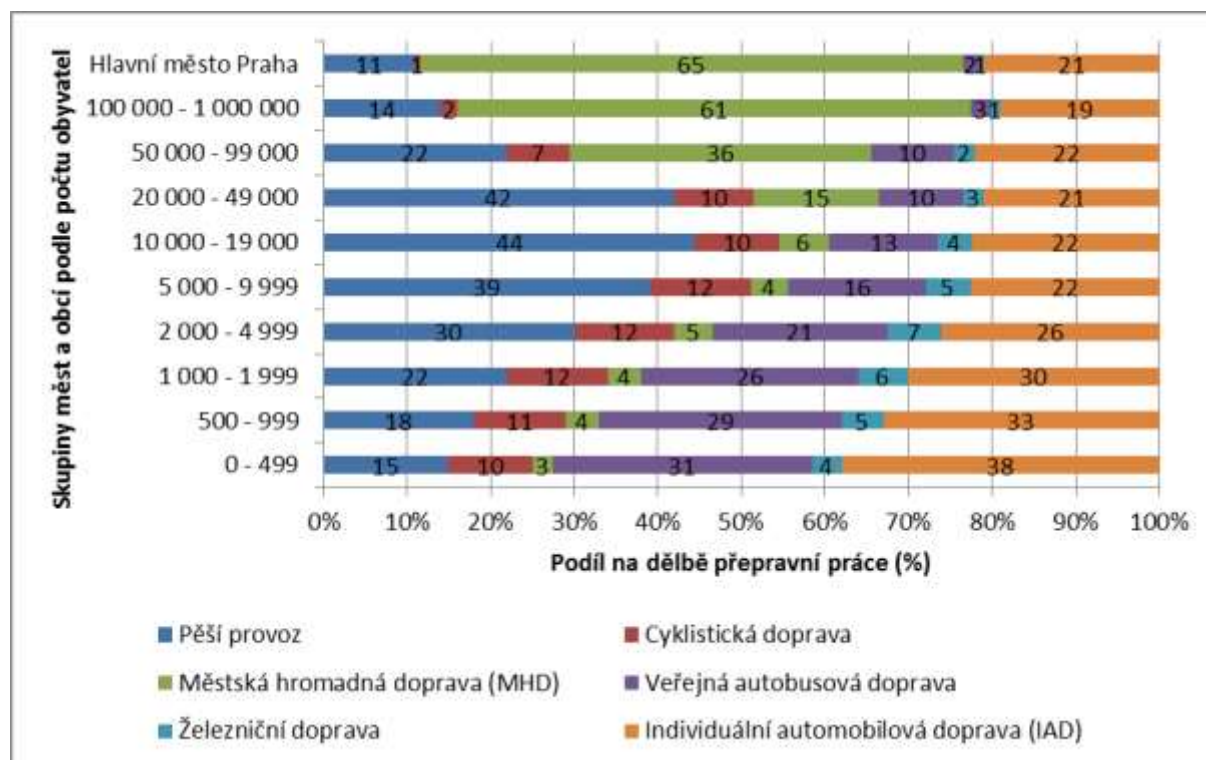
Úroveň cyklistické dopravy při každodenních cestách do zaměstnání a škol v ČR se značně liší v závislosti na velikosti města či obce, z nichž tyto pravidelné cesty na jízdním kole vycházejí (viz graf 3). Mezi pravidelnou dojížděkou do zaměstnání a do školy mohou být však zajímavé a výrazné rozdíly u některých druhů dopravy – viz dále komentáře k nejvýraznějším odlišnostem u těchto dvou typů nejčastějších pravidelných cest.

▪ **Cesty do zaměstnání**

Při porovnání cest do zaměstnání s celkovou pravidelnou dojížděkou zjišťujeme v závislosti na počtu obyvatel jednotlivých měst a obcí (viz Graf 2 a Graf 3), že průběh změn podílů jednotlivých druhů dopravy je v obou případech velmi podobný, rozdíly jsou spíše v míře podílů jednotlivých druhů dopravy, která je u cest do zaměstnání v některých případech větší a v některých případech menší.

Podíl cyklistické dopravy je u každodenních cest do zaměstnání zpravidla o něco vyšší v porovnání s celkovou pravidelnou dojížděkou. Nejvýraznější rozdíl je přitom u středně velkých a malých měst do 50 000 obyvatel a u všech malých obcí, kde se podíly cyklodopravy pohybují v rozmezí cca 10 – 12 %.

Graf 3 – Podíl jednotlivých druhů dopravy na dělbě přepravní práce u cest do zaměstnání pro skupiny měst a obcí podle počtu obyvatel



Zdroj: CDV (2007): Analýza potřeb budování cyklistické infrastruktury v ČR „CYCLE21“. Závěrečná výzkumná zpráva za dílčí cíl 2. Studie o skutečném podílu cyklistické dopravy na celkové dělbě přepravní práce. Brno, leden 2007

▪ Cesty do škol

Podíl jednotlivých druhů dopravy na cestách do školy má výrazně odlišný průběh než u cest do zaměstnání. Základní trendy závislosti tohoto podílu na velikosti měst a obcí, ze kterých tyto cesty do školy vycházejí, zůstávají u většiny druhů dopravy zachovány, avšak zásadní rozdíl je v konkrétních hodnotách.

Souhrnně lze nicméně konstatovat, že cesty do školy se v závislosti na velikosti města omezují pouze na několik málo druhů dopravy, přičemž cyklotransport zde zaujímá značně marginální úlohu. Významněji je zastoupen zejména pěší provoz a městská hromadná doprava, jejichž vzájemný podíl pochopitelně fluktuuje v závislosti na velikosti města (střední a velká města – pěší provoz od 40 až do cca 70 % vyšší podíl MHD). V případě malých měst a obcí jsou cesty do škol většinou realizovány právě formou zmiňované pěší docházky, popřípadě (z malých obcí s absencí školských zařízení) využíváním veřejné (meziměstské) autobusové dopravy částečně doplňované i dopravou železniční.

1.1.2.1.3. Aktuální trendy v cyklodopravě

Aktuální trendy v cyklodopravě lze rozdělit do několika skupin, které jsou charakteristické zejména svým zaměřením na vybrané „projekty/iniciativy“, jejichž cílem je zvýšit popularitu cyklodopravy zejména ve větších městech a aglomeracích. Mezi nejrozšířenější trendy lze v tomto kontextu zařadit:

Bike sharing

Bike sharing je síť půjčoven nebo automatických stanic s jízdními koly, které si lze vypůjčit na jednom stanovišti a na jiném je vrátit. Nejčastěji se počítá s půjčováním kol ve městě pro dopravu na krátkou vzdálenost, respektive na krátký čas, existují ale i systémy regionální pro turistiku.

Jedná se v současnosti o jeden z nejrozšířenějších trendů, který se po rozšíření v západní Evropě rozšířil i do České republiky, kde je rozvíjen zejména ve větších městech. Mezi největší provozovatele na území ČR patří:

- Rekola – v současné době nejrozšířenější systém založený na mobilní aplikaci nabízející kola v 6 městech, mezi kterými jsou i České Budějovice
- Homeport (Nextbike) – světově rozšířený systém půjčovny bezstanicových elektrokol, který v ČR nabízí kola v Praze
- Velonet – nabízející kola v omezené části centra Prahy

Všechny uvedené systémy jsou v současné době provozovány na bázi soukromých iniciativ bez zapojení veřejného sektoru. Výjimku představují půjčovny Českých Drah, které nejsou klasickým bikesharingovým systémem, nicméně nabízejí možnost zapůjčení kola na vybraných stanicích Českých Drah a jeho navrácení v jiném místě. Pokusy se zavedením veřejného bikesharingového systému byly realizovány i v Praze, výsledná veřejná zakázka však zatím nebyla realizována.

Trend veřejných půjčoven je znám zejména ze západní Evropy, kde je tento systém úspěšně provozován v Lyonu, Paříži, Mnichově či Barceloně. Ve všech dotčených městech vyhodnocení dopadů prokázalo významný přínos zejména díky využitelnosti pro každodenní mobilitu.

Bike & Ride

Druhým nejčastějším trendem v České republice je pokračující rozvoj systémů Bike & Ride. Systém „Bike & Ride“ (B+R) je forma kombinované přepravy s návazností cyklistické dopravy na veřejnou dopravu. Smyslem systému je vybudovat infrastrukturu umožňující bezpečné odstavení jízdního kola v prostorách či v blízkosti nádraží, železničních stanic, stanic metra a jiných terminálů nebo zastávek veřejné dopravy, jenž umožní cestujícímu pokračovat k cíli jeho cesty vlakem, autobusem apod. Jízdní kolo v systému funguje jako dopravní prostředek pro krátké vzdálenosti z místa bydliště (či zaměstnání) ke stanici.

Opakem tohoto způsobu je R & B pro využití jízdního kola v cílovém místě, tzn. jízdu veřejným prostředkem do cílové zastávky a odtud pokračování dále na kole.

Speciálním případem je použití jízdního kola pro cestu k výchozí zastávce veřejné dopravy a zároveň od cílové zastávky k cíli cesty s využitím přepravy kola veřejnou dopravou.

S ohledem na výrazně širší okruh okolí dostupný od stanice jízdním kolem než pěší dopravou, je tak podpora systému Bike & Ride v zájmu železniční dopravy, neboť tím výrazně stoupá počet jejich potencionálních uživatelů. Dle dostupných informací se například v Německu celkem 15 % všech uživatelů železniční dopravy dopravuje na nádraží jízdním kolem, v Nizozemí a Dánsku je to dokonce 30 %.

Základní předpoklady pro úspěšné Bike & Ride:

- Dostatečný počet stojanů na jízdní kola
- Vhodné umístění Bike & Ride
- Komfortní stojany na jízdní kola s ochranou proti povětrnostním vlivům a krádežím
- Propagace nové nabídky
- Pomoc při nedostatku místa

Přestože oproti předchozím letům došlo k zlepšení, z provedeného šetření aktuální situace vyplynulo, že vybavení železničních stanic a zastávek v České republice v duchu systému Bike & Ride je stále velmi slabé. Na většině velkých vlakových nádraží dosud chybí i základní cyklo stojany (popř. jsou velmi špatné kvality), automatické cyklogaráže známé např. z německých a rakouských měst do českého prostředí ani za uplynulé období let 2014–2019 nedorazily.

Častý problém představují také vlastnické vztahy k pozemkům, na kterých stojany stojí. České dráhy se postupně rozdělily do nástupnických organizací a zároveň se rozdělil i majetek. ČD dnes fungují jako jeden z dopravců a správu infrastruktury převzala SŽDC, s. o. Ve stanicích mnohdy prostory pro úschovnu kol chybí a ČD, a.s. nemá ani zaměstnance k jejich provozu. Možné řešení tohoto problému představuje nalezení síťového partnera za podpory kraje, který by se staral o stojany a celkové zabezpečení a zároveň by působil u atraktivně veřejných doprav v regionu, aby zabezpečil přestupní vazby. Otázkou je na jakém pozemku a za jakých podmínek provozovny zřídit.

Samostatnou částí je pak systém Bike & Ride / Ride & Bike v návaznosti na záchytná parkoviště, která ve větších městech vznikají s cílem omezení dopravy zejména v centrech měst. I zde dochází k postupnému zlepšení, většina záchytných parkovišť je vybavena alespoň základními kolostavy, velmi často však chybí dostatečně komfortní napojení cyklostezkou nebo bezpečnou cyklotrasou na hlavní destinace ve městě, a i tento systém je tak využíván v menší míře, než jaký je jeho potenciál.

Elektrokola/pedelek

Trendem, který v uplynulých letech zaznamenal největší rozvoj jsou jednoznačně elektrokola. Pojem „elektrické kolo“ v sobě přitom skrývá dvě odlišná technická řešení vozidel s pomocným elektrickým motorem – elektrokolo a pedelek.

Elektrokola jsou jízdní kola vybavená doplňkovým elektrickým motorem, která mohou být poháněna i výlučně tímto motorem, takže cyklista nemusí nutně šlapat. Těmto kolům se říká obecně e-bikes (elektrická kola).

Pojmem „Pedelec“ (pedelec) jsou označována kola vybavená pomocným motorem, která nemohou být poháněna výlučně tímto motorem. Na pedeleku motor pracuje pouze tehdy, když cyklista šlape do pedálů. Cyklista tedy musí před tím, než motor zabere, několikrát šlápnout do pedálů.

Zájem o tato elektrokola obecně je do značné míry vyvolán tím, že činí cyklistiku snazší a pohodlnější. Mezi hlavní výhody elektrokol v porovnání s automobily či motocykly patří zejména ekologičnost a nízká spotřeba energie. Oproti „klasickým“ jízdním kolům tato kola výrazně usnadňují a zrychlují jízdu, umožňují překonávat větší vzdálenosti a kupříkladu také usnadňují převážení větších nákupů či dětí, což může být v některých případech poměrně namáhavé. Jejich výhodou je také možnost využití pro nákladní dopravu a logistiku uvnitř měst.

Díky skutečnosti, že výrazně pomáhají snížit náročnost pohybu na kole, přiměly elektrokola k pohybu a zájmu o cyklistiku i lidi, kteří se této aktivitě do současné doby vyhýbali. Zejména v náročnějších terénech je tak často množství cykloturistů výrazně vyšší, než tomu bylo před rozvojem trendu elektrokol.

Velký nárůst počtu elektrokol s vyšší průměrnou rychlostí nicméně vyžaduje také adekvátní změny či úpravy cyklistické infrastruktury. Vyrůstá poptávka po více „cyklodálnicích“, bezpečnějších a kvalitnějších parkovacích místech a dobíjecích místech zejména v blízkosti páteřních cyklotras.

1.1.2.2. Cykloturistika jako součásti rekreace a cestovního ruchu

Cykloturistika je často klasifikována jako samostatný produkt udržitelného cestovního ruchu. V celoevropském měřítku představuje zásadní faktor jejího rozvoje existence cyklistické sítě národního a nadnárodního významu, tzn. sítě dálkových tras zajišťující bezproblémové cykloturistické spojení mezi jednotlivými státy a potažmo regiony. Tuto funkci přitom plní zejména evropská síť cyklotras EuroVelo.

V kontextu uvedeného byla tudíž jako jeden z hlavních pramenů pro zpracování stručné analýzy cykloturistiky na evropské úrovni využita publikace The European cycle route network EuroVelo⁸ (mj. také opětovně s přihlédnutím k absenci informací a aktuálnějších dat, vztahujících se k problematice cykloturistiky na evropské úrovni, což je obdobný problém jako v případě cyklistiky dopravní). Vzhledem ke skutečnosti, že na cykloturistiku je nahlíženo jako na součást cestovního ruchu, opírají se analýzy a odhady vývoje cykloturistiky publikované v uvedené studii zpravidla o statistická data týkající se právě odvětví cestovního ruchu jako celku, popřípadě využívají poznatků z dílčích hodnocení prováděných v rámci specifických studií zpracovaných na úrovni některých členských států EU (primárně Německo, Švýcarsko, Nizozemsko a Velká Británie), informací získaných z přímého oslovení expertů zabývajících se problematikou rozvoje cyklistické dopravy v jednotlivých zemích či dostupných podkladů publikovaných na internetu.

⁸ Institute of Transport and Tourism, University of Central Lancashire, UK; Centre for Sustainable Transport and Tourism, Breda University, the Netherlands (2009): The European cycle route network EuroVelo. Challenges and opportunities for sustainable tourism. Brussels: European Parliament, 2009 – 144 pp. ISBN 978-92-823-2859-0

1.1.2.2.1. Cykloturistika / rekreační cyklistika v EU

Dle odhadů publikovaných v r. 1999 (Lumsdon⁹) dosahoval podíl cykloturistiky cca 2 – 4 % všech dovolených v Evropě. Tento odhad byl založen na diskusích s experty a zprávě touroperatorů specializovaných na oblast cykloturistiky v daném období. Předpověď budoucího vývoje přitom počítala s tím, že v r. 2009 by tato úroveň mohla činit v průměru 6 – 12 %, přičemž v některých státech jako Dánsko či Německo by podíl cykloturistiky mohl být vyšší, zatímco ostatní země by mohly vykazovat nižší růst.

Ačkoli stále neexistují relevantní data o celkové úrovni a ocenění existujícího cykloturistického „trhu“ (z dostupných informací vyplývá, že takováto data dosud nejsou sbírána na národní či regionální úrovni ve většině zemí), omezený počet národních a regionálních dat v současnosti dostupných naznačuje, že zmiňované prvotní odhady se ukazují být až příliš optimistické.

Přestože se tato data vztahují k nejrůznějším ekonomickým dopadům cykloturistiky, jsou relevantním ukazatelem její úrovně. Například v Dánsku je podíl celkového obrátu z cestovního ruchu vztahujícího se k cyklistice velmi vysoký: v r. 2008 činil 13 % (Møller Munch, 2010¹⁰), nicméně tato hodnota zahrnuje i měkké formy cykloturistiky. V Rakousku je odhadováno, že cykloturistika se v létě podílí na 5,5 až 6 % celkové zaměstnanosti (tzv. full-time equivalent employment) v cestovním ruchu (Miglbauer, Pfaffenbichler, & Feilmayr, 2009¹¹). V Německu tvoří přímý roční obrát z cykloturistiky (3,9 mld. €) 3 % celkového obrátu ze všech jednodenních pobytů a pobytů s přenocováním (BMWí, 2009¹²). Ve Francii představuje 5,5 milionu dovolených, tj. 3,3 % celkového počtu dovolených, „cyklodovolené“ (dovolené na kole). Toto číslo nicméně zahrnuje jakoukoli dovolenou, kde jízdní kolo hraje důležitou roli, např. také dovolené s jednodenními výlety na kole (Mercat, 2009¹³). Počet skutečných cyklodovolených s přenocováním bude tudíž nepochybně nižší.

Nejrůznější výzkumné zprávy o cykloturistice (Millington, 2009¹⁴; Mintel, 2003¹⁵, 2007¹⁶) nenabízejí odhady úrovně celkové poptávky v rámci Evropy. Cykloturistika je nicméně převážně provozována jako součást tuzemského cestovního ruchu a je primárně o individuálním cestování. Na druhou stranu, rozmanitost dostupných (nabízených) „cyklodovolených“ dokládá široké rozpětí trhu pro lehčí turistické zájezdy. Specializovaní touroperátoři nabízejí dovolené na kole v mnoha evropských zemích a v některých případech také ve vzdálených destinacích (Millington, 2009; Mintel, 2007).

Přestože jsou jednotlivé údaje již poměrně zastaralé, i zde lze s ohledem na obecné vývojové trendy předpokládat, že jsou stále s velkou pravděpodobností platné a k zásadnímu vývoji v dané oblasti

⁹ Lumsdon, L. M. (1999). EuroVelo The Market for Cycle Tourism: Brussels: EuroVelo.

¹⁰ Møller Munch, D. (2010). Cycling Tourism in Denmark. Paper presented at the Velo-City Global, Copenhagen, Denmark.

¹¹ Miglbauer, E., Pfaffenbichler, P. C., & Feilmayr, W. (2009). Kurzstudie Wirtschaftsfaktor Radfahren: Die volkswirtschaftlichen Auswirkungen des Radverkehrs in Österreich. Vienna, Austria: Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft.

¹² BMWí (Ed.). (2009). Grundlagenuntersuchung Fahrradtourismus in Deutschland. Berlin, Germany: BMWí (Federal Ministry of Economics and Technology).

¹³ Mercat, N. (2009). Spécial économie du vélo. Étude compléte. Paris, France: ATOUT FRANCE.

¹⁴ Millington, K. (2009). Cycling Holidays: Mintel Oxygen.

¹⁵ Mintel. (2003). Cycling Holidays in Europe - Europe - December 2003. Retrieved from http://academic.mintel.com/sinatra/oxygen_academic/my_reports/display/id=24494&anchor=atom#atom0.

¹⁶ Mintel. (2007). Cycling Holidays - UK - July 2007. Retrieved from http://academic.mintel.com/sinatra/oxygen_academic//display/&id=219264.

nedošlo. Pozitivní vývoj lze předpokládat zejména v souvislosti s pokračujícím trendem rozvoje ekologicky šetrné turistiky, která automaticky vede k podpoře cykloturistiky. Ani tento trend však zřejmě nepříspěl k dosažení výše uvedeného dlouhodobého cíle.

Vzhledem k absenci dat za jednotlivé státy byly pro zpracování analýzy využity dostupné zprávy za státy, v nichž byly v minulosti zpracovány odborné studie za účelem zjištění úrovně poptávky po cykloturistice. Jedná se primárně o Německo, Švýcarsko, Nizozemí, Francii a Velkou Británii, za něž jsou detailnější vědecké studie veřejně dostupné. Dále bylo možno tyto studie doplnit o dílčí zjištění z průzkumů trhu prováděných v Dánsku, Belgii, České republice a Španělsku. Analýzy těchto materiálů poskytují rámcový přehled o poptávce po cykloturistice v rámci Evropy jako celku. Takovýto zobecněný přístup je uplatnitelný díky velmi podobným charakteristikám cykloturistů ve všech zemích. Ti v principu vyžadují souvislý průběh, bezpečnost a atraktivitu trasy a její kvalitní značení, v jednotlivých státech jsou nicméně patrné kulturní a sociogeografické rozdíly, které ovlivňují tendence obyvatel k realizaci cyklistiky v každodenním životě i k jejímu výběru coby formy trávení dovolené.

Hlavními zdrojovými zeměmi cyklistické vyjížděky jsou v rámci evropského turistického prostoru Německo a Velká Británie, ze kterých na „cyklovolenou“ vyjíždí největší podíl turistů. Nejvyhledávanějšími destinacemi jsou přitom Rakousko, Dánsko, Švýcarsko a Francie. V případě Dánska tvoří podíl cykloturistů z jiných zemí až 68 %. Jejich majoritní podíl přijíždí z Německa (Møller Munch, 2009¹⁷). Celkově je hodnota trhu odhadována na 1,8 mld. DKK (Urfe, 2007¹⁸).

Jak bylo zmíněno již dříve, ve většině zemí představuje většina trhu domácí cykloturistiku, zejména v Německu a Nizozemí. V mnoha zemích se národní agentury pokouší stimulovat rozvoj domácí cykloturistiky rozvojem Národní cyklistické sítě, v některých případech jsou pak tyto aktivity doplněny o iniciativy zaměřené na vytváření center pro terénní cyklistiku - MTB centra (např. Velká Británie, Skotsko, či Wales).

Výše uvedená data jsou dílčími příklady, z nichž lze odvozovat celkovou charakteristiku rekreační cyklistiky v jednotlivých státech EU. Přestože se situace v jednotlivých státech liší, základní charakteristiky jsou velmi podobné a lze z nich tedy odvozovat alespoň základní obraz vývoje cykloturistiky v EU.

Jelikož oblast cykloturistiky není samostatně sledována ani v rámci statistik EuroStatu a ve většině případů ani na úrovni běžných statistik cestovního ruchu v jednotlivých státech EU, nejsou v relevantních materiálech evidovány žádné vývojové trendy v tomto odvětví.

V rámci konzultačního procesu v průběhu realizace studie EuroVelo v roce 2009, a následně při aktualizaci studie v roce 2012, byli tudíž osloveni národní experti na problematiku cykloturistiky (v r. 2009 osloveno celkem 348 osob v jednotlivých státech EU; v r. 2012 celkem 426 respondentů) prostřednictvím internetového průzkumu, jehož cílem bylo získat názory těchto osob na vývoj cykloturistiky v zemi jejich působení. V původní zprávě přitom ve většině případů experti došli k závěru, že vývoj cykloturistiky v dané zemi je víceméně „statický“, bez výraznějších výkyvů. V aktualizované zprávě bylo všeobecně konstatováno, že cykloturistika je v současnosti na vzestupu, a to i přes pokles míry dotační podpory dostupné na regionální a lokální úrovni. Přestože i tato data jsou z pohledu

¹⁷ Møller Munch, D. (2009). Cykelturismens økonomiske betydning - for Danmark 2008. Copenhagen, Denmark: Aktiv Danmark.

¹⁸ Urfe, L. (2007, 2007). [Denmark's market].

aktuální situace v roce 2020 poměrně zastaralá, i u nich lze se znalostí situace předpokládat, že jsou stále platná a cykloturistika i v současné době zaznamenává průběžný mírný nárůst popularity.

V tomto ohledu je rovněž důležité konstatovat, že takovýto marginální nárůst jak ve smyslu zlepšování podmínek pro cykloturistiku, tak i růstu „poptávky“ po ní, je v rámci Evropy značně nerovnoměrný. V zemích jako Rakousko a Francie hraje cykloturistika významnou roli a vykazuje stále rostoucí tendence, zatímco v zemích jako Dánsko, Německo, Švýcarsko či Nizozemí již její úroveň pravděpodobně „dosáhla míry nasycení“.

Při absenci adekvátních dat je obtížně měřitelné, do jaké míry cykloturistika může zaznamenávat nárůst či naopak pokles. Přesto však zejména země jako Belgie, Francie, Polsko a Česká republika vykazují známky určitého nárůstu / rozvoje odvětví cykloturistiky. O tomto rozvoji svědčí například poptávka po některých cyklotrasách jako Praha – Vídeň – Budapešť. V České republice přibližně 11 % populace najede na jízdním kole ročně přes 500 km (pro rekreační účely, tzn. v rámci cykloturistiky) a 42 % jezdí na kole minimálně jednou za 2 týdny (CzechMobil team, 2012¹⁹). Naopak například v zemích jako Řecko a Portugalsko zůstává cykloturistika na pomezí zájmu.

Největším cykloturistickým „trhem“ v Evropě je Německo se svou sítí známou jako D-Network. Podíl zahraničních cyklistů na cykloturistice v Německu se pohybuje okolo 5 % (BMW, 2009²⁰). Toto číslo potvrzuje také řada regionálních průzkumů (Dohmen et al., 2011²¹; ETI, 2007²²; Öhlschläger, 2007²³; TMBLM (ed.), 2008²⁴), ačkoli některé cyklotrasy vykazují i vyšší procentuální zastoupení (až 9 %) zahraničních cykloturistů. Přesto je podíl zahraničních cykloturistů nižší než celkový příjezdový cestovní ruch (který činí cca 15 % zahraničních návštěvníků – Statistisches Bundesamt, 2008²⁵).

Význam Německa pro cykloturistiku lze na druhou stranu vnímat i z pohledu tendencí Němců k cestování do jiných evropských zemí. Němečtí návštěvníci totiž kupříkladu tvoří 3 % všech účastníků cyklistiky v sousedním Švýcarsku (přičemž 16 % rekreačních cyklistů zůstává na více než 2 noci – Ickert, Rommerskirchen, & Weyand, 2005); v Dolním Rakousku čítají němečtí návštěvníci 12 % všech cykloturistů a dokonce 30 % cykloturistů pohybujících se po dolnorakouském úseku Dunajské cyklistické trasy (MANOVA, 2007²⁶). Návštěvníci z Německa jsou také důležitým segmentem pro skandinávský „trh“.

¹⁹ CzechMobil team. (2012). Cyklo a in-line průzkum: Summary Czech cycle (and inline skate) user online survey August-September 2011. Prague, Czech Rep.: CzechMobil team/CzechTourism.

²⁰ BMW (Ed.). (2009). Grundlagenuntersuchung Fahrradtourismus in Deutschland. Berlin, Germany: BMW (Federal Ministry of Economics and Technology).

²¹ Dohmen, R., Tiffe, A., Dürhager, U., Borsbach, K., Funke, R., & Kollbach, K. (2011). Analyse von Radverkehrsströmen zur nachhaltigen Optimierung von Radverkehrsnetzen. Potsdam, Germany: TMB Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH.

²² ETI. (2007). Regionalwirtschaftliche Effekte des Radtourismus in Rheinland-Pfalz. Trier, Germany: Europäisches Tourismus Institut an der Universität Trier GmbH.

²³ Öhlschläger, K. (2007). Die Fahrradtouristen am Elberadweg. Eine empirische Untersuchung zur Analyse der Fahrradtouristen am Elberadweg in der Prignitz. Working Paper On Management in Environmental Planning 021/2007 Working Paper On Management in Environmental Planning (Vol. 021/2007). Berlin, Germany: TU Berlin.

²⁴ TMBLM (ed.). (2008). Radverkehrskonzept für den Freistaat Thüringen. Erfurt, Germany: Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Medien (TMBLM).

²⁵ Statistisches Bundesamt. (2008). Tourismus in Zahlen 2007. Wiesbaden, Germany: Statistisches Bundesamt.

²⁶ MANOVA. (2007). Radfahrer-Befragung 2006: Niederösterreichische Haupt-Radrouten. Vienna, Austria: MANOVA.

Ve Francii tvoří cizinci nejméně 13 % všech účastníků cykloturistiky, nicméně jejich podíly jsou ještě o poznání vyšší na cyklotrasách jako např. EuroVelo 6 (Loire) a EuroVelo 15 (Rhine) (Mercat, 2009²⁷).

Cykloturisté z České republiky mají rovněž značné sklony k provozování cyklistiky v zahraničí: během posledních 10 let strávilo cykloturistickou dovolenou doma (tzn. v ČR) pouze 42 % z nich. Nejpopulárnějšími zahraničními destinacemi a cyklotrasami z pohledu českých cykloturistů jsou Slovensko, Dunajská cyklistická trasa, jezero Garda (Itálie), Rakousko, Chorvatsko a Labská cyklistická trasa (CzechMobil team, 2012²⁸).

I zde lze přitom konstatovat, že i přes neexistenci aktuálních dat, jsou výše uvedené trendy stále platné.

1.1.2.2.2. Cykloturistika / rekreační cyklistika v ČR

Česká republika má pro realizaci cyklistiky rekreačního charakteru výborné předpoklady díky atraktivní krajině s členitým reliéfem, množstvím historických, kulturních či technických památek i přírodních zajímavostí. Ačkoli v ČR cykloturistika stále zdaleka nepředstavuje natolik významný segment cestovního ruchu jako ve vyspělých cyklistických destinacích (Německo, Rakousko apod.), po letech útlumu a nízkého zájmu postupně získává na významu. Rozvoji jejího potenciálu jednoznačně nahrává celkový vývoj společnosti s nárůstem preferencí zdravého životního stylu i příklonem k ekologicky šetrným a ekonomicky úsporným formám dopravy umožňujícím relativně rychlé a pohodlné poznávání okolního prostředí. Naopak jedním ze zásadních nedostatků a bariér rychlejšího rozvoje cykloturistiky je absence adekvátní cyklistické nabídky, která by byla dostatečně atraktivní a zajistila propagaci turisticky zajímavých lokalit se všemi souvisejícími pozitivními přínosy (nárůst návštěvnosti, zvýšení příjmů z cestovního ruchu, podpora vytváření pracovních míst atd.).

S rostoucím počtem cyklistů v ČR vzrůstají i požadavky na související služby, vedle samotné infrastruktury (cyklostezky) především vybavení zpříjemňující její užívání, tj. mobiliář cyklostezek i značených cyklotras odpočívkami, informačními tabulemi s mapami či popisem okolních zajímavostí. Samostatnou kapitolou jsou v případě cykloturistiky také požadavky na odpovídající nabídku služeb pro cyklistiku v rámci restauračních a ubytovacích zařízení (uschování kol, vhodné občerstvení, možnost servisu, vyprání cyklooblečení atd.). V této nabídce zpravidla značná část zařízení cestovního ruchu zaostává za běžnými standardy poskytovanými cyklistům v zahraničních turistických destinacích. V ČR mají provozovny nabízející určitý závazný standard služeb pro cyklisty možnost získat oficiální certifikaci Cyklisté vítáni²⁹, do současné doby je nicméně touto značkou certifikován poměrně nízký počet zařízení, což je také dáno relativně nízkým zájmem ze strany provozovatelů o její získání. Srovnání údajů z let 2014 a 2019 navíc ukazuje, že počet těchto zařízení v čase klesá. Z dostupných údajů je přitom zřejmé, že se tak děje díky rostoucím požadavkům na zařízení zapojená v této síti, která však nejsou kompenzována adekvátními bonusy např. v podobě propagace apod.

Přestože existuje velké množství map a propagačních materiálů, které mohou cyklisté využít jako informační zdroj pro přípravu trasy, či celé dovolené, jen velice málo z nich je koncipováno jako „cyklobalíček“, tedy materiál poskytující kompletní informace vč. služeb pro cykloturistiku v daném

²⁷ Mercat, N. (2009). Spécial économie du vélo. Étude complète. Paris, France: ATOUT FRANCE.

²⁸ CzechMobil team. (2012). Cyklo a in-line průzkum: Summary Czech cycle (and inline skate) user online survey August-September 2011. Prague, Czech Rep.: CzechMobil team/CzechTourism.

²⁹ www.cyklistevitani.cz

místě (např. série Víkend na kole vydaná Nadací Jihočeské cyklostezky). Infocentra pak poskytují často jen základní informace, služby cykloprůvodců téměř chybí.

Nabídky prezentující možnosti cyklistiky jsou často zaměřeny obecně, tj. na cyklisty jako takové, bez upřesnění potřeb jednotlivých specifických skupin – rodiny s dětmi (kratší a bezpečné trasy), běžní „pohodoví“ cyklisté (nenáročné kratší trasy, cca do 30 km), dálkoví cyklisté (cykloturisté, trasy 50 – 100 km), bikeři (náročný terén, polní a lesní cesty i horší kvality). V minulosti bylo uvažováno o možnosti odlišení nabídky tras pro jednotlivé skupiny cyklistů barvami podobně jako je tomu u turistického pěšího značení či u značení náročnosti sjezdovek (žlutá – rodiny s dětmi, zelená – „pohodoví“ běžní cyklisté, červená – dálkoví cyklisté, cykloturisté, černá – bikeři). Tato klasifikace byla již použita při vytváření okruhů, které jsou součástí cykloturistické mapy Plzeň a okolí (RAMAP, 12/2006). V současné době je však uvažováno spíše o využití odlišení tras v online mapách a průvodcích, kteří postupně přebírají roli tištěných materiálů.

Aktivity měst a obcí podporující turistiku se často zaměřují na propagaci architektonických památek, přičemž cyklisté preferují jízdu přírodou a poznávání zajímavostí přírodních (přírodní památky), oceňují krásné výhledy do krajiny a cesty přírodou mimo zastavěné lokality. Propagace takového typu turistiky vyžaduje tedy aktivitu a koordinaci spíše útvarů regionálních – mikroregiony, kraje. Pro podporu místní cykloturistiky spojené s poznáváním cest a místních zajímavostí jsou v některých regionech pořádány samostatné akce – otevírání cyklistické sezóny (např. Nadace Jihočeské cyklostezky), cykloprohlídky (Plzeň), Kolmo za poznáním Olomouckého kraje (Olomoucký kraj) apod.

1.1.2.2.3. Aktuální trendy v cykloturistice

Stejně jako v cyklodopravě i oblast cykloturistiky ovlivňují aktuální trendy. Na rozdíl od cyklodopravy, jsou trendy v cykloturistice zaměřené zejména na nové druhy cykloturistiky. Mezi hlavní takto vymezené nové trendy, které je potřeba při navrhování sítě cyklotras brát v potaz tak patří zejména:

Terénní cyklistika – přírodě blízké cesty (singltrek)

Podpora cyklistiky v České republice zatím opomíjí jednu velmi oblíbenou formu rekreační jízdy na kole – terénní cyklistiku. V posledním desetiletí totiž došlo k posunutí významu pojmu cykloturistika takovým směrem, že do něj již terénní cyklistika nemohla být zahrnována.

Modelem pro podporovanou cykloturistiku se stala rodinná cyklistika v nenáročné krajině realizovaná zásadně na nenáročných cestách. V České republice je však značné množství cyklistů, kteří vyráží do krajiny za přírodními cestami různé technické náročnosti. Na horském kole jezdí po lesních cestách a stezkách nemalé množství lidí. K jejich představám a požadavkům však zatím nebylo při realizaci projektů podpory cyklistiky přihlíženo.

Terénní cyklistika představuje pro rozvoj občanské vybavenosti měst a rozvoj cestovního ruchu zatím nerealizovaný potenciál. Podpora terénní cyklistiky přitom narozdíl od současné podpory cykloturistiky nespočívá v investičně a krajinně intenzivních krocích. Často ji lze realizovat poskytnutím kvalitních mapových podkladů a doprovodných informací.

Díleč specifickou skupinou jsou pak tzv. Single Track (Singltrek) stezky. Jedná se o úzké přírodní stezky projektované a budované dle speciální a léty prověřené metodiky. Označení „single“ je uváděno proto,

že se jedná trasy projektované v celé délce jako jednosměrné, pojem "track" označuje trasu či stezku. První singltreky se začaly ve Spojených státech stavět už s příchodem horských kol. Jejich metodika je odvozena od způsobu, jakým se dřív stavěly stezky pro pěší a pro koně. Před necelými deseti lety je s velkým úspěchem začali pro cyklisty stavět velšští a skotští lesníci. Díky svému charakteru se singltreky stávají uceleným produktem pro rekreaci v přírodě.

Charakter singltreku je určen přírodním prostředím a geomorfologií. Trať se vlní mezi stromy, nikdy nevede dlouho rovně, příliš z kopce ani do kopce. Respektuje tak lesní prostředí a je budována pro to, aby si široká škála návštěvníků užila jízdu v přírodě. To, co singltrek odlišuje od ostatních chodníků a pěšinek, je přesný a zkušenostmi ověřený způsob jeho budování. Povrch stezek bývá většinou zpevněn (štěrkem či jiným přírodním materiálem), tak aby nedocházelo k negativnímu ovlivňování podloží. Podobné stezky na našem území vznikaly již před stovkou let při prvorepublikovém rozmachu turistického hnutí. Singltrek je však nově přizpůsoben a zdokonalen pro využití cyklisty.

Singltrek nejsou široké cesty lesní dopravní sítě, historické stezky a chodníky, pěšiny vyšlapané lidmi či zvěří nebo amatérsky postavené freeride tratě. Ačkoli singltrek často vypadá jako právě zmiňované stezky a chodníky, což je také z estetického hlediska jeho cílem, odlišuje se právě speciální metodikou, která umožňuje efektivní a udržitelnou správu sítě stezek, managementu návštěvnosti stezek a která se maximálně zaměřuje na příjemné uživatelské zážitky.

Cesta o šířce do 1,8 m má přírodní povrch, nesmí nikdy stoupat víc než polovinu sklonu spádnice a úsek trasy by nikdy neměl mít celkový sklon větší než 15 %. Koruna stezky je celá zařízlá do svahu a mírně se v příčném směru sklání, aby odváděla vodu. Ve směru jízdy stezka často alespoň na krátký čas mění směr a sklon. To zabraňuje tomu, aby voda stékající po jejím povrchu nabrala rychlost způsobující erozi. Vinoucí se charakter cesty ale také reguluje rychlost, kterou se po ní cyklisté mohou pohybovat.

První taková uměle vybudovaná stezka v ČR byla otevřena koncem léta 2009 v okolí Černé Vody v podhůří Rychlebských hor, poté následovala druhá v Jizerských horách. Rychlebská trasa, která vznikla na bývalých historických stezkách, je určena pro zkušené horské cyklisty a místy připomíná spíše trial – výjimkou nejsou umělé lávky, velké kameny a strmý sklon. Filozofie při výstavbě singltreku ve Frýdlantském výběžku (Nové Město pod Smrkem) byla jiná. Stezka uprostřed přírody, ale taková, aby si ji užili nejen nároční jezdci, ale i méně zkušené cyklisté a třeba i děti. Prostě zbrusu nová trasa vybudovaná cyklistům na míru. Podobnou strategii zvolili tvůrci i v oblasti Lipna, kde byl vybudován singltrek speciálně pro děti.

V podmínkách ČR je v současnosti tisíce kilometrů cest přístupných cyklistům, které by se daly označit jako singltrek, ovšem existuje zde několik zásadních problémů, které tomu brání:

- cestní síť není v současnosti nijak důsledněji zmapována, značena ani klasifikována, není propojená do větších celků, a tak jsou terénní cyklisté nuceni používat k přejezdu mezi nimi místní komunikace
- obecně lze říct, že drtivá většina těchto cest je v zanedbaném stavu, zarostlá, pokrytá větvemi, poničená erozí, těžkou lesnickou technikou, ale i nadměrným používáním cyklisty, chodci, a jezdci na koních
- mnoho z cest vede oblastmi s vysokými stupni ochrany přírody
- vzhledem k tomu, že je drtivá část těchto cest totožná se značenými turistickými trasami, dochází občas ke konfliktům mezi různými skupinami jejich uživatelů (zejména pěší vs. cyklisté)

Mezi nesporné výhody patří menší pořizovací náklady. Vybudování jednoho kilometru singltreku stojí v průměru 100 – 300 tis. Kč v závislosti na podmínkách prostředí.

Klíčem k dobrému singltreku je tedy především dobrá dohoda s lesníky a dobré plánování tak, aby si cyklisté nepřekáželi s lesní technikou a obráceně.

Koncept singltreku se tak stává vhodnou příležitostí zejména pro odlehlejší kopcovité oblasti. Potenciál pro rozvoj singltreku v Jihočeském kraji skýtají zejména oblasti, které se navíc nacházejí mimo velkoplošně chráněná území (např. Novohradské hory, severní Vimpersko, Prachaticko, případně jižní část Lipenska).

Elektrokola

Jak bylo naznačeno již v komentářích k aktuálním trendům v oblasti cyklodopravy, velmi významným trendem s doposud nedostatečně využitým potenciálem je cykloturistika na elektrokolech. I přes výrazný posun zejména v průběhu několika posledních let tato forma cykloturistiky prozatím nezaznamenala takový boom jako kupříkladu v sousedním Bavorském lese, což je dáno zejména omezeným množstvím půjčoven elektrokol (zpravidla pouze ve větších městech – České Budějovice, Písek, Tábor; z vyhledávaných turistických destinací v podstatě v okolí Lipna). Pozitivní posun lze zaznamenat díky iniciativě Jihočeského kraje <https://sitelektokol.cz/>, přesto lze konstatovat, že je pokrytí regionu stále nedostatečné – viz. následující mapové zobrazení, ze kterého je patrné nedostatečné pokrytí zejména oblasti, Táborska, Strakonicka, Prachaticka a západní části Šumavy.

Protože lze předpokládat, že pro účely cykloturistiky si většina jejích účastníků elektrokolo „pouze“ zapůjčí (na rozdíl od cyklodopravy ve městech, kde uživatelé zpravidla využívají vlastní zakoupené elektrokolo), je existence půjčoven elektrokol pro rozvoj této formy cykloturistiky nezbytná.

Z pohledu cykloturistiky může další problém představovat také skutečnost, že půjčovny elektrokol nejsou vzájemně nijak provázány, neexistuje tudíž možnost elektrokolo zapůjčit na jednom místě turistické destinace a po absolvování vícedenního cykloturistického výletu jej na jiném místě vrátit. S ohledem na tento fakt je tedy využití elektrokol pro cykloturistiku v současnosti vhodné spíše pro méně zdatné cyklisty pro kratší výlety v okolí destinace, kde si elektrokolo zapůjčí.

Do projektu interaktivní mapy dobíjecích stanic pro elektrokola se po celé ČR doposud zapojilo téměř 600 poskytovatelů turistických služeb. V roce 2014 byla možnost dobít elektrokola stanovena jako jedna z podmínek pro získání označení „Cyklisté vítání“. Ihned po zavedení této podmínky vyšlo elektrocyklistům vstříc přes 350 poskytovatelů turistických služeb. Nyní jich je kolem 600 a meziročně přibývá na 70 míst. Nejvíce takových míst je v Jihomoravském kraji. Nejvíce certifikovaných ubytovacích a stravovacích zařízení se nachází ve větších městech – Českých Budějovicích, Táboře a Veselí nad Lužnicí –, dále na Českobudějovicku v obci Pištín, na Třeboňsku v obci Příbraz a na Písecku v obci Předotice) a ve významných turistických oblastech, např. v okolí Lipna. Dobíjecí stanicí je myšleno jakékoliv místo, kde si zákazník může své kolo dobít. Někdy se jedná o místa speciálně vybudovaná a vybavená rychlonabíječkou nebo stojany na kola s různými adaptéry. K dobíjení baterie elektrokola je zapotřebí „pouze“ standardní zásuvka na 230 V, kdy je nutné použít vlastní nabíječku, takovéto nabití je zpravidla bezplatné.

1.1.2.3. Cyklistika ve strategických a koncepčních materiálech

1.1.2.3.1. Evropská úroveň

Výchozími dokumenty formulujícími klíčové otázky pro zahájení veřejné diskuze o konkrétních tématech a záměrech Evropské komise a obsahující návrhy na činnost společenství v příslušných oblastech představují **Zelené a Bílé knihy**. Ve vztahu k podpoře a rozvoji cyklistiky se jedná zejména o:

- **Zelenou knihu: Na cestě k nové kultuře městské mobility**³⁰ (KOM 2007) 551 z 25. 9. 2007, v níž EK identifikuje 5 výzev, před nimiž stojí evropská města a kterým je potřeba čelit integrovaným přístupem, a
- **Bílá kniha: Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje (2011)**, zkráceně „Bílá kniha o dopravě“³¹, která představuje základní dopravně-strategický dokument EU pracující s výhledem do r. 2050, v němž je cyklistická doprava řešena v rámci iniciativ „Práce v oblasti bezpečnosti dopravy: záchrana tisíců životů“ (iniciativa 16) a „Podpora udržitelnějšího chování“ (iniciativa 27). Bílá kniha má pro členské státy EU pouze doporučující povahu, je nezávazným dokumentem.

Na základě výsledků konzultačního procesu Zelené knihy byl přijat Evropskou komisí 30. září 2009 **Akční plán pro městskou mobilitu**³², který definuje celkem 20 akcí pro krátko a střednědobý horizont, z nichž zhruba polovina se dotýká rovněž cyklistické dopravy, přičemž jedny z nejvýznamnějších pro tuto oblast jsou zejména: tvorba plánů udržitelné městské mobility, udržitelná městská mobilita a regionální politika, doprava pro zdravé městské prostředí, kampaně zaměřené na dopravní chování či inteligentní dopravní systémy.

Významnou vazbu na oblast cyklistiky má také sdělení Evropské komise s názvem **Směrem k evropskému prostoru bezpečnosti silničního provozu: směry politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011 – 2020**³³ z července 2010, které obsahuje návrh sedmi hlavních cílů v oblasti bezpečnosti dopravy, z nichž spojitost s cyklistickou dopravou mají především cíle zaměřené na zlepšení vzdělávání a výcviku účastníků silničního provozu a ochranu zranitelných účastníků silničního provozu (chodců, cyklistů, motocyklistů).

³⁰ Komise evropských společenství (2007). Zelená kniha: Na cestě k nové kultuře městské mobility. KOM(2007) 551 v konečném znění. Brusel, Belgie, 2007 – 23 s.

³¹ Evropská komise (2011). Bílá kniha: Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje. KOM(2011) 144 v konečném znění. Brusel, Belgie, 2011 – 32 s.

³² Komise evropských společenství (2009). Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů: Akční plán pro městskou mobilitu. KOM(2007) 490 v konečném znění. Brusel, Belgie, 2009 – 13 s.

³³

1.1.2.3.2. Národní úroveň – ČR

Hlavním strategickým materiálem na národní úrovni (ČR) přímo zaměřeným na oblast cyklistiky, je **Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy**, zkráceně též „Cyklostrategie“. V současnosti se jedná o Cyklostrategii pro léta 2013 – 2020 (schválenou usnesením Vlády ČR č. 382 ze dne 22. 5. 2013), která navazuje na předchozí strategii pro roky 2004 – 2011, již se Česká republika přihlásila k podpoře cyklistiky.

Smyslem a účelem strategie je mimo jiné zajistit koordinaci činností všech ministerstev, krajů, obcí a dalších subjektů tak, aby byl zajištěn co nejrychlejší rozvoj kvalitní bezpečné sítě cyklistické infrastruktury a zároveň zvyšováno povědomí veřejnosti o cyklistice jako alternativní formě dopravy.

Podpora rozvoje cyklistické dopravy je dále akcentována většinou základních strategických rozvojových dokumentů na národní úrovni. Stěžejními strategicky nadřazenými dokumenty, z nichž uvedená Cyklostrategie vychází, jsou zejména:

- **Aktualizace Dopravní politiky České republiky pro léta 2005 – 2013 z roku 2011.** Cyklistická doprava je v tomto materiálu řešena v rámci specifického cíle 4.5.3 „Využití možností nemotorové dopravy“, v jehož rámci se jedno z opatření na Cyklostrategii přímo odkazuje („...při řešení cyklistické dopravy budou odpovědné orgány využívat veřejně projednanou Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy ČR.“).

Dokument Cyklostrategie byl současně tvořen v souladu s nově připravovanou **Dopravní politikou ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050**.

- **Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011 – 2020**, která byla schválená usnesením vlády České republiky ze dne 10. srpna 2011 č. 599, kde je cílem i podpora realizace programů zaměřených na zvyšování bezpečnosti cyklistů a chodců.
- **Koncepce státní politiky cestovního ruchu na období 2014 – 2020** schválená usnesením vlády č. 220/2013 ze dne 27. března 2013 a **Marketingová strategie CzechTourism**

Hlavním garantem realizace Cyklostrategie je Ministerstvo dopravy (oblast cyklodopravy), dílčím garantem pak Ministerstvo pro místní rozvoj (cykloturistika). Klíčem úspěchu celé Cyklostrategie je ovšem spolupráce s místní samosprávou, neboť odpovědnost za budování cyklistické infrastruktury mají právě obce a města.

Cyklistika jakožto výrazně průřezové téma se přitom dotýká i průřezových strategických dokumentů či koncepcí vztahujících se k oblastem zdánlivě s tímto tématem nesouvisejících. V principu lze konstatovat, že problematika cyklistiky je v různé míře zohledněna v koncepčních materiálech takřka všech resortů. Kromě již výše zmíněných koncepcí s vazbou na oblasti/ resorty dopravy (MD) a místního rozvoje (MMR) se jedná zejména o následující:

- **Strategický rámec Česká republika 2030** (schválen usnesením vlády ze dne 29. července 2015 č. 622 k agendě udržitelného rozvoje), jehož cílem je zvyšování kvality života všech obyvatel a obyvatelek České republiky při respektování přírodních limitů. Na základě strukturální analýzy současného stavu a trendů formuluje strategické a specifické cíle, kterých by Česká republika měla do roku 2030 dosáhnout. Cyklistika nepřímo naplňuje tyto priority a cíle: Priorita 1.2: Zlepšování životního stylu a zdravotního stavu populace, Cíl 1: Zlepšit životní styl a zdravotní

stav populace; Priorita 3.2: Zvyšování kvality života obyvatel území, Cíl 2: Zvýšit a zkvalitnit dopravní dostupnost, Cíl 4: Posílit zastoupení udržitelného cestovního ruchu ve struktuře místní ekonomiky

- Politika územního rozvoje České republiky, ve znění Aktualizací č. 1, 2 a 3 (na základě usnesení vlády ze dne 21. ledna 2019), kde je téma cyklistické dopravy přímo či nepřímo zmiňováno ve vícero bodech
- Dlouhodobý program zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva ČR– Zdraví pro všechny v 21. století (schválen usnesením Vlády ČR č. 1046 dne 30. října 2002) – resort zdravotnictví (Ministerstvo zdravotnictví)
- Státní politika životního prostředí České republiky 2012 – 2020 (MŽP, 09/2012) – resort životního prostředí (MŽP)

1.1.2.3.3. Regionální (krajská) úroveň – Jihočeský kraj

Rozvoj cyklistiky na území Jihočeského kraje vychází z **Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Jihočeském kraji**, která byla zpracována v roce 2006 a **Cyklogenerelu Jihočeského kraje 2014 – 2020** zpracovaného v roce 2014. Cyklogenerel definuje základní priority, cíle a opatření, na jejichž základě má probíhat optimalizace a další rozvoj sítě cykloturistických tras na území Jihočeského kraje.

Problematikou rozvoje cyklistiky na území Jihočeského kraje se dále zabývají nadřazené koncepční materiály zaměřené do oblasti regionálního rozvoje, územního plánování, dopravy a cestovního ruchu. Jedná se zejména o následující strategické dokumenty:

- **Zásady územního rozvoje (ZÚR) Jihočeského kraje**

Zásady územního rozvoje kraje jsou základním nástrojem územně plánovací činnosti kraje. V rámci provedených aktualizací však byly záměry týkající se cyklodopravy vypuštěny, jako záměry, které nemají potřebný strategický význam.

- **Program rozvoje Jihočeského kraje 2014 – 2020**, schválený usnesením Zastupitelstva Jihočeského kraje č. 91/2014/ZK-10 ze dne 24. 4. 2014

Program rozvoje Jihočeského kraje je základním střednědobým dokumentem na úrovni vyššího územně samosprávného celku, jehož hlavním účelem je definování směrů regionálního rozvoje kraje pro období let 2014 – 2020.

Oblast podpory cykloturistiky je v rámci PRK zařazena primárně v Prioritní ose 5 Využití potenciálu přírodního, kulturního a historického dědictví pro rozvoj cestovního ruchu a jejich opatření 5.1 Vyvážený rozvoj infrastruktury cestovního ruchu (rozvoj páteřních cyklistických tras – zpravidla podél či v blízkosti významných vodních toků –, budování cyklostezek či údržba vyznačených cyklotras a jejich vybavení, projektová příprava, rozvoj doprovodné infrastruktury atd.) a 5.2 Služby, produkty a lidské zdroje v cestovním ruchu (podpora měkkých aktivit – propagace cykloturistiky, rozvoj produktové nabídky, turistických akcí apod.).

Úzkou vazbu na cyklodopravu a cykloturistiku mají nicméně i další opatření zaměřená do oblasti dopravy („kolo nemá ambici být jen nástrojem pro trávení volného času a poznávání regionu, ale rovněž důležitým a environmentálně šetrným dopravním prostředkem“), zejména

Opatření 2.2 Vnitřní dopravní prostupnost a obslužnost regionu, které řeší rozvoj cyklistické dopravy ve městech a obcích, a Opatření 2.1 Dopravní napojení a logistika regionu, jež má přímou souvislost s rozvojem dálkových cykloturistických tras, a dále také opatření zaměřená na spolupráci a partnerství při plánování a realizaci rozvoje na místní, mikroregionální a regionální úrovni (Opatření 3.4 Kvalitní spolupráce a plánování pro územně vyvážený rozvoj regionu s důrazem na rozvoj venkova – např. značení cyklistických tras, (podpora výstavby a značení cyklistických tras a stezek v příhraniční oblasti) či opatření v oblasti péče o přírodu a krajinu (Opatření 4.1 Péče o přírodu a krajinu a jejich šetrné využití – podpora cykloturistiky jako formy turistiky šetrné k životnímu prostředí).

- **Koncepce rozvoje cestovního ruchu v Jihočeském kraji 2015 - 2020**, je střednědobým strategickým dokumentem, který navazuje na rámcově vymezené směry rozvoje cestovního ruchu v Programu rozvoje kraje.

Materiál vymezuje aktivity v oblasti stimulace nabídky produktů a služeb v cestovním ruchu na území Jihočeského kraje – v rámci Strategického cíle 2 – Vytváření produktů cestovního ruchu s využitím potenciálu celého území regionu, současných moderních trendů a s akcentem na šetrné formy cestovního ruchu.

V rámci daného strategického cíle pak navrhuje v oblasti cykloturistiky

- o Zpracovat nabídku jednodenních cyklovýletů s maximálním využitím cyklostezek a málo frekventovaných silnic
- o Podpořit dobudování půjčoven elektrokol a dobíjecích míst
- o Podpořit další značení/obnovu cyklostezek

- **Strategie silničního provozu Jihočeského kraje pro období 2014 – 2020**, který řeší problematiku bezpečnosti cyklistické dopravy a představuje základní nástroj managementu bezpečnosti silniční sítě.

V rámci několika definovaných bezpečnostních a bezpečnostně preventivních opatření strategie vyzdvihuje význam cyklistiky jako nedílné součásti dopravy a stanovuje některé úkoly a cíle směřující ke zvyšování bezpečnosti a komfortu cyklistů. Mezi nejvýznamnější přitom patří zejména:

- a) zajišťování bezpečnostního auditu již ve fázi projektové přípravy jakožto součásti plánování a projektování nových dopravních staveb či při rekonstrukcích stávajících úseků, s důrazem na bezpečnost a komfort pohybu chodců a cyklistů ve spolupráci s dotčenými obcemi a městy
- b) upřednostňování pohybu cyklistů a chodců v uličním prostoru měst a obcí při územním plánování, realizaci dopravně inženýrských opatření a politik
- c) zklidňování dopravy uvnitř pevných hranic města s preferencí pěší, cyklo dopravy a městské případně příměstské hromadné dopravy, s maximální snahou o ochranu pěších a cyklistů jako účastníků silničního provozu

- d) oddělování přechodů pro chodce a přejezdů pro cyklisty, jejichž povinnosti v provozu na pozemních komunikacích jsou při překonávání komunikace různé
 - e) dopravní výchova mladých cyklistů
- **Zásady pro územně plánovací činnost a rozhodování v území** stanovují pro navazující územně plánovací dokumentace a správní řízení tyto zásady pro rozhodování o změnách v území:
 - a) podporovat ochranu, obnovu a rozvoj veřejné infrastruktury s ohledem na hodnoty území, zvláštní pozornost věnovat zařízením občanského vybavení a veřejným prostranstvím,
 - b) vytvářet podmínky pro znovuvyužití již urbanizovaného území, regeneraci brownfields (např. opuštěných a nevyužívaných území, nefunkčních průmyslových zón, nevyužívaných dopravních staveb),
 - c) dbát na citlivá a kvalitní řešení dostavby a rozvoj doplňkové lázeňské infrastruktury, vytvářet podmínky pro rozvoj lázeňských míst Bechyně, Třeboň, Vráž u Písku, respektovat požadavky na kvalitní propojení obytného a přírodního prostředí v území,
 - d) podporovat vznik zařízení a vybavenosti cestovního ruchu; v oblasti infrastruktury např. rozvoj informačního systému cestovního ruchu, zřizování doprovodné infrastruktury pro vodní aktivity a vodní turistiku, zřizování nových cykloturistických stezek nebo naučných stezek včetně doprovodné infrastruktury, zřizování a propojování hipostezek, v oblasti sportu a rekreace např. modernizace a rozvoj areálů zimních sportů s prioritou komplexnosti těchto areálů a jejich celoročního využití, podpora tvorby produktů prodlužující sezónnost v regionu.

Rozdíly ve vymezení cyklistiky ve strategických materiálech:

V obecné rovině, a z logiky věci platí, že čím vyšší úroveň strategického dokumentu (EU, národní), tím obecněji, a tedy v nižším detailu příslušný problém rozvádí a rozpracovává.

Na úrovni EU je problematika cyklistiky řešena spíše okrajově v rámci dopravy jako celku; není jí tedy věnován takový prostor (řešena jsou jiná témata – TEN-T apod.), nicméně je brána jako neoddělitelná součást dopravy a významný druh zejména v rámci městské a příměstské mobility, přičemž hlavním řešeným tématem je především problematika zvyšování bezpečnosti cyklistů (a tedy zamezování/minimalizování negativních dopadů ostatních druhů dopravy na cyklodopravu, jejich střetů s cyklodopravou, vytváření a zlepšování podmínek pro rozvoj cyklodopravy a její vnímání jako rovnocenného způsobu dopravy ve vztahu k ostatním druhům atd.).

Na národní úrovni se strategické materiály – zejména Cyklostrategie a s ní provázané dokumenty – zabývají problematikou cyklistiky ve větším detailu: tzn. uvádí konkrétní opatření, která jsou postupně realizována, resp. je snaha o jejich postupnou integraci do legislativy, technických norem a podmínek (realizace výzkumných projektů – využití zkušeností a ověřených přístupů ze zahraničí, tvorba a rozvoj webových portálů, činnost „Cykloskupiny“ → návrh konkrétních opatření, návrhy na úpravy právních předpisů atd.).

Obdobný princip je zachován na úrovni nižších územně samosprávných celků, kdy by strategické materiály měly zohledňovat cíle vytýčené na národní úrovni prostřednictvím naplňování konkrétních specifických cílů na úrovni regionální a místní.

1.1.2.4. Systém fungování a řízení cyklistiky na národní, regionální a místní úrovni

1.1.2.4.1. Národní úroveň

Cyklistika je ve své podstatě průřezovým tématem, tzn. dotýká se množství odvětví a resortů na úrovni státní správy i územní samosprávy. Podpora cyklistické dopravy je součástí programového prohlášení vlády ČR: „Vláda podpoří rozvoj cyklistické dopravy včetně legislativních opatření ve prospěch cyklistů“, což bude naplňováno prostřednictvím plnění cílů a opatření schválené Cyklostrategie.

Hlavním garantem realizace Cyklostrategie je **Ministerstvo dopravy** (oblast cyklodopravy), které bude při naplňování Cyklostrategie spolupracovat zejména s Implementačním orgánem realizace Cyklostrategie a **Ministerstvem pro místní rozvoj** (jakožto dílčím garantem pro oblast cykloturistiky).

Dalšími zapojenými institucemi na vládní úrovni budou Ministerstvo zemědělství (tématika cyklistické infrastruktury), Ministerstvo životního prostředí, Ministerstvo zdravotnictví a Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy (tématika osvěty, vzdělávání a výzkumu). V oblasti bezpečnosti bude probíhat spolupráce s Ministerstvem vnitra a DI Policie ČR.

V rámci celkového nastavení řízení podpory a rozvoje cyklodopravy a cyklistiky obecně jsou v rámci aktuálně platné národní Cyklostrategie stanoveny následující subjekty:

Národní cyklokoordinátor

Funkci národního cyklokoordinátora zastává pracovník Ministerstva dopravy. Náplní práce národního cyklokoordinátora je naplňování cílů Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy (Cyklostrategie). Za tímto účelem má k dispozici tým odborných poradců, s nimiž se snaží prosazovat cyklistiku na národní úrovni po vzoru cyklisticky vyspělých států, a úzce spolupracuje s dalšími zapojenými subjekty a institucemi („Cykloskupina“ – viz dále; vládní orgány, zájmová sdružení a výzkumné instituce, Svaz měst a obcí ČR apod.) při přípravě a realizaci projektů a informačních kampaní, vzdělávání v oblasti plánování rozvoje cyklistické dopravy a městské mobility.

Meziresortní skupina – tzv. Cykloskupina

Úzká pracovní skupina „Komise pro začlenění rozvoje cyklistické dopravy do silniční legislativy“, označovaná také pracovním názvem „Cykloskupina“, byla vytvořena v roce 2011 při Ministerstvu dopravy s cílem přípravy pracovních podkladů pro návrhy „pro-cyklistických“ opatření k novelizaci zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

Cykloskupina navazuje na práci širší pracovní skupiny pro začlenění rozvoje cyklistické dopravy do silniční legislativy, vytvořené při MD v roce 2009. Za jejího přispění bylo pro podporu bezpečnější jízdy na kole zavedeno do užívání několik nových dopravních značek, a to prostřednictvím vyhlášky Ministerstva dopravy č. 247/2010 Sb., která vstoupila v platnost dne 14. 9. 2010. Dále se Cykloskupina spolupodílela na definování tří „pro-cyklistických“ bodů do novely zákona o provozu na pozemních komunikacích, která vstoupila v platnost 1. srpna 2011.

Aktuálně Cykloskupina řeší 9 dále uváděných tematických okruhů:

- Cykloobousměrky
- Jasnější definice bruslaře
- Křížení a sjednocení práv a povinností
- Menší množství dopravních značek
- Nepovinné použití cyklistického opatření
- Prostor s převažující funkcí
- Stezka podél hlavní komunikace
- Světelné signalizace
- Ochranné / víceúčelové pruhy

a zabývá se také dalšími tématy, jako např. jízda na kole nejen při pravém okraji vozovky, zklidňování dopravy a snižování rychlosti apod.

CzechTourism

Česká centrála cestovního ruchu (CzechTourism) je státní příspěvkovou organizací, jejímž zřizovatelem je Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, zřízenou s cílem propagace České republiky jako destinace cestovního ruchu v zahraničí i v ČR.

Podpora cykloturistiky vychází zejména z Marketingové koncepce cestovního ruchu 2013 – 2020, která řadí cykloturistiku mezi jedny z nejvýznamnějších komponentů produktu „Sport a pohyb v létě“.

Klub českých turistů (KČT)

Klub českých turistů, je zájmové sdružení turistů vzniklé v roce 1888 za Rakousko-Uherska, působící dodnes v České republice, mezi jehož hlavní poslání patří značení a údržba sítě turistických značených tras, tzn. jak pěších, tak také lyžařských (běžkařských) a tras (jezdeckých stezek) pro turistiku na koni, a rovněž – ve spolupráci s dalšími organizacemi – tras cyklistických a cykloturistických.

KČT představuje na úrovni ČR centrálního koordinátora v oblasti zřizování a provozu cyklotras. U vyznačených tras zajišťuje pravidelnou údržbu značení a z pověření MD ČR a MV ČR je také garantem jednotného značení cyklistických tras, které eviduje a všem novým trasám přiděluje evidenční čísla z celostátního registru a zavádí je do centrální evidence (pasportu) a vydávaných map. KČT byla rovněž zpracována jednotná metodika značení cyklotras (Učební texty pro značkaře).

Vědeckovýzkumné instituce

Mezi hlavní vědeckovýzkumné instituce zabývající se problematikou cyklistické dopravy patří bezesporu Centrum dopravního výzkumu (CDV). CDV je státní příspěvkovou organizací a jedinou dopravní vědeckovýzkumnou organizací v působnosti Ministerstva dopravy (MD). Bylo zřízeno v roce 1992, jako právní nástupce Výzkumného ústavu dopravního v Žilině. Jeho základním účelem je výzkumná a vývojová činnost s celostátní působností pro všechny obory dopravy a zajišťování servisních činností pro MD ČR. CDV tak úspěšně pokračuje v činnosti, jež má již více než padesátiletou tradici. V rámci organizační struktury CDV působí i Sekce cyklistické a pěší dopravy.

Sekce cyklistické a pěší dopravy CDV přináší prostřednictvím osvětového programu praktické návrhy podpory nemotorové dopravy, ať už na úrovni státní správy, samosprávy či zájmové sféry. Dále zkoumá

podmínky pro uplatnění cyklistické a pěší dopravy jako rovnocenné a integrované části celého dopravního systému. V neposlední řadě se zabývá zpracováním studií, generelů cyklistické dopravy a digitálního zpracování cyklotras ve formátu GIS.

1.1.2.4.2. Krajská úroveň

Vzhledem ke skutečnosti, že popisem systému fungování, vývoje a aktuálního stavu řízení cyklistiky přímo v rámci Jihočeského kraje se zabývá samostatná kapitola v další části cyklogenerelu, je předmětem této kapitoly spíše obecný, rámcový popis systému řízení a koordinace podpory a rozvoje cyklistiky na krajské úrovni, s případným uvedením odlišností v jednotlivých krajích ČR.

Kraje (krajské úřady) zajišťují institucionální podporu cyklistiky na svém území zejména prostřednictvím vytváření základních koncepčních a strategických materiálů, zabývajících se zpravidla (mimo jiné) také podporou cyklistiky coby nedílné a neoddělitelné součásti dopravy a cestovního ruchu. Nastavení těchto materiálů by současně mělo být v souladu, a tedy zajišťovat naplňování cílů národní Cyklostrategie a dalších nadřazených koncepčních materiálů (na národní a evropské úrovni).

K naplňování záměru Cyklostrategie, spočívajícího ve spolupráci krajských samospráv s orgány státní správy (MD, MMR, MŽP, MZ) by měla sloužit navrhovaná Dohoda (Memorandum), jíž by se kraje měly zapojit do národního produktu „Česko jede“. Z uzavření této dohody nevyplynou krajům žádné povinnosti, jedná se o doporučení.

V rámci dohody jsou krajům doporučovány k realizaci následující klíčová opatření (oblasti zájmu):

- Cyklistická doprava jako nedílná součást dopravního systému (přímá a nepřímá podpora budování cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty, začlenění cyklodopravy do IDS, podpora dopravní výchovy)
- Cykloturistika a terénní cyklistika jako nedílná součást rekreace a cestovního ruchu (podpora EuroVelo a dálkových CT, podpora související infrastruktury, marketingová prezentace cykloturistiky, podpora služeb)
- Koordinace a partnerství (aktivity kolem cyklodopravy a cykloturistiky, poradenství a propagace)

Dohoda také krajům doporučuje připravit Akční plán a vymezit podmínky pro čerpání finančních prostředků ze Strukturálních fondů EU. Jako předpoklady pro úspěšné naplňování akčního plánu vymezuje dohoda následující tři stěžejní opatření:

- vznik pozice **krajského cyklokoordinátora**,
- vytvoření **pracovní skupiny pro cyklistickou dopravu**,
- zřízení **dotačního titulu na podporu cyklistiky** (popř. jiných zdrojů zaměřených na podporu cyklodopravy a cykloturistiky).

K výše uvedeným doporučením (opatřením) lze konstatovat následující skutečnosti:

Samostatnou pozici cyklokoordinátora za účelem plnění vytýčených cílů a úkolů v oblasti podpory a rozvoje cyklistiky mají některé kraje již z dřívějšího období vytvořenu (např. Jihomoravský, Liberecký, Středočeský a Ústecký kraj) či případně zřízeny samostatné subjekty (zpravidla příspěvkové organizace, neziskové organizace či nadace) vykonávající tuto činnost (Nadace Jihočeské cyklostezky).

Pracovní skupina pro cyklistickou dopravu jakožto podpůrný orgán (zpravidla bez právní subjektivity) je rovněž v určitých případech vytvořena; týká se vesměs těch krajů, v nichž je zřízena pozice cyklokoordinátora, jelikož tato dvě opatření jsou k sobě v podstatě navzájem komplementární (skupina působí např. Jihočeském, Jihomoravském, Libereckém, Plzeňském, Ústeckém nebo Zlínském kraji).

Finanční podpora rozvoje cyklistické dopravy z vlastních prostředků krajů se v rámci jednotlivých regionů poměrně výrazně liší. V některých regionech převzaly kraje záštitu nad rozvojem sítě páteřních tras a tyto trasy zpravidla nejen financují ale prostřednictvím krajských organizací také udržují. Ve většině regionů je pak realizován alespoň základní grantový program podporující rozvoj sítě cyklostezek a cyklotras.

1.1.2.4.3. Místní úroveň

Města a obce, svazky obcí, euroregiony

Význam místních samospráv pro rozvoj cyklistické dopravy a cykloturistiky je naprosto zásadní a představuje klíč úspěchu celé Cyklostrategie, neboť odpovědnost za budování cyklistické infrastruktury, stejně tak jako vytyčování a údržbu sítě cyklotras, mají právě města a obce.

V mnoha municipalitách (zejména větších městech) jsou již jmenováni úředníci (městští cyklokoordinátoři), kteří jsou za téma cyklistické dopravy přímo odpovědní a mají tedy možnost ovlivňovat podporu cyklistické dopravy, což se na komunální úrovni ukazuje jako úspěšný model. Nezbytnou podmínkou dobrého fungování tohoto modelu je nicméně vymezení jasných kompetencí pro cyklistickou dopravu a příprava potřebných personálních a finančních zdrojů, stejně tak jako spolupráce s dalšími subjekty (např. vytvářením sítě Města pro cyklisty – jeden z cílů Cyklostrategie).

Za účelem koordinace rozvoje cyklistické dopravy ve svém správním území či širším regionu zpracovávají některá města, obce či mikroregiony vlastní generely či obdobné analytické studie.

Přetrvávajícím problémem zejména v menších městech a obcích je nedostatečný aparát pro řešení rozvoje cyklo dopravy a cykloturistiky. Na úrovni obcí jsou zpravidla jako prioritní oblasti místního rozvoje vnímány jiné záležitosti (např. výstavba a obnova ZTV, občanská vybavenost), přičemž cyklistika je stále vnímána jako určitá „nadstavba“: jen málokterá menší obec přitom disponuje adekvátními personálními, administrativními a finančními kapacitami, aby mohla problematiku rozvoje cyklo dopravy a cykloturistiky na svém území komplexněji a systematičtěji řešit.

Role euroregionů spočívá především v oblasti provazování sítě cyklistických tras přes hranice regionu a spolupráci s příhraničními regiony.

1.1.2.5. Stávající národní a nadnárodní projekty/iniciativy v cyklistice

Účelem kapitoly není poskytnout úplný výčet všech stávajících či plánovaných projektů a iniciativ v oblasti podpory rozvoje cyklistiky, ale uvést příklady konkrétních významných projektů, které zásadním způsobem přispívají k rozvoji cyklo dopravy a cykloturistiky, ať již ve formě konkrétních

investičních opatření, anebo „měkkých“ aktivit spočívajících v propagaci této formy dopravy a cestovního ruchu. Přehled hlavních projektů se přitom v čase příliš nemění. Většina hlavních iniciativ zůstává stejná, dochází pouze k jejich dalšímu rozvoji.

Greenways

Zelené stezky jsou trasy, komunikace nebo přírodní koridory, využívané v souladu s jejich ekologickou funkcí a potenciálem pro sport, turistiku a rekreaci. Přinášejí užitek v oblasti ochrany přírody a kulturního dědictví, zlepšují možnosti pro dopravu, rekreaci a turistiku, jsou výzvou k zdravějšímu životnímu stylu a udržitelnému využívání místních zdrojů.

Greenways vedou občany, zastupitele, úřady a podnikatele ke společnému plánování a zlepšování života v jejich obci a komunitě.

O koordinaci stezek Greenways se od 90. let stará největší česká ekologická nadace – Nadace Partnerství. Nadace poskytuje pomoc a podporu organizacím a projektům, které přispívají k udržitelnému rozvoji podél stezek a přírodních koridorů. Cílem programu je rovněž vytvořit síť organizací a projektů, které si mohou navzájem vyměňovat zkušenosti a spolupracovat.

Ačkoli je snahou vést trasy Greenways převážně po komunikacích s vyloučením motorové dopravy, v praxi nicméně toto zpravidla není proveditelné, a na poměrně mnoha úsecích jsou tudíž trasy vedeny po komunikacích se smíšeným provozem. I z tohoto důvodu jsou v případě některých stezek Greenways připravovány dílčí záměry směřující k řešení oddělení trasy od motorové dopravy – tedy např. projekty na výstavbu samostatných úseků cyklostezek v nejproblematičtějších úsecích na dané trase. Tyto snahy pochopitelně narážejí na celou řadu úskalí, ať již z hlediska financování, nositele projektu, vypořádání majetkových vztahů (např. vedení navržené vhodné linie trasy po soukromých pozemcích) či administrativní náročnosti přípravy (vyřizování potřebných povolení a souhlasů). Přesto byla v uplynulých letech postupně zrealizována celá řada investic směřujících k uvedení těchto tras do požadovaného stavu – tedy v principu, pokud možno jejich oddělení od motorové dopravy – a množství dalších záměrů je i v současnosti v realizaci či přípravě.

Příklady plánovaných záměrů v rámci Greenways v ČR:

- Greenway Jizera v úseku Líšný – Železný Brod – Podspálov: v současnosti připraveno posouzení trasy z roku 2018 a jedná se o možnostech řešení vzniklé patové situace
- Cyklotrasa Jizera v úseku Podspálov – Semily – Dolní Sytová: postupně zpracovávána projektová dokumentace
- Labská stezka:
 - o Ústecký kraj: Etapa č. 3, plánováno dokončení dílčích úseků cyklotrasy – v roce 2018 vypsána veřejná soutěž na výstavbu úseku Račice – Hněvice
 - o Královéhradecký a Pardubický kraj: připravován úsek Hradec Králové – Pardubice (tzv. Hradubická: Stezka mechu a perníku)
- Středočeský kraj: lávka přes Sázavu a navazující cyklostezky, na které bude z frekventované silnice přeložena mezinárodní cyklotrasa Greenways Praha – Vídeň v úseku Zbořený Kostelec – Týnec nad Sázavou
- Greenway Mrlina – ve stadiu vyhledávání možností vedení bezpečných tras pro pěší a hlavně cyklisty k prameni Mrliny ale nyní hlavně z Kopidlno do Jičína.

Ze zkušeností na úrovni Jihočeského kraje je nutné zmínit skutečnost, že iniciativa Greenways není příliš systematicky propagována. O skutečnosti, že regionem vede tato trasa cykloturisté téměř nevědí a aktivita není systematicky koordinována s regionálními aktéry s cílem jejího zapojení do dalších aktivit na regionální úrovni.

Drážní stezky

Myšlenka drážních stezek volně navazuje na ideu Greenways a odpovídá na otázku: „Jak smysluplně naložit s železnicí, která už neplní svoji původní funkci?“ V České republice existuje více než 1 000 kilometrů neprovozovaných železnic, jejich počet se navíc v průběhu času zvyšuje zejména díky probíhající modernizaci železničních koridorů, pro které jsou často budovány nové tratě.

Opuštěné tratě představují po odstranění kolejí a pražců přímo ideální základ pro budování cyklostezek, jelikož vedou mimo stávající silniční síť a nehrozí tudíž střet cyklistů s motorovou dopravou, navíc jejich převýšení je i v kopcovitém terénu minimální, takže jsou vhodné pro cyklisty všech věkových kategorií, in-line bruslaře, pěší, a dokonce i handicapované osoby. K vybudování zázemí pro turisty (ubytovacích a stravovacích zařízení, odpočívadel a půjčoven) může posloužit stávající infrastruktura – opuštěné vlakové stanice a nádraží. Drážní stezky se díky nízkému převýšení hodí i pro každodenní dojíždění do zaměstnání a školy.

EuroVelo

EuroVelo, evropská síť cyklotras je projektem Evropské cyklistické federace (ECF). Projekt rozvíjí 14 transevropských cyklotras s celkovou délkou na 70 000 kilometrů. ECF zodpovídá za propagaci projektu v Evropě a ve světě prostřednictvím internetového portálu (www.eurovelo.org pro odborníky a www.eurovelo.com pro uživatele).

Trasy EuroVelo jsou vedeny po existujících či plánovaných dálkových cyklotrasách, které splňují stanovené podmínky. Podstatnou část této sítě tvoří již stávající národní, regionální či místní cyklotrasy. Existuje také jednotná forma značení logem EuroVelo, která je daná v Manuálu značení tras EuroVelo (ke stažení na www.cyklodoprava.cz).

Trasy EuroVelo jsou jednotně označeny číslem a logem na modrém podkladu v kruhu 12 žlutých hvězdiček (symbol Rady Evropy), názvem trasy (v angličtině či v národním jazyce) a názvem sítě tras (EuroVelo). Toto značení je integrováno do jednotlivých národních systémů značení v Evropě.

Územím ČR procházejí 4 trasy EuroVelo, a sice EuroVelo 4 (tzv. Trasa střední Evropou), 7 (Sluneční trasa), 9 (Balt-Jadran či Jantarová stezka) a 13 (Stezka železné opony).

Ostatní dálkové trasy a trasy (nad)regionálního významu

Příklady plánovaných záměrů dálkových cyklotras:

- zpracování projektové dokumentace Cyklostezky Ohře a postupná výstavba jednotlivých úseků
- dokončení výstavby Krušnohorské magistrály
- spolupráce a podpora zpracování projektové dokumentace a dokončení výstavby Cyklostezky Ploučnice v Libereckém kraji

Central MeetBike

Projekt Central MeetBike je realizován prostřednictvím programu Central Europe a je společným dílem polsko-česko-slovensko-německého partnerství. Realizace projektu spočívá ve výměně zkušeností z německých měst se zeměmi střední Evropy (aplikace zkušeností v partnerských státech a jejich vybraných pilotních městech, mezi něž v ČR patří Uherské Hradiště) a ve vytvoření analýz a strategií rozvoje cyklo dopravy pro každé město zapojené do projektu. Nedílnou součástí projektu jsou osvětové aktivity (školení měst prostřednictvím vzdělávacího programu Cyklistické akademie, jehož součástí je i projekt Česko jede) a propagace zaměřená na podporu cyklo dopravy.

Česko jede

„Česko jede“ je projekt zaměřený na komplexní podporu cykloturistiky a dalších sportů v ČR. Jeho cílem je zejména poskytnout přehledné a kvalitní informace českým a zahraničním cyklistům o možnostech cyklistiky ve všech regionech ČR. Ve výhledu bude rozšířen o marketingovou podporu dalších odvětví aktivní turistiky – pěší a vodní turistiku, in-line bruslení, terénní cyklistiku, ale i běžeckou turistiku.

Dílním výstupem projektu bylo zřízení stejnojmenného webového portálu www.ceskojede.cz, jehož smyslem je lépe a viditelněji prezentovat vize, cíle a myšlenky projektu Česko jede pro jednotlivé partnery. Inspirací projektu jsou webové stránky Nadace SchweizMobil³⁴. Švýcarský web představuje jednotnou formou všech pět forem bezmotorové mobility se znázorněním všech odpovídajících služeb uživatelům na výkonné, na konečné klienty orientované a dostatečně podrobné webové mapě.

Cíle projektu Česko jede pro nejbližší období spočívají zejména v doplňování dalších informací na předem určený webový portál. Dlouhodobé cíle vychází z marketingové studie cykloturistiky, Analytické zprávy k současnému stavu cykloturistiky v ČR, kterou zadala Agentura CzechTourism (publikace „Cyklistika – Současný stav a perspektivy v České republice“) a z cílů nově aktualizované Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR.

Projekt Česko jede je fakticky součástí (dílní aktivitou) výše uváděného projektu Central MeetBike.

Cyklisté vítání

Iniciativa „Cyklisté vítání“ představuje národní certifikační systém, který z pohledu cyklistů prověřuje nabídku a vybavenost stravovacích a ubytovacích služeb, kempů a turistických cílů.



Pro získání certifikace Cyklisté vítání (viz uváděné logo) musí příslušné zařízení splňovat předem stanovená kritéria, která jsou dělena na povinná a volitelná a zároveň se liší dle druhu zařízení (podmínky pro ubytovací zařízení; stravovací zařízení; chatové osady a kempy; turistické cíle – hrady, zámky, muzea, skanzeny, přírodní památky atd.)³⁵. Certifikace obsahuje standardy srovnatelné s obdobnými systémy užívanými v jiných evropských zemích (např. Německo, Rakousko).

³⁴ www.schweizmobil.ch

³⁵ Viz záložka „Podmínky certifikace“ na www.cyklistevitani.cz

Plnění podmínek certifikace prověřuje v průběhu sezóny tým akreditovaných hodnotitelů. Garantem a koordinátorem certifikace je od roku 2005 Nadace Partnerství. Certifikace byla v prvních dvou letech podpořena ze strukturálních fondů Evropské unie v rámci Společného regionálního operačního programu.

Pozn.: Na území Jihočeského kraje se dle informací publikovaných na internetovém portálu www.cyklistevitani.cz nachází celkem 99 (oproti 153 v roce 2014) turistických zařízení³⁶ certifikovaných značkou Cyklisté vítáni. Větší počet těchto zařízení je situován v hlavních turistických oblastech (Lipensko, Třeboňsko, Česká Kanada – zejména Slavonice a blízké okolí) a větších městech (České Budějovice, Český Krumlov, Tábor, Písek), v ostatních destinacích se pak vyskytují většinou jen jednotlivá zařízení.

Příklady dalších projektů a iniciativ³⁷:

- bike2work

Hlavním cílem projektu bike2work je dosažení významné energetické úspory prostřednictvím přesunu od motorové dopravy k cyklistické představením programů změn chování zaměstnancům, které zajistí udržitelnou změnu chování osob dojíždějících do zaměstnání.

- Velo-city

Série konferencí Velo-city je všeobecně považována za přední mezinárodní plánovací konference zaměřené na oblast cyklistiky.

Konference jsou plánovány s cílem podpory cyklistiky jako nedílné součásti každodenní dopravy a rekreace. Série Velo-city je datována již do roku 1980 v německých Brémách, se silnou vazbou na založení Evropské cyklistické federace. Od té doby se konference konaly v mnoha městech po celém světě, namátkou např. v Kodani, Bruselu, Barceloně či Montrealu. V současnosti se konferencí běžně účastní kolem 1000 delegátů z více než 50 zemí.

- CycleLogistics

CycleLogistics je projekt zaměřený na snížení energetické spotřeby v městské nákladní dopravě nahrazováním nadbytečné motorové dopravy nákladními jízdními koly zajišťujícími vnitroměstskou přepravu zásilek a zboží.

- B-Track-B

Projekt B-Track-B (“Bike-the-Track-Track-the-Bike”) kombinuje poznatky o sociálním marketingu, změnách chování a inteligentních technologiích za účelem přilákání většího počtu lidí k cyklistice, přičemž se zaměřuje na segmenty, které zpravidla nereagují na konvenční metody propagace cyklistiky. Koncept zřizuje kontrolní místa (check-pointy) napříč městy pro sledování, odměňování a motivování k většímu využívání jízdního kola.

³⁶ Pozn.: S ohledem na rozdělení certifikace dle typu zařízení má v některých případech jeden subjekt více certifikací – např. hotel s restaurací může mít certifikaci v kategorii ubytovacích zařízení a současně také v kategorii zařízení stravovacích

³⁷ zdroj: www.ecf.com

Využívané technologie ke sledování a odměňování cyklistů v rámci B-Track-B balíčku zahrnují RFID identifikátory, mobilní aplikace a známkové karty.

- Pro E-bike

Projekt Pro E-Bike propaguje využívání elektrokol – tento termín zahrnuje jak „klasická“ elektrokola, tak také elektrické skútry – pro dodávky zboží a přepravu osob mezi soukromými společnostmi a veřejnými institucemi, jakožto lákavou alternativu ke „konvenčně poháněným“ dopravním prostředkům.

1.2. Analýza cyklistiky na úrovni Jihočeského kraje

1.2.1.Podmínky pro rozvoj cyklistiky

1.2.2.Charakteristika a vyhodnocení vstupních podmínek území Jihočeského kraje z hlediska využití pro cyklistiku

Jihočeský kraj se nachází v jižní části České republiky. Podstatnou část hranice kraje tvoří státní hranice s Rakouskem a Německem (v celkové délce 323 km), dále sousedí s kraji Plzeňským, Středočeským, Krajem Vysočina a Jihomoravským krajem.

Rozlohou území 10 056 km² zaujímá kraj 12,8 % rozlohy České republiky, z čehož více než třetinu pokrývají lesy a zhruba 4 % vodní plochy. Převážná část území regionu se rozkládá v nadmořské výšce 400 – 600 m n. m., nejvyšším bodem je šumavský vrchol Plechý (1 378 m n. m.) v jižní části Šumavy, naopak nejnižším místem je hladina Orlické přehrady (330 m n. m.) v okrese Písek.

Kraj představuje geograficky poměrně uzavřený celek, jehož jádro tvoří jihočeská kotlina, ve které se rozkládají dvě pánve, Českobudějovická a Třeboňská. Tyto rovinaté pánevní oblasti známé množstvím rybníků jsou lemovány členitějšími kopcovitými terény: Středočeskou pahorkatinou, Českomoravskou vrchovinou, na hranicích s Rakouskem Novohradskými horami a na jihozápadní hranici druhým nejvyšším pohořím v Čechách, Šumavou. Kromě toho se na území kraje nachází i velká vodní díla Lipno a Orlík nad Vltavou s rozsáhlými rekreačními oblastmi, vodní nádrž Římov zásobující pitnou vodou značnou část kraje a vodní nádrž Hněvkovice vybudovaná v souvislosti s výstavbou jaderné elektrárny Temelín.

Významným přírodním bohatstvím regionu jsou rozsáhlé lesy, zejména na Šumavě a v Novohradských horách. Přírodního prostředí s vysokou lesnatostí, vodními plochami a velkým počtem kulturních památek (téměř 6 tis. objektů) je využíváno k návštěvám a rekreaci občany z celé ČR a v hojně míře i zahraničními turisty. V letním období patří k hlavním návštěvnickým cílům zejména oblast Lipenska, Orlíku, jihočeských rybníků, ale také Šumavy, v zimě pak lyžařské areály Zadov – Churáňov a Lipno – Kramolín.

Jihočeský kraj je krajem s nejnižší hustotou zalidnění z celé ČR. Třetina celkové populace kraje přitom žije v 5 největších městech. Ačkoli přítomnost sídel představuje základní zdroj dopravy, včetně té cyklistické, působí existence hustě osídleného území na rozvoj rekreační cyklistiky spíše negativně (což je patrné např. ve velkých městech a okolních aglomeracích, kde rekreační cyklistika, minimálně tedy v samotném intravilánu města, zpravidla není tolik vyhledávána a převažuje její funkce dojížděková – zaměstnání, škola, občanská vybavenost). V tomto ohledu tedy nízká hustota osídlení kraje a skutečnost, že se převážná část jeho území vyznačuje venkovským charakterem, rovněž přispívá k jeho atraktivitě pro cestovní ruch a rozvoj nejrůznějších forem volnočasového vyžití, včetně cyklistiky a cykloturistiky.

V kraji je zaznamenávána stále se zvyšující intenzita dopravy, zejména silniční. Silniční síť zajišťuje dostatečnou základní dopravní dostupnost sídel, území kraje však v současné době není napojeno na republikovou dálniční síť. V železniční dopravě sice přes jeho území nevedou hlavní železniční koridory, přesto je zde několik důležitých uzlů. Mezi zajímavosti jižních Čech patří zbytky koněspřežní železnice (první na evropské pevnině), spojující město České Budějovice s hornorakouským Lincem. Nalezneme zde rovněž nejvýše položenou železniční stanici v ČR (Kubova Huť) a také úzkokolejné dráhy směřované

z Jindřichova Hradce do Obrataně a do Nové Bystřice. Z hlediska cyklistiky představuje problém zejména vedení cyklotras po páteřních silničních komunikacích a křížení se stávající komunikační – silniční i železniční – sítí. Takovéto problémy na stávající síti cyklotras se vyskytují v omezené míře, přičemž je snahou tato kritická místa odstraňovat (přeznačením, změnou vedení trasy, výstavbou samostatného úseku cyklostezky).

Z uvedených charakteristik regionu vyplývá, že území Jihočeského kraje je geomorfologicky velmi různorodé, od rovinatých centrálních oblastí, přes členitější terény „kombinující“ nížiny a kopcovité oblasti až po náročnější horská pásma. Rozmanité přírodní podmínky v kombinaci s dalšími zmíněnými aspekty území (osídlení, památky, hustota dopravní sítě apod.) mají přitom vliv na celkovou atraktivitu dané konkrétní oblasti kraje a v konečném důsledku tudíž i na její využití pro cyklistiku, resp. její různé formy (odlišné preference forem cyklistiky v různých regionech – např. rekreační cyklistika a cyklistika rodin s dětmi – tzn. jízdy na kratší vzdálenosti – v rovinatých oblastech Třeboňska a Českobudějovické pánve, v okolí Lipenského jezera; cykloturistika – jízdy na střední a delší vzdálenosti – a terénní cyklistika v oblastech Šumavy a Novohradských hor).

Na základě geomorfologických podmínek tak lze Jihočeský kraj rozčlenit na následující regiony/ oblasti:

▪ Šumava a Lipensko

Rozsáhlé území CHKO Šumava s jeho zachovalou přírodou, relativně dobrou vybaveností infrastrukturou cestovního ruchu a hustou sítí cyklotras vedených zpravidla po lesních cestách či komunikacích s převážně nízkou intenzitou automobilové dopravy představuje jednu z nejatraktivnějších cykloturistických destinací na území České republiky.

Šumava je díky rozmanitosti terénů vhodnou destinací pro široké spektrum cílových skupin. Na své si zde přijdou jak zdatnější cyklisté, jimž jsou k dispozici lokality s vyšší mírou členitosti terénu – kupříkladu v centrálních částech Šumavy, okolí Boubína či příhraničních oblastech –, rovinatější terény – např. podél Schwarzenberského plavebního kanálu a v okolí Lipenského jezera – uvítají rodiny s dětmi či ostatní méně zdatní vyznavači cyklistiky.

Vhodnou destinací pro cykloturistiku je také Lipensko, které rovněž nabízí zajímavou kombinaci přírodní scenérie horského pásma Šumavy („klidová zóna“ pravého břehu Lipenského jezera) a turisticky exponovanějších lokalit na levém břehu jezera, poskytujících vyšší vybavenost ubytovacími a stravovacími kapacitami a rozmanitou škálu volnočasových, sportovních i rekreačních aktivit (např. aquaparky, lanový park, bobová dráha, v letní sezóně crossová dráha po Jezerní sjezdovce Skiareálu Lipno apod.).

Oblasti bezprostředně podél Lipenské vodní nádrže jsou přitom rovinatého charakteru (a tedy vhodné pro méně zdatné cyklisty, půl – či jednodenní rodinné výlety apod.), směrem od jezera se nabízejí i náročnější stoupání pro zdatnější cyklisty (např. k pravobřežním vrcholům Plešný či Vítkův kámen se zříceninou Vítkův Hrádek, od levého břehu směrem na Světlík či Malšín).

Rozvoji přeshraniční cykloturistiky v oblasti napomáhá také síť hraničních přechodů pro pěší a cyklisty. Napříč územím Šumavy a Lipenska také prochází mezinárodní dálková cyklotrasa EuroVelo 13, tzv. Stezka železné opony, a dálková cyklotrasa Vltavská cyklistická cesta (v některých úsecích nazývaná také „Šumavská“ či „Polipenská magistrála“), která po většinu vedení kopíruje tok Vltavy a vytváří kvalitní trasu pro dálkovou cykloturistiku.

▪ **Českobudějovicko, Blanský les**

České Budějovice a okolí jsou s ohledem na rovinatý ráz krajiny oblastí s vysokým potenciálem pro rozvoj cyklodopravy (denní dojíždka do zaměstnání a škol), poměrně hustá síť cyklotras nahrává také rozvoji zejména víkendové cykloturistiky, a to vzhledem k blízkosti turistických center (České Budějovice, Hluboká nad Vltavou, Český Krumlov a Holašovice) a díky přírodním hodnotám Blanského lesa i množství turistických cílů (vrchol Kleť s rozhlednou a hvězdárnou, zřícenina hradu Dívčí Kámen, klášter Zlatá Koruna).

Celá oblast je protkána rozsáhlou sítí cyklotras i kvalitními cyklostezkami, vhodnými zejména pro nenáročnou cykloturistiku, zvláště pro rodiny s dětmi.

▪ **Třeboňsko**

Rovinatá krajina rybníků a vodních kanálů protkaná hustou sítí nenáročných cyklotras a naučných stezek je vhodná zejména pro rekreační sportovce a rodiny s dětmi, ať již v rámci lázeňských (wellness) pobytů ve městě Třeboň, anebo během jednodenních či víkendových výletů. Hojně vyhledávaným (cyklo)turistickým cílem je také lázeňské město Třeboň se zachovalým historickým centrem a bohatou nabídkou pro volný čas, četné sakrální památky ve městě i okolí a jihočeská vesnická architektura ve stylu tzv. selského baroka.

Oblast Třeboňska nabízí účastníkům cykloturistiky srovnatelný standard služeb cestovního ruchu a hustou síť turistických a cykloturistických tras a stezek jako kupříkladu Šumava a Lipensko, rovinatější terén třeboňské pánve s nižší náročností cyklotras je přitom vhodný především pro méně zdatné rekreační cyklisty.

Oblast Třeboňska protíná v severo-jížním směru páteřní cyklistická cesta Lužnice.

▪ **Novohradsko (Novohradské hory)**

Až v posledních několika letech více navštěvovaná kopcovitá hraniční oblast Novohradských hor představuje lákadlo především pro milovníky jízdy nedotčenou přírodou. Novohradské hory, snadno dostupné kupříkladu i z krajské metropole Českých Budějovic, jsou ideálním místem pro jednodenní či víkendové výlety. Oproti exponovanějším turistickým oblastem (Šumava, Třeboňsko) je na místních cyklistických trasách méně možností občerstvení, které je zpravidla dostupné v hlavní turistické sezóně, díky nenarušenému životnímu prostředí a vynikajícím klimatickým podmínkám se nicméně i zde v uplynulých letech tyto služby utěšeně rozvíjejí, společně s další doprovodnou nabídkou (ubytování, lázeňské a wellness služby).

Vedle několika značených cyklistických tras, zpravidla střední obtížnosti, protínají oblast Novohradských hor také například cyklisticko-turistická naučná stezka „Řemeslo na řece“ či dva poznávací cyklistické okruhy „Paměť Novohradska“ a „Paměť Vitorazska“³⁸.

▪ **Česká Kanada (Jindřichohradecko)**

Mírně zvlněná krajina České Kanady představuje, co do náročnosti cyklotras, určitý kompromis mezi rovinatou krajinou Třeboňska a horským rázem území Šumavy. Jedná se o území s rozsáhlými lesními komplexy a četnými vodními plochami (rybníky), lákající cykloturisty na silnice s malým provozem, zpevněné cesty ztracené v lesích a rozsáhlou sítí značených

³⁸ více viz např. turistický informační portál Novohradky.info (www.novohradky.info)

cyklotras. Vedle přírodních scénérií jsou vyhledávanými návštěvníckými cíli kupříkladu zřícenina hradu Landštejn, historické centrum a zámek v Jindřichově Hradci, originální sgrafitová výzdoba domů ve Slavonicích a množství církevních či technických památek. Cykloturistika je zde oblíbenou a velmi častou aktivitou, jak trávit volný čas, a služby pro cyklisty jsou na velmi dobré úrovni.

- **Českokrumlovsko (Český Krumlov a okolí)**

Oblast je známá a vyhledávaná zejména díky množství historických památek, jimž dominuje historické centrum Českého Krumlova se zámeckým komplexem, zapsaným do seznamu světového dědictví UNESCO. Dalšími oblíbenými výletními cíli jsou hrady a unikátní sakrální památky – k nejoblíbenějším patří hrad Rožmberk nad Vltavou či kláštery Vyšší Brod a Zlatá Koruna.

Tepnu celé oblasti tvoří odedávna řeka Vltava, která se v letním období těší velké oblibě mezi vodáky. Tok řeky povětšinou kopíruje dálková cyklotrasa Vltavská cyklistická cesta, na níž navazují další kvalitně značené cyklotrasy.

- **Prachaticko, Vimpersko**

Prachaticko se vyznačuje pestrým reliéfem krajiny, a proto si zde svou optimální cyklotrasu vybere každý návštěvník. Jedná se o oblast, kterou po staletí protínaly solné a zlaté stezky, v současnosti přeměněné spíše na turistické trasy a cyklostezky. Zdatnější cyklisté naleznou množství obtížnějších tras vedoucích přímo okolím Prachatic (např. k vrcholu Libín) a dále směrem na Šumavu, za návštěvu stojí i další podhorská města Vimperk, Volary či Husinec, rodiště mistra Jana Husa, kam dojedou i méně zdatní cyklisté.

Také Vimpersko je protkáno množstvím zajímavých tras vedoucích hlavně v lesích Šumavského předhůří a ve vyšších polohách Šumavy a Boubínska. Méně zdatným cyklistům se nabízí možnost kombinovat jízdu na kole s využitím „Zelených autobusů“, které na některých trasách přepravují také jízdní kola.

Významnou páteřní cyklistickou trasou, propojující další páteřní krajské cyklotrasy – Vltavskou a Otavskou –, je cyklotrasa Volyňka.

- **Strakonicko, Vodňansko, Netolicko**

Cykloturisty dosud méně navštěvované Strakonicko s jeho centrem – městem Strakonice – zve k návštěvě unikátního dudáckého festivalu, rozlehlého hradu s městským muzeem i zajímavé venkovské architektury a četných sakrálních památek v okolních obcích. Starodávne obchodní stezky nahradila hustá síť turistických a cykloturistických cest, které návštěvníky zavedou třeba až ke zřícenině Helfenburk nebo do významné rybníkářské oblasti kolem Vodňan.

Malebná, mírně zvlněná krajina Netolicka je známá také jako ovocnářský region a je ideální pro nenáročnou cykloturistiku spojenou s návštěvou krajinářsky i architektonicky významných míst (např. renesanční zámek Kratochvíle, archeopark v Netolicích). Pro zvědavé cyklisty existuje několik tematicky zaměřených cyklotras.

- **Písecko**

Oblast Písecka zve cyklisty především na výlety kolem vyhledávané přehrady Orlické národní přírodní památky a zlatonosné řeky Otavy. Při cestách kolem přehrady, uměle zbudované v šedesátých letech minulého

století, lze navštívit hrad Zvíkov a zámek Orlík nebo se vydat na výlet lodí. Celým regionem prochází velké množství různě náročných tras pro milovníky cykloturistiky všech věkových kategorií.

Vyhledávanou cyklotrasou je zejména atraktivní páteřní Otavská cyklistická stezka, propojující Jihočeský a Plzeňský kraj, v jihočeském regionu vede podél toku Otavy přes Horažďovice, Strakonice a Písek a končí na Zvíkovském Podhradí – při soutoku Otavy s Vltavou.

- **Blatensko**

Oblast s měkce modelovanou krajinou bez velkých vyvýšenin, rozeklaných skal, hlubokých kaňonů a mohutných řek. Centrem oblasti je město Blatná, jež se pyšní atraktivním vodním zámekem. Četné cyklostezky představují drobnou lidovou architekturu i podmanivé krajinné scenérie.

- **Táborsko**

Táborsko je oblast cyklisty zatím příliš neobjevená, ležící na pomezí jižních a středních Čech, bohatá na historické památky i přírodní zajímavosti. Táborsko láká návštěvníky zejména svou historií spojenou s náboženským reformátorem mistrem Janem Husem a husitskou tradicí.

Jednou z nejvýznamnějších cyklistických tras protínajících oblast Táborska je páteřní cyklistická cesta Lužnice.

Shrnutí

Jihočeský kraj lze charakterizovat jako region s velmi dobrými vstupními podmínkami pro rozvoj cyklistiky. Díky rozmanitosti terénů je kraj jako celek vhodný pro realizaci nejrůznějších forem cyklistiky.

Nenáročné, rovinaté terény jsou ideální pro úplné cyklistické začátečníky, příležitostné cyklisty a méně zdatné rekreační cyklisty, seniory a zejména rodiny s dětmi. Mezi těmito oblastmi vyniká zejména rybníkářská oblast Třeboňska a Českobudějovická pánve. Vhodné podmínky pro tento segment cyklistů jsou také podél jihočeských řek (Vltava na Českobudějovicku, Otava na Blatensku a Písecku, Volyňka na Strakonicku) či vodních nádrží (Lipensko, Orlicko).

Oblasti vhodné a častěji vyhledávané fyzicky zdatnějšími a zkušenějšími sportovně založenými cyklisty (jízdy na střední a dlouhé vzdálenosti, vícedenní a etapové jízdy zdatnějších cyklistů) jsou především kopcovité terény pohoří Šumavy a Novohradských hor.

Kompromisem mezi oběma uvedenými alternativami jsou potom oblasti s členitějšími terény, např. Prachaticko a Vimpersko pro zdatnější cyklisty, nebo kupříkladu mírně zvlněné oblasti České Kanady, Strakonicka, Vodňanska, Netolicka nebo Blatenska, vhodné pro méně zdatné cyklisty.

1.2.2.1. Analýza stávající infrastruktury

Vedle geomorfologických podmínek území představuje další významný aspekt pro rozvoj cyklistiky existence adekvátní dopravní infrastruktury – tzn. sítě komunikací, po nichž je cyklistická doprava realizována. Tato dopravní síť je na území kraje tvořena systémem místních, regionálních, páteřních, nadregionálních (národních) a mezinárodních cyklotras a cyklostezek.

1.2.2.1.1. Přehled cyklotras na území Jihočeského kraje

Jihočeský kraj je ideálním územím pro rozvoj cykloturistiky a nabízí rychle se rozšiřující síť cyklotras (v současnosti téměř 10 000 km, což stále řadí region na první příčky v rámci celé ČR). Přirozený přírodní potenciál je doplněn množstvím kulturních a historických památek, které představují častý cíl turistických návštěv. Za určité negativum lze označit zejména skutečnost, že značná část cyklotras je vedena po komunikacích II. a III. třídy. Některé cyklotrasy tudíž nesplňují základní bezpečnostní předpoklady, což zapříčiňuje snížení jejich potenciálu pro rozvoj cestovního ruchu. Zájmem tudíž je, aby přibývalo více kilometrů oddělených cyklostezek (případně tras s omezením motorové dopravy a dle možností také využitelných pro in-line bruslení – to však předpokládá odpovídající povrchové provedení).

Postupný rozvoj zaznamenává také oblast doplňkových služeb cykloturistiky – například speciální autobusy umožňující přepravu jízdních kol (systém Cyklotrans, Zelené autobusy) či cyklovlaky, půjčovny kol apod. Koordinaci rozvoje cyklistické dopravy řeší v kraji Nadace Jihočeské cyklostezky (NJC), jejímž úkolem je také podpora a propagace cyklistiky v Jihočeském kraji.

Na rozdíl od ostatních regionů v ČR, na území Jihočeského kraje je na základě dohody s Klubem českých turistů pověřena zmíněná Nadace Jihočeské cyklostezky, která pravidelně provádí kontrolu stavu značení jednotlivých cyklotras a jeho následnou obnovu.

Značení cyklotras je díky tomu na poměrně vysoké úrovni. Síť značených cyklotras je hustá a pokrývá převážnou většinu území.

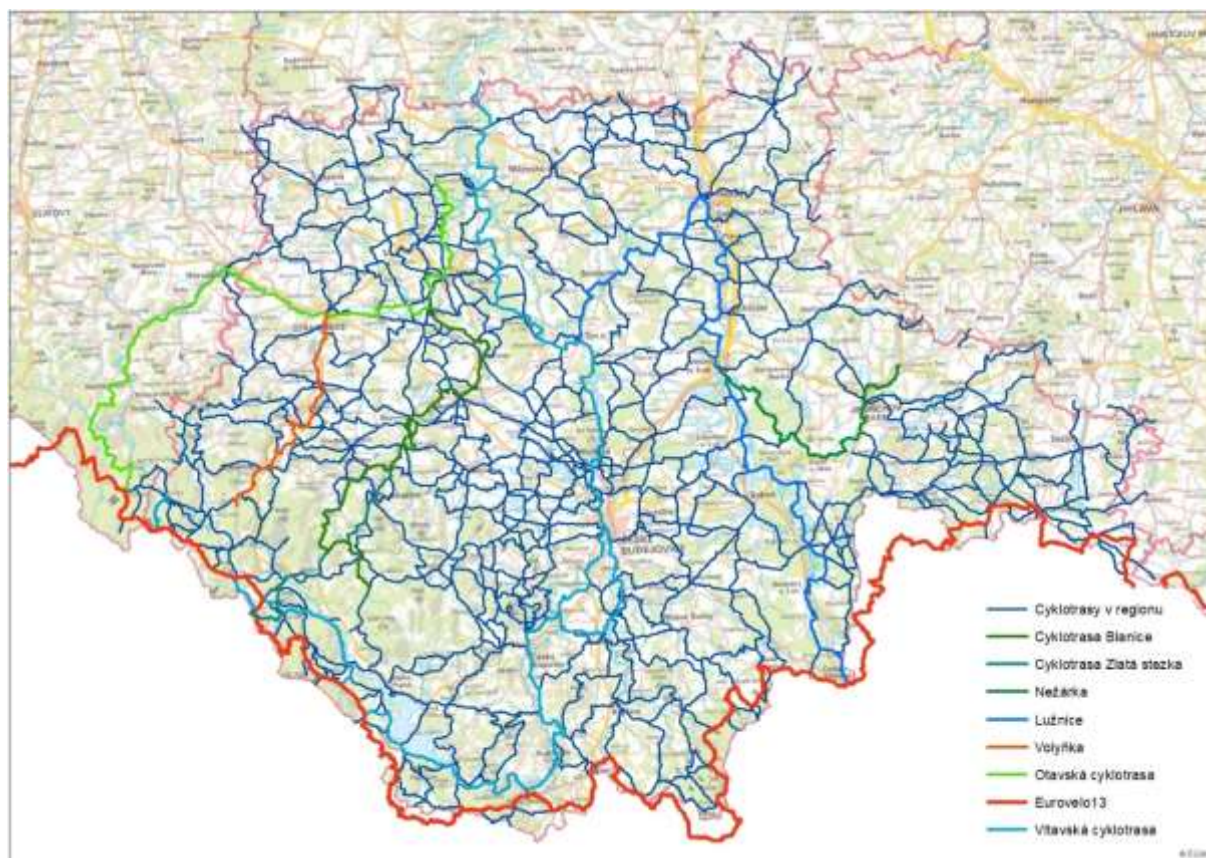
Místní a regionální trasy

Síť značených cyklistických tras na území Jihočeského kraje tvoří primárně místní a regionální trasy značené cyklistickým značením odpovídajícím daným legislativním požadavkům. Nadřazené páteřní trasy pak zpravidla vedou v liniích těchto místních a regionálních značených cyklotras.

Souhrnný rámcový přehled o síti cyklotras a cyklostezek na území Jihočeského kraje poskytuje následující obrázek/ mapový přehled, který zobrazuje stávající cyklotrasy evidované Nadací Jihočeské cyklostezky včetně zobrazení vedení páteřních cyklotras na území regionu.

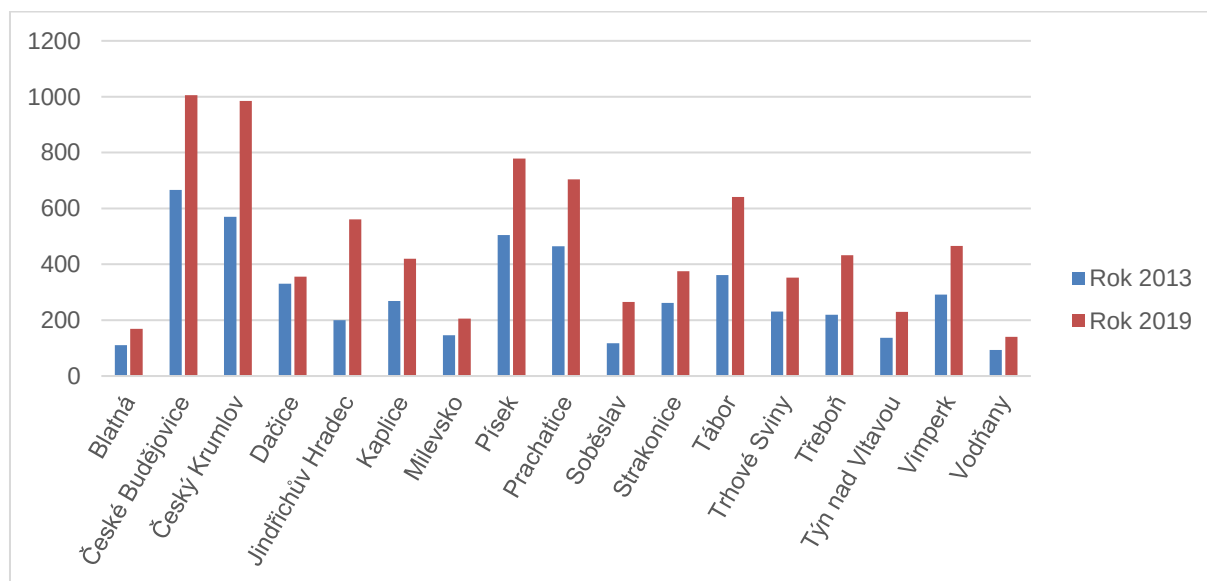
Ze zobrazení je patrné, že je pokrytí regionu poměrně rovnoměrné a zajišťuje dostatečné napojení všech území v regionu. Dílčí problémy lze spatřovat v potřebě doplnění sítě v oblasti Vožicka a Dačicka. V ostatních regionech je pokrytí možno považovat za dostatečné.

Mapa 1 – Přehled pokrytí regionu sítí cyklostezek a cyklotras



Jihočeský kraj má nejdelší síť značených cyklotras v rámci ČR, jejíž celková kilometráž dosahuje dle údajů za rok 2019 téměř 10 000 km. Údaje o územním rozložení, resp. celkové délce značených cyklotras v jednotlivých ORP Jihočeského kraje uvádí následující graf včetně srovnání vývoje oproti roku 2013.

Graf 4 – Délka značených cyklotras v jednotlivých ORP Jihočeského kraje



Zdroj: Cyklogenerel Jihočeského kraje 2014 – 2020, data NJC o aktuálním stavu sítě, vlastní zpracování

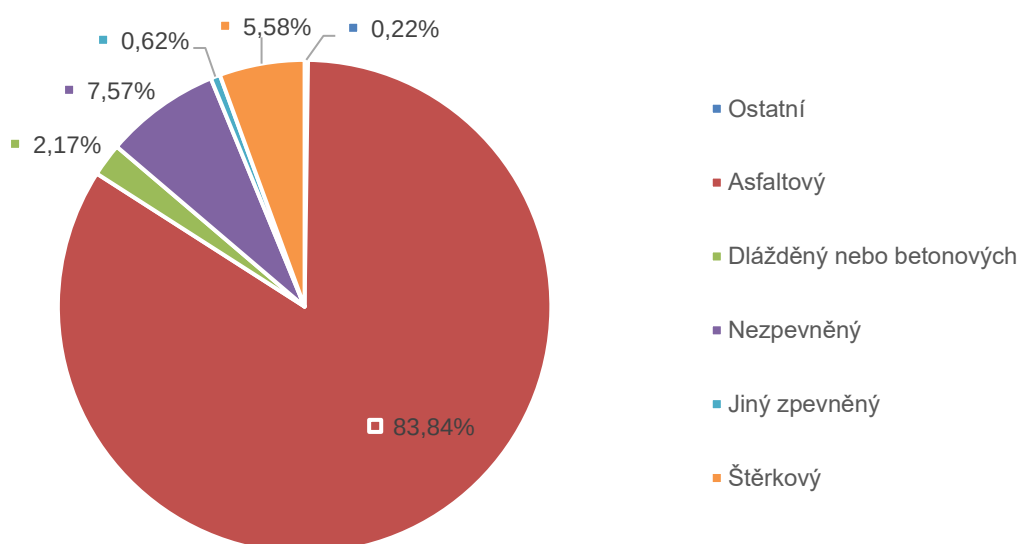
Z grafu je patrné, že nejdelší síť značených cyklotras se rozkládá na území ORP České Budějovice, Český Krumlov a Písek. ORP České Budějovice a Písek disponují také nejhustší sítí cyklotras v přepočtu (podílu) jejich celkové kilometráže na 1 km² plochy území daného ORP. K uvedenému je nicméně zapotřebí podotknout, že samotnou hustotu sítě nelze zákonitě vnímat jako ukazatel její kvality; o té vypovídá celá řada dalších aspektů, jako je zejména vzájemná provázanost tras, jejich bezpečnost, vedení v terénu (profil), kvalita povrchu, značení atd. – viz dále dílčí komentáře a závěry z analýzy stávající sítě značených cyklotras.

Z údajů je patrné, že délka vyznačených cyklotras v území zaznamenala v uplynulém období poměrně velký nárůst. Tento nárůst však nebyl zapříčiněn rozvojem sítě jako takové, ale vyznačením nových páteřních tras, které zpravidla, tak jak již bylo uvedeno, využívají již existující cyklotrasy v území.

Z celkového počtu, respektive celkové kilometráže, značených cyklotras na území kraje vede přes 40 % cyklotras po komunikacích III. třídy a dalších více než 30 % po komunikacích místních a účelových. Po komunikacích vyšších tříd, a tedy zpravidla s vyššími intenzitami motorového provozu, je vedeno 13 % z celkové kilometráže cyklotras, z toho cca 12,6 % po silnicích II. třídy a cca 0,4 % po silnicích I. třídy. Celkem 12 % cyklotras je potom vedeno po komunikacích vyznačených dopravní značkou B11 (tzn. se zákazem vjezdu motorových vozidel). Po samostatných cyklostezkách, resp. stezkách pro chodce a cyklisty, je vedeno něco málo přes 1 % (1,13 %) z celkové kilometráže značených cyklotras v Jihočeském kraji.

Z hlediska druhu povrchu je převážná část značených cyklotras vedena po komunikacích s asfaltovým povrchem – více než 83 % celkové kilometráže cyklotras. Na dlážděný povrch připadá necelých 2,2 % celkové kilometráže, na nezpevněný 7,5 % a šterkový 5,6 %. Zbývající, téměř zanedbatelný podíl připadá na jiné povrchy (jiné zpevněné povrchy).

Graf 5 – Podíl cyklotras z pohledu povrchu dotčeného úseku cyklotrasy

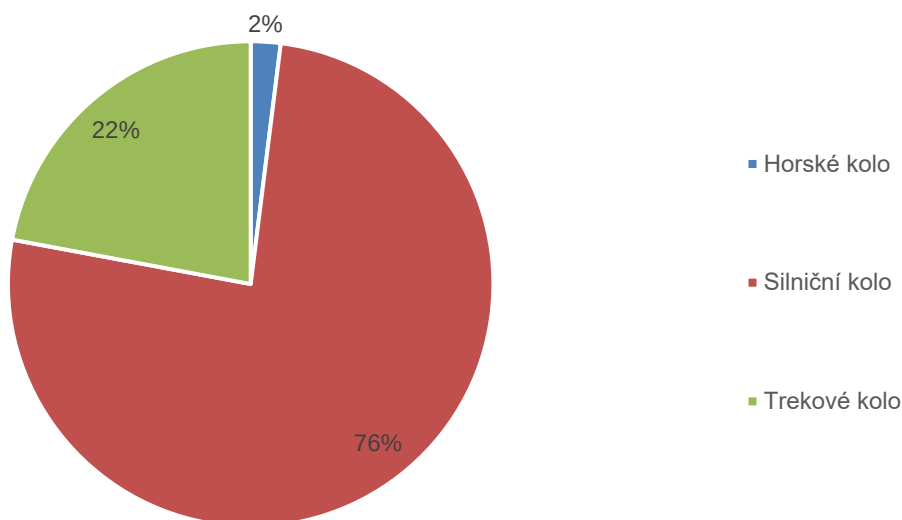


Zdroj: NJC

Jízdu na silničních kolech umožňuje 76 % celkové kilometráže značených cyklotras. To znamená, že 76 % všech cyklotras je vhodných pro všechny typy kol. Minimálně trekingové kolo vyžaduje cca 22 % cyklotras. Nutnost jízdy na horském kole, a tedy nevhodnost trasy pro silniční či trekingová kola, byla

zjištěna pouze u 2 % značených cyklotras. U cca 20 % úseků vhodných pro horské kolo je důvodem nekvalitní povrch trasy (výmoly, vysoká tráva, nebezpečná překážka na trase apod.), v převážné části je tato skutečnost dána vedením trasy po nezpevněném povrchu lesních či polních cest, které jsou jinak při využití horského kola bezpečné.

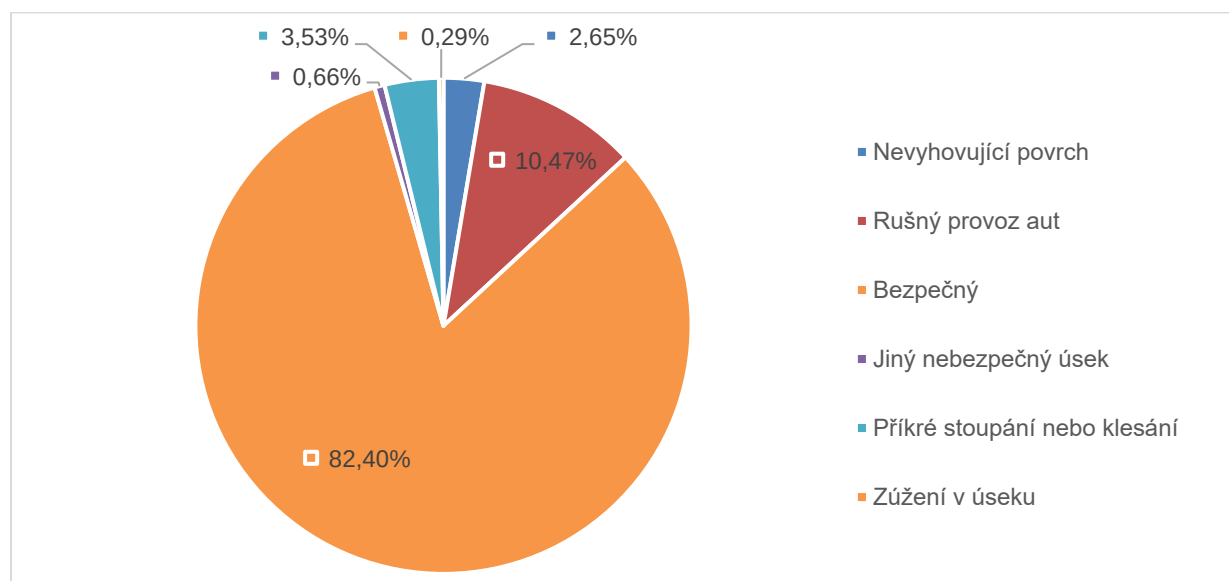
Graf 6 – Podíl cyklotras z pohledu vhodnosti pro jednotlivé typy kola



Zdroj: NJC

Jako bezpečné z hlediska cyklistiky bylo vyhodnoceno celkem 82,4 % všech značených cyklotras. Ze sledovaných atributů v oblasti rizikovosti cyklotras je nejčastější příčinou rušný provoz motorových vozidel na trase. Toto riziko bylo vyhodnoceno u bezmála 11 % celkové kilometráže cyklotras. Jednoznačně nejčastějším důvodem je přitom souběh cyklotrasy se silnicí vyšší třídy (I. či II. třídy). Příkré stoupání či klesání bylo označeno jako rizikové u cca 3,5 % cyklotras a nevyhovující povrch u cca 2,6 % cyklotras. Ostatní příčiny rizikovosti tras (např. zúžení v úseku trasy, jiné nebezpečí na trase) jsou již v podstatě marginální.

Graf 7 – Podíl cyklotras z pohledu hodnocení bezpečnosti



Obecně lze konstatovat, že hustota a provázanost sítě cyklotras v území Jihočeského kraje je dobrá. Dílčích nedostatků ve smyslu chybějícího propojení mezi jednotlivými oblastmi kraje je omezené množství, nejčastějším problémem je vedení některých úseků značených cyklotras v souběhu se silnicemi vyšších tříd, s vyššími intenzitami motorové dopravy, případně častá křížení cyklotras s těmito frekventovanými tahy, popř. také s železniční dopravou. Vedení, zpravidla kratších, úseků cyklotras po silnicích vyššího stupně je častým problémem také v intravilánu měst a obcí (např. Blatná, Milevsko, Jistebnice, Mladá Vožice, Tábor, Vimperk, Bechyně, Soběslav, Veselí nad Lužnicí, Volary, Hluboká nad Vltavou, Horní Planá, Kaplice). V těchto případech je v problémových úsecích vhodné uvažovat o výstavbě samostatných cyklostezek i s ohledem na skutečnost, že tyto úseky bývají ve městech využívány také pro místní cyklodopravu.

V některých okrajových částech regionu stále chybí adekvátní napojení na sousední kraje (budto chybí značená trasa, nebo je vedena po komunikaci s rušným provozem) – viz samostatná kapitola s komentářem k vazbám na okolní regiony.

V menší míře je dále na některých úsecích tras problémem jejich nevyhovující povrch či nebezpečné stoupání, nebo klesání (v kopcovitých terénech – např. okolí města Vimperk, úsek CT 1250 Křišťanov – Tisovka, úseky v okrajových částech VVP Boletice, okolí Křemže a Kleti, Zlatá Koruna, dílčí úseky Novobystřicka). Ve Strakonících byl jako problémový z hlediska nebezpečného zúžení trasy vyhodnocen úsek Otavské cyklostezky vedoucí od mostu přes Otavu na Písecké ulici směrem k jezu Slaník.

Páteřní, nadregionální (národní) a mezinárodní trasy

Územím Jihočeského kraje kromě místních a regionálních cyklotras vede i několik tras označovaných jako páteřní, a dále několik tras nadregionálních a mezinárodních. Všechny tyto trasy přitom využívají pro své vedení ve většině případů již zmíněné místní a regionální značené cyklotrasy – vedou tedy v liniích těchto značených cyklotras.

Základem či „kostrou“ cyklistické sítě kraje jsou takzvané páteřní trasy, jejichž síť je tvořena 5 liniemi:

- Vltavská cyklistická cesta (hranice Jihočeského a Plzeňského kraje – Lipno – Vyšší Brod – Rožmberk nad Vltavou – Český Krumlov – Zlatá Koruna – Velešín – Římov – České Budějovice – Hluboká nad Vltavou – Týn nad Vltavou – Zvíkovské podhradí – Orlík nad Vltavou – hranice Jihočeského a Středočeského kraje)
- Otavská cyklistická cesta (hranice Jihočeského a Plzeňského kraje – Strakonice – Putim – Písek – Zvíkovské podhradí – napojení na Vltavskou cyklistickou cestu)
- Příhraniční cyklistická cesta – součást cyklotrasy EuroVelo č. 13 (vedení po česko-německé a česko-rakouské hranici ve směru od hranice Jihočeského a Plzeňského kraje – pohraniční oblast Šumavy – Vyšší Brod – Nové Hradky – České Velenice – část dolnorakouského území – Staré Město pod Landštejnem – hranice Jihočeského kraje a Kraje Vysočina; částečné vedení v souběhu s linií Vltavské cyklistické cesty)
- Cyklistická cesta Lužnice – Nežárka (hranice Jihočeského kraje a Horního Rakouska – České Velenice – Suchdol nad Lužnicí – Třeboň – Lomnice nad Lužnicí – Veselí nad Lužnicí – Soběslav – Tábor – Bechyně – Týn nad Vltavou – napojení na Vltavskou cyklistickou cestu)

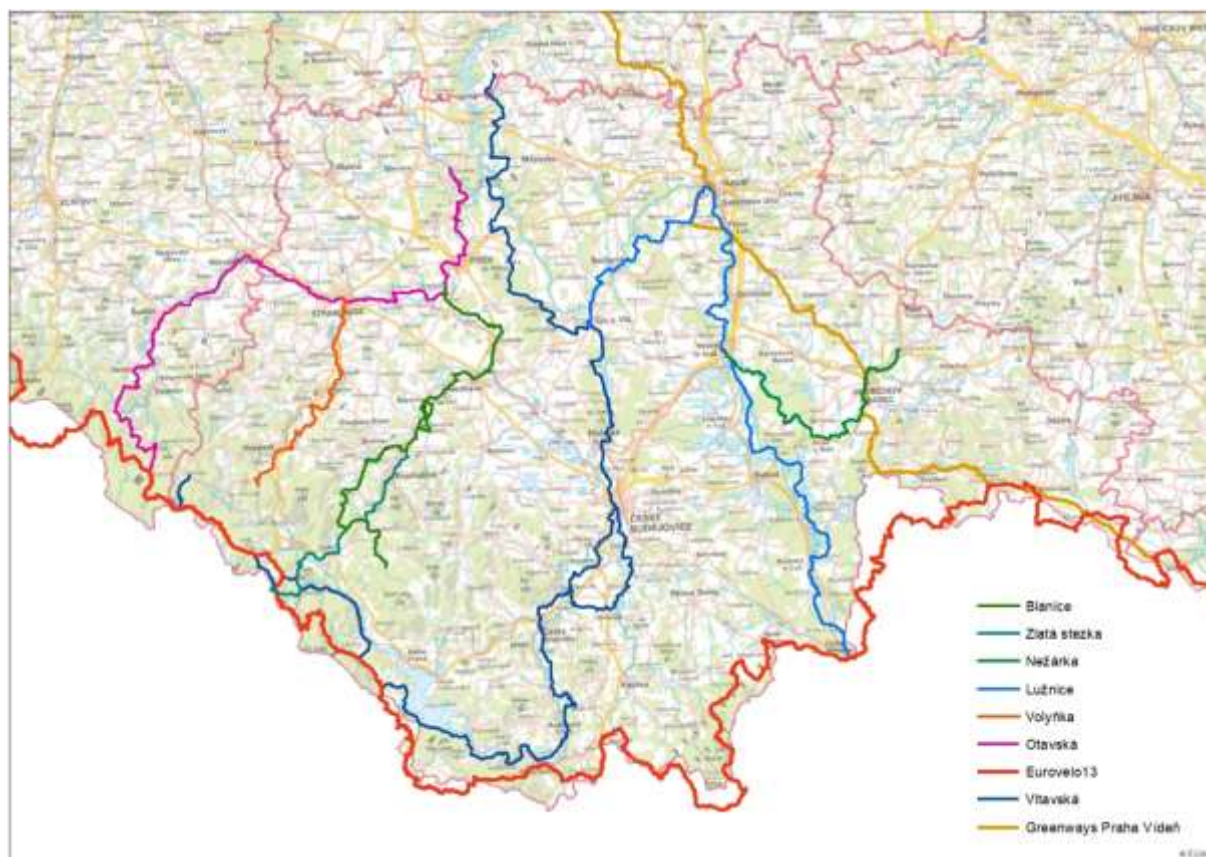
- Zlatá stezka Blanice – Volyňka (hranice Jihočeského kraje a Bavorska – větev 1: Horní Vltavice – Vimperk – Volyně – Strakonice – napojení na Otavskou cyklistickou cestu, větev 2: Volary – Prachatice – Vodňany – Protivín – Putim - napojení na Otavskou cyklistickou cestu)

Všechny z uvedených tras jsou aktuálně v terénu vyznačené. Hlavním problémem je problémové vedení jejich dílčích částí zejména po frekventovaných komunikacích, případně vedení v jiné trase, než která byla původně zamýšlena např. z důvodu nedořešení majetkových vztahů, provádění pozemkových úprav apod.

Síť páteřních tras je doplněna hustou sítí navazujících cyklistických tras po celém území regionu s různou hustotou. Ve výše uvedené koncepci páteřních cykloturistických tras není dosud rozpracován záměr cyklistického propojení z Plzeňského na Jihomoravský kraj přes jihočeský region ve vertikálním směru (východ – západ). Toto je aktuálně jeden z hlavních nedostatků, který kromě uvedených problémů s dílčími úseky přetrvává, a to chybějící propojení mezi jednotlivými trasami ve střední části regionu.

Přehledné zakreslení sítě páteřních tras je patrné z následujícího mapového přehledu.

Mapa 2 – Schematická síť páteřních cyklotras Jihočeského kraje



Zdroj: Nadace Jihočeské cyklostezky

Dálkové/nadregionální národní trasy

Jihočeským krajem rovněž prochází dálkové cyklotrasy (opětovně v liniích značených místních či regionálních cyklotras), které jsou dle stávajícího číslování národních dálkových tras označeny jako

cyklotrasy č. 7, 11, 12, 16, 31, 32, 33, 34 a 48³⁹.

Mapa 3 – Síť dálkových cyklotras v ČR



Zdroj: Česko jede; www.ceskojede.cz

Uváděné cyklotrasy jsou dle metodiky Nadace Partnerství navrhovány k zařazení mezi tzv. regionální dálkové cyklotrasy ČR. Součástí těchto tras jsou i tzv. zelené stezky – Greenways. Regionální dálkové cyklotrasy propojují území 1 – 2 krajů, jsou zpravidla 100 až 200 km dlouhé, značené dvoucifernými čísly a slouží primárně pro účely cykloturistiky. Za tyto trasy jsou zodpovědné kraje (příspěvek na jejich údržbu pro KČT) ve spolupráci s KČT (provádění údržby na cyklotrasách) a obcemi (vyznačení cyklotras, popř. provádění jejich údržby, propagace). Síť regionálních tras je stanovená a odsouhlasená kraji, přičemž vybrané trasy budou nadále prezentovány prostřednictvím www.ceskojede.cz.

S ohledem na skutečnost, že současný systém značení v některých případech nekorresponduje se skutečným stavem v terénu, neboť hlavní cyklistické koridory mnohdy vznikly mimo původně navržené hlavní cyklotrasy páteří sítě dálkových cyklotras na území ČR, bude postupně docházet k přeznačení těchto tras. Změny v číslování mohou rovněž nastat v některých dílčích úsecích, přeložením do vhodnějších koridorů. Přestože byl původně stanoven časový horizont pro provedení těchto změn do roku 2015, problémy s potřebou přeznačení těchto dálkových tras přetrvávají. Částečně se tato problematika dotýká i území Jihočeského kraje – viz návrhová část materiálu.

³⁹ K uvedenému číslování je nutno podotknout, že nekorresponduje se systémem číslování KČT, tzn. příslušná trasa označená „na papíře“ jako národní dálková je v terénu číslována odlišně, přičemž i dílčí úseky trasy se liší z hlediska zařazení do konkrétní třídy/ kategorie (některé úseky jsou značeny jako trasy II. třídy, jiné jako III. či IV.), takže na první pohled není zřejmé, zda jde o národní, regionální či místní trasu. Tato skutečnost vyvolává rovněž problémy při práci s daty – např. při zpracování mapových zákresů v GIS

Mezinárodní trasy

Územím Jihočeského kraje prochází 2 mezinárodní dálkové cyklotrasy trasy EuroVelo, a sice EuroVelo č. 7 – tzv. Sluneční trasa (Nordkapp – Malta, celková délka 7 409 km) – a EuroVelo č. 13 – Stezka železné opony (Barentsovo – Černé moře, celková délka 9 000 km).

Vedení tras územím kraje i ostatních regionů ČR je patrné z následujícího mapového záznamu.

Mapa 4 – Trasy EuroVelo v ČR



Zdroj: Česko jede; www.ceskojede.cz

Vedení EuroVelo 7 v Jihočeském kraji kopíruje linii Vltavské cyklistické cesty. V případě EuroVelo 13 byly v uplynulém období zrealizovány aktivity směřující k doznačení cyklotrasy v terénu v celém jejím vedení napříč Jihočeským krajem.

Dálkové trasy EuroVelo jsou, podobně jako celý segment cykloturistiky, vnímány jako cyklotrasy s vysokou přidanou hodnotou pro cestovní ruch a značným potenciálem pro rozvoj cykloturistiky v ČR ve vztahu k zahraničním návštěvníkům.

Stejně jako dálkové národní trasy, tak i cyklotrasy v rámci sítě EuroVelo budou v budoucnu rozvíjeny a propagovány v rámci národního projektu Česko jede.

Tematické cyklotrasy

Jihočeský kraj díky své pestré nabídce nejrozmanitějších atraktivit cestovního ruchu oplývá širokou škálou potenciálních témat, které lze využít pro vytváření konkrétních ucelenějších marketingových produktů cykloturistiky jak na lokální a mikroregionální, tak také potažmo i na regionální úrovni.

S ohledem na koncepci sítě značených cyklistických tras v Jihočeském kraji můžeme jako svého druhu tematické cyklotrasy označit již samotné páteřní cyklotrasy vedoucí podél jihočeských řek (Vltava, Otava, Lužnice – Nežárka, Blanice – Volyňka), které využívají atraktivitu těchto řek pro tvorbu ucelenějších cykloturistických produktů.

Další tematické značené trasy – vedené zpravidla v linii stávajících značených cyklotras, popřípadě zčásti v linii mezinárodních a národních dálkových či regionálních páteřních cyklotras – jsou realizovány kupříkladu na úrovni sdružení obcí a mikroregionů.

Tyto trasy mají často charakter okruhů či naučných cyklistických stezek, jejichž smyslem je marketingová podpora daného území prostřednictvím prezentace místních přírodních a krajinných unikátů, kulturních památek, historických tradic a jiných zajímavostí; okruhy tedy ve své podstatě nenásilnou formou spojují cykloturistiku a poznávací cestovní ruch. Na jejich trase jsou mnohdy zastavení v podobě instalovaných informačních tabulí s panely, seznamujícími projíždějící cyklisty s konkrétní atraktivitou v daném místě.

Problémem těchto tras je nedostatečná koordinace značení, každý mikroregion si značení volí dle svého uvážení, což často vede k nepřehlednosti značení cyklotras v území.

Do rodiny tematických okruhů mezinárodní cyklistické a pěší Greenway Praha – Vídeň patří kupříkladu její místní trasy Greenway Rožmberského dědictví procházející krajinou rybníků, honosných zámků či hradů, ale i malebných vesniček, Greenway selského baroka s ukázkami jedinečné lidové architektury jižních Čech mezi Veselím nad Lužnicí a Soběslaví, nebo úseky některých větví Greenway řemesel a vyznání připomínající řemeslné tradice a historické zápasy o víru na pomezí jižních Čech a Vysočiny (větší část prochází územím kraje Vysočina).

V návaznosti na dříve realizované aktivity spojené s rozvojem cykloturistiky (projekt „Přeshraniční cykloaudit“, vytipování linie mezinárodní dálkové evropské cyklotrasy „Železné opony“ EUROVELO 13 a projekt páteřních cyklistických linií Jihočeského kraje „Nežárka“ a „Lužnice“) byl na Jindřichohradecku realizován projekt „Tematické cyklotrasy Jindřichohradecka“, v jehož rámci bylo vyznačeno několik tematických výletních přeshraničních cyklistických okruhů při využití stávající sítě českých a příhraničních rakouských cyklotras.

Na Třeboňsku jsou návštěvníkům k dispozici cyklistické naučné stezky „Okolo Třeboně“ (39 km) a „Rožmberk“ (22 km), blíže seznamující s přírodou a historií oblasti.⁴⁰

Na Písecku byla s využitím finanční podpory SFDI a Jihočeského kraje s Nadací Jihočeské cyklostezky obnovena cyklotrasa Sedláčkova stezka⁴¹ (CT č. 1225) podél závěru toku řeky Otavy směrem ke Zvíkovu.

V území mikroregionu Sdružení růže (okolí Borovan, Novohradsko) je několik tematických cyklotras – např. poznávací okruhy „Pamětí Novohradska“ a „Pamětí Vitorazska“ či přeshraniční kulturní a historická cyklisticko-turistická naučná stezka „Řemeslo na řece“ seznamující především s historií mlýnů a hamrů v oblasti mezi Kaplicí a Cetvinami.⁴²

Po stávajících značených cyklotrasách, s možností několika odboček, vede naučná cyklostezka „Historická krajina Netolicka“, cca 50 km okruh po památkách Netolicka. Mezi významné tematické okruhy patří rovněž okruh Jihočeským barokem a Krajinou husitů.

Mezi tematické trasy lze rovněž zařadit vytvořené okruhy pro elektrokola propagované Jihočeskou centrálou cestovního ruchu, přestože se nejedná o okruhy vyznačené v území ale pouze doporučené

⁴⁰ Viz např. <http://www.trebonsko.cz/cyklotrasy-mapy>

⁴¹ Viz např. <http://www.icpisek.cz/docs/cz/sedlackovast.xml>

⁴² Viz např. <http://www.novohradky.info/cyklistika.html>

okruhy, které si může návštěvník prohlédnout a stáhnout na webových stránkách <https://sitelektrokol.cz/>.

Cyklostezky v Jihočeském kraji

Jak vyplývá z výsledků analýzy uváděných již v kapitole s popisem místních a regionálních cyklotras, převážná část značených cyklistických tras vede v regionu po cyklotrasách, tedy komunikacích se smíšeným provozem (silnice, místní a účelové komunikace). Přibližně 13 % z celkové kilometráže značených cyklotras vede po komunikacích s vyloučením motorové dopravy, z toho cca 12 % po komunikacích vyznačených dopravní značkou B11 (zákaz vjezdu motorových vozidel) a jen něco málo přes 1 % po oficiálně značených cyklostezkách (tzn. značených dopravními značkami C8a, C9a, nebo C10a) – tzn. samostatně vedených komunikacích pro pěší a cyklisty s vyloučením motorové dopravy.

Souhrnný přehled stávajících cyklostezek v Jihočeském kraji uvádí samostatná příloha (příloha č. 3), grafické zákresy cyklostezek v území jsou součástí mapových příloh cyklogenerelu.

Kromě „plnohodnotných“ (značených) cyklostezek je v regionu také řada komunikací, na nichž platí určitá dopravní omezení – např. komunikace se zákazem vjezdu motorových vozidel značené dopravní značkou B11 „Zákaz vjezdu všech motorových vozidel“ (v určitých případech s výjimkou vjezdu dopravní obsluhy, zásobování apod.) – a které se v některých případech svými parametry, kvalitou povrchu a využitím (komunikace s kvalitním povrchem využitelné jako pro cyklistiku, tak kupříkladu i pro in-line bruslení) v podstatě blíží cyklostezkám. Jedná se zpravidla o relativně nové úseky komunikací, které do současné doby nebyly oficiálně vyznačeny jako cyklostezky/ cyklistické trasy, anebo se v některých případech se o jejich vyznačení ani neuvažuje (např. trasy v intravilánu měst či místní trasy určené převážně pro cyklodopravu); nejsou tedy buďto označeny jako cyklostezky (tzn. dopravními značkami C8a, C9a, nebo C10a), anebo nemají přiděleno číslo a nejsou zaneseny v evidenci NJC, případně nejsou součástí výstupů z auditu Nadace Jihočeské cyklostezky.

Sít těchto komunikací je v některých oblastech Jihočeského kraje (především Šumava a Lipensko, okolí šumavského Zadova a Churáňova, Blanský les, Třeboňsko v příhraniční oblasti kolem Chlumu u Třeboně, nejjižnější cíp Novohradských hor a okolí Nových Hradů a Českých Velenic) – velmi hustá. Mnohdy se nicméně jedná o lesní cesty, využívané v průběhu roku pro provoz těžké lesnické techniky (lesnické práce, svoz dřeva), na kterých tedy může dojít ke střetu s projíždějícími vozidly a je ze strany cyklistů potřeba dbát zvýšené opatrnosti.

Z výsledků provedených šetření vyplývá, že na území Jihočeského kraje je v současnosti cca 55 km oficiálně značených cyklostezek a celkem cca 140 km komunikací, které lze díky jejich charakteru (vedení po samostatné komunikaci s vyloučením motorové dopravy) označit jako cyklostezky.

Dle průzkumů a šetření je v současnosti v různém stadiu realizace (příprava výběrového řízení k vyhlášení / ukončení výběrového řízení na dodavatele stavby / zahájení fyzické realizace) také několik dalších záměrů výstavby cyklostezek.

Terénní cyklotrasy

Ačkoli geomorfologické podmínky (členitější terén, větší převýšení, existence lesních cest) některých oblastí Jihočeského kraje nahrávají rozvoji terénní cyklistiky, možnosti její realizace v praxi omezuje zejména skutečnost, že množství takovýchto potenciálně využitelných lokalit spadá pod zvýšený stupeň ochrany přírody a krajiny (území NP a CHKO Šumava, CHKO Blanský les).

Další bariéru z pohledu rozvoje terénní cyklistiky představuje také mnohdy zvýšené riziko možných nežádoucích střetů s hospodářskou činností v území, zejména tedy v hustě zalesněných oblastech, v nichž probíhá těžební činnost (Lesy ČR, Vojenské lesy a statky ČR, popř. soukromí zemědělci apod.).

Zmiňované skutečnosti platí především pro oblast Šumavy. Využitelnost ostatních oblastí, jako jsou například Třeboňsko, Strakonicko a Blatensko, Písecko či Tábořsko, pro terénní cyklistiku je naopak velmi omezená, a to z pochopitelných důvodů, že v daných lokalitách pro tento druh cyklistiky v podstatě neexistují vhodné terénní podmínky.

Na území Jihočeského kraje existuje pouze omezený počet vyznačeni terénní cyklistiky vyhledávaných a stále oblíbenějších přírodních blízkých stezek – tzv. singltrek (Single Track) a to v návaznosti na lyžařské areály, které touto cestou nabízejí možnost využití lyžařských tratí i v letní sezony. Nabídku tak lze nalézt v Lipně nad Vltavou a v Zadově. Výjimku pak tvoří singltrek Písecké hory, který jako jediný nabízí podobné tratě v jiné lokalitě. V ostatních částech regionu se možnosti terénní cyklistiky omezují pouze na nebezpečné (zpravidla lesní) cesty, jejichž vyznačených úseků, které by se navíc daly označit jako vhodné pro terénní cyklistiku, je značně omezené množství.

Z průzkumu provedeného mezi obcemi v regionu však vyplývá, že v kraji existuje několik záměrů na vybudování podobných stezek, a to na Prachaticku a Tábořsku.

Smíšené využití cyklostezek a cyklotras

In-line bruslení

V posledních letech zaznamenalo masivní nárůst oblíbenosti **in-line bruslení** jakožto cenově dostupná, poměrně snadno naučitelná a zábavná sportovní aktivita, kterou lze provozovat ve městě i volné přírodě, na stezkách i mimo ně, v hale i venku.

Výhodou in-line bruslení jsou relativně nízké nároky na prostor (v porovnání s cyklistikou jsou nicméně nároky na šířku komunikace vyšší), naopak jedním z limitujících faktorů jsou zejména vyšší požadavky na kvalitu povrchu stezek (asfaltový, popř. betonový bez větších nerovností, děr, kamínků či nečistot na stezce) a nižší náročnost jejich profilu (vhodnější rovinnatý terén s minimem převýšení).

V Jihočeském kraji se nachází několik úseků zejména nově vybudovaných cyklostezek s kvalitním povrchem, vhodných pro in-line bruslení. Mezi nejznámější a bruslaři nejvíce využívané a oblíbené stezky patří kupříkladu levobřežní cyklostezka mezi Českými Budějovicemi a Hlubokou nad Vltavou s dalšími navazujícími úseky Hluboká nad Vltavou – Purkarec a Břežky – Týn nad Vltavou, lipenská „Jezerní“ stezka (v současnosti v podstatě okruh z Frymburku až do Přední Výtoně, s možností využití lipenského přívazu pro návrat do Frymburku) nebo úsek cyklostezky podél řeky Lužnice u Tábora (areál Komora – restaurace Harrachovka), stezka z jindřichohradeckého sídliště Vajgar na Otín.

Využívány jsou i úseky cyklotras, tzn. neoznačené jako samostatné cyklostezky, s kvalitním a převážně rovinnatým povrchem – např. oblíbená trasa Stožec – Nová Pec, dále v okolí Boubínska krátký úsek Horní Vltavice – Zátoň, trasa v okolí Chlumu u Třeboně (u Brůdky – Nová Huť) a Suchdola nad Lužnicí, trasa mezi Českým Krumlovem a Kájovem (místy méně kvalitní povrch), Bečice – Komárov, Břilice – Dunajovice, v blízkosti Netolic trasa Lužice – Babice.

Určitým specifickým v nabídce in-line je potom existence okruhů (zpravidla v intravilánu či blízkosti měst) vhodných pro tyto aktivity – např. síť chodníků v česobudějovickém parku Stromovka, Park U Popraviště Tábora, cestní síť v areálu Lázní Aurora Třeboň, anebo okolo rybníku Hejtman v Chlumu u

Třeboně – či oválů umožňujících in-line bruslení – např. areál Komora v Táboře, areál Vodník ve Vimperku, městský stadion v Prachaticích, bývalé vojenské letiště Blatná-Tchořovice apod.

Souběh využití cyklostezek a cyklotras pro cyklistiku a in-line bruslení zpravidla v případě cyklostezek standardních šířkových parametrů (3 m u společné stezky pro chodce a cyklisty podélně nedělené, resp. 3,5 m u podélně dělené stezky) nepředstavuje zásadnější problém. Problémy nicméně mohou nastat v případě vysokých intenzit využití stezky pro oba druhy mobility, jak k tomu dochází kupříkladu u cyklostezky České Budějovice – Hluboká nad Vltavou, která je v letních měsících natolik přetížená, navíc i chodci a dalšími uživateli (pejskaři, matky s kočárky apod.) že zde dochází k výraznému snížení plynulosti provozu a nárůstu bezpečnostních rizik.

Hipoturistika

Další z oborů turistiky, u kterého dochází k občasnému souběhu s cyklistickými trasami je hipoturistika.

Značení hiposteze je prováděno v rámci Klubu českých turistů. Znak koňské stezky představuje barevné kolečko umístěné v bílém čtverci. Barva udává významnost stezky, kdy nejdůležitější stezky jsou vyznačeny červeně, následuje barva modrá a zelená, odbočky a místní okruhy jsou značeny žlutě.

Na území Jihočeského kraje je dle dostupných informací⁴³ zhruba padesát tras jezdeckých stezek o celkové délce cca 500 km. Z uvedených rámcových popisů trasy přitom není blíže patrné konkrétní vedení hiposteze v území, dle mapových zákresů jsou nicméně hipostezky z větší části vedeny volnou krajinou, k souběhu jejich vedení s pěšími značenými turistickými trasami či případně také cyklotrasami dochází zpravidla pouze v omezené míře a vesměs jen v krátkých úsecích, kde nelze pro přejezd využít jinou komunikaci.

Z hlediska platné legislativy není pohyb jezdců na koních v přírodě po existujících stezkách v zásadě nijak restriktivně omezen. Dle zákona (silniční zákon) je přitom jezdec na koni považován za řidiče a jako takový má ve vztahu k využívané komunikaci především povinnost chovat se tak, aby nedocházelo k jejímu poškození.

Dílčí omezení dotýkající se hipoturistiky (resp. jízdy na koních obecně) vyplývají zejména ze zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny (nutnost vyžádat si u příslušného orgánu ochrany přírody souhlas se zřízením značené stezky) a zákona č. 289/1995 Sb., o lesích (regulace pohybu jezdců na koních ve volné krajině, resp. tedy v lesích, kdy jezdecké stezky nesmí být vedeny porostem, ale po existujících cestách). Pohyb jezdců na koních po veřejných komunikacích upravuje zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (stanovuje zejména věkové omezení jízdy na koních), zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích umožňuje upravit nebo omezit veřejný přístup na účelovou komunikaci.

Rozpor s cyklistikou je dle provedených analýz zejména v nárocích na povrch cesty, který je v případě nezpevněného povrchu často používáním pro účely hipoturistiky ničen, což následně zabraňuje jeho používání pro účely cykloturistiky. Masivní využívání cyklotras v souběhu s hipostezkami proto není vhodné a mělo by být využíváno opravdu pouze v ojedinělých a nutných případech. Přestože se tento problém objevoval již v roce 2014 z dostupných analýz a průzkumů vyplývá, že problém stále přetrvává a v dotčených územích stále dochází k ničení povrchu cyklotras v důsledku kombinace s vedením hiposteze.

⁴³ www.jihoceskehipostezky.cz; <http://www.turistikanakoni.cz/>

Pěší turistika

Pěší turistika je obecně celorepublikovým fenoménem a této skutečnosti odpovídá, jak vysoký počet jejích vyznavačů – ať již sdružených kupříkladu pod záštitou Klubu českých turistů (KČT), nebo provozujících turistiku individuálně –, tak také hustá síť značených pěších turistických tras v území. Uvedené platí i pro Jihočeský kraj, jehož územím dle zjištěných údajů prochází téměř 5 300 km značených pěších turistických tras⁴⁴. Značná část těchto tras je přitom také značenými cyklotrasami a je tudíž využívána i pro potřeby cyklistiky.

Tento souběh tras lze v mnoha případech vnímat jako bezproblémový a naopak logický, jelikož potřeby pěších turistů a rekreačních cyklistů lze do značné míry vnímat jako totožné (např. požadavky na atraktivitu trasy a její vedení kolem významných turistických zajímavostí, existenci občerstvení na trase, odpočívadel, kvalitní značení a informační zázemí, možnosti úschovy zavazadel apod.).

Ve vztahu k cyklistice lze hlavní potenciální problémy plynoucí z užívání komunikací pro oba uvedené druhy mobility spatřovat v:

- možnosti ohrožení pěších turistů účastníky cykloturistiky při vysokých intenzitách na konkrétní trase či nevyhovujících parametrech trasy (šířkové poměry, příkré stoupání/ klesání apod.)
- preferenci odlišných druhů povrchu (zpevněný povrch pro cyklodopravu, nezpevněný/ terénní povrch pro pěší)

S ohledem na uvedené lze v případě stávající sítě jako problematické úseky v regionu vymezit zejména úseky s nevyhovujícím povrchem, příkrým stoupáním či klesáním a se zúžením, na nichž lze v případě souběhu vedení pěší a cyklotrasy předpokládat zvýšené riziko střetu pěších a cyklistů. Dle výsledků analýzy lze tedy jako potenciálně nebezpečné úseky souběhu pěších a cyklotras označit například: úseky CT 1151 (souběh s červenou pěší trasou) severně a jižně od Brloha v oblasti Blanského lesa (nevyhovující povrch), úsek CT 1155 (souběh s modrou pěší trasou) mezi Kostelcem nad Vltavou a Žďákovským mostem (nevyhovující povrch), úsek CT 0074 (souběh s červenou pěší trasou) překračující do Středočeského kraje v oblasti Javorové skály (nevyhovující povrch), úsek CT 1201 (souběh s modrou pěší trasou) od Studence směrem k hranici s Plzeňským krajem u Kašperských Hor (nevyhovující povrch), úsek CT 1075 mezi Lštěním a Mojkovem (souběh s modrou pěší trasou) a dále mezi Dolním Kožlím a Vlachovo Březím (souběh se zelenou pěší trasou) na Vimpersku (nevyhovující povrch), úsek CT 1099 (souběh s modrou pěší trasou) Libějovice – Lomec na Vodňansku (příkré stoupání), úsek CT 1090 (souběh s modrou pěší a NS Brložsko) u Kuklova (nevyhovující povrch) v oblasti Blanského lesa, úsek CT 1018 mezi Plavem a Doudleby (Vltavská, souběh se zelenou pěší trasou) a úsek CT 1131 u Todeňské hory (souběh s červenou pěší trasou) na Českobudějovicku (nevyhovující povrch), úsek CT 33 (Vltavská, souběh se zelenou pěší trasou) kolem NPR Čertova stěna – Luč pod Loučovicemi na Lipensku (nebezpečný úsek), úsek CT 1189 (souběh se zelenou pěší trasou) u Dobechova na Kaplicku (příkré stoupání/ klesání, nevyhovující povrch).

Optimální variantou by pochopitelně bylo oddělení pěší a cyklistické dopravy, což v mnoha případech není reálně proveditelné. Jako vyhovující řešení se nicméně nabízí vedení pěších tras buďto po stezkách s odděleným provozem (samostatné pruhy na komunikaci pro pěší a cyklisty, popř. odlišné typy povrchu), anebo v souběhu s terénními cyklotrasami, kde není intenzita cyklistiky tolik vysoká. Velmi dobrou alternativou jak pro pěší turistiku, tak pro cyklistiku, jsou kupříkladu smíšené stezky s živiným

⁴⁴ Zdroj: KČT Jihočeského kraje; <http://mujweb.cz/kct-jck/cesky/index.htm>

povrchem, které mohou zároveň v omezené míře sloužit i pro motorovou dopravu (např. pro motocykly). Tento model využití komunikací funguje bez výraznějších problémů ve vyspělých zahraničních cyklistických destinacích (např. sousední Německo).

S ohledem na skutečnost, že základní síť cyklotras v území Jihočeského kraje je již z velké části dokončena (doznačena) a doznačování nových úseků cyklotras či přeznačování nevyhovujících úseků stávajících by mělo probíhat spíše v omezené míře, lze předpokládat, že úseků, kde by případný souběh stávajících pěších a v jejich vedení nově navržených úseků cyklotras byl problematický a nežádoucí, by mělo být minimum.

Při navrhování a schvalování nových značených cyklotras je přitom součástí celého procesu mimo jiné komunikace s KČT za účelem ověření, zda případný souběh pěších a cyklistických tras v území nemůže negativním způsobem ovlivnit příslušný druh mobility. Tímto postupem by i nadále měly být eliminovány případné problémy se souběhem obou druhů dopravy.

Běžecské lyžování

Cyklistická infrastruktura skýtá potenciál i pro **rozvoj zimních turistických aktivit**, zejména tedy pro **běžecské lyžování**. Tvorba a údržba běžecských stop je relativně finančně náročná, přičemž sama o sobě negeneruje přímé přínosy (stopy nejsou zpoplatněny). Jejich využití nicméně přináší vedlejší užitky zejména místním provozům cestovního ruchu.

Již tradiční „zavedenou značku“ představuje zejména projekt „Bílá stopa na Šumavě“ – systém lyžařských běžecských tras pokrývajících oblast centrální Šumavy až k Lipensku. Dalšími oblastmi mimo Šumavu, kde jsou v zimní sezóně pravidelně připravovány lyžařské stopy, jsou zejména Novohradské hory, Česká Kanada (okolí Nové Bystřice a Starého Města pod Landštejnem) a okolí Kleti. Pro úpravu stop jsou přitom z velké části využívány právě značené cyklistické trasy, jejichž linii tyto stopy zpravidla kopírují.

Lyžařské stopy se v posledních letech rozšířily i v okolí některých měst, která mají pro jejich rozvoj příhodné terénní podmínky a v zimním období zajišťují jejich pravidelnou údržbu (např. stopy v okolí Horní Plané, Frymburku a Lipna na Lipensku, stopy v okolí Prachatic, Českého Rudolce, obce Studená). Protože jsou pro tvorbu běžecských stop využívány převážně cyklostezky, nebo cyklotrasy se zpevněným povrchem, není s jejich využitím žádný větší problém.

1.2.2.1.2. Vazba na okolní regiony

Z hlediska realizace cykloturistiky v okrajových oblastech jihočeského regionu a také cykloturistiky dálkové (napříč územím více sousedících regionů) je důležité, aby cyklistická infrastruktura vytvářela ucelenou, vzájemně na sebe navazující síť – tzn. aby takováto propojenost sítě byla zajištěna nejen v rámci Jihočeského kraje, ale aby krajská síť cyklotras plynule navazovala i na síť cyklistických tras v sousedních regionech. Z analýzy stávající sítě značených cyklotras v okrajových částech regionu a na ně navazujících cyklotras v regionech sousedních vyplývá, že propojení jižních Čech se sousedními oblastmi jak v tuzemsku, tak také v přeshraničních regionech Německa a Rakouska je na většině území relativně dobré, existují nicméně oblasti s problematickým či neexistujícím napojením, kde by bylo vhodné síť značených cyklotras doplnit.

Popis vazeb na sousední regiony včetně případných hlavních problémových lokalit je uveden dále vždy ve vztahu ke konkrétnímu sousednímu regionu.

Plzeňský kraj

Vzhledem ke skutečnosti, že Jihočeský a Plzeňský kraj spojuje zejména oblast centrální Šumavy, jíž prochází množství významných regionálních i nadregionálních cykloturistických tras, je provázanost mezi oběma kraji velice významná z hlediska případného rozvoje a koordinace cyklistiky na území obou regionů.

Propojení krajů sítí místních a regionálních značených cyklotras lze hodnotit jako vyhovující. V linii místních a regionálních tras také oba kraje mimo jiné propojují mezinárodní dálková cyklotrasa EuroVelo 13 (Stezka železné opony), Vltavská cyklistická cesta (CT 33) a dále na severu Otavská cyklistická cesta (CT 1066), začínající na Modravě a vedoucí Plzeňským krajem podél řeky Vydry a Otavy přes Sušici a Horažďovice, a dále pak jižními Čechami přes Strakonice a Písek na Zvíkovském Podhradí.

Mezi další významné značené cyklotrasy propojující území obou krajů patří CT č. 331 (Bučina – Sušice), 1201 (Vimperk – Kašperské Hory), 121 (Žihlovice - Prachovice) a 31 (Lom - Blatná – Nepomuk - Plzeň). Z ostatních tras zasahujících do obou regionů lze jmenovat např. CT 1069, 312, 1064

Ke kvalitnějšímu propojení regionů přispívá také fungování systému Zelených autobusů, tzn. cyklobusů obsluhujících centrální části Šumavy ve větší části Plzeňského kraje a východní oblasti kraje Jihočeského (Kvildsko), na jehož spolufinancování se podílí Správa NP a CHKO Šumava, Plzeňský kraj, Jihočeský kraj, města a obce Mikroregionu Šumava Západ a mikroregionu Horní Vltava – Boubínsko. Tyto autobusy jsou však v provozu pouze v průběhu hlavní sezóny, tzn. 29. června - 1. září.

Středočeský kraj

Hlavní cykloturistické propojení Jihočeského a Středočeského kraje zajišťuje zejména po stávajících místních a regionálních značených trasách vedená mezinárodní dálková cyklotrasa EuroVelo 7, která v této oblasti vede také v souběhu s linií Vltavské cyklistické cesty. Dalším propojením je dálková cyklotrasa č. 11 (Praha, Újezd - Lom)

Do středočeského regionu dále zasahují cyklotrasy č. 1062 (Strakonice – Březnice), 1063 (pouze v krátkém úseku u Hvožďan) a 1157 (okolí Březnice).

Ze středních Čech pak do Jihočeského kraje zasahují některé cyklotrasy spíše místního významu, např. CT č. 8140, 8141, dále např. CT 0074 procházející turisticky vyhledávanou oblastí Javorová skála (Monínec) směrem na Jistebnici a především cyklotrasa Greenway Praha – Vídeň.

Horší provázanost cyklotras mezi oběma regiony je patrná v oblasti Orlicka (levý břeh vodní nádrže Orlík), chybí přímější propojení obce Chyšky na Písecku se středočeskými Petrovicemi (v území chybí značená CT) a dále také kvalitnější propojení z Milevska směrem na sever (stávající vedení CT 1156 po silnici II/102 s vysokou intenzitou automobilového provozu), z Jistebnice na Tábořsku směrem na středočeský Sedlec-Prčice (vedení CT 0074 po silnici II/122) a napojení Mladé Vožice na okolí, kdy v podstatě všechny trasy vycházející z města vedou po silnicích II. třídy.

Vysočina

Turistické vazby mezi Jihočeským krajem a Krajem Vysočina jsou relativně rozsáhlé a z hlediska významnosti velmi důležité. Propojení obou krajů zajišťují mimo jiné i dvě dálkové cyklotrasy (č. 16 a

č. 26 – Jihlava – Třebíč – Raabs). Významné cykloturistické vazby mezi oběma kraji jsou patrné zejména v příhraniční oblasti České Kanady (Slavonice – Jemnice) a mezi Jindřichovým Hradcem a Telčí.

Mezi další značené cyklotrasy, propojující území Jihočeského kraje a Kraje Vysočina patří CT č. 1181, 1182, 1183, 1184, 1215, 1239 (oblast Táborska a okolí Deštné a Nové Včelnice), 1240, 5261 (Jindřichohradecko), 1113 a 5124 (Dačicko, okolí Telče). V krátkých úsecích do území Kraje Vysočina zasahuje také cyklotrasa č. 1001 (okolí Deštné).

Významnější „hluchá místa“ v propojení obou regionů jsou zejména v okolí Dačic směrem na východ (propojení Dačice – Jemnice) a v okolí Jindřichova Hradce (chybějící přímější propojení na severovýchod přes Novou Včelnicu do Žirovnice či Kamenice nad Lipou jako alternativa k silnici č. I/34), chybí také propojení Pacova a Mladé Vožice.

Jihomoravský

S ohledem na velice krátký společný úsek hranice mezi oběma kraji nelze v tomto případě výraznější vzájemné vazby očekávat. Oba regiony nicméně „nepřímo“ (v předmětném úseku mezi oběma regiony vede po rakouské straně) propojuje cyklotrasa EuroVelo 13 (Stezka železné opony).

Rakousko

Vzhledem ke skutečnosti, že Jihočeský kraj sdílí se sousedním Rakouskem velmi dlouhou hranici, jsou vazby mezi oběma regiony z hlediska cykloturistiky velmi významné. V minulosti nicméně jejich rozvoji bránilo množství aspektů, zejména pak faktická neexistence adekvátních cykloturistických napojení (přístupných hraničních přechodů vhodných pro cykloturistiku).

V současnosti je napojení Jihočeského kraje na sousední Rakousko zajišťováno celkem 36 hraničními přechody, z toho 9 silničními a 2 železničními a 25 turistickými hraničními přechody a přechodovými místy, z nichž převážná většina je využitelných i pro cykloturistiku a procházejí jimi také značené cyklotrasy.

Ke zkvalitnění příhraničních cykloturistických vazeb přispěla také linie nové mezinárodní dálkové cyklotrasy EuroVelo 13 (Stezka železné opony), která vede po místních a regionálních značených cyklotrasách podél hranice z větší části po české straně a v určitých úsecích překračuje do sousedního Rakouska.

V oblasti koordinace rozvoje cykloturistiky v česko-rakouském příhraničí bylo v minulosti realizováno několik projektů zaměřených na společnou propagaci (společná cyklomapa česko-rakouského příhraničí, uspořádání společných cyklojízdy), výstavbu cyklistické infrastruktury (např. nové úseky cyklotras na Lipensku) či doznačení cyklotras pro zlepšení napojení obou regionů (např. již zmíněná EuroVelo 13, páteřní cyklotrasa Lužnice, nebo cyklogenerel Novobystřicka).

V kontextu nových trendů v cykloturistice lze možnosti spolupráce regionů spatřovat kupříkladu také v přípravě záměrů pro rozvoj turistiky na elektrokolech, kdy sousední Horní Rakousko, kde od roku 2011 funguje zdarma 29 dobíjecích stanic podél Dunajské cyklostezky, je dobrým příkladem pro plánování a navrhování doplňující infrastruktury v podobě promyšleně rozložené sítě nabíjecích stanic i kvalitní ukázkou fungování tohoto produktu, včetně zapojení množství partnerských subjektů (informační centra, podnikatelé v cestovním ruchu).

Německo

V případě vazeb na německou spolkovou republiku Bavorsko představují problém bránící kvalitnějšímu cykloturistickému propojení zejména geomorfologické podmínky v okolí Třístoličnicku (cyklisticky v podstatě neprostupný horský masiv Šumavy v oblasti mezi Plechým a Špičákem), v severozápadněji položených oblastech potom režim zvýšené ochrany přírody (rašeliniště, hnízdiště ptactva apod.).

Cykloturistické propojení jižních Čech s Bavorskem tak v současnosti na cca 42 km dlouhé hranici zajišťují celkem 4 turistické hraniční přechody, přičemž pro účely cykloturistiky jsou vhodné 3 z nich (Nové Údolí/ Haidmühle, České Žleby/ Bischofsreuth a Bučina/ Finsterau), 2 přechodová místa vhodná pouze pro pěší turisty, a dále značně frekventovaný silniční přechod Strážný/ Philippsreuth.

Také česko-bavorským příhraničím prochází mezinárodní dálková cyklotrasa EuroVelo 13, k dalšímu prohloubení přeshraničních vazeb by měla přispět také připravovaná přeshraniční cyklotrasa Zlatá stezka (v minulosti s bavorskými partnery projednáván projekt značení trasy, nicméně předložená žádost do česko-bavorského Dispozičního fondu nebyla úspěšná).

I sousední Bavorsko představuje vhodný příklad pro další spolupráci v oblasti rozvoje elektromobility zejména na území Šumavy. V posledních letech vzniklo v Bavorském lese cca 90 půjčoven elektrokol, přičemž cílem je tuto síť každoročně rozšiřovat a zhušťovat. Vznik obdobné sítě půjčoven by tudíž mohl být iniciován i v území Jihočeského kraje.

Je důležité zmínit, že systémová koordinace v oblasti rozvoje cyklistické dopravy s uvedenými regiony na celokrajské úrovni dosud nepobíhá, z čehož vyplývají následné problémy například při realizaci nového či údržby stávajícího cykloznačení či chybějící informace o rozvojových záměrech sousedních regionů (značení nových cyklotras s napojením na sousední regiony, koordinace rozvoje a údržby dálkových cyklotras vedoucích územím více krajů atd.).

1.2.2.1.3. Bezpečnost cyklistické dopravy

Dle národní cyklostrategie se počet smrtelných úrazů cyklistů na počet kilometrů ujetých na kole v ČR pohybuje stále vysoko nad průměrem uváděným v cyklisticky vyspělých zemích (Nizozemsko, Dánsko či Německo), a proto je nutné nejen vést osvětové kampaně v oblasti cyklistiky, ale současně uplatňovat tvrdá represivní opatření vůči neukázněným řidičům, kteří jsou příčinou většiny smrtelných úrazů cyklistů a chodců z důvodu nepřiměřené rychlosti či požití alkoholu.

Na celkovém počtu usmrčených osob v období 1993-2018 činil podíl cyklistů 8,9 %, což znamená, že přibližně každá 11. usmrčená osoba byla cyklistou. V roce 1995 byl podíl usmrčených cyklistů nejvyšší (10,5 %), naopak v roce 2018 historicky nejnižší (6,7 %), přibližně každá 15. usmrčená osoba byla v roce 2018 cyklistou. Pozitivním faktem je dlouhodobá sestupná tendence ročního absolutního počtu smrtelných nehod cyklistů. Jako společný jmenovatel většiny úrazů na jízdním kole se přitom uvádí absenci cyklistické přilby.

Dopravní nehody zaviněné skupinou řidičů nemotorových vozidel, do které spadá i kategorie cyklistů, se na celkovém ročním počtu nehod v Jihočeském kraji podílí cca 6 % (viz tabulka).

Tabulka 2 – Dopravní nehody v Jihočeském kraji dle viníka, r. 2018

Viník / zavinění nehody	Dopravní nehody celkem	
	abs.	%
řidičem motorového vozidla	3 962	91
řidičem nemotorového vozidla	248	5,7
chodcem	42	1
lesní zvěří, domácím zvířetem	51	1,2
jiné zavinění	57	1,3

Zdroj: Policie ČR

Díky velkému množství cyklistů a jejich každoroční nárůst je zřejmé, že na problematiku bezpečnosti dopravy a dopravní osvětu a vzdělávání by měl být v kraji kladen vysoký důraz a tato skutečnost by se také měla projevit ve strategických cílech koncepčních dokumentů.

Problematika bezpečnosti cyklistické dopravy je řešena v koncepčním materiálu Jihočeského kraje Strategie bezpečnosti silničního provozu Jihočeského kraje pro období 2014 – 2020, který představuje základní nástroj managementu bezpečnosti silniční sítě.

V rámci několika definovaných bezpečnostních a bezpečnostně preventivních opatření strategie vyzdvihuje význam cyklistiky jako nedílné součásti dopravy a stanovuje některé úkoly a cíle směřující ke zvyšování bezpečnosti a komfortu cyklistů. Mezi nejvýznamnější přitom patří zejména:

- zajišťování bezpečnostního auditu již ve fázi projektové přípravy jakožto součásti plánování a projektování nových dopravních staveb či při rekonstrukcích stávajících úseků, s důrazem na bezpečnost a komfort pohybu chodců a cyklistů ve spolupráci s dotčenými obcemi a městy
- upřednostňování pohybu cyklistů a chodců v uličním prostoru měst a obcí při územním plánování, realizaci dopravně inženýrských opatření a politik
- zklidňování dopravy uvnitř pevných hranic města s preferencí pěší, cyklodopravy a městské případně příměstské hromadné dopravy, s maximální snahou o ochranu pěších a cyklistů jako účastníků silničního provozu
- oddělování přechodů pro chodce a přejezdů pro cyklisty, jejichž povinnosti v provozu na pozemních komunikacích jsou při překonávání komunikace různé
- dopravní výchova mladých cyklistů

Na posledně jmenovaný bod strategie navazuje samostatným opatřením věnovaným grantové politice, která je směřována jednak do oblasti dětských dopravních hřišť a jednak do oblasti zajištění bezpečnosti silničního provozu v intravilánech obcí.

V Jihočeském kraji je v současné době v provozu 19 dětských dopravních hřišť bez lektora, 9 dětských dopravních hřišť s lektorem a 2 mobilní hřiště. Od roku 2010 se přitom podařilo vybudovat nebo obnovit 17 dětských dopravních hřišť, a to zejména díky každoročně vyhlašovanému grantovému programu.

Celkově lze dokument strategie s ohledem na jeho rozsah i obsahovou stránku označit jako obecný, kdy z pohledu zvyšování bezpečnosti cyklistické dopravy nejsou definovány například konkrétní lokality či úseky dopravní sítě v Jihočeském kraji, na které by se měla navrhovaná opatření prioritně zaměřit.

Kromě bezpečnosti cyklistů obecně, je důležitým prvkem bezpečnost cykloturistů, která zejména v posledních letech nabývá na významu. Oficiální statistická data bohužel k dispozici nejsou, z dostupných informací však vyplývá, že i v případě cykloturistů je otázka bezpečnosti důležitým prvkem, na který je potřeba brát zřetel.

Dle dosavadních zkušeností jsou nehody cykloturistů zapříčiněné zejména následujícími faktory:

- nepřizpůsobení způsobu a rychlosti jízdy povrchu cyklostezky
- střet s lesnickou či zemědělskou technikou v důsledku pohybu cyklistů po cestách, které nejsou vyznačené jako cyklotrasy, případně nepřizpůsobení rychlosti na těch trasách, kde se technika může pohybovat
- nepoužívání bezpečnostních prvků – zejména helmy

1.2.2.1.4. Doprovodná infrastruktura a služby

Nedílnou součástí infrastruktury pro cyklodopravu, respektive cykloturistiku je i tzv. doprovodná infrastruktura, tvořená především půjčovnami jízdních kol, úschovnami, servisy anebo mobiliářem v podobě kolostavů či odpočívadel.

Úschova jízdních kol/kolostavy je ze své podstaty velmi důležitou službou pro cyklisty, kdy potřeba jízdní kolo být i krátkodobě uschovat vyvstává prakticky při každé cyklistické jízdě bez ohledu na její účel či délku (tzn. ať již se jedná o cyklodopravu – tj. jízdu do zaměstnání, škol, na úřady, za základní obchodní vybaveností apod. – anebo cykloturistiku – jízdu krajinou, výlety k turistickým zajímavostem, a s tím spojený krátkodobý pobyt v restauraci, přenocování v ubytovacím zařízení atd.).

Ačkoli existence zejména „komerčních“ úschoven kol pochopitelně do značné míry závisí na úrovni poptávky (tzn. ne v každém regionu či obci se s ohledem na jejich cyklistickou vytiženost vyplatí zřídit např. centrální kolostav apod.), lze v obecné rovině konstatovat, že možnosti úschovy kol v jihočeském regionu jsou dosud nedostatečné.

Z hlediska cyklodopravy je pro úschovu kol určujícím faktorem vybavenost tras kolostavy. Většina větších měst je vybavena infrastrukturou pro odstavení jízdního kola pouze v základním rozsahu – tedy kolostavy umístěnými zpravidla u veřejných objektů (úřady, školská a zdravotnická zařízení) –, přičemž takovýto stav vybavenosti je pro větší rozvoj cyklodopravy nedostatečný a je tudíž potřeba infrastrukturu doplňovat. Častým problémem bývají také nevyhovující technická řešení některých kolostavů, které neumožňují bezpečné uzamčení kola, nebo nevyužívají zabraný prostor dostatečně efektivně.

Z pohledu cykloturistiky jsou služby v oblasti úschovy kol ve většině případů poskytovány zařízeními cestovního ruchu (restaurační a ubytovací zařízení) komplementárně s jejich hlavní nabídkou služeb.

Samotná úschova kol zpravidla také není samostatně zpoplatněna, ale je vnímána jako součást nabídky daného zařízení dostupná jeho klientům (návštěvníkům restaurace, ubytovaným hostům).

V naprosté většině restauračních zařízení přitom není hostům k dispozici samostatná uzamykatelná místnost pro úschovu jejich kol, služba úschovy je vesměs řešena venkovními uzamykatelnými stojany na kola. Hromadná ubytovací zařízení cestovního ruchu (hotely, pensiony) vyššího standardu vesměs disponují samostatnými kapacitami pro uschování kol (uzamykatelná místnost pro kola).

Jízdní kola lze rovněž, nicméně spíše v ojedinělých případech, uschovat například v turistických informačních centrech, většina z nich nicméně nedisponuje adekvátními samostatnými kapacitami (uzamykatelná místnost pro kola) umožňujícími nabídku takovéto služby.

Snahou podpořit zařízení nabízející mimo jiné úschovu kol si klade za cíl projekt Cyklisté vítáni. I přesto relativně velký počet subjektů zapojených v tomto projektu však lze konstatovat, že počet takovýchto zařízení je nedostačující, což platí jak pro méně cyklisticky exponované oblasti, tak i pro mnohé turisticky vysoce vytížené destinace (např. centrální Šumava, Lipensko).

Alternativu ke „komerčním“ úschovnám představují veřejné úschovny jako je např. služba úschovy kol Českých drah. Dle informací publikovaných na webu Českých drah je nicméně v Jihočeském kraji služba úschovy kol poskytována pouze v 4 železničních stanicích (Jindřichův Hradec, Tábor, Třeboň a Třeboň lázně). I přes mnohdy deklarovanou službu úschovy zavazadel včetně kol jsou navíc ve spoustě železničních stanic prostory pro úschovu řešeny formou samoobslužných úschovných boxů, které jsou pro uložení jízdního kola malé.

Služby v oblasti **půjčování jízdních kol** pro účely cyklodopravy, jsou na území Jihočeského kraje poskytovány pouze v Českých Budějovicích, kde již několik let funguje systém Rekola, který nabízí možnost komerčního krátkodobého zapůjčení kol. V ostatních městech regionu zatím žádný podobný systém v provozu není a dle dostupných informací o něm ani není uvažováno.

Pro účely cykloturistiky je situace o něco optimističtější. Půjčovny kol v rámci nabídky cykloturistiky jsou často koncentrovány do turisticky atraktivní oblastí. Půjčovny kol a cyklistického vybavení jsou zde zpravidla využívány návštěvníky těchto regionů, kteří buďto nemají vlastní jízdní kolo, anebo je pro ně pohodlnější či výhodnější si jej půjčit přímo v místě trávení dovolené (ať již proto, že nejsou aktivními cyklisty a vlastní kolo tudíž nevyužijí, nebo z důvodu velké vzdálenosti, kdy se jim nevyplatí kvůli jednomu či dvěma cyklovýletům během dovolené vlastní kolo vézt s sebou). Půjčovny jsou často spojeny s prodejny kol a dílů a cykloservisy.

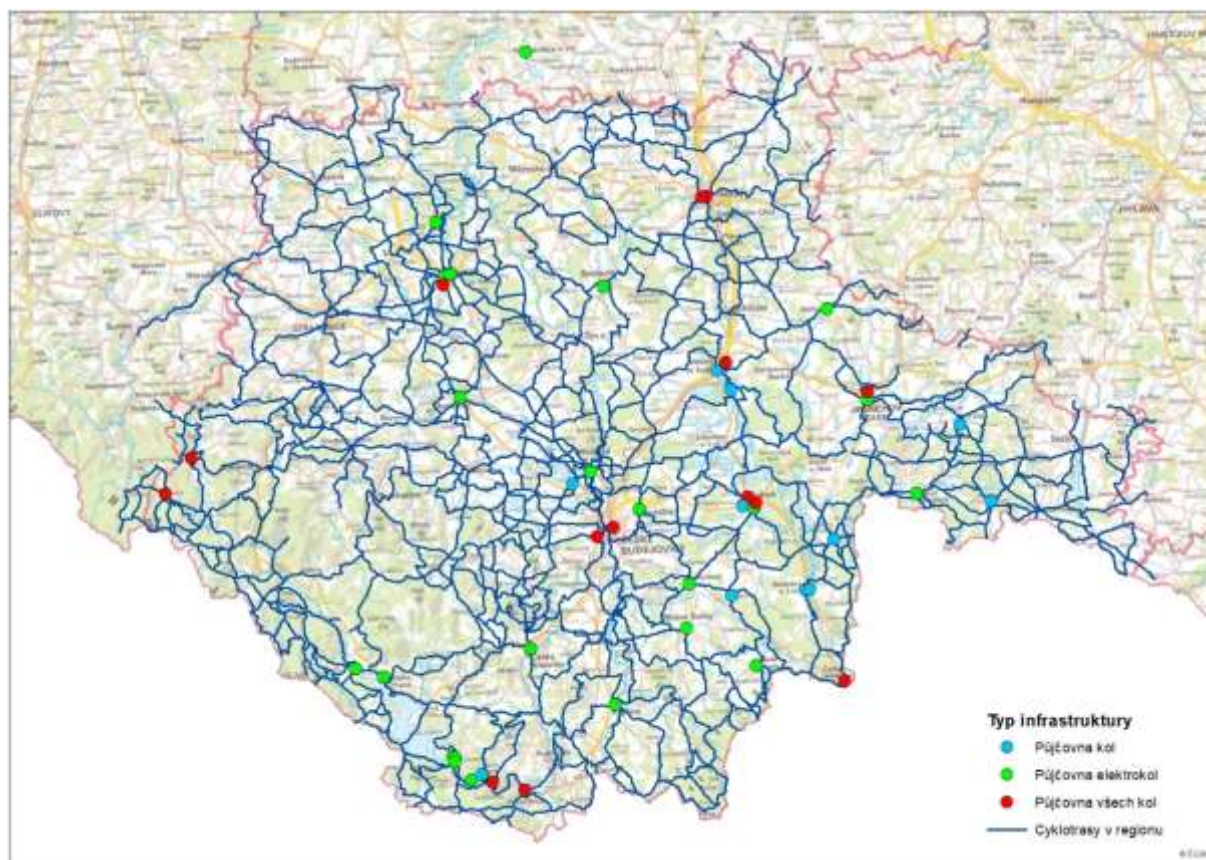
Komerční půjčovny kol působí zejména ve větších turistických centrech (např. Lipensko – vytíženější destinace na levém břehu jezera Lipno nad Vltavou a Frymburk; Třeboňsko – město Třeboň; některé obce centrální Šumavy; Slavonice apod.), přičemž v mnoha případech také kombinují cyklistickou nabídku s půjčováním (a souvisejícím servisem či prodejem) dalšího sportovního vybavení, jako jsou inline brusle, lyžařské vybavení, vybavení pro vodní sporty apod. Dále je půjčování kol, zpravidla v omezeném měřítku (menší počet nabízených kol), součástí nabídky některých ubytovacích zařízení; tato služba je však vesměs k dispozici pouze ubytovaným hostům. Standardně bývají půjčovny kol také ve větších městech regionu (České Budějovice, Český Krumlov, Dačice, Písek, Strakonice, Tábor).

Služba půjčovny kol je dále na území Jihočeského kraje provozována také společností České dráhy, a.s., a to převážně ve větších železničních stanicích (České Budějovice, Písek, Tábor) a stanicích

nacházejících se v hlavních turistických destinacích, kde lze očekávat zvýšenou poptávku po půjčování kol (např. Lipensko, Třeboňsko). V regionu tuto službu poskytuje celkem 8 železničních stanic.

Zejména ve větších městech (České Budějovice, Tábor) a hlavních turistických destinacích (Lipno, Třeboň, Kvilda) se rozvíjí nabídka půjčování elektrokol, zpravidla jako součást nabídky „klasických“ půjčoven. Rozvoji této služby pomohla i iniciativa Jihočeského kraje vybudování sítě půjčoven elektrokol a propagace okruhů pro elektrokola (www.sitelektrokol.cz). Jak je patrné z níže uvedeného mapového zákresu, i přes relativně velkou podporu však není území Jihočeského kraje pokryté rovnoměrně, zejména pak v území Prachaticka, Strakonicka a západní části Šumavy, služby cyklopůjčoven a půjčoven elektrokol zcela chybí.

Mapa 5 – Přehled rozmístění cyklopůjčoven v regionu



Zdroj: průzkum internetu, www.sitelektrokol.cz, vlastní zpracování

Vzhledem ke skutečnosti, že půjčovny jízdních kol a další obdobná zařízení specializovaná do oblastí cykloturistické nabídky (např. prodejny kol a sportovního vybavení, popř. cykloservisy – viz komentář níže) jsou provozována na komerčním principu, je případný vznik takovýchto nových zařízení odvislý od poptávky potenciální klientely/ účastníků cykloturistiky po těchto službách.

V tomto ohledu lze předpokládat, že stávající pokrytí regionu službami tohoto charakteru reflektuje aktuální poptávku, přičemž dané služby jsou více zastoupeny ve větších městech (České Budějovice, Tábor) a hlavních turistických centrech (Lipensko, Třeboňsko).

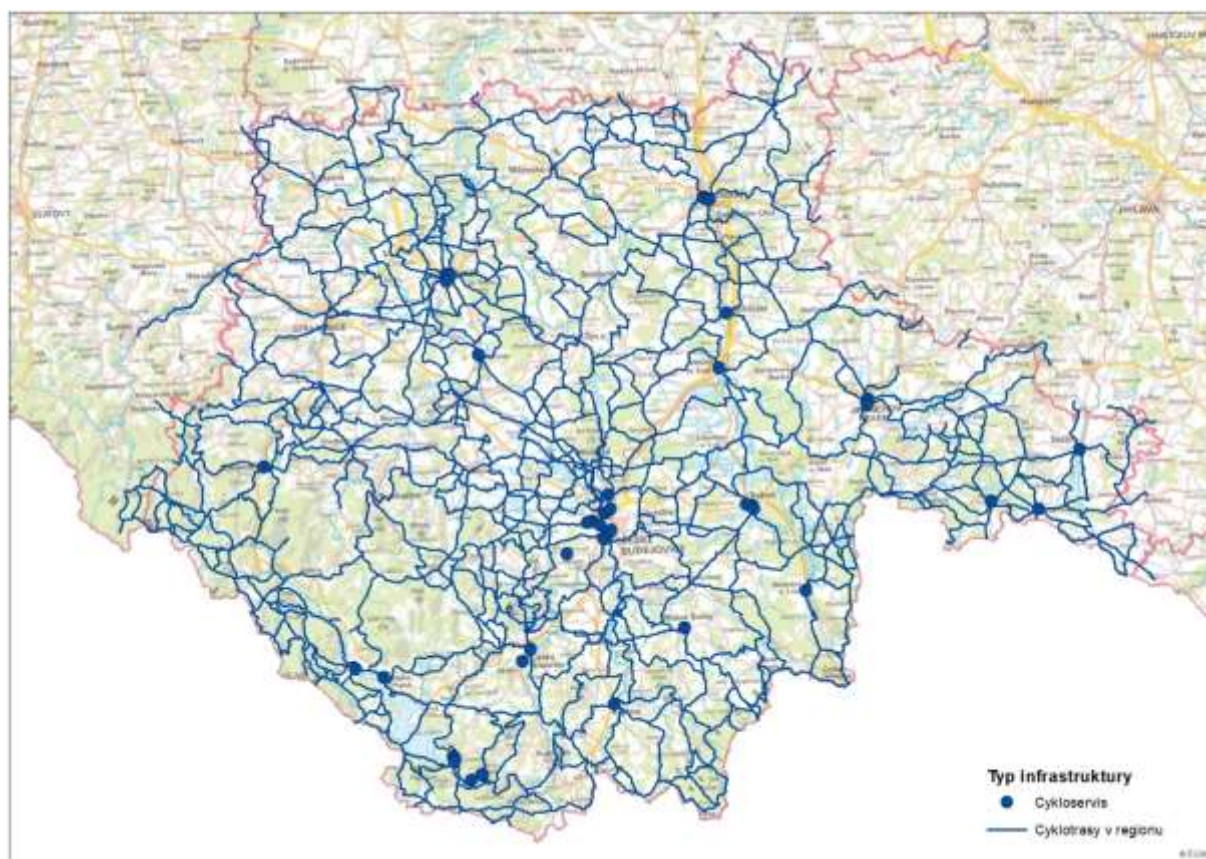
Podpora rozvoje služeb tohoto charakteru ze strany subjektů působících v oblasti řízení rozvoje cyklistiky v kraji by tudíž neměla být zaměřena na faktické budování nových zařízení, ale spíše do sféry

propagace – informování potenciálních uživatelů služeb o těchto dostupných službách na území regionu.

Servisní služby jsou účastníky cyklistiky využívány buďto plánovaně (pravidelné servisní prohlídky – obvykle v místě bydliště), nebo nahodile v případě akutní potřeby (závada na kole v průběhu jízdy / cyklistického výletu).

I přes relativně masový rozvoj cykloturistiky a její stoupající oblíbenost se služby cykloservisů zpravidla omezují na města, popřípadě jsou k dispozici pouze v hlavních turistických destinacích. Jedná se přitom vesměs o provozy větších půjčoven jízdních kol, které servisní služby nabízejí v podstatě komplementárně ke své hlavní činnosti. Tato skutečnost je opětovně, stejně jako v případě půjčoven jízdních kol, dána poptávkou po daných službách. Rozmístění tohoto typu infrastruktury tak odpovídá pokrytí sítí půjčoven kol, což je patrné z následujícího mapového odkazu.

Mapa 6 – Přehled rozmístění cyklopůjčoven v regionu



Zdroj: průzkum internetu, www.sitelektrokol.cz, vlastní zpracování

I zde rovněž platí, že by podpora dalšího rozvoje těchto služeb měla spočívat zejména v jejich propagaci, tedy informování o nabídce v regionu např. prostřednictvím krajského cykloportálu či portálu provozovaného JCCR.

Jako další doprovodnou infrastrukturu vztahující se bezprostředně především k realizaci cykloturistiky lze označit **doplňkový mobiliář** – tedy zejména odpočívadla s cyklostojany, odpadkové koše, informační tabule, tzv. cyklopointy apod.

Obecně platí, že odpočívadla jsou zpravidla budována na turisticky nejfrekventovanějších místech, tzn. v úsecích místních turistických atraktivit, popřípadě na významných křižovatkách hlavních turistických tras. Svým charakterem jsou odpočívadla mnohdy uzpůsobena spíše pro potřeby pěší turistiky, přičemž jim v některých případech chybí základní vybavenost pro cyklisty, zejména existence kolostavů. Umístění odpočívadel přímo v obci má pak své opodstatnění zejména tam, kde neexistuje možnost využití stávajícího, byť i „necyklistického“ mobiliáře (chybí odpočinková plocha s lavičkami, popř. restaurace s možností odstavení kol apod.). V těchto lokalitách by měla odpočívadla být v optimálním případě umístěna na centrálním místě či v místě souběhu tras.

Informační tabule jsou ve většině případů situovány na křižovatkách u významných turistických atraktivit, kde informují jak o samotných těchto atraktivitách, tak také případně poskytují návštěvníkům prostřednictvím mapových či popisných výstupů informace o dalších turistických cílech i možnostech využití služeb cestovního ruchu v dané lokalitě. Výrazným nedostatkem informačních tabulí je jejich nedostatečná koordinace a v mnoha případech zastaralost, případně duplicita. Tabule byly často budovány v rámci projektů, v jejichž rámci se nepočítalo s průběžnou aktualizací informací na tabuli. V nových projektech se pak často uvede vybudování tabule nové, namísto aktualizace stávající. V konečném důsledku se tak v regionu objevují místa, kde informační tabule chybí, ale i místa, kde je stojanů a tabulí nadbytek a pro zpřehlednění by bylo vhodné některé tabule odstranit. Zde je nutné podotknout, že se nejedná jen o tabule týkající se cykloturistiky jako takové, ale často i o tabule týkající se dalších stezek v území. Na jednom místě se tak v některých případech objevuje jedna tabule k naučné stezce, jedna k pěším trasám, jedna k cyklotrasám a další například k běžeckým trasám či obecně k památkám a atraktivitám. Přestože není reálné (a asi ani účelné) vměstnat všechny informace do jedné mapy, je velmi důležité budování map napříč jednotlivými formami cestovního ruchu koordinovat a zajistit minimálně sjednocení vzhledu stojanů tak, aby ve finále jejich vzhled nepůsobil na návštěvníky spíše rušivě.

Nový doprovodný mobiliář zpravidla vzniká v souvislosti s rozvojem nových cyklostezek, doznačováním sítě cyklotras (např. informační tabule vytvořené v souvislosti s realizací doznačení dálkové cyklotrasy EuroVelo 13 a páteřní cyklotrasy Lužnice, či nově plánovaným přeznačením trasy Vimperk - Zadov) či realizací dalších aktivit zaměřených na rozvoj cykloturistiky (např. nové informační tabule vytvořené v návaznosti na projekty zpracování cyklogenerelů Lipenska a regionu Horní Vltava – Boubínsko). Ve většině případů je nicméně pořízování tohoto mobiliáře závislé na dotačních prostředcích, přičemž je převážně v gesci dotčených měst, obcí nebo mikroregionů, v případě páteřních tras Nadace Jihočeské cyklostezky.

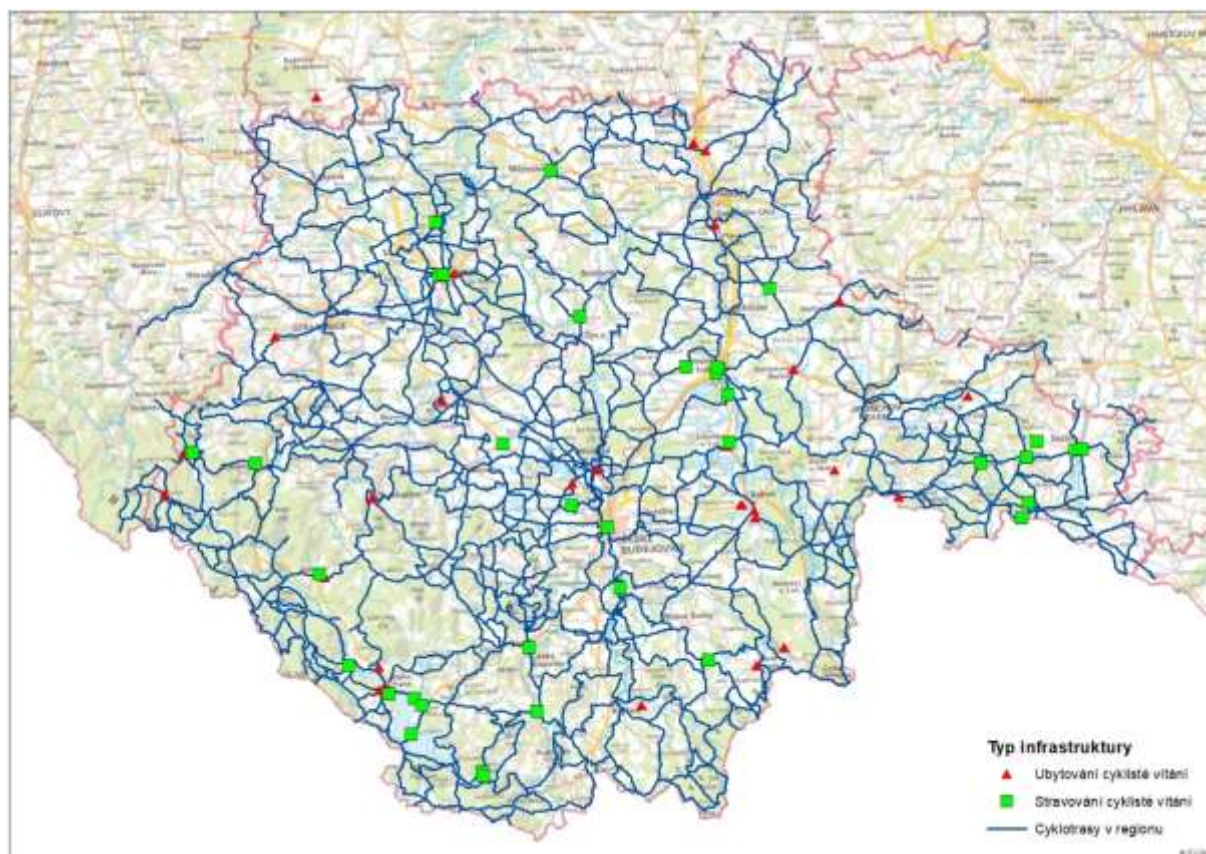
Jako stěžejní problémy spojené se zajištěním a udržitelností cyklistického mobiliáře lze označit:

- nedostatek prostředků na zajištění pravidelné údržby mobiliáře
- absence ucelnější koncepce rozvoje mobiliáře na úrovni měst a obcí, popř. mikroregionů/turistických oblastí

Z pohledu dalšího rozvoje cykloturistiky je zásadní také zvyšování kvality doprovodných služeb. Jednou z cest, jak zajistit a udržet standard kvality služeb pro cyklisty je aplikace již zavedené a fungující **certifikace Cyklisté vítáni**. Na území Jihočeského kraje je v současnosti značkou Cyklisté vítáni certifikováno 99 turistických zařízení. Rozmístění jednotlivých zařízení v regionu je patrné z níže uvedeného mapového znázornění.

Oproti období roku 2014 došlo k poměrně výraznému poklesu těchto zařízení ze 133 v roce 2014 na 99 v roce 2019. Tento pokles je dle dostupných informací způsoben zejména nárůstem požadavků, které musí subjekt zařazený do dané sítě splňovat, spolu s nárůstem poplatků spojených se zahrnutím do dané sítě za současného minimálního přínosu pro jednotlivé subjekty, které o certifikaci požádají a podmínky splní. Síť není nikterak systematicky propagována, ani jinak zvýhodněna a jednotlivým zařízením tak v podstatě nepřináší žádné výhody.

Mapa 7 – Přehled rozmístění zařízení v síti Cyklisté vítáni



Zdroj: www.cyklistevitani.cz

1.2.2.1.5. Cykloznačení a informační systémy

Samostatným prvkem, který je součástí cyklistické i cykloturistické infrastruktury, je cykloznačení. Oficiální značení cyklistických tras na území Jihočeského kraje provádí Nadace Jihočeské cyklostezky. Garantem jednotného značení cyklistických tras na celorepublikové úrovni je přitom z pověření Ministerstva dopravy ČR a Ministerstva vnitra ČR Klub českých turistů (KČT), který tyto cyklotrasy eviduje a všem novým trasám přiděluje evidenční čísla z celostátního registru.

Značení cyklistických tras je dle metodiky Klubu českých turistů děleno na značení cyklotras a značení cykloturistických tras. Všechny prvky cyklistického značení mají žlutou podkladovou barvu.

Značení cyklotras – tzn. komunikací vedoucích zpravidla po silnicích či místních a účelových komunikacích – odpovídá standardnímu silničnímu značení pro motorová vozidla, přičemž používá tři základní cykloznačky: Návěst před křižovatkou (IS20), Směrová tabule (IS19) a Směrová tabulka (IS21). Všechny tyto značky obsahují symbol kola, číslo dané trasy a směrové tabule také kilometrové

vzdálenosti k dalším cílům na trase. Umisťují se stejně jako dopravní značky před každou křižovatkou nebo odbočkou cyklotrasy.

Cykloturistické značení je prováděno téměř výhradně na cykloturistických trasách na území Národního parku Šumava, zpravidla na trasách vedoucích většinou po horších polních či lesních cestách nebo terénu, a sice pásovými značkami o rozměru 14 x 14 cm, které mají krajní pásy žluté a prostřední červený, modrý, zelený nebo bílý. Značky mohou být také doplněny na šípku. Jedná se tedy o podobné značení jako u tras pěších nebo lyžařských, jen základní barva je žlutá a značky jsou přibližně jednou tak velké, aby byly pro cyklisty lépe viditelné. Pásové značení je doplněno směrovkami, které oproti pěším mají opět žlutý podklad, jen dvě řádky textu a v záhlaví uvedeno „Cyklotrasa KČT č. ...“.

Značení tras je (resp. by mělo být) prováděno v souladu s učebními texty pro značkaře⁴⁵, které pro danou činnost představují závaznou směrnici a respektují rovněž nadřazené legislativní normy v oblasti dopravního značení (zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích, vyhlášky MD atd.).

Nadace Jihočeské Cyklostezky každoročně v rámci prováděných cykloauditů provádí rovněž kontrolu značení, během které eviduje, zda je značení poškozeno, chybí, nebo například zda je potřeba jej v některých částech aktualizovat. Přestože díky této průběžné kontrole dochází k pravidelné výměně nevyhovujícího či poškozeného značení za nové, ne ve všech případech lze dosáhnout optimálního stavu ve vztahu k nedořešeným majetkovým vztahům z minulosti, kdy bylo značení často realizováno bez patřičných povolení a často též bez souladu s potřebnými legislativními předpisy a vyhláškami.

Aktuálním problémem značení v Jihočeském kraji je tak zejména skutečnost, že v 90 letech značení mnoha cyklotras probíhalo nekoordinovaně, bez respektování uvedených norem a předpisů, a často také bez odpovídajících souhlasů a povolení (jak ze strany vlastníků komunikací, tak také dalších orgánů jako Policie ČR apod.). Značení tudíž mnohdy neodpovídá příslušným vyhláškám.

Oproti předchozímu období, pro které byl Cyklogenerel Jihočeského kraje zpracován, došlo k výraznému posunu, nově je v rámci prováděných auditů sledován i soulad s legislativou a několik dalších atributů, které usnadní posuzování stavu cykloznačení v regionu. Hlavním problémem je tak potřeba zajištění dostatečného financování na průběžnou údržbu a úpravu v těch případech, kdy značení vykazuje výše uvedené nedostatky.

Za velmi důležitý posun je rovněž možno považovat skutečnost, že Klub českých turistů dospěl k dohodě s Národním parkem Šumava, že i na území parku tam kde to bude z pohledu ochrany přírody možné, dojde postupně k nahrazení pásového značení za klasické cykloznačení, čímž dojde k odstranění nesouladu značení na tomto území. Tato změna by měla být realizována v letech 2020–2022 v závislosti na dostupnosti potřebných finančních prostředků.

1.2.2.1.6. Vyhodnocení vedení a průběhu páteřních tras

Klíčovou součástí cyklistické infrastruktury představují páteřní trasy. Jejich vedení je důležité zejména proto, že představují hlavní osy, které by měly sloužit pro pohyb cyklistů v území, ale též hlavní produkty, které by měly přispět k přilákání návštěvníků se zájmem zejména o vícedenní pobyty.

⁴⁵ KČT, Rada značení (2007): Učební texty pro značkaře, díl N: Značení cyklotras

Jak již bylo uvedeno, páteřní trasy v území jsou v současné době vyznačeny všechny, mnohé z nich však byly vyznačeny v rámci aktuálních možností, nikoliv v optimální trase. Hlavním problémem je z tohoto pohledu v mnoha případech nedořešení majetkových stavů, nesouhlas správce dané komunikace či technický stav komunikace v daném úseku.

Hlavní problémová místa tak představují zejména úseky vedoucí po frekventovaných komunikacích, případně úseky křížení s frekventovanými komunikacemi. Tyto úseky se vyskytují na všech páteřních trasách, jako hlavní příklady lze uvést:

- Eurovelo 13 – úsek mezi obcemi Strážný a Hliništěm, úsek procházející Vyším Brodem a úsek mezi obcemi Písečné a Dešná.
- Lužnice a Nežárka – úsek procházející obcí Suchdol nad Lužnicí, úsek mezi obcí Vestce a městem Soběslav, úsek mezi Planou nad Lužnicí a Sezimovým ústím, dílčí úsek průchodu městem Tábor, úsek průchodu obcí Malšice, úsek průchodu městem Bechyně a závěrečný úsek mezi obcí Koloděje nad Lužnicí a Týnem nad Vltavou
- Otavská cyklostezka – dílčí úseky průchodem Střelskými Hořticemi, Katovicemi a Strakonice
- Vltavská cyklocesta – průchod Rožmberkem nad Vltavou, průchod Českými Budějovicemi a Albrechticemi nad Vltavou, úsek mezi obcemi Záhoří a Vlastec, a mezi obcí Oslov, přes Zvíkovské Podhradí až do obce Chlum
- Blanice a Zlatá stezka – vedení v úseku Dobrá – Soumarský most, průchod městem Volary, křížení s komunikací v obci Běleč a spojení Strunkovic nad Blanicí s Bavorovem

Při hodnocení průchodnosti páteřních tras územím a dotčenými obcemi a zejména pak většími městy je možné konstatovat, že vedení ve všech případech odpovídá představám dotčených měst a dohodnutým úpravám na síti. Problém lze spatřovat v nedostatečném napojení na ostatní dopravní mody, zejména pak v napojení na železniční a autobusovou dopravu, kdy jednotlivé trasy často nejsou vedeny tak, aby toto napojení umožnily.

V rámci navrhovaných opatření by tak bylo vhodné, aby v rámci jednotlivých měst došlo k takovému doplnění sítě tras, aby bylo zajištěno napojení zejména páteřních tras na další dopravní infrastrukturu v území.

1.2.3.Organizace a financování rozvoje cyklistiky

1.1.1.2 Vývoj a aktuální stav řízení cyklistiky a zapojení orgánů, organizací a dalších subjektů působících v oblasti cyklistiky v kraji

Systém fungování a řízení cyklistiky na krajské úrovni byl v obecnější rovině popsán již v jedné z předcházejících kapitol. Tato kapitola se zaměřuje na stručný popis řízení cyklistiky a zapojení jednotlivých orgánů či dalších subjektů do plánování, organizování, podpory a rozvoje cyklistiky v Jihočeském kraji, přičemž ve stručnosti popisuje úlohu jednotlivých subjektů a zabývá se celkovým hodnocením míry jejich vzájemné kooperace a úrovně koordinace činností.

Na celokrajské úrovni se koordinací a podporou rozvoje cyklistiky zabývají 3 instituce:

❖ Nadace Jihočeské cyklostezky (NJC)

Hlavním subjektem zodpovědným za podporu a rozvoj cyklistiky na úrovni Jihočeského kraje je Nadace Jihočeské cyklostezky (NJC), nevládní nezisková organizace zřízená za účelem koordinace a podpory cyklistiky na území Jihočeského kraje. Zřizovateli nadace jsou Jihočeský kraj, Jihočeská centrála cestovního ruchu, společnost ČSAD Jihotrans a.s. a celkem 23 měst Jihočeského kraje.

Jako poradní orgán NJC, resp. jejího ředitele jakožto výkonné složky, je zřízena pracovní skupina, která se zaměřuje na naplňování plánu činnosti NJC, zároveň se podílí na realizaci aktivit vyplývajících z projektové činnosti NJC a navrhuje náměty na další aktivity NJC vedoucí k rozvoji cyklistiky a cykloturistiky v Jihočeském kraji.

Nadace získává na svou činnost roční příspěvky od Jihočeského kraje (v řádu cca 2 mil. Kč), finanční příspěvky a dary od obcí a dalších partnerů, zejména společnosti ČEZ, a.s., přestože tato podpora se v posledních letech meziročně postupně snižuje.

V souladu se svým posláním by NJC měla zajišťovat zejména následující činnosti:

- koordinaci aktivit jednotlivých měst a mikroregionů při výstavbě nových stezek a tras
- zvyšování bezpečnostních standardů dosavadních stezek a tras
- výstavbu nových cyklostezek
- zkvalitňování mobiliáře stávajících cyklostezek a cyklotras
- údržbu stávajících cyklostezek a cyklotras
- podporu řešení cyklistické dopravy v obydlených zónách
- lobbying ve vztahu k optimalizaci příslušné legislativy

Přestože výčet aktivit vycházející ze statutu a poslání NJC je relativně rozsáhlý, zejména s ohledem na limitovaný rozpočet se NJC soustřeďuje zejména na zajišťování údržby stávajícího cyklistického značení a doznačování nových úseků cyklotras, pořádání cyklistických akcí na propagaci cyklistiky v regionu (např. otevírání a uzavírání cyklistické sezóny, propagační Vltavská cyklojízda, jednorázové akce v souvislosti s propagací nově doznačovaných – zejména páteřních – cyklotras), grantovou podporu cyklistických akcí a provozování internetových

stránek nadace určených podpoře cyklistiky a provozu cykloportálu, který slouží primárně pro sběr GIS dat potřebných pro správu a údržbu sítě cyklostezek a návazného značení.

Stěžejní aktivity spočívající v koordinaci rozvoje cyklistiky na celokrajské úrovni i úrovni jednotlivých regionů a municipalit jsou v současnosti vyvíjeny pouze v omezené míře, což souvisí zejména s již uvedeným omezeným rozpočtem NJC.

❖ Jihočeský kraj / KÚ Jihočeského kraje

Zajišťuje institucionální podporu cyklistiky na území kraje prostřednictvím vytváření základní koncepce a strategie podpory cyklistiky, jako nedílné součásti dopravy a cestovního ruchu, na území Jihočeského kraje (z hlediska věcné příslušnosti spadá pod více odborů KÚJK – zejména OREG, ODSH, OŽP), jež je obsažena v regionálních koncepčních materiálech (PRK, Strategie rozvoje cestovního ruchu), a současně zajišťuje soulad této strategie s národní cyklostrategií a dalšími nadřazenými koncepčními materiály.

Pro účely podpory cykloturistiky na území kraje se Jihočeský kraj spolupodílel na vzniku Nadace Jihočeské Cyklostezky, jejíž činnost pravidelně podporuje.

Hlavní role Jihočeského kraje je v současné době spíše v podobě institucionální podpory, a to jak z titulu zastřešujícího subjektu, který má na starosti koordinaci územního rozvoje kraje, tak z titulu subjektu, který je spoluzakladatelem NJC, která byla zřízena za účelem praktické podpory rozvoje cyklistiky a cykloturistiky. Přestože je tato role důležitá, relativně omezené prostředky, které kraj vyčleňuje přímo na podporu cykloturistiky a cyklistiky obecně, ať již prostřednictvím NJC, či samostatně v rámci grantového programu kraje, nedostačují ani na rozsáhlejší/detailnější koordinaci, natož na systémovou podporu budování a rozvoje například páteřních tras.

❖ Jihočeská centrála cestovního ruchu (JCCR)

Jihočeská centrála cestovního ruchu je příspěvkovou organizací zřízenou Jihočeským krajem usnesením zastupitelstva Jihočeského kraje č. 502/2009/ZK ze dne 27. října 2009. JCCR má roli servisní organizace kraje, která fyzicky realizuje aktivity v oblasti marketingu a propagace cestovního ruchu (tedy včetně podpory cykloturistiky) v destinaci jižní Čechy.

Náplní aktivit JCCR je především prezentace regionu na vybraných cílových trzích, jednotná prezentace destinace jako celku v rámci jednotlivých produktových balíčků stanovených na základě strategie, ediční a publikační činnost, správa informačního systému, dohled nad dodržováním jednotného grafického designu destinace a v neposlední řadě i komunikace s podnikateli, zástupci měst a obcí.

Jak je z uvedeného popisu patrné, rolí JCCR je zejména propagace Jihočeského kraje jako celku, tedy i v oblasti cykloturistiky, která je nedílnou součástí nabídky cestovního ruchu. JCCR při této činnosti efektivně spolupracuje s NJC, která připravuje a produkuje propagační materiály, které následně JCCR používá k propagaci regionu.

Přestože je v praxi spolupráci možno označit za bezproblémovou, bylo by vhodné kompetence blíže vymezit zejména s ohledem na plánovaný a v návrhové části doporučený cykloportál,

a propagaci a rozvoj sítě elektrokol a další návazné infrastruktury, která s cykloturistikou souvisí.

Další zapojené subjekty:

Územní samospráva – ORP, města a obce, popř. mikroregiony

Obce s rozšířenou působností zajišťují – zpravidla prostřednictvím odborů dopravy – mj. výkon činnosti silničních správních úřadů a speciálních stavebních úřadů na silnicích II. a III. třídy a státní odborný dozor ve věcech silniční dopravy a pozemních komunikací (přenesená působnost).

To ve své podstatě také znamená, že vydávají stanoviska k záměrům rozvoje dopravní infrastruktury, včetně infrastruktury cyklistické – tzn. k výstavbě cyklostezek, vyznačování nových cyklotras, instalaci doprovodného mobiliáře apod.

Města a obce jakožto základní územní samosprávné celky vykonávají působnost silničního správního úřadu ve věcech místních komunikací a veřejně přístupných účelových komunikací a rozhodují o zařazení a vyřazení pozemní komunikace do/ z kategorie místních (dle Zákona č. 13/1997 Sb.). Rozhodování o dopravní obslužnosti na pozemních (místních) komunikacích v území měst a obcí je potom v kompetenci městských a obecních zastupitelstev.

Příslušné orgány územní samosprávy také zajišťují výkon činností pověřených stavebních úřadů, vykonávají přenesenou působnost orgánu ochrany přírody a krajiny podle příslušných ustanovení zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, a v územích podléhajících zvláštní památkové péči zajišťují výkon činností státní památkové péče – tzn. opětovně vydávají příslušná stanoviska k rozvojovým záměrům.

V neposlední řadě jsou města, obce či mikroregiony faktickými iniciátory a často i investory záměrů přípravy a výstavby cyklostezek, značení cyklotras či tematických cykloturistických tras v území svých správních obvodů.

V regionu za sledované období došlo na úrovni mikroregionů ke zpracování cyklogenerelů daného území – např. Cyklogenerel regionu Lipenska, Cyklogenerel Horní Vltava – Boubínsko. Cyklogenerelu Veselsko, nově pak Cyklogenerel Novobystřicko, či Soběslavsko. Přestože se tak počet mikroregionů se zpracovaným cyklogenerelem území významně rozšířil, stále platí že převážná část mikroregionů či ORP rozvoj cyklistické infrastruktury fakticky nekoordinuje a plní tak pouze roli subjektu, který se k jednotlivým záměrům vyjadřuje z titulu své funkce v rámci systému státní správy, nikoliv z pozice koordinátora.

Vlastníci dotčených pozemků/ správci komunikací

Až na výjimky nejsou do plánování a budování infrastruktury nikterak zapojeni. V naprosté většině případů jsou do budování infrastruktury zapojeni až ve chvíli, kdy je vyžadováno stanovisko (souhlas) vlastníka s realizací konkrétních záměrů v oblasti rozvoje cyklistiky, ať již výstavby cyklistické infrastruktury, umísťování doprovodného mobiliáře (odpočívadla, informační tabule), anebo instalaci cyklistického dopravního značení na těchto pozemcích či v jejich blízkosti (např. podél komunikací vedoucích kolem těchto pozemků). Výjimkou jsou Státní Lesy ČR a Národní Park Šumava, kteří se aktivně podíleli právě na zpracování uvedených generelů v daném území, a to nejen v roli subjektu,

který se vyjadřuje z pozice vlastníka, ale i z pozice subjektu, který v rámci zpracování předkládal vlastní návrhy.

Orgány státní správy a samosprávy a správci sítí

- Policie ČR

Dopravní inspektoráty Policie ČR (DI PČR) jsou součástí pořádkové policie a vykonávají dohled nad plynulostí provozu na pozemních komunikacích a působí při jeho řízení. Ve vztahu k cyklistické dopravě je jejich úkolem zajišťování kontroly dodržování pravidel silničního provozu. Z pohledu rozvoje cyklistické infrastruktury představují jeden z dotčených orgánů, který vykonává dopravně inženýrskou činnost – tzn. vyjadřují se / vydávají stanoviska především k návrhům/projektům cyklistického dopravního značení či k umísťování informačních tabulí a dalšího doprovodného mobiliáře podél komunikací (cyklotras). V určitých případech mohou také kupříkladu předkládat návrhy na změnu legislativy, či úpravu nevhodné infrastruktury.

- Orgány ochrany životního prostředí

Jakožto orgány ochrany přírody příslušné podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny vydávají závazná stanoviska k záměrům (výstavba, značení, umístění mobiliáře – např. informačních tabulí apod.) realizovaným v území se zvýšenou ochranou přírody a krajiny (NP, CHKO).

- Správci sítí, lesů, povodí apod.

Opětovně vydávají stanoviska (souhlasy) s realizací konkrétních záměrů v oblasti rozvoje cyklistiky, které mohou mít vliv např. na vedení inženýrských sítí zajišťujících zásobování elektrickou energií, plynem či vodou (např. při instalaci informační tabule nutno získat potvrzení E.ON či jiného provozovatele energetické sítě, že výkopovými pracemi nedojde k narušení stávajícího elektrického vedení), nebo na hospodářskou činnost v dotčeném území (např. činnost Lesů ČR, správy Povodí Vltavy, která může být nežádoucím způsobem ovlivněna zvýšeným pohybem cyklistů a naopak ohrožovat bezpečnost cyklistů).

Z posouzení dosavadního vývoje a současného stavu řízení rozvoje cyklistiky na regionální úrovni lze konstatovat, že i přes existenci uvedených subjektů, které jsou často navíc dávány za vzor ostatním regionům, v rámci Jihočeského kraje stávající nastavení není optimální. V kraji působí dlouhodobě Nadace Jihočeské Cyklostezky, která rovněž částečně plní roli krajského cyklokoordinátora, tzn. zajišťující systematickou koordinaci veškerých činností směřujících k rozvoji cyklistické dopravy a cykloturistiky na území regionu.

Faktickou efektivitu této vykonávané činnosti však limituje omezený rozpočet NJC, který není na plnohodnotnou koordinaci na úrovni celého kraje dostačující a díky kterému se NJC soustředí pouze na vybrané klíčové aktivity. Činnost NJC tak zahrnuje pouze omezenou část aktivit, které by reálně měl krajský cyklokoordinátor vykonávat, což je jedním z problémů, které by bylo vhodné do budoucna vyřešit.

Kromě uvedeného problému s nedostatečnými prostředky lze za částečný problém označit nejednoznačné vymezení kompetencí mezi jednotlivými zapojenými subjekty, díky kterému není jednoznačně stanoveno, který konkrétní subjekt, za jaké konkrétní aktivity odpovídá.

V konečném důsledku tak koordinace plánování rozvoje cyklistické dopravy probíhá především na municipální úrovni a zpravidla jen u větších měst. Ve výjimečných případech probíhá koordinace na úrovni mikroregionů, z nichž některé přistoupili v posledních letech ke zpracování cyklogenerelu za dané území mikroregionu a zajistili tím alespoň částečnou koordinaci na svém území.

Vzhledem ke skutečnosti, že nezbytným předpokladem pro zajištění systémové podpory cyklistiky ve smyslu národního plánu rozvoje cyklistiky i rozvojových plánů na úrovni nižších územních celků (kraje, ORP, municipality) je efektivní meziresortní spolupráce různých úrovní veřejné správy i dalších aktérů, představuje jeden z nejdůležitějších, a přitom nejnáročnějších úkolů přivést různé organizační a správní úrovně všech zainteresovaných subjektů ke společné, do budoucna orientované koncepci.

1.2.3.1. Vyhodnocení podpůrných aktivit souvisejících s cykloturistikou – cyklobusy

Cykloturistika představuje pro jihočeský region jeden z nejvýznamnějších segmentů odvětví cestovního ruchu, který navíc v posledních několika letech vykazuje pozitivní vývojové tendence (nárůst oblíbenosti → zvyšování počtu aktivních účastníků cykloturistiky jak z řad občanů trvale žijících na území kraje, tak také návštěvníků z okolních regionů či zahraničí) a celkově nabývá na významu.

Jedním z důležitých aspektů ovlivňujících další rozvoj cykloturistiky je přitom její návaznost na ostatní složky dopravy. Vhodným druhem dopravy pro přepravu jízdních kol do a z místa realizace cykloturistiky jsou zejména prostředky veřejné hromadné dopravy, které lze současně dobře využít alternativou pro případ zhoršení počasí.

Praktickým příkladem propojení jízdního kola jako turistického prostředku s ostatními dopravními módy, je systém autobusových linek (cyklobusů) s přepravou jízdních kol **Cyklotrans**. Jedná se o propracovaný systém 4, resp. 6 (v hlavní sezóně) cyklobusových linek obsluhujících v podstatě všechny hlavní oblasti turistické oblasti jižních Čech. Autobusy v rámci systému vyjíždějí každoročně v období hlavní (letní) turistické sezóny od června do září na své víkendové trasy, o letních prázdninách byly navíc spoje rozšířeny i na pracovní dny.

Mapa 8 – Mapa linek dopravního systému Cyklotrans



Zdroj: Cyklotrans; www.cyklotrans.cz

Cyklotrans funguje od roku 2003 a jeho barevně označené linky pokrývají turisticky nejpřitažlivější oblasti Jihočeského kraje od Šumavy přes Novohradsko, Třeboňsko, Jindřichohradecko až po rakouský Gmünd. Již během první sezóny v roce 2003 bylo v cyklobusech přepraveno celkem 5 500 osob, resp. realizováno 5 500 jednotlivých jízd, o 4 roky později se již tento počet vyšplhal na 46 000. V průměru letní víkendové linky během posledních sezon využilo téměř 20 tisíc turistů a bylo odvezeno přes 3300 kol. V roce 2019 byl tento projekt nejprve ukončen, protože se dlouho nedařilo zajistit jeho financování. Nicméně těsně před zahájením hlavní turistické sezóny došlo k dohodě mezi Jihočeským krajem a provozovatelem spojů a projekt tak byl zachován.

Zhruba 60 % všech spojů systému Cyklotrans připadá na víkendové dny (sobota, neděle, popř. svátky), přičemž jejich největší frekvence je celkem logicky v období letních prázdnin – tedy v měsíci červenci a srpnu. V pracovních dnech jezdí spoje pouze v období letních prázdnin, jelikož na základě předchozích zkušeností (v r. 2008 byl testován provoz v období června) je jejich vytíženost v „okrajových“ měsících (červen, září) minimální.

Jednoznačně největší vytíženost co do počtu zakoupených jízdenek zaznamenal systém Cyklotrans v sezóně 2007, kdy počet zakoupených jízdenek přesáhl 45 tisíc (z toho přes 30 tisíc o víkendech a přes 15 tisíc v pracovních dnech). V následujících letech provozu systému se počet zakoupených jízdenek v sezóně pohyboval na úrovni mezi 18 a 22 tisíci⁴⁶. Postupně se přitom snižuje rozdíl ve využití víkendových spojů a spojů v pracovních dnech, kdy v posledních letech je počet zakoupených jízdenek o víkendech za celou sezónu a počet jízdenek zakoupených v pracovních dnech v období července a srpna v podstatě srovnatelný (v poměru cca 53 % ku 47 %).

Z víkendových spojů jsou nejvíce využívanými linkami – co do celkového počtu zakoupených jízdenek během sezóny – linky Zelená (Č. Budějovice – J. Hradec – Slavonice – Znojmo), Červená (Č. Budějovice – Č. Krumlov – Volary – Kvilda) a Vltavská (Č. Budějovice – Č. Krumlov – Lipno n. Vlt. – Horní Planá). Vltavská a Zelená linka jsou také nejvytíženější; průměrný počet zakoupených jízdenek na 1 spoj činí cca 53 (Vltavská), respektive 44 (Zelená) což znamená, že autobusy na této lince jezdí v podstatě plné.

Při detailnějším pohledu na využití systému je patrné, že nejvytíženějšími měsíci jsou červenec a srpen – tedy období letních prázdnin a dovolených. V těchto měsících se uskutečňuje až 4násobně více jízd (v současnosti cca 4 200 – 4 700 zakoupených jízdenek během 1 měsíce o víkendech a až 5 000 v pracovních dnech) než v „okrajových“ měsících červnu a září.

Spoje Vltavské linky jsou v období letních prázdnin rovněž velmi vytíženy v pracovních dnech; v tomto období je jejich využití vyšší než o víkendech. I zbývající dvě linky, jejichž spoje jezdí v pracovních dnech – tedy linka Šedá (Č. Budějovice – Prachovice – Volary – Kvilda) a Zelená (Č. Budějovice – J. Hradec – Slavonice – Znojmo) – jsou během prázdnin hodně využívány. Obecně platí, že větší využití mají ranní spoje.

Protože systém Cyklotrans funguje jako běžná součást veřejné autobusové dopravy, nemusí se v případě přepravovaných osob v rámci jeho linek (spojů) vždy nezbytně nutně jednat o cykloturisty. Tyto linky jsou běžně využívány i pěšími turisty či případně jinými osobami za účelem dojíždky do místa bydliště, zaměstnání apod.

Za účelem stanovení počtu osob, využívajících systém přímo, cíleně pro účely realizace cykloturistiky, je nicméně sledována statistika přepravených jízdních kol, která se eviduje od roku 2008. Z této statistiky vyplývá, že roční/sezónní počet přepravených jízdních kol (a v podstatě tedy i cykloturistů) pohyboval na úrovni mezi cca 4 100 a 5 800 kol. V současnosti v průměru letní víkendové linky během posledních sezon využilo téměř 20 tisíc turistů a bylo odvezeno přes 3300 kol.

Nejvíce jsou jízdní kola o víkendech přepravována v rámci linek Zelená (propojení Českobudějovicka s Českou Kanadou a dále na Jihomoravský kraj) a Červená (linka směřující přes Lipensko do oblastí centrální Šumavy – Kvildska), na oblibě a rostoucím využití získává také Modrá linka, která je určitou

⁴⁶ Ve statistikách chybí údaje o počtu zakoupených jízdenek v rámci Novohradské linky, přičemž s ohledem na rostoucí zájem o tuto oblast jako (cyklo)turistickou destinaci lze odhadovat, že celkový počet zakoupených jízdenek během jedné sezóny v současnosti dosahuje přibližně k úrovni již zmiňovaných cca 25 tisíc.

alternativou k lince Červené (vedení z Č. Budějovic přes Netolice, šumavským podhůřím – Prachatice, Vimperk – do Kvildy). V průběhu let se poměrně výrazně snížilo využití (počet přepravovaných kol) Zelené linky (z původního cca 46% podílu všech přepravených jízdních kol v r. 2008 na současných cca 20 %) a naproti tomu v podstatě plošně vzrostl podíl všech ostatních linek na přepravě kol.

Ze tří linek provozovaných v pracovních dnech v období měsíců července a srpna je potom nejvíce využívána Šedá linka (opětovně propojení Č. Budějovic s centrální Šumavou). Vltavská linka je přitom v pracovních dnech pro přepravu kol využívána více než o víkendech.

Dopravní systém Cyklotrans je také provázán se službami ostatních dopravců – od podobně koncipovaných linek tzv. Zelených autobusů provozovaných na Šumavě (Kvildsko a dále centrální části Šumavy v Plzeňském kraji), přes železnici (cyklovlaky Českých drah) až po návaznost na vodní dopravu na přehradách Lipno, Orlik, Vranov –, čímž se účastníkům cykloturistiky významně rozšiřují možnosti realizace jednodenních cyklovýletů.

Z provedeného hodnocení vyplývá, že systém Cyklotrans je velmi oblíbeným prostředkem dopravy turistů do jednotlivých turistických destinací v rámci Jihočeského kraje, pouze cca 25 % přepravených osob však představuje cyklisty, respektive cykloturisty. Tento stav je z velké části způsoben kapacitou vleku, na který se vejde cca 25 kol, zatímco kapacita autobusu je 45 osob. Z dostupných dat není zřejmé, zda a jakým způsobem byla hodnocena otázka možností pro zvýšení počtu přepravovaných cyklistů, ani zda byl vyhodnocován důvod nižšího zastoupení cyklistů a zda je nižší podíl cyklistů zapříčiněn zmíněnou omezenou kapacitou, případně nedostatečnou propagací, nízkou informovaností, nebo nevyhovujícími trasami. Přestože tak lze systém cyklotrans jednoznačně považovat za přínosný systém, který jednoznačně přispívá k zvýšení počtu cyklistů navštěvujících dotčené destinace, bylo by do budoucna vhodné více se zaměřit na průběžné vyhodnocování systému a jeho propagaci s cílem maximalizace jeho využití právě pro cyklisty a cykloturisty.

1.3. Připravované a plánované projekty a rozvojové záměry

Aby byla analýza stávajícího stavu v regionu kompletní, bylo v rámci zpracovaného hodnocení provedeno dotazníkové šetření mezi městy a obcemi Jihočeského kraje, jehož cílem bylo ověření aktuálnosti, správnosti a kompletnosti dat o stávající síti cyklotras na území obcí vycházejících z cykloauditů a sběr připomínek a námětů obcí na úpravy, změny či doplnění stávající sítě a řešení problémových míst.

Některé rozvojové záměry obcí, či v mnoha případech (s ohledem na stadium jejich rozpracovanosti) spíše náměty na řešení problémových míst a doplnění sítě značených cyklistických tras v území, vycházejí také z v minulosti zpracovaných koncepčních materiálů pro nižší územně samosprávné celky. Jedná se například o samostatné cyklogenerely měst a obcí (Tábor, Jindřichův Hradec) či mikroregionů (Horní Vltava – Boubínsko, Lipensko), případně koncepce zabývající se komplexněji řešením cyklistické dopravy a cykloturistiky (např. Koncepce cyklistické dopravy na území Statutárního města České Budějovice pro období 2009 – 2014). Dalšími materiály, z nichž byly čerpány informace o rozvojových záměrech měst a obcí, jsou také jejich strategické dokumenty či územně analytické podklady zpracované na úrovni jednotlivých ORP či měst a obcí.

Protože se ne ve všech případech podařilo získat od obcí konkrétní reakce a podněty a v určitých případech byly naopak návrhy ze strany obcí řešeny velmi detailně, je přehled plánovaných rozvojových záměrů zpracován ve formě souhrnného popisu jednotlivých cyklistických oblastí s komentářem ke zjištěným návrhům či námětům k řešení.

Šumava a Lipensko

Území je koncepčně řešeno v cyklogeneralech mikroregionů Horní Vltava – Boubínsko (příhraniční území od Kvildy přes Vimperk a Volary až k Nové Peci) a Lipensko (od Nové Pece k Vyššímu Brodu). V rámci těchto materiálů byly vypracovány a konkretizovány návrhy na doznačení některých cyklotras, které byly rovněž předběžně projednány s dotčenými orgány – zejména zástupci lesních správ LČR, Vojenských lesů a statků a Správy NP a CHKO Šumava – a rovněž navrženo několik prioritních úseků cyklostezek, které by bylo vhodné v problémových úsecích výhledově vybudovat.

V případě návrhů nových cyklotras využívajících stávající komunikační síť se jedná zejména o vyřešení napojení některých částí těchto mikroregionů na sousední oblasti v ČR (např. doznačení trasy přes VVP Boletice, napojení Rožmberka nad Vltavou na Českokrumlovsko podél Vltavy, propojení Buk – Svatá Maří, doznačení cyklotrasy Zbytiny – Chroboly a Volary – Záblatí, Vimperk, U Sloupů – Nové Hutě, cesta na Orlovku – Horní Vltavice) a případně v sousedním Bavorsku a Rakousku (návrh na doznačení úseku Nad Točnou – Dolní Světlé hory / Hinterfirmiansreut, doznačení krátkých úseků Zadní Zvonková, Schwarzenberský kanál – Zadní Zvonková / Schöneben a U Korandy – hraniční přechod Ježová / Iglbach vedených po mimomotorové komunikaci s napojením na Kanalstrasse – tzn. cyklostezku podél Schwarzenberského plavebního kanálu vedoucí po rakouské straně hranice, U Korandy – Koranda / St. Oswald, Mnichovice – st. hranice / Dürnau, Studánky – Radvanov / Rading). Dále je v rámci materiálů řešeno několik návrhů na změny vedení páteřních cyklotras, doznačení alternativních vedení těchto tras (dílní změny vedení trasy po vhodnějších komunikacích, které jsou mnohdy navíc cyklisty již využívány) a doplnění sítě cyklotras „doplňkových“.

Z konkrétních prioritních záměrů vybudování nových úseků cyklostezek v nejproblematictějších lokalitách (kde zpravidla dochází k souběhu s frekventovanou silniční komunikací a pro snížení bezpečnostních rizik by tudíž bylo vhodné výhledově vybudovat samostatnou cyklostezku) lze jmenovat zejména:

- výstavba dílčích úseků tzv. Polipenské magistrály (Vltavské páteřní cyklocesty): Dolní Vltavice – Kovářov
- cyklotrasa „Podél Schwarzenberského kanálu“ – vybudování nového úseku Nová Pec – Bližší Lhota po pravém břehu Lipenského jezera
- Pravobřežní páteřní cyklotrasa – úsek Nová Pec – Bližší Lhota
- cyklostezka Slunečná – Želnavá – Bělá
- cyklostezka v intravilánu obce Lenora
- Kvilda – Vydří most
- výstavba nové cyklostezky z Rožmberka nad Vltavou – vedení na sever podél pravého břehu Vltavy na hranici katastru města, pro napojení na Českokrumlovsko
- záměr vyznačení nové bezpečnější a atraktivnější trasy pro páteřní Vltavskou trasu

V oblasti Loučovic je hlavní dopravní potřebou cyklistů dotvoření bezpečného koridoru mezi Lipnem nad Vltavou / Horní Výtoní, Loučovicemi a Vyším Brodem. Vzhledem k relativně vysoké frekvenci automobilového provozu na silnici č. 163 a jejímu očekávanému budoucímu navýšení v souvislosti se zprovozněním dálnice D3 je vhodné dopravní cyklistický koridor vést mimo tuto komunikaci. Přitom v oblasti Lipenského jezera (VD Lipno I.) situaci není potřeba řešit, neboť zde již existuje jezerní cyklostezka, která plní mj. účely infrastruktury pro cyklistickou dopravu. Dalším návrhem také je, aby se hlavním cyklistickým produktem pro Loučovicko stala destinační síť stezek pro MTB Singltrek Loučovice, neboť zájmovému území poskytne nejefektivnější benefity z rozvoje cestovního ruchu. Na úrovni nejpřístupnějších, tedy technicky a fyzicky nejméně náročných stezek vhodných pro rodinnou cyklistiku se stírají rozdíly mezi cykloturistikou a stezkami pro terénní cyklistiku. Navíc v centrální části zájmového území již existuje velmi hodnotný úsek stezky po levém břehu Vltavy vedoucí z Loučovic oblastí Čertových proudů do předních Loučovic. Tento úsek lze efektivně zkombinovat s plánovaným cyklodopravním koridorem vedoucím po ose Porákova kanálu do velmi zajímavého cca 9 km dlouhého okruhu. Pro propojení je možné využít centrální lesní cestu vedoucí oblastí Jordánu. Kromě úseků zhotovených z dopravních účelů je pro propojení nutné nově realizovat pouze lávku přes Vltavu v blízkosti železniční zastávky Čertova stěna.

Zřizování samostatných úseků cyklostezek a v některých případech i doznačování cyklotras brání zejména střety s ochranou přírody (území NP a CHKO Šumava) a mnohdy také riziko střetu s hospodářskou činností Lesů ČR.

Specifický problém v oblasti Lipenska pak představuje území Vojenského výcvikového prostoru (VVP) Boletice, jehož převážná část je veřejnosti nepřístupná, přičemž zpřístupněny jsou pouze okrajové části, navíc jen o víkendech a svátcích.

Českobudějovicko a Blanský les

V roce 2015 byl Radou města České Budějovice odsouhlasen „Plán rozvoje infrastruktury pro cyklisty v Českých Budějovicích“. Jeho řešení představuje zejména integraci cyklistů a motorové dopravy zejména v ulicích Pražská, Rudolfovská, Dobrovodská, Novohradská, Lidická, Husova, Branišovská, O. Nedbala a dalších. Dle strategického plánu z roku 2017 město naváže na již realizované aktivity směřující k vybudování sítě cyklo a pěších tras a bude usilovat o co nejrychlejší dobudování páteřní sítě cyklo a pěších tras a návazné postupné systematické budování dalších navazujících cyklo a pěších tras tak, aby ve městě vznikla komplexní, plnohodnotná infrastruktura umožňující využití potenciálu města pro nemotorovou dopravu. Dále dobuduje a bude dále rozvíjet systém záchytných parkovišť na okraji města. Systém bude budován tak, aby záchytná parkoviště byla v takových lokalitách, které zajistí zadržení dopravy směřující do centra. Součástí systému bude efektivní, kapacitní a pohodlné napojení záchytných parkovišť na centrum města (případně další klíčové cílové destinace ve městě) prostřednictvím VHD a sítě cyklostezek a cyklotras, které budou řidičům nabízet uživatelsky příjemnou alternativní možnost dopravy (v případě MHD za přijatelnou cenu a v dostatečné četnosti).

Prioritní záměry výstavby nových úseků cyklostezek v intravilánu Českých Budějovic:

Realizace vybraných úseků cyklostezek podél vodních toků, resp. nově budovaných úseků silnic a místních komunikací.

- Cyklostezky podél ulice Zanádražní
- Pravobřežní cyklostezka podél Malše v úseku Na Nábřeží- Malý jez (pokud nedojde k časové koordinaci s Povodím, řešit provizorní úpravou)
- Pravobřežní cyklostezka podél Malše v úseku Javorová- U Červeného dvora)
- Cyklostezka U Červeného dvora-Říční
- Levobřežní cyklostezka podél Malše Nové Roudné-Plavská (lávka přes Malši)
- Levobřežní cyklostezka podél Vltavy Lávka Meteor
- Štecherův mlýn
- Litvínovice
- Cyklostezka Šindlovy Dvory-Stromovka
- Cyklostezka Kněžské dvory
- Cyklostezka Včelná

V rámci českobudějovické aglomerace – tzn. města České Budějovice a jeho blízkého okolí (Borek, Rudolfov, Úsilné apod.) vznikají problémy v cyklistické dopravě zejména tam, kde nejsou vybudovány samostatné cyklostezky, odkloněné od komunikací s hustou automobilovou dopravou. Sem patří zejména propojení České Budějovice – Úsilné a propojení obcí Hrdějovice – Borek – Úsilné. Výstavba cyklostezek by v těchto lokalitách byla významná i pro dopravu místních obyvatel do školy a zaměstnání.

Z dalších oblastí Českobudějovicka je potřeba realizace dílčích záměrů rozvoje cyklistické infrastruktury vnímána zejména ve městě Týn nad Vltavou a jeho okolí či na Borovansku.

Z hlediska rozvoje cyklistické dopravy není pro území města Týna nad Vltavou a spádového území dosud vypracována ucelená koncepce. Existují však přirozené směry, které je vhodné pro rozvoj této formy dopravy / turistiky rozvíjet (např. směrem na Semenec, soutok Vltavy a Lužnice, směrem na Čihovice, Hněvkovice/přehrada nebo směrem na Neznašov). Koncepce by dále měla vyřešit i vnitřní systém vedení cyklistické dopravy ve městě (např. propojení sídliště Hlinecká – Sokolovna, zejména mezi ulicemi Jiráskova a Milevská kolem hřbitova a fotbalového hřiště);

V současné době je ve městě a v místních částech možná cyklistická doprava po stávajících komunikacích a také na vybudované cyklostezce podél řeky do obce Břehy. U této cyklostezky je potřeba dořešit další etapy plánovaného vedení ve vazbě na dvě již uskutečněné etapy. V této souvislosti se nabízí také vybudování cyklistické stezky (formou cyklostezky či cyklotrasy se zpevněným povrchem) i na druhém břehu Vltavy. Další vhodnou lokalitou pro rozvoj cyklistické dopravy může být trasa od města od ulice Na Brodech po soutok, a úsek od soutoku směrem na Koloděje nad Lužnicí. Dále chybí dobudovat některé pěší komunikace, především v městských částech Nuzice a Koloděje nad Lužnicí.

Přehled aktivit opatření:

- Vltavská cyklistická stezka z Litoradlic do Týna nad Vltavou – dokončení
- Dokončení stezky alejí Hlinky – okruh Velký Depot
- Dusíkova strouha
- Pěší trasa Tyršova – Semenec
- Cyklo a pěší propojení Hněvkovické přehrady a Týna nad Vltavou na levém břehu Vltavy
- Cyklostezka / cyklotrasa od jatek k ulici Na Brodech – soutok, a úsek od soutoku – Koloděje nad Lužnicí
- Vybavenost podpůrné infrastruktury pro lodní dopravu
- Obnova stezky od Nového mostu k jezu Hněvkovice

Samostatnou a velmi důležitou prioritou je vyřešení napojení města České Budějovice na Vltavskou páteřní trasu, které v současné době není dořešeno. Napojení je nově plánováno s využitím lávky u Stecherova mlýna a následné vedení trasy podél řeky do Plané u Českých Budějovic, dále do Homol, kde se trasa napojí zpět přímo na vedení podél Vltavy.

Město Borovany dle poskytnutých informací ve svém katastru připravuje dílčí řešení směřující k odklonu cyklistické dopravy z hlavních silnic, překonání řeky Stropnice mimo most na komunikaci II. třídy apod.

Kromě dílčích záměrů města se mikroregion Sdružení Růže chystá v rámci projektu meziobecní spolupráce SMO ČR řešit téma turistického ruchu, jehož součástí bude rozvoj cyklotras v území ORP Trhové Sviny (obdobná situace je u ORP Kaplice).

Hlavním cílem by mělo být napojení významných turistických cílů v mikroregionu a okolí města Borovan (ZOO Dvorec, areál památníku Jana Žižky v Trocnově, klášter Borovany) které nejsou adekvátně zpřístupněny přímějším cykloturistickým propojením s většími sídly (České Budějovice, Trhové Sviny, Nové Hrady).

Třeboňsko

Dle Rozboru udržitelného rozvoje území ORP Třeboňsko je jedním z hlavních problémů nevhodný povrch vybraných tras (např. CT č. 122 Obora – Barbora – panely) případně fakt, že jsou trasy vedeny po nevhodných silnicích (II/155, II/148, II/153). Naprostá většina cyklotras je vedena v severo-j jižním směru, přičemž nedostatek je pociťován ve směru východo-západním. Náměty zaměřené na řešení vybraných problémů jsou již zaneseny v ÚPD (např. propojení Třeboň – Novořecká bašta – Lutová, propojení CT č. 1212 se Suchdolem nad Lužnicí), na Lomnicku zcela chybí cyklotrasy směrem na sever.⁴⁷ Zmíněný dokument rovněž obsahuje návrh řešení obslužnosti pro pracující dopravující se do práce na kole (přímá neturistická trasa Lomnice nad Lužnicí – Třeboň, Stará Hlína – Třeboň) je vymezena v územní studii Třeboňsko – Novohradsko⁴⁸.

Kromě uvedeného Rozboru, obsahují náměty i Územně analytické podklady ORP Třeboň, které vymezují cyklostezky navržené v ÚPD, cyklotrasy vyznačené v terénu a místa vhodná pro prověření možnosti vybudování cyklotras. UAP rovněž zdůrazňuje, že díky atraktivitě rovinatého terénu by v oblasti Třeboňska v rámci plánování nových cyklotras nemělo být opomíjeno in-line bruslení. Dle UAP by mělo dojít k vybudování zejména:

- propojení Třeboně (cyklostezka kolem Zlaté stoky) s hrází rybníka Rožmberk (cca 4 km)
- propojení Třeboně s místní částí Stará Hlína (cca 3 km; zčásti zrealizováno – úsek cyklostezky podél silnice I/34 k Nové Hlíně)
- cyklostezka Třeboň – Majdalena a dále na Suchdol nad Lužnicí (vedení podél silnice I/24)
- krátká propojka od Doubí (pod Sportkempem Doubí) na Brannou

Nové cyklostezky zejména pro cyklistickou dopravu mezi městy (obcemi) navrhuje také územní studie Třeboňsko – Novohradsko. Cyklostezky jsou převážně navrhovány jako samostatný objekt v souběhu se stávajícími komunikacemi s výjimkou některých úseků, kde tímto způsobem (s ohledem na šířkové poměry apod.) nelze řešit a je nutno cyklostezku situovat do přidruženého pásu stávající silnice. Mezi hlavními náměty studie zmiňuje:

- cyklostezka Veselí nad Lužnicí – Třeboň (v souběhu s I/24)
- cyklostezka Třeboň – Suchdol nad Lužnicí (v souběhu s I/24, zčásti v přidruženém pásu/prostoru)
- cyklostezka od křižovatky I/24 a I/34 východně od Třeboně – Stráž nad Nežárkou (v souběhu s I/34)
- Třeboň – Branná
- Třeboň – Domanín (v souběhu se stávající silnicí II/155, zejména řešení zvýšeného pohybu cyklistů v okolí Schwarzenberské hroby a místního kempu)

⁴⁷ Viz Rozbor udržitelného rozvoje území ORP Třeboň, 2. aktualizace 2012; <http://www.mesto-trebon.cz/cz/mestsky-urad-trebon/uzemni-plany-a-studie/ruru2012.html>

⁴⁸ Viz <http://up.kraj-jihocesky.cz/?uzemni-studie-trebonsko-novohradsko,91>

Kromě vyhodnocení uvedených námětů získaných ze zpracovaných materiálů byly zaslány náměty přímo ze strany Města Třeboň. Jednalo se z části o náměty již zmiňované ve výše uvedených výčtech (propojení Třeboň – Rožmberk, Třeboň – Stará Hlína, Třeboň – Branná), případně o náměty zaměřené na využití stávající silniční sítě pro doznačení nových cyklotras, popřípadě využití nových cest, vybudovaných v rámci pozemkových úprav pro zlepšení obslužnosti okolí Třeboně či dalších sídel na Třeboňsku (např. propojení Suchdol nad Lužnicí – Cep, přeložka stávající CT v Suchdole n. Luž., nová cyklostezka z Chlumu u Třeboně do Hamru).

Veselsko

Hlavním a v podstatě jediným centrem oblasti je Veselí nad Lužnicí, které tvoří zpravidla hlavní výchozí místo pro cyklistické túry. Zde by mohl tvořit základní problém například umístění a kapacita parkovacích ploch. V především v turistické sezóně je kapacita parkování nedostačující. Odstavné plochy umožňující zaparkování vozidla a přímé napojení na cyklotrasy jsou návštěvníkům k dispozici například při úsecích CT č. 1034 a 1134 ve Veselí nad Lužnicí či u Vlkovské pískovny. V centrech většiny měst a obcí mnohdy není reálné řešit průtah cyklistické dopravy po samostatných stezkách a dochází tudíž k souběhu tras s vedeními motorové dopravy (v některých případech nutnost vedení z části po hlavních, poměrně frekventovaných komunikacích – např. ve Veselí nad Lužnicí; někde problémy spíše bodové typu rizikového křížení s hlavní komunikací nebo železnicí – např. opětovně Veselí nad Lužnicí).

Síť značených cyklotras v mikroregionu je relativně hustá a kvalitně napojená jak vzájemně mezi sebou, tak také z hlediska návaznosti na hlavní turistické cíle v území (přírodní atraktivity, historické památky). Vedení cyklotras k turistickým cílům v oblasti Veselska je poměrně kvalitní. Mnoho atraktivit je značenými cyklotrasami napojeno přímo, tzn. příslušná cyklotrasa vede až k danému cíli (přírodní zajímavost, historická památka apod.), popřípadě jsou tyto atraktivity v relativně dobré vzdálenosti od některé ze značených cyklotras, takže případná jízda k nim je pouze minimální.

Stávající síť cyklotras v území Veselska je pro potřeby provozování cykloturistiky v převážné míře v zásadě dostačující. Stejně tak je v podstatě ve všech částech mikroregionu v rámci stávajících cyklotras k dispozici vždy několik variant tras napojujících se na sousední oblasti mikroregionu. Nejproblémovější se jeví napojení mikroregionu na území Řečicka, kde v současné době neexistuje žádné přímé napojení po značené cyklotrase na hlavní centra obou území. Dílčí bariéry v napojení představuje pouze vedení silnice I/3 procházející téměř středem celého území mikroregionu a omezení v podobě území CHKO Třeboňsko.

Na základě posouzení stávající sítě cyklotras, provedených terénních šetření i diskusí se zástupci jednotlivých obcí a dotčených subjektů byly v území mikroregionu Veselsko identifikovány dále uváděné 2 dílčí úseky cyklistických tras, resp. samostatných cyklostezek, jejichž dobudování je vnímáno jako klíčové z hlediska dokončení, resp. adekvátního propojení pátevní a doplňkové sítě cyklotras. Jedná se o vybudování dvou nových cyklotras, jedná se o úseky Horusice – Veselí nad Lužnicí a Vlkov – Vlkovská pískovna.

Dalšími prioritami je:

- vybudování drážní cesty na zrušené železniční trati, integrační opatření na zklidněném průtahu městem (třída Čs. Armády a Budějovická)

- nová cesta podél železničního koridoru a nové silnice od železniční zastávky do Horusic
- revitalizace cesty mezi býv. železničním přejezdem Hamerské a Veselskými pískovnamy
- řešení parkování B+R na nádraží

Novohradsko (Novohradské hory)

Ve správním území města Nové Hradky nejsou vytvořeny cyklistické stezky pro běžnou cyklodopravu. Strategický plán města zmiňuje jeden konkrétní záměr vybudování stezky pro pěší a cyklisty, a sice z místní části Štíptův do Nových Hradů (odvedení od silnice II/154).⁴⁹

V rámci územní studie Třeboňsko – Novohradsko jsou v oblasti definovány následující záměry výstavby cyklostezek:

- cyklostezka Nové Hradky – Rychnov u Nových Hradů (v souběhu se stávající silnicí)
- cyklostezka Benešov nad Černou – Rychnov u Nových Hradů (v souběhu se stávající silnicí)
- cyklostezka Benešov nad Černou – Ličov (v souběhu se stávající silnicí)

Česká Kanada (Jindřichohradecko)

Koncem roku 2012 byly zpracovány dále uvedené územní studie týkající se převážně možností doplnění cyklistických a pěších tras na území města Jindřichův Hradec.⁵⁰

- „Dopravní řešení lokality u Lišného Dvora“ (WAY projekt, s.r.o. (10/2012)
- „Cyklotrasa podél řeky Nežárka v úseku Rezkova ulice – Dolní Skrýchov“ (UPLAN, s.r.o., 12/2012)
- „Cyklistický okruh kolem rybníčku Polívky s odbočkou na Frankův Dvůr a dále do sídla Matná a Buk“ (WAY projekt, s.r.o. (12/2012)
- „Cyklistické propojení sídliště Hvězdárna s k.ú. Dolní Pěna“ (WAY projekt, s.r.o. (12/2012)

Územní plán města Jindřichův Hradec rovněž vymezuje koridor pro regionální cyklostezku Studnice – Jindřichův Hradec (převzata ze ZÚR Jihočeského kraje do ÚP Jindřichova Hradce a v jeho rámci upřesněna).

Jako další námět je zmiňováno propojení sídliště Hvězdárna s prostorem Lišného Dvora (silnice III/14811) je řešeno navrženou stezkou pro pěší a cyklisty s možností vjezdu zásahových vozidel.

V rámci zpracování komplexní koncepce dopravní obslužnosti města Jindřichův Hradec⁵¹ bylo pro zajištění cyklistických přístupů do centra města navrženo několik opatření a úprav, jednak organizačního charakteru (nové cykloprejezdy, umožnění jízdy cyklistů v protisměru, úpravy

⁴⁹ Viz <http://www.novehrady.cz/strategicky-plan-rozvoje-mesta/ds-1132/p1=2629>

⁵⁰ Viz Odůvodnění územního plánu Jindřichův Hradec; www.jh.cz/filemanager/files/file.php?file=120324

⁵¹ Viz www.jh.cz/filemanager/files/file.php?file=78551

dopravního značení, zřízení cyklopruhů), jednak také prvků vyžadujících částečné stavební úpravy (oddělené či společné cyklostezky), zejména:

- obousměrná cyklostezka v Jarošovské ulici
- smíšená cyklostezka v Jáchymově ulici od okružní křižovatky Jáchymova k autobusové zastávce Jáchymova
- cyklostezka od začátku Denisovy ulice okolo Vajgaru až k plánované lávce nebo dále s vyústěním na Jáchymovu ulici
- prodloužení stávající cyklostezky na nábřeží Ladislava Stehny s napojením do Vídeňské ulice
- řešení převedení cyklistů a chodců na rampě silnice I/34 – cyklopřejezd do ulice 28. října

Program rozvoje Mikroregionu Jindřichohradecko – svazek obcí Jindřichohradecko⁵² vymezuje ve své návrhové části několik prioritních projektů v oblasti rozvoje cyklistiky na území regionu. Jedná se zejména o doznačení nových cyklotras na stávajících komunikacích v území severně od Jindřichova Hradce, kde síť značených cyklotras citelně chybí:

- nové cyklotrasy ve správním území Jarošova nad Nežárkou
- nové cyklotrasy ve správním území Deštné
- cyklotrasy kolem Nové Včelnice

Z dalších větších center a lokalit v oblasti Jindřichohradecka se konkrétními návrhy rozvoje cyklistické infrastruktury zabývá například Strategický plán města Dačice⁵³, který konstatuje, že z hlediska cykloturistiky není dobudována lokální cyklistická síť (zejména s důrazem na cyklostezky, tedy samostatně vedené trasy pro cyklisty, popř. pěší nebo in-line bruslaře), a jako jednu ze slabých stránek uvádí „nedostatek cyklostezek a vybavenosti pro cyklistickou a pěší dopravu“, přičemž jakožto prioritní záměry definuje následující:

- připravit a ve spolupráci s dotčenými městy a obcemi realizovat projekt vybudování cyklostezky Telč – Dačice – Slavonice
- připravit a realizovat projekt nové cyklotrasy a pěší cesty podél řeky Moravské Dyje (mezi železnicí a řekou)
- propojit náměstí, zámek a další atraktivity města vhodné pro rekreaci pěšími případně cyklistickými značenými trasami mimo dnes přetížené komunikace s úzkými uličními profily

V širším regionu Dačicka potom stěžejní záměry rozvoje cyklistické infrastruktury definuje Rozvojová strategie mikroregionu Dačicko⁵⁴. Jedná se zejména o záměry vybudování/ zřízení:

- cyklostezky z Toužína na křižovatku Slavonice – Liděřovice
- zřízení dvou lávek přes Mor. Dyji pro pěší a cyklisty

⁵² Viz www.jh.cz/filemanager/files/file.php?file=41977

⁵³ Viz <http://www.dacice.cz/radnice/samosprava/strategicke-dokumenty/>

⁵⁴ Viz <http://www.m-dacicko.cz/dulezite-dokumenty/program-rozvoje/aktualizace-rozvojove-strategie/>

Prioritou pak nadále zůstává zlepšení značení stávajících cyklotras, rozšíření do území, kde je hustota malá nebo cyklotrasy nevedou, vylepšení povrchů a vybavení mobiliářem, zlepšení informovanosti cyklistů na trasách.

Novobystřicko

Region Novobystřicka byl pro účely analýzy vymezen hranicemi dotčených obcí Slavonice, Písečné, Županovice, Dešná, Cizkrajov, Staré Hobzí, Báňovice, Budiškovice, Peč, Český Rudolec, Staré město pod Landštejnem, Nová Bystřice, Číměř a dotčeným příhraničním územím Rakouska. Sít' značených cyklotras v regionu je relativně hustá a kvalitně napojená jak vzájemně mezi sebou, tak také z hlediska návaznosti na hlavní turistické cíle v území (hlavní turistická centra, přírodní atraktivity, historické a technické památky).

Podle analýzy cyklostezek a cyklotras příhraničního regionu Novobystřicka je hlavním problémem pohyb cyklistů po páteřích komunikací regionu. Přestože se jedná ve všech případech o komunikace II. třídy, jsou zejména v letní sezoně velmi frekventované a pro cyklistiku nevyhovující. Komunikace mají často velmi členitý profil, jsou díky četným horizontům nepřehledné a nebezpečné jak pro cyklisty, tak díky častému pohybu cyklistů následně i pro ostatní účastníky silničního provozu. Hlavním problémem je v tomto ohledu komunikace II/152 Nová Bystřice – Staré město pod Landštejnem – Slavonice a návazná II/406 Slavonice – Dačice, které tvoří páteřní komunikaci územím a zároveň slouží jako hlavní cyklotrasy v území.

Většina tras je však vedena po komunikacích nižších tříd a místních komunikacích, které jsou z pohledu dopravního zatížení bezpečné. V některých případech je však technický stav komunikací nevhodný. Optimální variantou by bylo úplné oddělení motorové a cyklistické dopravy, v některých případech toto nicméně není z hlediska parametrů, geografických podmínek, omezení vyplývajících z ochrany přírody, vlastnictví komunikací (např. účelové komunikace v majetku lesních správ Lesů ČR využívané pro jejich činnost – lesní práce, svoz dřeva, ochrana přírody atd.) apod., reálné.

Pro cyklistickou dopravu a zejména její turisticko-rekreační formy je rovněž důležitá existence kvalitního napojení motorové dopravy na síť značených cyklistických stezek a tras, neboť značná část návštěvníků konkrétní turistické destinace využívá k příjezdu vlastní osobní automobil, případně (v omezené míře) cyklobus. Vhodné napojení parkovacích ploch na cyklistickou síť, bez zásadnějších střetů s ostatní motorovou dopravou, je tudíž podmínkou zejména pro zajištění adekvátní bezpečnosti a komfortu účastníků cykloturistiky. To platí zejména v případě segmentu rodin s dětmi. Obecně lze vybavenost území parkovacími plochami hodnotit jako dostačující.

Za nedostatečné je možno považovat zejména napojení v severní části území ve směru na region Dačicka a severojižní Přirozenou bariéru pro rozvoj cykloturistické sítě, respektive pro případné napojení cyklotras v území i na okolní regiony, představuje státní hranice se sousedním Rakouskem. Hustota přechodů a napojení na trasy v sousedním regionu je však dostatečná a napojení na Rakousko tak lze hodnotit jako dostatečné napojení v oblasti Nové Bystřice a Číměře.

Region si jako hlavní cíle klade doplnit síť tras, zejména v oblastech – Číměř, Český Rudolec a Slavonice a vybudování nových cyklookruhů tak, aby jejich vedení posloužilo jako propagace cyklotras v území, a to nejen na české straně, ale včetně propagace možnosti využití cyklotras i na rakouské straně hranice. Cílem bylo přitom navrhnout okruhy tak, aby vedly, pokud možno po hlavních památkách či jiných

turistických zajímavostech v území a pokrývaly pokud možno celé území Novobystřicka. Jedná se o okruhy – Číměřský, Novobystřický, Landštejnský a cyklookruh Slavonice - Písečné

Českokrumlovsko (Český Krumlov a okolí)

Strategický plán rozvoje města Český Krumlov⁵⁵ definuje jako slabou stránku nedostatečnou síť a kvalitu cyklostezek a cyklotras, nicméně bez bližší specifikace konkrétních prioritních rozvojových záměrů.

V oblastech východně od Českého Krumlova, tedy v okolí Velešína a Kaplice, je stávající síť cyklistických tras poměrně hustá a bez patrnějších nedostatků. Nedostatky jsou spatřovány spíše v technickém stavu komunikací (zpravidla silnic nižší třídy a místních komunikací), po nichž většina cyklotras vede. Z hlediska bezpečnosti je problémem také několik křížení hlavního silničního tahu I/3 (E55) v ose východ – západ. V těchto lokalitách se nenachází samostatné cyklostezky, což ale s ohledem na zpravidla nižší intenzity motorové dopravy na značených cyklotrasách nepředstavuje zásadnější problém z hlediska místní cyklodopravy či cykloturistiky. V současné době je realizován projekt na vybudování společné stezky pro chodce a cyklisty, jejíž výstavba bude probíhat ve dvou etapách. V rámci první etapy bude realizována páteřní trasa cyklostezky při komunikaci I/39 a to v úseku od autobusové zastávky Špičák přes Jelení zahradu až k napojení na stávající cyklostezku „Stará Chvalšinská“. První etapa bude probíhat do konce roku 2019. V roce 2020 pak dojde k realizaci druhé navazující etapy, která je zaměřena na propojení s páteřní cyklostezkou, a to v úseku komunikace I/39 - Fialková ul. - Tř. Míru (piktogramy) - železniční stanice. Součástí projektu je vybudování 2 nových lávek přes Polečnici a dále jsou také navržena parkovací místa pro kola, a to v množství 10 míst u železniční stanice Český Krumlov, 10 míst v blízkosti Jelení lávky a 8 míst u Gymnázia Český Krumlov.

Město Český Krumlov také spustilo mapovou aplikaci "Navrzení a doplnění nových tras a přemostění vodních toků a úprava stávajících tras", kde sbírá podněty od občanů města o navrzení a doplnění nových pěších a cyklotras, přemostění vodních toků a úpravu stávajících tras. Tyto podněty pak budou využity při plánování strategického rozvoje města.

Na základě výsledků průzkumu z roku 2017 byly stanoveny možnosti dalšího rozvoje města. Vzhledem k velikosti, charakteru města návrh systému tras pracuje se dvěma velmi rozdílnými přístupy. Jedná se o přístup v historickém centru a stávajícím městě, druhým přístupem je pak rozvoj cyklodopravy v oblasti rozvojových ploch na severu města. V historickém centru a stávajícím městě jsou velmi omezené možnosti masivnější podpory cyklistické dopravy. V historickém centru je pěší zóna s velmi vysokými intenzitami pěších, která je velmi obtížně průjezdná. Ve stávajícím městě jsou velmi často stísněné šířkové poměry. Naproti tomu v rozvojových plochách a na přístupech do nich lze nemotorové dopravě vymezit dostatečný prostor a je zde možnost ke vzniku moderní části města, kde nemotorová doprava je rovnocennou součástí k motorové dopravě. Byla stanovena možnost rozvoje cyklotras mimo centrum města.

Přehled navrhovaných tras:

- C1 Stezka údolím Nového potoka
- C2 Pěší a cyklistická lávka propojující sídliště Nádražní a Mír

⁵⁵ Viz <http://obcan.ckrumlov.info/docs/cz/strgpl.xml>

- C3 Stezka propojující Domoradice - Vyšný – v souběhu s naučnou stezkou a cyklotrasou
- C4 Stezka propojující prostor U Trojice a oblast za heliportem
- C5 Stezka z Nových Dobrkovic, od podjezdu pod tratí směrem k Městskému vrch
- C6 Stezka propojující Slupenec – Drahoslavice
- C7 Zprůjezdnění ulice Plešivecká
- C8 Trasa ČOV – Domoradice
- C9 Cykloobousměrky – Za Jitonou, Na Spojce
- C10 Stezka sídliště Mír
- C11 Trasa Ambit
- C12 Trasa ulice Za Nádražím
- C13 Trasa Nemocnice – ČOV
- C14 Trasa nádraží průmyslová zóna
- C15 Opatření na ulici Objížd'ková
- C16 Vyhlídková cesta Rybářská
- C17 Stezka „V Oblouku“ (Chvalšinská ulice) – Nádražní předměstí
- C18 Vltavská stezka - Cyklostezka v úseku „Lipenská hráz – k.ú. Zlatá koruna“
 - C18a Úsek město Český Krumlov
 - C18b Větev Jelení zahrada – Staré Dobrkovice
 - C18c1 Úsek konce města Český Krumlov – začátek obce Zlatá Koruna
 - C18c2 Úsek konce města Český Krumlov – začátek obce Zlatá Koruna (alternativa)
- C19 Stezky v okolí Ptačího hrádku
- C20 Orientační značení pro cyklisty

Prachaticko, Vimpersko

Podmínky pro realizaci cyklistiky v oblastech Prachaticka a Vimperska jsou díky členitosti terénu poměrně náročné, což jako jednu ze slabých stránek zmiňuje kupříkladu také Strategický plán rozvoje města Prachatic⁵⁶. Ten dále v rámci konkrétních projektových záměrů v oblasti rozvoje dopravní a technické infrastruktury specifikuje záměr výstavby cyklostezky propojující Rumpálovu ulici s místní částí Ostrov.

⁵⁶ Viz http://mesto.prachatice.cz/n_mu_sprm_2010_2014.html

Dle údajů Strategického plánu rozvoje Dobrovolného svazku obcí Prachaticko⁵⁷ je v mikroregionu Prachaticko plánováno několik záměrů rozvoje cyklistické sítě. Jedním z nich je vybudování nového povrchu cyklostrasy Tankovka, jejíž současný povrch je nevhodný jak pro cyklisty, tak pro pěší turistiku.

Jako samostatné cyklostezky jsou navrhovány trasy okolo vrcholu Libín nad Prachaticemi, zejména na území západně od města – Dubový vrch a Černá hora. Dále jsou také navrhovány úpravy pěších a polních cest vhodných pro cykloturistiku v okolí obce Husinec (úseky Husinec – Chlumany, Husinec – Těšovice, Dolní park – Husova skála – přehrada, Husinec – Výrovčice).

Stěžejní záměry dobudování sítě cyklostezek na Vimpersku spočívají v realizaci projektu cyklostezky Vimperk – Sudslavice – Čkyně jakožto dílčího úseku cyklistické cesty Volyňka a výstavbě nového úseku cyklostezky Vimperk, ul. Mírová – Pod Hrabicemi a doznačení navazující cyklotrasy č. 1229 v celém jejím vedení (Vimperk – Cejsice – Račov).⁵⁸

Strakonicko, Vodňansko, Netolicko

Strategický plán rozvoje města Strakonice⁵⁹ vnímá jako slabou stránku města v oblasti rozvoje cyklistiky nedostatečnou a nespojitou síť cyklostezek, což je vyvoláno zejména komplikacemi finančními (získávání finančních prostředků na postupnou realizaci sítě) a majetkoprávními (řešení otázky vlastnických vztahů).

V jeho návrhové části je explicitně jmenováno několik dále uváděných aktivit/ projektů směřujících k rozvoji městské hromadné dopravy a cyklodopravy.

- Cyklostezka mezi mosty Jana Palacha a mostem v Ellerově ulici (včetně lávky pro pěší a cyklisty)
- Chodník a cyklostezka v ul. Ellerova (v horní části ulice zrealizováno)
- Cyklostezka Nový Dražejov – Katovice
- Cyklostezka Strakonice (Hajská) – Přeštovice
- Lávka pro pěší a cyklisty pod soutokem Otavy s Volyňkou
- Lávka pro pěší a cyklisty v Novém Dražejově
- Pěší komunikace a cyklostezka – mlýnský náhon, Strakonice

Akční plán Programu rozvoje mikroregionu střední Pootaví⁶⁰ uvádí seznam prioritních projektů. V oblasti rozvoje cyklistické infrastruktury je jmenováno zřízení hned několika cyklostezek (viz dále), cyklotras a turistických tras, které by měly spojovat místní atraktivity a navazovat na další značené cyklotrasy. Ze záměrů na výstavbu cyklostezek jsou jmenovány následující

- cyklostezka Kladruby
- cyklostezka Střelské Hoštice

⁵⁷ Viz <http://www.prachatice.cz/dsopt/?dokumenty,7&PHPSESSID=1f3d94df046e8656ebc79fa04fa19c36>

⁵⁸ Viz Strategický plán rozvoje města Vimperk; <http://www.vimperk.cz/673/cz/normal/strategicky-plan-rozvoje-mesta-vimperk/#.U8UvSLHRV7c>, resp. Cyklogenerel mikroregionu Horní Vltava - Boubínsko

⁵⁹ Viz <http://www.strakonice.eu/content/strategicky-plan-rozvoje-mesta-strakonice-pro-obdobi-2010-2025>

⁶⁰ Viz www.strakonice.eu/sites/default/files/iprm/PRM_spoatavi.pdf

- cyklostezka Štěchovice
- cyklostezka Volenice
- cyklostezky Krejnice
- cyklostezka Krty-Hradec

Z informací nicméně není zřejmé, jaké úseky (v jakém rozsahu) jsou plánovány pro výstavbu samostatných cyklostezek, a kde by se mělo jednat spíše o doplnění sítě cyklotras (doznačení, popř. dílčí stavební úpravy stávajících komunikací za účelem zvýšení jejich využitelnosti pro jízdu na kole a jejich bezpečnosti), kdy druhá zmíněná varianta by v mnoha případech – s ohledem na nižší intenzity motorové dopravy v těchto obcích a předpoklad využití komunikací primárně pro místní cyklodopravu a „lokální“ cykloturistiku v okolí Strakonice – mohlo být dostačujícím a finančně méně náročným řešením.

Ať již je ale výhledově uvažováno s cyklostezkami či „pouze“ s cyklotrasami, za účelem dodržení běžných standardů cyklodopravy je potřeba v rámci mikroregionu zejména zabezpečit zkvalitnění technického stavu komunikací určených pro vedení značených cyklotras.

Z hlediska cyklistické infrastruktury byly dosud především rozvíjeny chráněné trasy a propojení, zpravidla jako společné stezky pro chodce a cyklisty

V rámci města Vodňany a jeho okolí jsou hlavní nedostatky v oblasti rozvoje cyklodopravy a cykloturistiky spatřovány v absenci samostatné cyklostezky po frekventované Bavorovské ulici či nevyhovující panelový povrch cesty (CT č. 1073) vedoucí na tzv. Bendák. Dlouhodobě diskutovanými tématy je řešení propojení (pro místní cyklodopravu i cykloturistiku) Vodňan s místními částmi – zejména napojení na osadu Pražák (projekt cyklostezky „Po Trubách“) a obnova úseku komunikace (CT č. 1075) od Louckého mlýna do místní části Čavyně (resp. zřízení asfaltového povrchu, mj. za účelem prodloužení stávající stezky využívané pro in-line bruslení). Za nutnou podmínku zvýšení bezpečnosti cyklistů na trase Vodňany – místní část Újezd je považováno vybudování cyklotrasy pevně a viditelně oddělené od automobilového provozu (resp. cyklopruhu využívajícího šíře stávající komunikace).⁶¹

Hustota a provázanost sítě cyklotras na Netolicku je dobrá, bez výraznější potřeby jejího doplnění. V době zpracování cyklogenerelu byl v realizaci záměr výstavby cyklostezky mezi Netolicemi a Státním zámkem Kratochvíle. Územní plán města Netolice⁶² řeší záměr cyklostezky vedený z katastrálního území Babice v plochách dopravní infrastruktury (silnice III/14536 a místní komunikace do Netolic do ul. Budějovická) s návazností na stávající cyklotrasy procházející městem Netolice.

Písecko

Z hlediska cyklistické infrastruktury byly dosud především rozvíjeny chráněné trasy a propojení, zpravidla jako společné stezky pro chodce a cyklisty. V intravilánu města Písek lze jako dvě hlavní

⁶¹ Viz <http://www.vodnany.eu/program-rozvoje-mesta-vodnany-do-roku-2021-strategicky-plan/d-401134/p1=4535>

⁶² Viz <http://www.netolice.cz/uzemni-plan-mesta-netolice-navrh-2013/d-6118>

bariéry rozvoje cyklistické infrastruktury vnímat tok řeky Otavy a železniční trať č. 200 (Zdice – Písek – Protivín).

Cyklistickým směrovým orientačním značením jsou v terénu vedeny trasy KČT, resp. Otavská a Okolo Písku. Samotné provedení a aktuální stav značení není úplně ideální: pro cykloturistiku je relativně dobré vyznačení podél Otavy včetně rozcestníku u kamenného mostu, naopak stav značení jiných tras většinou není dostačující, obdobně jako některá trasování. Pro běžné každodenní užívání však mají tyto skutečnosti prakticky nulový dopad, orientační značení má význam především pro návštěvníky města. Další typy cyklistické infrastruktury prozatím ve městě Písek nejsou zastoupeny vůbec, nebo jen zcela minimálně:

- jsou zde pouze dvě cykloobousměrky (v pěší zóně – Nerudova a Heydukova), žádné jiné jednosměrné komunikace nejsou pro cyklisty oficiálně zobousměrněny;
- je zde pouze jeden světelně řízený přejezd pro cyklisty (u Nového mostu), žádné jiné procyklistické úpravy v rámci SSZ ani jiný přejezd pro cyklisty (V8a,b,c) zde nejsou;
- je zde zánovní ukázkové napojení bezmotorové komunikace na okružní křižovatku formou samostatného ramene (Obchodní x Budějovická), zatím však jediné;
- nejsou zde žádná integrační opatření pro cyklisty, ani metr ochranného či vyhrazeného pruhu pro cyklisty, atd.

Územní plán města⁶³ proto ve vztahu k cyklodopravě a cykloturistice ve městě vymezuje několik následujících opatření: navrhnout mimoúrovňové křížení železniční trati pro pěší a cyklisty ve směru z centra města na Hradiště (ve vazbě na dokončení mimoúrovňové křižovatky, silniční most přes trať na silnici III/1401) a na Putimskou Vysokou (ve vazbě na projekt revitalizace hlavního nádraží a regulační plán Písek – Putimská Vysoká; cesta pro pěší a cyklisty z ulice Nádražní směrem na Putimskou Vysokou s lávkou nebo podchodem pod nádražím ČD)

- navrhnout spojení pro pěší a cyklisty přes řeku Otavu v okolí Václavského jezu, mezi obchodní zónou u nádraží ČD a obytnou zónou na Hradišti (viz předchozí bod), mezi obchodní zónou na Pražském Předměstí a obytnou zónou na Václavském předměstí (zhruba v prostoru Žižkových kasáren) a směrem z centra města (z ulice Topělecká) do obytné zóny v Purkraticích přes severní silniční obchvat města na silnici I/29

Pro potřeby cykloturistiky je vhodné situovat i parkoviště pro odstavení kol, a to v prostoru Výstaviště. Vzhledem k dlouhodobě stabilizované uliční síti vnitřního města zde nelze vymezovat nové samostatné cyklistické pásy a pruhy. Významnější trasy se doporučuje řešit vyznačením pomocí značky „Piktogramový koridor pro cyklisty“. V sídlištích lze vést cyklistické stezky ve vymezených plochách s rozdílným způsobem využití a v souladu s podmínkami jejich využití.

Podrobnějším hodnocením současného stavu a konkrétnějšími návrhy na řešení nevyhovující cyklistické infrastruktury v okolí vodní nádrže Orlík se (vedle jiných témat) zabývá Územní studie Orlicko⁶⁴. Z výsledků hodnocení v rámci studie vyplývá, že okolí Orlické přehrady poskytuje v současné době (na rozdíl od převážně většiny území jižních Čech) podmínky pro cykloturistiku doslova nevhodné (sítě tras nevyrovnaná co do hustoty i kvality nabídky); nelze přitom hovořit o síti v pravém smyslu slova

⁶³ Viz <http://www.mesto-pisek.cz/odbory-mestskeho-uradu/DIR-odbor-vystavby-a-uzemniho-planovani/DIR-oddeleni-uzemniho-planovani-a-pamatkove-pece/DIR-aktualni-informace-oddeleni/CL-up-pisek/717>

⁶⁴ Viz <http://up.kraj-jihocesky.cz/?uzemni-studie-orlicko,90>

– jedná se totiž o navazující záměry vybíhající z jiných, sousedních oblastí (písecko, budějovicko), nebo součástí monoúčelových tras („Vltavská“, „Otavská“) či tras dálkových (EuroVelo). Problémem je především naprostý nedostatek přechodů přes Orlickou nádrž, které jsou navíc omezeny pouze na silniční mosty s komunikacemi naprosto nevhodnými pro cykloturisty.

Studie proto doporučuje stabilizovat zejména koncové úseky silnic v dotyku s vodní plochou (v minulosti trasy vedené příčně přes tok Vltavy s využitím přívozů) tak, aby bylo možno jich v budoucnu využít pro jejich někdejší účely (tzn. jako přístupové cesty k přívozům), případně i delší úseky v převážné míře vyjmuté ze stávající silniční sítě a převedené do sítě místních či účelových komunikací, a sice primárně pro účely jejich využití pro pěší a cyklisty.

Uváděné úseky:

- III/10244a Chrást – Varta – (Orlík nad Vltavou),
- MK Orlík nad Vltavou,
- MK Staré Sedlo – Kostelec nad Vltavou
- III/12120a křiž. II/121 – Jickovice – Strážka (Varta) – (Zvíkov),
- III/12120 Varvažov – Zbonín – (Zvíkov),
- III/10542 Květov – Vůsí – Červená – (Oslov, Červený Újezdec),
- III/1382 Vlastec – Červený Újezdec – (Červená),
- III/12121c Jetětice – Červená žst. – (Červená, Oslov),
- MK Oslov – (Červená),
- MK Temešvár – Podolsko

Dále doporučuje řešit dva úseky cyklistické stezky v přidruženém dopravním prostoru silnice II/138 mezi Záhořím a Zvíkovským Podhradím a stejně tak cyklistickou stezku v přidruženém dopravním prostoru silnice III/1219 mezi Horním Ostrovcem a Varvažovem.

V Milevsku a okolí je vnímána potřeba propojení turisticky atraktivní oblasti Orlické přehradní nádrže. Strategie rozvoje města pro období 2007 – 2013⁶⁵ vymezila jako základní podmínku rozvoje cyklistické infrastruktury ve městě a okolí zpracování generelu rozvoje pěší a cyklistické dopravy, který by zdůvodnil potřebu rozšíření sítě cyklotras na území města a určil (a konkretizoval) jednotlivá investiční opatření týkající se dopravní infrastruktury.

Dále bylo v rámci strategie zmiňováno několik nejpravděpodobnějších lokalit pro realizaci záměrů vybudování cyklistických a in-line bruslařských stezek se zaměřením na sportování místních obyvatel a rodinnou rekreaci (lokality Hajda, Na Vinicích, Vášův Mlýn, Šibený Vrch), s uvedením, že generel by měl také řešit návaznost těchto stezek na stávající nebo nově značené cyklotrasy (s ohledem na předběžně vytipované lokality pro místní cyklostezky by ve většině případů bylo návaznost na okolní cyklotrasy nutno vyřešit doznačením dalších úseků propojujících nové stezky a stávající CT).

⁶⁵ Viz <http://www.milevsko-mesto.cz/strategie-rozvoje-mesta-milevska/d-155961/p1=51197>

Zmíněný generel ani záměry výstavby cyklostezek nicméně v uplynulém období nebyly realizovány. Aktualizovaná koncepce cestovního ruchu pro město a okolní region⁶⁶ (verze 08/2013) částečně vychází ze závěrů a cílů dřívější strategie, přičemž jako hlavní body pro naplňování cílů koncepce v oblasti cykloturistiky uvádí:

- vznik nových cyklostezek v prostoru lokalit Vášův mlýn, Na vinicích, Hajda, Šibený vrch aj. (odpovídá cílům strategie)
- postupné budování cyklostezky v délce alespoň cca 5 km, další rozšiřování a vybavování cyklotras (není blíže specifikována lokalizace zvažované cyklostezky, návaznost na další CT apod.)

Blatensko

Současný stav cyklotras v oblasti Blatenska je v zásadě hodnocen jako dobrý. Ve městě Blatná i okolí nicméně existuje významný potenciál k dalšímu rozšíření cykloturistiky. Strategický plán města (resp. jeho poslední aktualizace – r. 2014)⁶⁷ uvádí jako hlavní rozvojové lokality pro výstavbu cyklostezek, in-line stezek či stezek pro pěší např. oblasti podél Lomnice s návazností k Penny Marketu, k lokalitám Lapač, Špejchar, Kaneček, Vinice, Pustý, Husovy sady a k okolním osadám. Jako úvodní činnosti před samotnou realizací výstavby je nutno zajistit výkupy pozemků a zpracování potřebné dokumentace (projektová dokumentace, studie proveditelnosti apod.), stejně tak jako adekvátní finanční prostředky.

Strategický plán rozvoje mikroregionu šumavské Podlesí⁶⁸ uvádí v návrhu cyklotras na doplnění místní sítě v okolí Blatné zejména trasu Blatná – Sedlice, pro jejíž vedení v terénu je nicméně potřeba vyhledat odpovídající linii. Na tuto trasu by měly v oblastech Strakonicka a Vimperska navázat další úseky, vedoucí vesměs po stávajících značených cyklotrasách.

Tábořsko

Rozvoj cyklodopravy a cykloturistiky v oblasti Tábořska řeší několik koncepčních materiálů, zejména Strategický plán rozvoje města Tábor 2014 – 2020⁶⁹, Strategický plán rozvoje mikroregionu Tábořsko⁷⁰ a Koncepce rozvoje příměstské rekreace⁷¹. Mimo to má město Tábor zpracován Generel cyklistické dopravy⁷² – jedná se nicméně „pouze“ o mapový zakres navrhovaných cyklotras propojujících tábořskou aglomeraci.

V rámci uvedených materiálů je, jak v obecnější rovině (např. „propojení měst tábořské aglomerace cyklostezkou“, „výstavba a vyznačení pěších a cyklistických tras a cyklostezek v návaznosti na celostátní cyklistické trasy dle generelu pěší a cyklistické dopravy“), tak také uvedením konkrétních řešení

⁶⁶ Viz <http://www.milevsko-mesto.cz/koncepce-rozvoje-cestovniho-ruchu-regionu-milevsko/ds-13426/p1=60363>

⁶⁷ Viz <http://www.mesto-blatna.cz/mesto/uzemni-planovani/strategicky-plan/>

⁶⁸ Viz http://www.strakonice.eu/sites/default/files/iprm/SPRM_spodlesi.pdf

⁶⁹ Viz http://www.taborcz.eu/dp/id_ktg=1751&p1=26168

⁷⁰ Viz http://www.taborcz.eu/dp/id_ktg=1230&p1=3347

⁷¹ Viz http://www.taborcz.eu/vismo/dokumenty2.asp?id_org=16470&id=2564&p1=3737

⁷² Viz http://www.taborcz.eu/vismo/dokumenty2.asp?id_org=16470&id=3542&query=generel&p1=3603

úseků a lokalit, zmiňována řada navrhovaných záměrů výstavby či optimalizace cyklistické sítě v území. Mezi stěžejní plánované záměry lze zařadit:

- lávka a průchody pro pěší a cyklisty v prostoru Černých mostů
- cyklostezka Horky – Větrovy (*pozn.: v době zpracování generelu ukončeno výběrové řízení na dodavatele stavby a projekt připraven k realizaci*)
- rozšíření chodníku pro vedení cyklostezky na Jordánské hrázi
- vybudování smíšené stezky – propojení ulic Měšická a Chýnovská
- revitalizace Tisemenického údolí III. – Ve struhách – vybudování stezky pro pěší a cyklisty od mostu přes Tisemenický potok údolím směrem k nemocnici, přírodní úpravy, mobiliář
- stavební úpravy Vožické a Vodňanského ulice – úsek od křižovatky se Zavadilskou ulicí (od Brisku) po napojení na most přes nádraží ČD, řešící i vedení cyklistické dopravy
- řešení úseku Lužnické ulice od Brusírný po Čelkovický most společně jako protipovodňové opatření a současně i jako přírodě blízká úprava břehů s využitím pro umístění chodníku pro provoz pěších a cyklistů (*pozn.: v době zpracování generelu projekt v realizaci*)
- odpočinková zóna Jordán – výstavba cyklostezek kolem rybníka
- oprava cestní sítě pro jízdy kol a kočárků:
 - o lesní cesta Spojovací (severní část lesního komplexu Pintovka)
 - o oprava turistického chodníku K Domečkovu Zátíší
 - o lesní cesta U Řeky (podél vodního toku)
- regenerace chodníků – ulice Dukelská, Lipová, Nerudova, 9. května, centrální „Baťov“ v Sezimově Ústí – výměna za zámkovou dlažbu a doplnění o cyklostezky (zčásti zrealizováno)
- vybudování cyklostezky a na ni navazující lávky přes řeku Lužnici pro pěší a cyklisty v prostoru Soukenického jezu – Sezimovo Ústí
- vybudování chodníku a cyklostezky ze Sezimova Ústí II do Plané nad Lužnicí
- vybudování cyklistické stezky spojující Sídliště nad Lužnicí a Sezimovo Ústí II k s.r.o. Silon

Z menších obcí Táborska má ucelenější plán výstavby cyklostezek⁷³ obec Dražice, která usiluje zejména o odklonění provozu cyklistů z hlavní silnice I/19 a napojení na cyklotrasu Greenway Praha – Vídeň u Tábora (v minulosti zrealizován úsek Dražice – Drhovice, plánovány další úseky do Tábora), propojení obce podél Lužnice s táborskou restaurací Harrachovka a dále napojení na páteřní cyklistickou cestu Lužnice a na sousední Bechyňsko (lávka přes Lužnici).

Další záměry menších obcí mikroregionu dle strategického plánu:

⁷³ součást Místního programu obnovy venkova obce Dražice na období od 2009 – 2014, viz <http://www.obecdrazice.cz/obec/mistni-program-obnovy-venkova/>

- vybudování cyklostezky v obci Opařany (pozn.: obec v současnosti není napojena na síť značených cyklotras, v případě výstavby cyklostezky by tudíž bylo vhodné zajistit také její napojení na okolní značené cyklotrasy)
- cyklostezka Radimovice u Želče – Planá nad Lužnicí
- vybudování cyklostezky v obci Vlčeves (pozn.: obec v současnosti není napojena na síť značených cyklotras, v případě výstavby cyklostezky by tudíž bylo vhodné zajistit také její napojení na okolní značené cyklotrasy)

Z pohledu města Bechyně a jeho okolí je významným záměrem cyklistická cesta podél řeky Lužnice. Ta je sice v současnosti doznačena v terénu, některé její úseky (zejména v souběhu se silničními komunikacemi vyšší třídy a úseky s nevyhovujícím povrchem) by nicméně výhledově bylo vhodné z pohledu cykloturistiky a cyklodopravy optimalizovat, kupříkladu i formou výstavby samostatných cyklostezek. Pro město má dle strategického plánu⁷⁴ stěžejní význam zejména zlepšení kvality úseku Bechyně – Týn nad Vltavou.

Jako vhodná navazující trasa na páteřní cyklotrasu Lužnice se nabízí také propojka k řetězovému mostu ve Stádlci. Z dalších záměrů je navrhováno zřízení cyklotrasy Černickou oborou za účelem propojení Bechyňska s územím „Borkovická blata“.

Územní plán města Soběslav⁷⁵ navrhuje přestavbu stávající železniční tratě (která se v úseku Doubí – Soběslav odkloní ze stávajícího vedení a bude vedena při trase dálnice D3) na cyklostezku s napojením na městský park Zdražilka.

Souhrnné hodnocení sebraných námětů

Jak je z uvedených přehledů patrné, přístup jednotlivých území regionu se výrazně liší. Koncepční přístup za celé území v podobě cyklogenerelu zahrnujícího celý mikroregion je použit pouze v několika případech, ve většině území je řešení navrženo pro území města či jeho blízkého okolí. I přes tento částečný nedostatek je z provedeného vyhodnocení patrné, že se velká část větších měst a mikroregionů otázkou rozvoje cyklodopravy a cyklistiky zabývá. Téměř ve všech územích regionu lze nalézt dokument, který alespoň rámcově vymezuje hlavní priority a hlavní záměry.

Při bližším pohledu na jednotlivé záměry je patrné, že se velká část záměrů soustředí na řešení dopravní obslužnosti a zlepšení podmínek pro cyklisty ve městě, případně na zvýšení bezpečnosti. Pouze velmi omezené množství záměrů prokazatelně reaguje na stávající problémy na síti cyklotras. Stejně tak žádný ze záměrů a zpracovaných dokumentů (vyjma zpracovaných cyklogenerelů), neřeší otázku doprovodné infrastruktury, napojení na hlavní body v území (nádraží, zastávky, parkoviště) apod.

Přestože je tak možno pozitivně hodnotit skutečnost, že se většina mikroregionů a větších měst a obcí v regionu otázkou cyklistické a cykloturistické infrastruktury zabývají, je důležité podpořit zlepšení

⁷⁴ Viz <http://www.mestobechyne.cz/cz/urad-samosprava/strategicke-dokumenty/>

⁷⁵ Viz <http://www.musobeslav.cz/up-sobeslav/uzemni-plan-sobeslavi.html>

koncepčního přístupu za širší území, a to jak z územního hlediska, tak z hlediska větší provázanosti na ostatní turistické trasy v území a ostatní druhy dopravy.

1.4. Shrnutí analytické části

Z provedených analýz vyplývá, že se oblast cykloturistiky na území Jihočeského kraje potýká s problémy, které lze rozdělit do několika společných okruhů, jejichž řešení by mělo být základem pro nastavení priorit pro realizační období cyklogenerelu Jihočeského kraje 2020–2027.

A. Nedostatky v základní síti cyklostezek a cyklotras

Hlavní nedostatky stávající sítě lze rozdělit na dvě hlavní části, a to problémy související s bezpečností a problémy spojené s chybějícími úseky, či částmi sítě.

Problémy v oblasti bezpečnosti:

- v rámci existující sítě je identifikováno několik tras/úseků, které lze označit za nebezpečné – ať již v důsledku nebezpečného vedení trasy, zpravidla po frekventovaných silničních komunikacích (vyšších tříd – I. a II. třída) s vysokými intenzitami motorové dopravy, popřípadě častá nebezpečná křížení trasy s těmito silničními komunikacemi, anebo s železnicí
- nevyhovující povrch trasy – zpravidla špatná kvalita asfaltového či jiného zpevněného povrchu (výmoly, rozbitá vozovka, popraskaná krajnice, kamenitá cesta apod.), ve spíše ojedinělých případech havarijní stav komunikace
- prudké stoupání/ klesání

Problémy z hlediska vedení tras:

- chybějící/ nenavazující úseky („hluchá místa“)
- nevyhovující vedení územím (nevhodné či neatraktivní vedení dané například neexistencí vhodného vedení díky nevhodným komunikacím)

Ačkoli lze obecně konstatovat, že síť značených cyklotras na území Jihočeského regionu je poměrně hustá, existují lokality, v nichž by bylo vhodné do budoucna **řešit doplnění místní sítě cyklotras za účelem zlepšení napojení** – ať již v rámci kraje, či pro zkvalitnění napojení na sousední regiony.

Takovýmto případem jsou zejména okrajové části regionu – např. okolí Dačic, kde chybí lepší napojení směrem na východ s přesahem do kraje Vysočina (Dačice – Jemnice), nebo Jindřichohradecko (chybějící přímější propojení na severovýchod přes Novou Včelnici jako alternativa k silnici č. I/34), propojení Mladé Vožice a Pacova (opět Vysočina), oblast Orlicka či přímější napojení Blatné na Hvožďany a Rožmitál pod Třemšínem (Středočeský kraj).

Samostatnou částí je dobudování sítě páteřních tras. Přestože jsou všechny páteřní trasy vyznačeny v terénu, jejich vedení je často nevyhovující ať již z hlediska bezpečnosti, tak z hlediska atraktivity ve smyslu vedení po vhodných komunikacích podél řek či územím, které je pro případné cyklisty dostatečně zajímavé. Do budoucna by tak bylo vhodné zajistit systémovější přístup k dobudování jednotlivých páteřních tras do takové úrovně, aby tyto trasy mohly sloužit jako plnohodnotný základ páteřní sítě umožňující bezpečný pohyb cyklistů v regionu.

V některých částech regionu se jako problémové jeví rovněž **nedostatečné, či neexistující přímější napojení místních a regionálních center**, které by přispělo k lepšímu rozvoji nejen cykloturistiky, ale např. i cyklodopravy – minimálně v letní sezóně (příklady: město Borovany – přímější napojení na České Budějovice a na Trhové Sviny a Nové Hradky; napojení Třeboň – Lomnice nad Lužnicí; Jindřichův Hradec – Jarošov nad Nežárkou; Veselí nad Lužnicí – Soběslav). Kompletní výčet problémových míst, včetně mapového zobrazení je součástí přílohy analytické části a přílohy cyklogenerelu.

Alternativní a nové druhy cykloturistických tras

Až na výjimky v regionu neexistují nové druhy cykloturistických tras, zejména pak tzv. singletracky, které jsou stále populárnější. Kromě těchto specifických tras se zde rovněž nevyskytují trasy určené přímo pro mountain bike kola, která nevyžadují asfaltový či zpevněný povrch, ale naopak preferují povrch nezpevněný, který nabízí větší „vyžití“.

Přestože v kraji nejsou pro tyto nové stezky stejné podmínky, zejména v oblastech, kde tyto podmínky jsou, by bylo vhodné je do budoucna začlenit do celkové sítě a stejně tak do připravovaných opatření.

B. Nevyhovující, či neodpovídající cyklistické značení

Samostatnou problémovou oblastí, které je i s ohledem na stávající praxi zapotřebí věnovat zvýšenou pozornost, je cyklistické dopravní značení.

Cyklistické značení je na území Jihočeského kraje dlouhodobě spravováno Nadací Jihočeské Cyklostezky, která za tímto účelem každoročně provádí tzv. cykloaudity, v jejichž rámci dochází k průběžnému vyhodnocení aktuálního stavu značení v kraji a následně k opravám například poškozených značek apod.

Díky této skutečnosti lze konstatovat, že stávající provedené značení je, co se technického stavu týče, relativně v dobrém stavu. Ze zkušeností s přípravou značení nových komunikací však vyplývá, že v mnoha případech bylo značení historicky realizováno jednak bez souhlasu dotčených správců komunikací, často však také v rozporu s příslušnými legislativními podmínkami, konkrétně s Technickými pokyny TP65 – Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích.

Tato situace patrně vznikla díky skutečnosti, že první cyklistické trasy vznikaly v kraji víceméně díky dobrovolníkům, kteří značení v terénu umísťovali. Mnoho tras tak neprošlo řádným schvalovacím procesem. V mnoha případech navíc není dokumentace k vyznačení trasy dohledatelná. Celou situaci výrazně zhoršuje skutečnost, že v kraji bylo a stále je realizováno mnoho dalších okruhů, tematických a místních tras, které neodpovídají platným předpisům a v terénu tak často působí rušivě.

Příklady nejčastějších zjištěných problémů:

- cyklistické dopravní značení je umístěno na sloupcích společně se standardním silničním dopravním značením, kde to s ohledem na druh silniční dopravní značky stávající předpisy neumožňují (TP 65 uvádí, že značky pro cyklisty se umísťují zpravidla samostatně a společně s ostatními dopravními značkami je lze umísťovat jen výjimečně a navíc pouze s určitými druhy silničních dopravních značek – např. společně se směrovými tabulemi č. IS 3a – IS 5 či s příkazovými značkami majícími vztah k provozu cyklistů)

- nevhodné umístění cyklistického značení, resp. jeho umístění v rozporu se stávajícími předpisy – zejména umístění cyklistického značení v kratší či delší vzdálenosti (tj. méně než 10 m, resp. více než 30 m v případě směrových tabulí a tabulek a méně než 30 m, resp. více než 50 m v případě návěstí před křižovatkou) před křižovatkou, než povolují předpisy, popřípadě umístění cyklistického značení za křižovatkou ve směru jízdy, případně umístění značek v protisměru apod.
- umístění cyklistických dopravních značek na nevyhovujících či nepovolených „nosičích“ (sloupcích, sloupech, reklamních tabulích apod.)

Při bližším vyhodnocení značení je v mnoha případech navíc patrné, že v některých případech značka odpovídala, případně byla ze strany Dopravního inspektorátu Policie ČR akceptována v situaci, kdy byla v daném místě navrhována jedna značka (jednalo se tudíž o jakousi benevolenci ve snaze povolit nestandardní řešení v místě, kde například jiné řešení nebylo možné). V průběhu času se k ní však značení probíhalo ve stylu „už zde značka je, proto automaticky přidáme další“, k původní značce se přidalo dalších x značek, díky kterým se z původního malého sloupku, na kterém jedna značka nevalila, stala relativně nebezpečná překážka.

V kontextu uvedených skutečností je značení označeno jako jedna z priorit, které je potřeba řešit. Navrhovaná řešení by se přitom měla zaměřit na následující aktivity:

- provádět kontrolu souladu značení s platnou legislativou a technickými předpisy jako součást pravidelných cykloauditů
- v případě zjištěných nesrovnalostí ve značení na příslušné trase zpracovat nový (opravný) projekt dopravního značení a tento nechat posoudit a schválit příslušným DI PČR před samotnou instalací nového (či výměnou stávajícího nesprávně umístěného) dopravního značení

Cykloturistické oblasti

Pro účely cyklogenerelu bylo v rámci území Jihočeského kraje vymezeno několik cykloturistických oblastí, reprezentujících víceméně homogenní územní celky, vyznačující se zpravidla jednotnou geomorfologií krajiny, popř. kopírující „zavedené“ turistické oblasti či mikroregiony apod. Tyto oblasti byly ještě dále rozděleny na hlavní – nadregionální – centra cykloturistiky a ostatní, z meziregionálního a vnitrokrajského pohledu méně významné, či lépe řečeno méně exponované, cykloturistické oblasti.

Nadregionální centra cykloturistiky

Za hlavní centra cykloturistiky v rámci Jihočeského kraje s nadregionálním významem a přesahem můžeme označit zejména oblasti Šumavy a přilehlého Lipenska, Českobudějovicko s přilehlým Blanským lesem, Třeboňsko, Novohradské hory a oblast České Kanady.

Ostatní cykloturistické oblasti

Ostatní cykloturistické oblasti nedosahují v porovnání s předchozími uváděnými oblastmi takové oblíbenosti a nejsou ze strany cykloturistů tolik „masově“ vyhledávány. Okrajovější zájem cykloturistů o tyto lokality může být do značné míry dán také skutečností, že se vesměs jedná s o méně rozsáhlé a

svým charakterem specifické územní celky, s odlišnou nabídkou volnočasových aktivit či zaměřením na jiné segmenty cestovního ruchu (např. Českokrumlovsko – jednoznačné lákadlo Č. Krumlov jakožto památka UNESCO → kulturně-poznávací CR, popř. vodácká turistika; Tábořsko – historie, kultura), v nichž je cykloturistika zpravidla realizována nikoli jako samostatný, plnohodnotný produkt CR, ale spíše jako okrajová aktivita, popřípadě určitý „prostředek“ pro přesun na jednotlivých trasách za místními atraktivitami a mezi centry cestovního ruchu. To se týká především okresů Tábor, Písek, Strakonice a severní části okresu Jindřichův Hradec, kde vyšší intenzita hospodářského využití snižuje rekreační potenciál území a brání rozsáhlejšímu rozvoji cykloturismu.

2.STRATEGICKÁ ČÁST

2.1. Shrnutí výchozí situace

Provedená analýza potvrdila, že Jihočeský kraj disponuje hustou sítí cyklostezek a cyklotras, která co se pokrytí území týče, nevykazuje výraznější problémy. Oproti předchozímu období let 2014 – 2019 došlo k rozšíření sítě tras zejména v lokalitách, pro které byl v přechozím období zpracován lokální cyklogenerel, který je postupně realizován a jednotlivé navrhované trasy jsou průběžně vyznačovány. Neřešeno naopak zůstalo nedostatečné pokrytí vybraných okrajových částí regionu zejména v okolí Milevska, Vožicka a Dačicka, včetně napojení na sousední regiony v těchto částech kraje.

Výrazným posunem z hlediska pokrytí území je rovněž vyznačení všech páteřních tras v regionu. Trasy jsou však v mnoha případech vedeny po nevyhovujících komunikacích a je proto potřeba se i do budoucna zabývat zlepšení jejich vedení, případně jejich přeložením na separované cyklostezky nebo komunikace s menší hustotou provozu či kvalitnějším povrchem. Páteřní trasy navíc v mnoha místech nejsou napojeny na důležitá místa v území (autobusové a vlakové zastávky, hlavní parkoviště v území apod.), případně nevedou v optimální trase. Jako příklad je možno uvést Vltavskou cyklocestu, která v několika místech v důsledku nemožnosti využít komunikaci podél toku Vltavy uhýbá z přímého směru a vede cyklisty oklikou. Stejná situace se týká nově vyznačené trasy Blanice, která rovněž v několika místech nevede po původně navržené trase z důvodu nevypořádaných majetkových vztahů, případně neexistence vhodné komunikace.

Novým tématem z hlediska pokrytí území je pak otázka souběhu tras. Zejména v případě páteřních tras dochází často k využívání lokálních tras, které již v území byly v minulosti vyznačeny a v některých úsecích tak vedou dvě trasy s téměř totožným vedením.

Velká část stávajících tras je vedena po komunikacích nižších tříd a splňuje jak požadavky na bezpečnost, tak požadavky na kvalitu (povrch, atraktivita, obtížnost). Přesto se v rámci sítě stále vyskytují problémy, které je potřeba řešit, a to jak s ohledem na bezpečnost cyklistů, tak s ohledem na atraktivitu tras ve vztahu k návštěvníkům regionu.

Samostatným tématem je otázka vybavenosti doprovodnou infrastrukturou. Tato infrastruktura je v současné době budována spíše namátkově, často v rámci vybraného mikroregionu, případně území jednotlivých obcí. Tento přístup je dostatečný u místních a regionálních tras, kde je řešení na úrovni mikroregionu či území obce dostatečné. V případě páteřních tras tím ale vzniká problém s odlišnou úrovní vybavenosti trasy v rámci jejího vedení, a to jak ve smyslu struktury jednotlivých prvků infrastruktury rozmístěných podél dané trasy, tak z hlediska kvality, ale i např. obsahu informací v případě informačních map apod. Dílčí výjimku v tomto případě tvoří cyklotrasy Eurovelo a Lužnice, u kterých došlo v minulosti k vybudování alespoň základní sítě informačních tabulí k dané páteřní trase a v těchto případech je tak informace jednotná v celé délce trasy. V ostatních případech informační tabule rozmístěny nebyly a v mnoha případech tak chybí zcela, případně mají odlišný obsah a vzhled podle toho, který mikroregion či obec jejich rozmístění realizovala. V případě dalších prvků doprovodné infrastruktury jako jsou odpočívadla či kolostavy je situace obdobná. I tyto prvky jsou budovány zpravidla pouze v rámci jedné dotčené obce, případně mikroregionu což je dostatečné řešení na úrovni regionálních a místních cyklotras, nikoliv na úrovni dálkových či páteřních tras.

V případě vybavenosti ostatní infrastrukturou jako jsou ubytovací, či stravovací kapacity, služby či půjčovny kol se situace liší s ohledem na celkovou atraktivitu regionu. Jedná se o komerční aktivity, jejichž rozvoj je ovlivněn zejména poptávkou v daném území. Vyšší hustotu těchto zařízení tak vykazují zejména větší města, případně vybrané atraktivní turistické oblasti. Ve většině případů lze konstatovat,

že je pokrytí území víceméně rovnoměrné, respektive odpovídá předpokládané úrovni poptávky v daném území. Výjimku tvoří nabídka půjčoven elektrokol v oblasti bývalých okresů Strakonice a Prachatice, kde dle dostupných informací žádná půjčovna elektrokol není a v rámci území se tak jedná o jediné regiony, kde tato nabídka není dostatečná. Lze však předpokládat, že i zde se jedná o důsledek nedostatečné poptávky v jejímž důsledku se zde žádnému provozovateli otevření půjčovny nevyplatí.

Dílčím nicméně souvisejícím tématem je nabídka certifikovaných zařízení zařazených do sítě „cyklisté vítání“, jejichž počet v Jihočeském kraji oproti období 2014 – 2019 poměrně výrazně poklesl. Hlavním důvodem tohoto poklesu je dle provedeného hodnocení zejména snižující se atraktivita dané certifikace mezi jednotlivými majiteli/provozovateli daných zařízení, za současného růstu požadavků a poplatků za zařazení do systému. Za uplynulé období došlo k zvýšení poplatku, který provozovatel platí za zařazení do systému. Stejně tak došlo k zvýšení požadavků, které musí provozovatel splnit, aby o certifikaci mohl požádat. Tento nárůst však nebyl dostatečně vyvážen propagací systému a provozovatelům se tak certifikace nevyplácí.

Celkově lze situaci v kraji hodnotit jako spíše stagnující. S výjimkou zmíněného vyznačení páteřních tras nedošlo k výraznějšímu rozvoji sítě cyklostezek a cyklotras, a to ani v regionech, u kterých byla potřeba řešení optimalizace sítě cyklotras a napojení na sousední regiony identifikována již v rámci analýzy pro období 2014–2020. Výjimku tvoří region Novobystřicka, pro které byl zpracován cyklogenerel v roce 2019.

Přestože v rámci údržby sítě cyklostezek a cyklotras probíhá pravidelná údržba a obměna cykloznačení, k odstranění nedostatků na síti cyklostezek a cyklotras v podobě nevyhovujícího povrchu nebo řešení vedení u frekventovaných úseků došlo pouze výjimečně.

Investice do cyklostezek a cyklotras realizují zpravidla pouze větší města, u menších obcí je řešení podobných investic z důvodu nedostatečných finančních zdrojů nereálné, a to často ani za přispění vybraných podpůrných programů jako je SFDI, či IROP apod. Tyto programy navíc podporují zpravidla pouze takové investice, které vyřeší „zlepšení podmínek pro dojížděku do zaměstnání“ a podpora je tak dostupná pouze pro ty úseky, které kromě turistické nabídky řeší i zlepšení dopravní obslužnosti v území. I z těchto důvodů jsou tyto zdroje využívány zejména na území větších měst či příměstských oblastí. V ostatních případech je postup v řešení jednotlivých problémových úseků nedostatečný, často navíc nekoordinovaný.

2.2. Stanovení cílů pro období let 2020–2027

Hlavní prioritou stále zůstává otázka dobudování páteřních cyklotras a cyklostezek, které tvoří základní skelet celkové sítě a umožňují bezpečný a rychlý pohyb cyklistů napříč jednotlivými částmi kraje. Přestože je tato síť z pohledu vytýčení tras a jejich vyznačení v terénu hotová, na mnoha místech jsou páteřní trasy vedeny po nevyhovujících úsecích s nebezpečným povrchem, po frekventovaných komunikacích, případně obsahují nebezpečná místa, která zhoršují jejich bezpečnost a snižují jejich atraktivitu a využitelnost pro návštěvníky, ale i pro obyvatele regionu. Prioritní pozornost by tak i nadále měla být soustředěna na dobudování této sítě, zejména pak systematické odstraňování nebezpečných či nevyhovujících úseků. Optimálním řešením by v případě páteřní sítě mělo být vedení tras, pokud možno po samostatných cyklostezkách, případně po komunikacích s vyloučením či minimálním provozem automobilové dopravy tak, aby jednotlivé stezky a trasy mohly plnit roli páteřních spojnic v území. Kromě řešení nevyhovujících úseků by pozornost měla být směřována do dobudování doplňkové infrastruktury podél páteřních tras a napojení těchto tras zejména na hlavní dopravní uzly v území jako jsou nádraží, zastávky či hlavní záchytná parkoviště v území.

V návaznosti na budovanou páteřní síť je potřeba zajistit kvalitní a funkční síť regionálních a místních cyklotras, které budou zajišťovat napojení jednotlivých lokalit a atraktivit v kraji na páteřní síť a plnit roli místních propojení. Prioritou v případě regionálních a místních cyklotras zůstává dobudování sítě v místech, kde dle provedené analýzy chybí adekvátní propojení, případně odstranění nebezpečných či nevyhovujících úseků, které aktuálně využívají frekventovaných komunikací, případně vedou po komunikaci s nevyhovujícím povrchem apod. V místech, kde stávající situace neumožňuje vedení trasy po komunikaci s vyloučeným automobilovým provozem, je pak vhodné podpořit takové projekty, které budou v optimálním případě využívat místních, případně účelových komunikací s minimálním provozem. Tyto úseky jsou často identifikovány zejména v rámci regionálních cyklogenerelů zpracovaných na úrovni mikroregionů, prioritou by tak měla být podpora těchto úseků. V případech, kdy pro dané území cyklogenerel zpracován dosud nebyl, je vhodné podpořit jeho dopracování.

V mnoha případech není nutné vést cyklisty pouze po asfaltových komunikacích, mnohdy jsou účelnější (a také levnější) řešení, která toto nevyžadují. Jako příklad lze uvést například vedení tras s využitím lesních, polních cest, hrází a břehů vodních toků apod. Přirozeně je zde nutné respektovat hlediska ochrany přírody, případně vlastníků/správců jednotlivých komunikací, z hlediska regionálních tras se však jedná o optimální variantu, která zajistí jak vedení po bezpečných komunikacích, tak relativně nízké náklady na budování a údržbu sítě. Novým tématem je v tomto ohledu trend budování tzv. drážních stezek, které využívají opouštěná tělesa bývalých železničních tratí k vybudování cyklostezek se zpevněným povrchem.

V kontextu podpory rozvoje páteřní sítě by pozornost měla být soustředěna rovněž na řešení souběhu tras a v případech, kdy se jedná o duplicitní vedení dvou tras ve stejném směru, jejich odstranění.

Stejně jak v případě páteřních tras, i na úrovni regionálních tras je vhodné podporovat návaznost cyklotras a cyklostezek na hromadnou dopravu (vlak, bus, místní doprava) doprovázená odpovídajícím zázemím v podobě parkovišť B+R, cyklopointů apod. by měla být vždy odpovídajícím způsobem zajištěna, a to včetně příslušného zázemí a doprovodných služeb pro cyklisty. Tento cíl se týká zejména větších měst, kde v naprosté většině případů dochází k samostatnému řešení místních „městských“ tras a samostatnému řešení značených cyklotras. Oba typy tras na sebe přitom v naprosté většině případů nenavazují a bylo by tak vhodné podpořit větší provázanost těchto systémů tak, aby výsledné značení nebylo pro cyklisty matoucí.

Samozřejmou součástí je otázka zajištění průběžné údržby a oprav jednotlivých tras a stezek a jejich značení, která vyžaduje pravidelné investice a s tím související otázka systematické správy jednotlivých tras a stezek. V tomto ohledu by měla být pozornost soustředěna na další rozvoj informačního systému Nadace Jihočeské cyklostezky na bázi GIS, s cílem jeho rozšíření do takové úrovně, aby mohl sloužit jako jednotný systém pro koordinaci správy a údržby cyklotras a cyklostezek na území Jihočeského kraje, a to včetně provázanosti s dílčími systémy na úrovni jednotlivých měst a obcí.

Důležitou součástí strategie stále zůstává také podpora dalšího rozvoje souvisejících oblastí jako je terénní nebo sportovní cyklistika, či podpora rozvoje využití elektrokol. Zejména terénní cyklistika je v regionu rozšířena poměrně málo a to přesto, že pro její rozvoj má Jihočeský kraj velmi dobré podmínky.

Přestože je cyklistika stále populárnější a v mnohých částech regionu je otázkou spíše regulace počtu návštěvníků než snaha o jejich nárůst, důležitým tématem zůstává propagace. V regionu stále neexistuje oficiální cykloportál, který by umožnil nejen propagaci cílených produktů zaměřených na oblast cykloturistiky (tzv. cyklobalíčků), ale též informování o dalších souvisejících aspektech jako jsou uzavírky jednotlivých tras např. v době kalamitních situací, z důvodu oprav na síti apod., ale též o souvisejících podpůrných aktivitách jako jsou cyklookruhy, cyklobusy, informace o rozmístění cyklopůjčoven apod. Dané informace jsou v současné době roztříštěné do několika samostatných webových stránek, díky čemuž se vytrácí jednoduchost a přehlednost, která je v dnešní době klíčová. Stále více turistů navíc využívá k plánování dovolené pouze zdroje dostupné na internetu a řešení této propagace a informovanosti je tak důležitější než tištění různých druhů propagačních materiálů. Tištěné materiály jsou vhodné na lokální úrovni, a to zejména v podobě tematických cyklomap, které je možné distribuovat návštěvníkům např. v Informačních centrech a které mohou na místní úrovni upozornit návštěvníky na zajímavé okruhy nebo atraktivity, které lze na kole v území navštívit.

S rozvojem sítě cyklotras a cyklostezek musí ruku v ruce jít i rozvoj doprovodných služeb jako jsou úschovny kol, cyklopůjčovny či cykloservisy. Přestože v regionu je podobných zařízení relativně velké množství, jejich rozmístění v rámci regionu stále vykazuje dílčí nedostatky a bylo by tak vhodné podpořit další rozvoj těchto služeb zejména v návaznosti na síť páteřních tras. Možnou variantou podpory je aplikace certifikace doprovodných služeb s nabídkou jejich následné propagace v rámci vytvořeného cykloportálu případně v rámci vydávaných propagačních materiálů.

Pro úspěšnou implementaci opatření navrhovaných tímto materiálem je rovněž zásadní reflektovat cíle stanovené na národní úrovni v rámci národní Cyklostrategie. Ambicí tohoto koncepčního dokumentu je právě proto také přijmout v akceptovatelné míře právě i cíle a opatření definované na národní úrovni. Důležité jsou např. vazby na národní produkt Česko jede.

Velmi významným faktorem ovlivňujícím budoucí směřování vývoje a úspěšnost rozvoje cyklodopravy i cykloturistiky bude zaměření a specifika podpor z dotačních programů, které pro danou oblast budou relevantní v rámci fondů EU. Zde je potřeba podpořit přípravu smysluplných projektů, které budou směřovat jak do oblasti zkvalitňování stávající infrastruktury a služeb, tak do nových projektů.

2.3. Návrh strategie

Cyklogenerel pro naplnění výše popsaných cílů navrhuje strategii založenou na souboru 9 opatření, která členěna do 3 následujících prioritních os:

PRIORITA A. ROZVOJ A VYUŽITÍ PÁTEŘNÍ CYKLO-INFRASTRUKTURY

Opatření A.1. Podpora přípravy a realizace projektů zajišťujících rozvoj a údržby páteřních tras v regionu, včetně projektů na rozvoj a obnovu značení

Opatření A.2. Podpora budování a údržby doprovodné infrastruktury související s rozvojem páteřních tras

Opatření A.3. Podpora propagace a tvorby produktů a služeb na podporu využití sítě páteřních tras

PRIORITA B. ROZVOJ A VYUŽITÍ REGIONÁLNÍ SÍTĚ CYKLOSTEZEK A CYKLOTRAS

Opatření B.1. Podpora přípravy a realizace projektů zajišťujících rozvoj a údržby regionálních tras, včetně projektů na rozvoj a obnovu značení

Opatření B.2. Podpora budování a údržby doprovodné infrastruktury související s rozvojem regionálních tras

Opatření B.3. Podpora propagace a tvorby produktů na podporu využití sítě regionálních tras

PRIORITA C. ŘÍZENÍ A KOORDINACE ROZVOJE CYKLISTIKY A CYKLOTURISTIKY NA ÚZEMÍ JIHOČESKÉHO KRAJE

Opatření C.1 Řízení a koordinace rozvoje a modernizace cyklistické infrastruktury

Opatření C.2 Podpora a koordinace jednotné prezentace cyklistické nabídky regionu

2.4. Definice prioritních oblastí

2.4.1. Priorita A: Rozvoj a využití páteční cyklistické infrastruktury

Klíčový prvek sítě cyklostezek a cyklotras představují páteřní trasy, které slouží jako základ sítě cyklostezek a cyklotras a vytváří základní trasy v území, na které následně navazují regionální a místní trasy a stezky.

Základní síť páteřních tras v regionu tvoří:

- Vltavská cyklocesta
- Otavská cyklocesta
- Cyklotrasa Lužnice a Nežárka
- Zlatá stezka Blanice – Volyňka
- Mezinárodní trasa Eurovelo 13
- Mezinárodní trasa Eurovelo 7

Všechny uvedené trasy jsou v současné době ve své základní podobě v území vyznačeny, tvoří základní skelet sítě cyklostezek a cyklotras a slouží jednak jako hlavní osy pro přesun cyklistů v území, ale též jako základ pro tvorbu cyklistických produktů pro návštěvníky regionu.

S ohledem na tuto skutečnost je velmi důležité zajistit jejich dobrý technický stav, ale též co nejoptimálnější vedení, a to jak s ohledem na bezpečnost, kvalitu povrchu atd., tak s ohledem na intermodalitu, tedy napojení těchto tras na autobusové a vlakové zastávky, přístaviště, parkoviště apod.

Aby mohly páteřní trasy plnit svoji roli základní sítě, je rovněž důležité, aby byly dostatečně vybavené doplňkovou infrastrukturou, jako jsou parkoviště, odpočívadla, kolostavy, přístřešky, občerstvení, stanice pro dobíjení elektrokol apod.

Neméně důležitá je pak propagace vybudovaných páteřních tras a tvorba produktů, které umožní trasy nabízet v podobě balíčků nabízejících například dovolenou strávenou putováním po dané trase.

Prioritní osa A se proto zaměřuje právě na podporu rozvoje a využití páteřní sítě cyklotras a cyklostezek, a to jak na úrovni systematické a koncepční přípravy, tak na úrovni následného budování a údržby tras, budování a údržby doplňkové infrastruktury a podpory tvorby produktů pro maximální možné využití tras pro rozvoj cestovního ruchu a tím i území, kterým procházejí.

Přehled opatření navrhovaných v rámci Priority A:

- Opatření A.1. Podpora přípravy a realizace projektů zajišťujících rozvoj a údržby páteřních tras v regionu, včetně projektů na rozvoj a obnovu značení
- Opatření A.2. Podpora budování a údržby doprovodné infrastruktury související s rozvojem páteřních tras
- Opatření A.3. Podpora propagace a tvorby produktů na podporu využití sítě páteřních tras

1.1.1.3 Opatření A.1. Příprava a realizace projektů zajišťujících rozvoj a údržbu páteřních tras v regionu, včetně projektů na rozvoj a obnovu značení

Popis opatření:

Aby bylo možné naplnit stanovené cíle priority, je důležité zajistit koncepční a systémovou přípravu potřebných projektů, které budou na základě spolupráce všech dotčených subjektů (obcí podél dané trasy, podnikatelů, provozovatelů dotčených zařízení apod.) zastřešovat budování, případně údržbu jednotlivých tras tak, aby v konečném důsledku všechny páteřní trasy v regionu splňovaly následující kritéria:

- Bezpečné vedení trasy, a to jak z pohledu vedení po méně frekventovaných komunikacích či v optimálním případě po cyklostezkách, místních komunikacích či komunikacích IV. třídy s minimálním provozem, tak z pohledu kvality povrchu, a minimalizace problémových míst v podobě křížení frekventovaných komunikací, prudkých stoupání či klesání apod.
- Podpora multimodality a provázanosti tras se všemi ostatními druhy dopravy s cílem zajistit jejich bezproblémovou dostupnost jak pro místní obyvatele, tak pro návštěvníky regionu
- Bezproblémové a srozumitelné značení páteřních tras tak, aby byl cyklistům umožněn plynulý pohyb po jednotlivých páteřních trasách

Jedním z problémů, se kterými se v současné době potýká rozvoj cyklo infrastruktury v území, je mimo jiné nedostatečná koordinace jak s ostatními druhy dopravy, tak s ostatními turistickými trasami v území. Často tak dochází k situacím, kdy jsou jednotlivé turistické trasy značeny na stejných komunikacích, kde pak dochází ke střetům např. pěších a cyklistů, nebo k situacím kdy je např. doplňková infrastruktura budována duplicitně, případně nekoordinovaně, a to i v případech, ve kterých by mohla sloužit více cílovým skupinám např. v podobě cyklistů, pěších turistů a v zimě běžkařům.

Systematické plánování projektů by tak mělo přispět nejen ke koordinaci budování jednotlivých tras, ale též k zajištění koncepčního souladu budovaných tras s ostatními druhy dopravy a ostatními turistickými trasami v území.

V návaznosti na systematicky připravené projekty je možné následně podpořit vlastní realizaci investičních projektů, které zajistí odstranění nevyhovujících úseků páteřních tras v regionu.

V důsledku vyznačení nových páteřních tras v území navíc vzniklo množství úseků, kde je v současné době vedeno několik tras v souběhu. V mnoha případech je takové vedení souběžných tras nadbytečné a díky souvisejícímu množství značení v území pro cyklisty i matoucí. Pozornost by proto měla být soustředěna i na aktivity, které zajistí identifikaci a odstranění těchto souběžných duplicitních úseků.

Podporované aktivity:

Příprava projektů zaměřených na odstranění nevyhovujících či nebezpečných úseků páteřních tras

Jednou z primárních aktivit k naplnění zmíněných cílů daného opatření je příprava systémových projektů, které zajistí odstranění nevyhovujících, nebo nebezpečných úseků, které je potřeba dořešit tak, aby všechny páteřní trasy využívaly ke svému vedení takové komunikace, které zajistí bezpečný pohyb cyklistů v území.

Podpořena by proto měla být příprava takových projektů, které prokazatelně řeší změnu vedení z nevyhovujícího stavu na přímější, případně plynulejší linii, nebo odstranění nebezpečného úseku na trase. V takovém případě by měl být realizátor projektu schopen prokázat, že nově navrhované řešení bude bezpečnost výrazným způsobem zlepšovat. Podporovány by měly být zejména aktivity zaměřené na nebezpečné úseky identifikované v rámci pravidelně prováděných auditů cyklotras, jehož výstup je přílohou č. 5 cyklogenerelu.

Příprava projektů na optimalizaci, doplnění či úpravu a údržbu značení páteřních tras

V návaznosti na projekty zajišťující řešení nevyhovujících úseků páteřních tras by tato aktivita měla být zaměřena na řešení nevyhovujícího či chybějícího značení, a to v případech kdy stávající značení není dostatečné, není srozumitelné, případně je potřeba jej obnovit.

Součástí by měla být mimo jiné podpora aktivit zaměřených na odstranění duplicitního vedení tras v místech, kde je souběžné vedení dvou tras nadbytečné.

S ohledem na výsledky analýzy stávajícího stavu je důležité zajistit, aby veškeré předkládané projekty značení odpovídaly příslušným zákonům a vyhláškám o dopravním značení tak, aby budované značení odpovídalo platným předpisům.

Průběžná údržba páteřních cyklotras a cyklostezek a kontrola a optimalizace značení

Realizace aktivity je prováděna v gesci NJC v rámci tzv. cykloauditů. Výsledná data z jednotlivých cykloauditů by měla být průběžně zpracovávána a projednávána s dotčenými obcemi, v jejichž území se nachází identifikovaná problémová místa s cílem nalezení optimální trasy. Na základě vzájemné dohody bude následně pro problémová místa připraven projekt řešící dané problémové místo, případně optimalizaci trasy např. s využitím nově vzniklých cest vybudovaných v rámci pozemkových úprav, protipovodňových opatření apod. Aktivita úzce navazuje na aktivity v rámci Opatření C.1 Řízení a koordinace koncepčního rozvoje a modernizace cyklistické infrastruktury.

Zodpovídá:	Nadace Jihočeské cyklostezky, mikroregiony, obce a města v regionu
Spolupráce:	Jihočeský kraj, KČT, národní cyklokoordinátor, tým Česko jede, Nadace Partnerství, Jihočeská centrála cestovního ruchu
Možné financování:	Strukturální fondy EU SFDI Grantový program Jihočeského kraje Granty Nadace partnerství, Granty NJC Program Lesy 2020

1.1.1.4 Opatření A.2. Budování a údržba doprovodné infrastruktury související s rozvojem páteřních tras

Popis opatření:

Aby mohla síť páteřních tras plnit plnohodnotně svoji roli, je potřeba zajistit nejen existenci funkční a bezpečné sítě páteřních tras, ale též její vybavenost doprovodnou infrastrukturou jako jsou parkoviště, odpočívadla, kolostavy, informační tabule s mapou, ale třeba též nabíjecí stanice pro elektrokola, případně veřejně přístupná WC apod.

Na rozdíl od regionálních či místních cyklotras, u kterých je existence doprovodné infrastruktury vhodným nikoliv však nezbytně nutným doplňkem, je důležité zajistit, aby v rámci budování sítě páteřních tras došlo nejen k podpoře budování samotných tras, ale též k systémovému budování doprovodné infrastruktury, která zajistí, že vytvořená síť bude plnit opravdu roli základní cyklistické infrastruktury v území, a to jak v podobě vlastních tras, tak v podobě doprovodné infrastruktury.

Z provedených šetření existence doprovodné infrastruktury podél páteřních tras vyplývá, že se vybavenost jednotlivých tras, případně i jednotlivých úseků tras, výrazně liší a neodpovídá předpokladům, které by páteřní trasy měly splňovat.

V rámci předmětného opatření by proto měly být podpořeny následující aktivity:

Podporované aktivity:

Příprava projektů zaměřených na budování, modernizaci a údržbu doprovodné infrastruktury

Aby mohla síť páteřních tras fungovat jako ucelený systém, je potřeba zajistit kromě budování vlastních tras i budování doprovodné infrastruktury a to jak základní infrastruktury v podobě parkovišť, odpočívadel, informačních map, kolostavů, tak v podobě doplňkové infrastruktury jako jsou např. WC, případně dobíjecí stanice pro elektrokola, která se zejména v posledních letech stávají velmi populární alternativou a které rozšiřují cílovou skupinu cyklistů i o nové návštěvníky, kteří by dříve bez možnosti využít elektrokolo některé náročnější trasy nevyužívali.

Stejně jako v případě přípravy investičních projektů na vlastní výstavbu páteřních tras, i v případě projektů na budování doprovodné infrastruktury je potřebná systémová příprava, která zajistí, že se infrastruktura v území nebude dublovat, že bude budována v místech, kde je opravdu potřeba a kde zajistí uživatelům páteřních tras co největší komfort.

Rozvoj doplňkové infrastruktury a vybavenosti cyklostezek a cyklotras

V návaznosti na systémovou přípravu bude podpořena vlastní realizace jednotlivých prvků doprovodné infrastruktury. Prioritně by mělo dojít k podpoře budování doprovodné infrastruktury v lokalitách, kde dle provedených analýz zcela chybí, případně takové infrastruktury, která bude prokazatelně sloužit více turistickým trasám (např. odpočívadlo, které mohou díky vhodně zvolené lokalitě využívat jak pěší, tak cyklo a v zimě i běžkař.

Kromě klasické doprovodné infrastruktury jako jsou parkoviště, odpočívadla, kolostavy, informační mapy apod. by podpora měla směřovat rovněž do nové infrastruktury, jako jsou například dobíjecí stanice pro elektrokola apod.

Sjednocení informačních systémů podél budovaných páteřních tras

Aby mohly páteřní trasy sloužit opravdu jako cyklistické osy regionu, je potřeba zajistit nejen jejich systematické budování, ale též jednotnou propagaci. S jednotnou prezentací velmi úzce souvisí vybrané prvky doprovodné infrastruktury například v podobě informační tabule s mapou. Tato aktivita by měla zajistit, aby případně budované informační tabule podél jednotlivých páteřních tras byly budovány v jednotném designu, který bude stejný minimálně vždy pro jednu ucelenou páteřní trasu.

Zodpovídá: Nadace Jihočeské cyklostezky

Spolupráce: Nadace Partnerství, města a obce, mikroregiony a MAS, Jihočeský kraj

Možné financování: SF EU

Grantový program Jihočeského kraje

Granty Nadace partnerství

Grantové programy NJC

1.1.1.5 Opatření A.3. Propagace a tvorba produktů a služeb na podporu využití sítě páteřních tras

Popis opatření:

Pro podporu rozvoje cykloturistiky na území kraje není důležitá pouze infrastruktura, ale též její propagace a podpora využití formou produktových balíčků či služeb, které budou vytvořenou infrastrukturou nabízet návštěvníkům tak, aby došlo k jejímu maximálnímu využití pro rozvoj cestovního ruchu a tím i ekonomický rozvoj regionu.

V rámci předmětného opatření proto bude podporováno vytváření a distribuce propagačních materiálů zaměřených na jednotlivé páteřní trasy či síť páteřních tras jako celku.

Aby byla propagace a využití jednotlivých páteřních tras co nejefektivnější, je potřeba nabízet páteřní trasy formou turistických balíčků, tedy ucelených nabídek, které nebudou nabízet pouze vybudovanou infrastrukturu, ale soubor služeb, které lze spolu s danou infrastrukturou využít např. pro víkendový pobyt, nebo vícedenní dovolenou. Podpořena by měla být jak tvorba takových balíčků, tak jejich následná propagace a nabídka návštěvníkům.

Veškerá propagace a tvorba produktových balíčků by přitom měla odpovídat moderním trendům vyplývajícím z pravidelných průzkumů, a to jak na národní úrovni (CzechTourism), tak na regionální úrovni (Jihočeská centrála cestovního ruchu, případně Jihočeský kraj). Při realizaci jakékoliv aktivity by tak mělo být zřejmé, zda navrhovaný způsob propagace a zvolený propagační materiál odpovídá chování dané cílové skupiny a má tudíž reálnou šanci na její oslovení.

S ohledem na výše uvedené by propagace tras a navazujících produktových balíčků a služeb měla v maximální možné míře využívat nejenom tištěné propagační materiály (zejména mapové průvodce a

cykloturistické mapy), ale též moderní technologie jako jsou internetové aplikace či aplikace pro mobilní telefony apod.

Vývoj moderních technologií umožňuje stále širší využití informačních technologií, a to jak pro tvorbu webových stránek s možností online plánování pobytu s využitím páteřních tras, rezervace ubytování či všech navazujících doprovodných služeb, tak pro tvorbu navazujících mobilních aplikací, které umožňují návštěvníkům orientovat se v terénu, či si přímo v terénu vybrat možné doplňkové trasy, rozhodnout se, které zajímavosti podél páteřní trasy je možné navštívit apod.

Kromě klasické propagace formou tištěných map a průvodců je tak cílem opatření podpořit využití moderních technologií pro propagaci vybudované sítě páteřních tras. Nedílnou součástí je v tomto kontextu podpora vzniku regionálního cykloportálu, který by v návaznosti na existující mapový portál Nadace Jihočeské Cyklostezky zajistil propagaci jednotlivých cyklotras, událostí a aktivit, které jsou v regionu organizovány a nabízeny pro cyklisty a dalších návazných informací jako jsou informace o uzavírkách, nebo naopak o atraktivitách a zajímavostech, které lze při pobytu na kole v území navštívit.

Podporované aktivity:

Propagace sítě páteřních cyklotras a cyklistických akcí zaměřených na propagaci páteřních tras

Propagace sítě páteřních tras by měla probíhat jak moderní formou – prostřednictvím internetu a dále zmiňovaného cykloportálu, tak prostřednictvím klasických tištěných průvodců a map, které budou uživatelům sloužit jako příruční průvodce při jejich cyklocestách regionem. Přestože každoročně roste počet návštěvníků, kteří pro naplánování své dovolené využívají informace získané z internetu, pro vlastní pohyb v terénu většina stále preferuje tištěné průvodce, případně cyklomapy, které jim usnadní orientaci v místě. I přes potřebu klást stále větší důraz na prezentaci na internetu, případně na podporu budování mobilních aplikací, by měly být stále podporovány aktivity směřující k vytváření tištěných map a průvodců propagujících páteřní trasy a jejich okolí.

Vytvoření a provoz cykloportálu s primárním zaměřením na propagaci páteřních tras v regionu

Páteřní trasy slouží v regionu nejenom jako základ sítě cyklostezek a cyklotras, ale též jako hlavní produkt, který region může nabízet potenciálním návštěvníkům. Aby propagace produktu byla co nejefektivnější, vznikla v minulosti pro Vltavskou páteřní trasu webová stránka www.vltavska-cyklocesta.cz, která slouží jako nástroj pro propagaci této trasy, a to včetně všech navazujících služeb v území. Tato forma propagace se ukázala jako velmi žádaná a turisty využívaná. Původní webové stránky jsou však z dnešního pohledu zastaralé a bylo by vhodné je inovovat do úrovně cykloportálu jihočeského kraje, který by v využíval data Nadace Jihočeské cyklostezky o jednotlivých trasách, doplňoval je o další důležité informace jako jsou uzavírky, nebo např. upozornění na nově vyznačené trasy a o zajímavostech a službách v území, které mohou cyklisté a návštěvníci při jejich cestách navštívit a využít.

Podpora stávajících i nových cykloturistických akcí zaměřených na propagaci a zvýšení využití páteřních tras

Nadace Jihočeské cyklostezky pravidelně pořádá propagační jízdy zaměřené na zvýšení povědomí návštěvníků a cyklistů o páteřních trasách v regionu (např. propagační Vltavská cyklojízda). V rámci

koordinované propagace jednotlivých tras by bylo vhodné zajistit pravidelné pořádání podobných propagačních akcí s využitím nejen Vltavské páteřní trasy, ale též s využitím ostatních existujících či nově budovaných páteřních tras v regionu. Akce mohou mít charakter propagačních jízd, otvírání či zavírání cyklistické sezony, případně kombinace uvedeného apod.

Podpora vytváření produktů zaměřených na propojování cykloturistiky s další nabídkou cestovního ruchu v území

Cílem aktivity je podpora vzniku a propagace cykloturistických balíčků využívajících páteřní trasy v regionu pro vznik ucelených nabídek nabízejících např. víkendové či dlouhodobější pobyty pro cyklisty, tedy nikoliv prosté ubytování, ale např. ubytování spojené např. s přepravou kol, zavazadel, půjčovnou kol, servisem apod.

Podpora vzniku a rozvoje služeb vázaných na cykloturistiku

Pro další rozvoj cykloturistiky na území Jihočeského kraje bude zásadní rozvoj nejen samotných cyklotras a cyklostezek, ale také další zkvalitňování a rozvoj jejich vybavení a doprovodných služeb jako jsou servisy, půjčovny, ale třeba také projekty jako je cyklotrans, úschova a přeprava kol apod.

Centrální podporu zlepšování služeb zaměřených na cykloturisty podporuje projekt „Cyklisté vítáni“, který představuje jakousi certifikaci zařízení cestovního ruchu zaměřených na cyklisty. Přestože se tato certifikace v průběhu času rozšiřuje, počet subjektů, kteří jsou v systému zapojeni klesá. Z provedených analýz vyplývá, že je tak díky narůstajícím nárokům na zapojené subjekty, které nejsou vyvážené dostatečnou propagací dané certifikace.

Možná podpora na úrovni Jihočeského kraje by tak mohla směřovat do propagace podobných systémů certifikace tak, aby se pro zapojené subjekty zvýšily přínosy spojené se zapojením do dané certifikace a tím i motivace pro zvýšení počtu subjektů, kteří budou v systému zapojeni. Kromě zapojení do zmíněné certifikace by měla být podpora směřována na další rozvoj služeb vázaných na cykloturistiku jako je systém cyklotrans, případně budování a rozvoj servisů a půjčoven kol v lokalitách, kde jejich provoz není rentabilní a případná podpora může napomoci ke zlepšení efektivity a rozjezdu dané služby.

Zodpovídá: Nadace Jihočeské cyklostezky

Spolupráce: JCCR, Jihočeský kraj, města a obce, mikroregiony a MAS, CzechTourism

Možné financování: SF EU

Grantové programy Jihočeského kraje

Granty Nadace partnerství

Grantové programy NJC

2.4.2. Priorita B: Rozvoj a využití regionální sítě cyklostezek a cyklotras

Přestože klíčovým prvkem cyklo infrastruktury jsou páteřní trasy, nedílnou součástí celkové sítě jsou regionální a místní cyklostezky a cyklotrasy, které na páteřní trasy navazují a zajišťují potřebná propojení v území, napojení území na vybudované páteřní trasy, propojení důležitých cílů a atraktivit v území a spoluvytvářejí tak funkční síť, která jako celek slouží jako základ pro rozvoj cykloturistiky a cyklistiky.

Jihočeský kraj disponuje jednou z nejhustších sítí cyklostezek a cyklotras na území České republiky. Vybudovaná síť zde mimo jiné díky terénním dispozicím nabízí unikátní podmínky pro rozvoj cykloturistiky a cyklistiky a vytváří jedinečný předpoklad pro rozvoj cestovního ruchu v území.

I přes její relativní hustotu jsou však v území identifikované problémy, či nedostatky, které by bylo vhodné odstranit, případně vyřešit tak, aby výsledná síť mohla plnit výše uvedené funkce bez omezení.

Provedené analýzy identifikovaly v rámci stávající sítě následující hlavní nedostatky:

- Místy chybějící propojení či nedořešené úseky – ačkoliv je síť cyklotras v území relativně hustá, existují v regionu lokality, kde není síť dořešena, případně její stav neodpovídá aktuální situaci v územích, která se často měnila např. v důsledku protipovodňových opatření, řešení pozemkových úprav či budování dálnice D3;
- Nedořešené napojení na sousední regiony zejména pak Středočeský kraj a kraj Vysočina – přestože je spolupráce se sousedními regiony na relativně dobré úrovni, napojení jednotlivých regionů nebylo v mnoha případech řešeno systematicky a napojení tak neodpovídá potřebám nebo v území zcela chybí;
- Místní nedostatky v podobě nebezpečných úseků – existující síť je pravidelně vyhodnocována a kontrolována v rámci cykloauditů, které identifikovaly nebezpečná místa v podobě nebezpečných křížení, frekventovaných úseků s hustou automobilovou dopravou, úseků s nebezpečným povrchem apod., tato místa v území ve většině případů přetrvávají a nejsou průběžně odstraňována;
- Nedostatečná koordinace značení a budování tras v území – jednotlivé místní a regionální trasy v území často historicky vznikaly z místní iniciativy, která se většinou zaměřovala na budování dané trasy bez širší koordinace v území. V konečném důsledku tak v dnešní době vybrané trasy neodpovídají aktuální situaci v území, nově budované trasy jsou navíc často budovány tak, že je trasa v území doznačena (přidána), aniž by došlo k celkovému přehodnocení a případně přeznačení ostatních tras v území. V regionu se tak kromě území, kde trasy chybí, objevují území, kde je „přeznačkováno“ a kde je potřeba řešit odstranění duplicitních tras v místech, kde vedení dvou tras v souběhu není potřebné.

Všechny uvedené nedostatky by stejně jako v případě páteřních tras měly být řešeny systematicky, koncepčně, optimálně vždy za celé ucelené území mikroregionu, kterého se dané trasy týkají tak, aby došlo k eliminaci nedostatků způsobených nedostatečnou koordinací.

Při řešení jednotlivých nedostatků je vhodné podpořit prioritně odstranění nebezpečných míst s nejvyšší prioritou, a to až již v důsledku počtu nehod na daném úseku, nebo např. počtem cyklistů, kteří daným úsekem pravidelně projíždí.

I v případě regionálních tras je vhodné zajistit, aby jednotlivé trasy byly vybavené alespoň doprovodnou infrastrukturou, jako jsou odpočívadla, kolostavy, přístřešky, informační tabule apod., která zlepšují jejich atraktivitu a tím i využitelnost pro rozvoj cestovního ruchu v území.

Neméně důležitá je rovněž propagace vybudovaných tras a tvorba produktů, které podpoří vyšší využití budovaných tras a stezek pro rozvoj cestovního ruchu v území.

Prioritní osa B v kontextu výše uvedeného obsahuje 3 následující opatření:

Přehled opatření navrhovaných v rámci Priority B:

- Opatření B.1. Podpora přípravy a realizace projektů zajišťujících rozvoj a údržbu regionálních tras, včetně projektů na rozvoj a obnovu značení
- Opatření B.2. Podpora budování a údržby doprovodné infrastruktury související s rozvojem regionálních tras
- Opatření B.3. Podpora propagace a tvorby produktů a služeb na podporu využití sítě regionálních tras

1.1.1.6 Opatření B.1. Příprava a realizace projektů zajišťujících rozvoj a údržbu regionálních tras v regionu, včetně projektů na rozvoj a obnovu značení

Popis opatření:

Stejně jako na úrovni páteřních tras, tak i na úrovni regionálních tras je klíčovým prvkem systémová příprava jednotlivých projektů tak, aby na sebe projekty v rámci sítě navazovaly, aby se vzájemně doplňovaly a vytvářely tak funkční síť.

Zatímco na úrovni páteřních tras tuto funkci plní „koncepční projekty páteřních tras“, na úrovni mikroregionů či obcí jsou za účelem koordinace cyklotras a cyklostezek využívány cyklogenerely mikroregionů či měst a obcí, tedy koncepční dokumenty, které vyhodnotí detailní situaci v území a navrhnou vhodné doplnění stávající sítě tak, aby došlo k odstranění všech problémových míst v území, případně zohlednění nových podmínek, jako jsou například nové cesty vytvořené v rámci pozemkových úprav, nebo například v rámci protipovodňových opatření.

Na zpracované generely by pak měla navázat koncepční příprava jednotlivých investičních projektů pro realizaci potřebných opatření.

Každý z připravovaných projektů by měl přitom stejně jako v případě páteřních tras splňovat následující kritéria:

- Bezpečné vedení trasy, a to jak z pohledu vedení po méně frekventovaných komunikacích či v optimálním případě po cyklostezkách, místních komunikacích či komunikacích IV. třídy s minimálním provozem, tak z pohledu kvality povrchu, a minimalizace problémových míst v podobě křížení frekventovaných komunikací, prudkých stoupání či klesání apod.
- Podpora multimodality a provázanosti tras se všemi ostatními druhy dopravy s cílem zajistit jejich bezproblémovou dostupnost jak pro místní obyvatele, tak pro návštěvníky regionu
- Srozumitelné a přehledné značení tras odpovídající platným legislativním předpisům a vyhláškám.

Stejně jako v případě páteřních tras i v případě regionálních tras je rovněž vhodné podpořit koordinaci jak s ostatními druhy dopravy, tak s ostatními turistickými trasami v území aby se předešlo situacím, kdy díky nedostatečné koordinaci jednotlivých tras dochází ke střetům např. pěších a cyklistů, nebo k situacím kdy je např. doplňková infrastruktura budována duplicitně, případně nekoordinovaně a to i v případech, ve kterých by mohla sloužit více cílovým skupinám např. v podobě cyklistů, pěších turistů a v zimě běžkařům.

Systematické plánování projektů by tak mělo přispět nejen ke koordinaci budování jednotlivých tras, ale též k zajištění koncepčního souladu budovaných tras s ostatními druhy dopravy a ostatními turistickými trasami v území.

V návaznosti na systematicky připravené projekty je možné následně podpořit vlastní realizaci investičních projektů.

Podporované aktivity:

Podpora zpracování a aktualizace cyklogenerelů mikroregionů, měst a obcí

Jednou z primárních aktivit k naplnění zmíněných cílů daného opatření je příprava koncepčních dokumentů, které zajistí detailní vyhodnocení situace na úrovni regionálních a místních tras v daném území a navrhnou vhodné úpravy či doplnění sítě tak, aby byly odstraněny nebezpečné úseky, nebo doplněny chybějící trasy a propojení v území.

Většina větších měst v regionu má v současné době zpracovaný cyklogenerel či jiný koncepční dokument řešící cyklo dopravu či pohyb cyklistů a pěších po městě. V mnoha případech je však tento dokument zpracován izolovaně, bez zohlednění vazeb na značené cyklotrasy KČT. V rámci jakékoliv přípravy by tak bylo vhodné zajistit, aby povinnou součástí zpracovávaných generelů bylo nejen řešení pohybu cyklistů po městě, ale i návaznost městských cyklotras na regionální a páteřní trasy značené v gesci KČT, respektive Nadace Jihočeské cyklostezky, a to včetně zajištění napojení na okolní území a hlavní atraktivity a infrastrukturu v území.

Podpora přípravy a realizace projektů zaměřených na odstranění nebezpečných míst případně optimalizaci a doplnění sítě regionálních tras

Aby byla podpořena rychlá realizace opatření a projektů navržených v rámci zpracovaných cyklogenerelů, je potřeba podpořit přípravu a realizaci investičních projektů a opatření, která byla v rámci Cyklogenerelu Jihočeského kraje, případně v rámci dílčích cyklogenerelů pro území mikroregionů či obcí identifikována jako problémová či doporučená k úpravě či dobudování.

Kromě řešení vlastní infrastruktury v podobě tras či cyklostezek by tato aktivita měla být zaměřena i na řešení nevyhovujícího či chybějícího značení, a to v případech kdy stávající značení není dostatečné, není srozumitelné, případně je potřeba jej obnovit. S ohledem na výsledky analýzy stávajícího stavu je důležité zajistit, aby veškeré předkládané projekty značení odpovídaly příslušným zákonům a vyhláškám o dopravním značení tak, aby budované značení odpovídalo platným předpisům.

Průběžné provádění údržby značených cyklotras a provádění optimalizace značení na úrovni obcí a mikroregionů v návaznosti na výsledky prováděného cykloauditů

Aktivita se zaměřuje na podporu pravidelné údržby cykloznačení na základě nedostatků zjištěných v rámci pravidelně prováděného cykloauditů.

Podpora by měla být směřována jak do odstranění nově vzniklých nedostatků značení (zničené či chybějící značky apod.), ale též na odstranění historicky vzniklých problémů se značením jako jsou například lokality, kde jsou značky z dnešního pohledu umístěny na nevhodném místě, kde je potřeba značky přemístit na vhodnější místo v důsledku nárůstu počtu značek na daném místě apod.

Jakékoliv prováděné změny značení by měly být prováděny tak, aby značení bylo plně v souladu s platnou legislativou.

Rozvoj dalších forem cyklistiky – terénní cyklistika, MTB, závodní cyklistika apod. (např. podpora značení a údržby tras pro horská kola, singletracky atd.).

Velká část území Jihočeského kraje má výborné předpoklady pro rozvoj terénních forem cyklistiky jako jsou trasy pro horská kola, singletracky apod. Ačkoliv tyto trasy nejsou přímou součástí existující sítě cyklostezek a cyklotras, jejich vyznačení může sloužit jako doplňková nabídka pro cyklisty, kteří se pohybují v regionu a kteří si mohou danou trasu zvolit jako zpestření svého cyklovýletu v regionu.

V rámci této aktivity je proto navržena podpora dalšího rozvoje těchto aktivit, včetně značení nových singletrackových či MTB tratí apod.

Využití nově vzniklých cest či opuštěných drážních těles pro optimalizaci sítě

Díky provádění pozemkových úprav, protipovodňových opatření a dalších investic jako je například budování dálnice D3 v území vzniká množství nových cest, případně dochází k uvolnění stávajících frekventovaných komunikací v území, které jsou nově využitelné pro rozvoj sítě cyklostezek v území. Díky budování železničních koridorů či postupné optimalizace železniční sítě pak v území zůstávají tělesa dříve využívaná pro vedení železničních tratí. Díky této skutečnosti se v mnoha místech nabízí nové možnosti vedení cyklostezek a cyklotras, které dosud nebyly možné a které mohou být z hlediska vedení tras atraktivnější, bezpečnější, či z jiné důvodu výhodnější.

Tam kde dosud není území zpracováno formou cyklogenerelu je možné vyhledání takto vzniklých nových možností řešit v rámci zpracování příslušného generelu, tam kde je již pro dané území cyklogenerel zpracován, je vhodné řešit vytipování vhodných nových možností vedení tras řešit individuálně vždy v závislosti na informaci o vzniku nových komunikací v území získaných např. v rámci provádění cykloauditů či komunikace s obcemi v regionu.

Aktivita proto podporuje zpracování koncepčních studií, které prověří v dotčených územích možnosti využití nově vzniklých tras a případné návazné zpracování projektů a jejich realizaci.

Napojení sítě regionálních tras na páteřní trasy a mezinárodní trasy EuroVelo

Postupné budování a značení nových páteřních tras vyžaduje v mnoha případech úpravu stávajícího značení regionálních a místních tras tak, aby tyto trasy na nově vzniklé páteřní či mezinárodní trasy navazovaly. Tyto změny jsou důležité nejenom pro dobré napojení regionálních a páteřních tras ve

volné krajině, ale také z důvodu zajištění potřebné bezpečnosti v místech, kde páteřní trasy procházejí městy a kde stávající vedení tras nemusí odpovídat významu mezinárodní či páteřní trasy.

Zodpovídá:	Nadace Jihočeské Cyklostezky
Spolupráce:	Jihočeský kraj, jednotlivá města a obce, mikroregiony, ŘSD, Policie ČR
Možné financování:	SFDI SF EU Grantový program Jihočeského kraje Granty Nadace partnerství Grantový program Nadace Jihočeské cyklostezky

1.1.1.7 Opatření B.2. Budování a údržba doprovodné infrastruktury související s rozvojem regionálních tras

Popis opatření:

Doprovodná infrastruktura představuje v případě regionálních tras stejně jako v případě páteřních tras důležitou součást budované sítě.

Regionální a místní cyklotrasy byly v minulosti často budovány izolovaně, v rámci samostatných projektů, které v lepším případě obsahovaly osazení trasy cyklomapami, v horším případě doprovodnou infrastrukturu neřešily vůbec. Stejně jako v případě páteřních tras tak v území nebyla identifikována vhodná místa pro umístění doprovodné infrastruktury na hlavních křižovatkách či zájmových bodech v území a realizované projekty tak tuto infrastrukturu řešily spíše náhodně.

V případě osazení tras či stezek cyklomapami se naopak často stávalo, že v důsledku nedostatečné koordinace v území či v důsledku nedostatečné koordinace s ostatními turistickými trasami bylo v některých místech osazeno několik map vedle sebe, což jednak narušuje vzhled daného území, ale též následně zhoršuje přehlednost, ale i následnou údržbu vybudované doprovodné infrastruktury.

V rámci předmětného opatření by tak mělo dojít k podpoře takových aktivit, které budou směřovat k doplnění či dovybavení sítě regionálních a místních cyklotras doprovodnou infrastrukturou. Podpora by měla být primárně směřována do projektů, které zajistí vybudování systematicky připravené a naplánované doprovodné infrastruktury zejména v místech křížení s ostatními turistickými trasami či v blízkosti hlavních bodů zájmu, které slouží jako hlavní atraktivity pro návštěvníky regionu.

Podporované aktivity:

Příprava a realizace projektů zaměřených na budování, modernizaci a údržbu doprovodné infrastruktury

Stejně jako v případě páteřní sítě tras, i v případě regionálních tras je důležité zajistit kromě budování vlastních tras i budování doprovodné infrastruktury, a to jak základní infrastruktury v podobě parkovišť, odpočívadel, informačních map, kolostavů, tak v podobě doplňkové infrastruktury jako jsou např. WC, případně dobíjecí stanice pro elektrokola apod.

V návaznosti na systémovou přípravu bude podpořena vlastní realizace jednotlivých prvků doprovodné infrastruktury. Prioritně by mělo dojít k podpoře budování doprovodné infrastruktury v lokalitách, kde dle provedených analýz zcela chybí, případně takové infrastruktury, která bude prokazatelně sloužit více turistickým trasám (např. odpočívadlo, které mohou díky vhodně zvolené lokalitě využívat jak pěší, tak cyklo a v zimě i běžkaři, a infrastruktury, která zlepší využití cyklotras pro rozvoj cestovního ruchu v území – kolostavy či úschovny kol u památek a dalších atraktivit v území apod.

Kromě klasické doprovodné infrastruktury jako jsou parkoviště, odpočívadla, kolostavy, informační mapy apod. by podpora měla směřovat rovněž do nové infrastruktury, jako jsou například dobíjecí stanice pro elektrokola apod.

Stejně jako ve všech ostatních případech i zde je potřeba podporovat budování doprovodné infrastruktury pouze tam, kde nehrozí duplicitní budování infrastruktury v území a kde daná infrastruktura bude reálně využívána. Podpora může být v tomto kontextu zaměřena i na projekt zaměřené na „vyčištění území“ tak, aby infrastruktura v území nebyla duplicitní, případně aby došlo např. k odstranění zničené či nevyužívané infrastruktury a její případné nahrazení novou.

Zodpovídá: Nadace Jihočeské cyklostezky
Spolupráce: KČT, města a obce, mikroregiony a MAS
Možné financování: SF EU
Grantový program Jihočeského kraje
Granty Nadace partnerství
Grantové programy NJC

1.1.1.8 Opatření B.3. Propagace a tvorba produktů a služeb na podporu využití sítě regionálních tras

Popis opatření:

Stejně jako v případě páteřních tras, i v případě regionálních tras je kromě vlastního budování tras v území, důležitá i jejich propagace a podpora služeb, které zajistí jejich maximální využití. Základní propagaci kompletní sítě na úrovni regionu by měl zajišťovat budovaný cykloportál, který bude nabízet jak základní možnost prohlížení sítě tras a stezek na území Jihočeského kraje, tak plánování výletů, vyhledávání doprovodné infrastruktury podél tras a ve spolupráci s portálem www.jizni-cechy.cz i vyhledávání ubytování či dalších navazujících služeb – viz. Priorita C.

Propagace na úrovni mikroregionů by tak měla řešit spíše cílenou nabídku v daném území, tedy např. propagační materiály v podobě mapy území a tras v území, v podobě průvodců upozorňujících návštěvníky na zajímavosti, které mohou s využitím tras v území navštívit apod.

Podpora může být prováděna rovněž v podobě produktových balíčků, které budou nabízet například ubytování včetně půjčení kola spolu s mapou nejzajímavějších výletů v daném území apod.

Podporované aktivity:

Podpora propagace cykloturistické nabídky kraje a jednotlivých částí regionu.

V rámci této aktivity by měla být podporována systematická a cílená propagace cykloturistické nabídky Jihočeského kraje. Aktivita je úzce provázána se vznikem krajského cykloportálu navrhovaného v rámci Priority C.

Aktivita obecně směřuje k podpoře vzniku kvalitních propagačních materiálů k cyklostezkám, cyklotrasám a cyklo-okruhům, tipům na výlety, cykloturistickým mapám, propagaci doprovodné turistické nabídky v cyklisticky atraktivních lokalitách apod.

Podpora stávajících i nových cykloturistických akcí zaměřených na propagaci cykloturistiky

Nadace Jihočeské cyklostezky každoročně v rámci svého grantového programu podporuje desítky cyklistických a cykloturistických akcí, zaměřených na propagaci využívání cykloturistické infrastruktury. V rámci zmíněné podpory je rovněž každoročně vydáván kalendář cyklistických akcí.

Tato aktivita směřuje k podpoře dalšího pokračování tohoto trendu a podpoře podobných akcí i do budoucna.

Podpora vytváření produktů zaměřených na propojování cykloturistiky s další nabídkou cestovního ruchu v území

Cílem aktivity je podpora vzniku a propagace cykloturistických balíčků využívajících regionální a místní trasy v regionu pro vznik ucelených nabídek nabízejících např. víkendové či dlouhodobější pobyty pro cyklisty, tedy nikoliv prosté ubytování, ale např. ubytování spojené např. s přepravou kol, zavazadel, půjčovnou kol, servisem apod.

Podpora vzniku a rozvoje služeb vázaných na cykloturistiku

Pro další rozvoj cykloturistiky na území Jihočeského kraje bude zásadní rozvoj nejen samotných cyklotras a cyklostezek, ale také další zkvalitňování a rozvoj jejich vybavení a doprovodných služeb jako jsou servisy, půjčovny, ale třeba také projekty jako je cyklotrans, úschova a přeprava kol apod.

Centrální podporu zlepšování služeb zaměřených na cykloturisty podporuje projekt „Cyklisté vítáni“, který představuje jakousi certifikaci zařízení cestovního ruchu zaměřených na cyklisty. Přestože se tato certifikace v průběhu času rozšiřuje, počet subjektů, kteří jsou v systému zapojeni klesá. Z provedených analýz vyplývá, že je tak díky narůstajícím nárokům na zapojené subjekty, které nejsou vyvážené dostatečnou propagací dané certifikace.

Možná podpora na úrovni Jihočeského kraje by tak mohla směřovat do propagace podobných systémů certifikace tak, aby se pro zapojené subjekty zvýšily přínosy spojené se zapojením do dané certifikace a tím i motivace pro zvýšení počtu subjektů, kteří budou v systému zapojeni. Kromě zapojení do zmíněné certifikace by měla být podpora směřována na další rozvoj služeb vázaných na cykloturistiku jako je

system cyklotrans, případně budování a rozvoj servisů a půjčoven kol v lokalitách, kde jejich provoz není rentabilní a případná podpora může napomoci ke zlepšení efektivity a rozjezdu dané služby.

Zodpovídá: Nadace Jihočeské cyklostezky
Spolupráce: JCCR, Jihočeský kraj, města a obce, mikroregiony a MAS
Možné financování: SF EU
Grantové programy Jihočeského kraje
Granty Nadace partnerství
Grantové programy NJC

2.4.3. Priorita C: Řízení a koordinace rozvoje cyklistiky a cykloturistiky na území Jihočeského kraje

Klíčovým prvkem efektivního rozvoje a následného využití sítě cyklostezek a cyklotras v území je zajištění koordinace a koncepčního řízení jak budování, tak následného využití a propagace jednotlivých páteřních, ale i regionálních a místních cyklostezek a cyklotras na regionální úrovni.

Jihočeský kraj má oproti mnohým ostatním krajům v České republice výraznou výhodu v existenci Nadace Jihočeské cyklostezky (NJC), která roli koordinátora již několik let částečně plní, a to jak ve vztahu k subjektům v rámci regionu (obce, mikroregiony apod.), tak ve vztahu k subjektům mimo region (Ministerstvo dopravy, Nadace partnerství, sousední regiony apod.).

Nadace ke své činnosti využívá vytvořenou pracovní skupinu, složenou z odborníků na cykloturistiku a ze zástupců měst a obcí v regionu, která jednotlivé problémy diskutuje a navrhuje vhodná řešení.

K podpoře systematického rozvoje sítě využívá NJC grantů, jejichž prostřednictvím podporuje každoročně jak přípravu vybraných projektů, tak propagaci vybudovaných tras či stezek.

I přes mnohé úspěchy byla dosavadní činnost NJC zejména v důsledku omezených finančních prostředků soustředěná zejména na podporu budování páteřních tras, podporu organizace cykloakcí v regionu a správu a údržbu cykloznačení v regionu. Do budoucna by se proto role NJC měla rozšířit zejména na koordinaci budování a rozvoje nejen páteřních, ale i regionálních a místních tras a na koordinaci celkové propagace sítě cyklostezek a cyklotras v regionu.

Prioritní osa C v kontextu výše uvedeného obsahuje 3 následující opatření:

Přehled opatření navrhovaných v rámci Priority B:

- Opatření C.1 Řízení a koordinace koncepčního rozvoje a modernizace cyklistické infrastruktury
- Opatření C.2 Podpora a koordinace jednotné prezentace cyklistické nabídky regionu
- Opatření C.3 Financování rozvoje cykloturistiky

1.1.1.9 Opatření C.1 Řízení a koordinace koncepčního rozvoje a modernizace cyklistické infrastruktury

Popis opatření:

Aby bylo možno systematicky řídit budování, rozvoj a modernizaci sítě cyklostezek a cyklotras v regionu, je potřeba zajistit fungování krajského cyklo koordinátora, který bude zajišťovat koordinaci aktivit na úrovni regionu a podporovat dílčí koordinaci na úrovni mikroregionů či měst a obcí.

V Jihočeském kraji tuto funkci dlouhodobě provádí Nadace Jihočeské cyklostezky, toto opatření proto navrhuje podporu dalšího fungování Nadace Jihočeské Cyklostezky a rozšíření jejích aktivit i do oblastí, které zatím zejména z důvodu nedostatečných kapacit či nedostatečných finančních prostředků neřešila.

Podporované aktivity:

Pravidelný monitoring a vyhodnocování stavu cyklostezek a cyklotras a informací o jejich využívání

NJC pravidelně provádí tzv. cykloaudity, v jejichž rámci je v pravidelných intervalech sledován technický stav cyklostezek a cyklotras v území, včetně stavu značení a vybraných prvků doprovodné infrastruktury. Data jsou následně vyhodnocována a používána pro určení prioritních úseků a lokalit, které je potřeba přednostně modernizovat, opravit, případně přetrasovat.

Aby bylo možné pracovat s uchopitelnějšími a přesnějšími daty o cyklistické dopravě a jejich ekonomických efektech, je nutné rozšířit sběr dat i o data o využívání vybudované infrastruktury. To je možné např. formou instalace automatických sčítačů (pořízení sčítačů, vytipování vhodných lokalit a jejich následná instalace). Získaná data je pak možné využít z pohledu cykloturistiky zejména pro účely propagace jako nedílné součásti cestovního ruchu a ekonomiky kraje. Z hlediska cyklodopravy pak je zásadní usměrňovat pohyb cyklistů s ohledem na intenzity dopravy, bezpečnost, prostorové i finanční možnosti v sídlech

Nadace Jihočeské cyklostezky pro účely sledování stavu cyklostezek provozuje mapový portál, který s využitím GIS slouží k evidenci údajů o jednotlivých trasách a řízení průběžné údržby značení a doprovodné infrastruktury. Nově je v rámci daného portálu navázána spolupráce s městem České Budějovice, které bude mapový portál využívat pro monitoring sítě cyklotras a cykloznačení na území města.

Cílem aktivity je podpora dalšího rozvoje mapového portálu tak, aby mohl sloužit nejen pro práci Nadace, ale též pro další obce a mikroregiony v území.

Organizace a podpora konání konferencí, seminářů a odborných setkání k tématu rozvoje cykloturistiky na území Jihočeského kraje

NJC se v rámci své dosavadní činnosti snaží řešit koordinaci výstavby a údržby cyklostezek a cyklotras řešit zejména prostřednictvím existující pracovní skupiny. Tato skupina však není dostatečně reprezentativní. Pro širší koordinaci a informovanost by tak bylo efektivnější pořádání pravidelných workshopů či konferencí pro jednotlivé zainteresované subjekty, v jejichž rámci by byla řešena např. otázka jednotné propagace, jednotného systému značení apod.

Využití zahraničních zkušeností a příkladů dobré praxe pro další rozvoj cykloturistiky v regionu

Mnohé z problémů, které jsou aktuálně na úrovni regionu řešeny již byly řešeny jinými regiony, a to jak v ČR, tak v zahraničí. Tato aktivita by tak měla podpořit vyšší zapojení NJC do mezinárodních projektů s cílem získat zkušenosti z ostatních regionů, a to jak pro plánování páteřních tras, tak například z oblasti propagace, tvorby produktových balíčků apod.

Vedení databáze záměrů v oblasti výstavby cyklistické infrastruktury na regionální úrovni

V rámci zpracování cyklogenerelu proběhl rozsáhlý sběr námětů na budování cyklistické infrastruktury. Tato aktivita směřuje k podpoře průběžné aktualizace této databáze námětů, která by měla umožnit vyhodnotit průběžně, jaké projekty se v regionu připravují a napomoci případnému nasměrování podpůrných prostředků, či grantů na podporu takových aktivit, které by mohly napomoci urychlení realizace sebraných námětů.

Zodpovídá:	Nadace Jihočeské cyklostezky
Spolupráce:	JCCR, Jihočeský kraj, města a obce, mikroregiony a MAS
Možné financování:	SF EU Granty Nadace partnerství Grantové programy NJC

1.1.1.10 Opatření C.2 regionu

Podpora a koordinace jednotné prezentace cyklistické nabídky

Popis opatření:

Přestože je otázka propagace a prezentace jak páteřních, tak regionálních a místních tras řešena v rámci dílčích, již dříve popsaných opatření, aby propagace probíhala efektivně a systematicky je potřeba zajistit centrální koordinaci jednotlivých aktivit zejména s cílem zamezení duplicit, případně naopak s cílem podpory možných synergických efektů.

Vybrané aktivity navíc nelze realizovat jinak než na krajské úrovni, opatření se tak zaměřuje mimo jiné na aktivity jako je například správa a aktualizace webových stránek NJC apod.

Podporované aktivity:

Vytvoření krajského cykloportálu jakožto nástroje pro koordinaci rozvoje cyklotras a nástroje pro propagaci cyklotras a cyklostezek

NJC v současné době provozuje webové stránky www.jihoceske-cyklostezky.cz, které slouží zejména pro informování o cykloakcích, realizovaných projektech a grantech rozdělovaných NJC. Pro správu a údržbu cyklotras a cykloznačení udržuje NJC samostatný informační systém v podobě mapového portálu, který slouží pro evidenci technického stavu cyklostezek a cyklotras v území a je přístupný pouze pracovníkům NJC a externím auditorům, kteří provádějí hodnocení v terénu.

Ani jeden z provozovaných systémů není plnohodnotným propagačním portálem, který by měl sloužit k prezentaci cyklostezek a cyklotras v regionu. Vybrané dílčí informace, jako např. informace o službě Cyklotrans, nebo informace o síti půjčoven elektrokol a doporučených okruhů pro elektrokola jsou navíc propagovány v rámci samostatných webových stránek, což nepřehlednost jednotlivých informací ještě zvyšuje.

Již několik let proto NJC připravuje projekt tzv. krajského cykloportálu, který by měl všechny informace týkající se cyklistiky a cykloturistiky v regionu sjednotit a rozšířit o online prezentaci dat o cyklostezkách a cyklotrasách v podobě interaktivní mapy, která umožní plánování tras či zobrazení aktuálních uzavírek v území např. v důsledku lesní těžby apod.

Nově vytvořený cykloportál by neměl duplikovat webové stránky www.jizni-cechy.cz, které provozuje Jihočeská centrála cestovního ruchu, ale představovat nový produkt, který bude založený na datech, která sleduje a pravidelně aktualizuje Nadace, doplněný o informace o službách pro cyklisty, a další informace, které souvisí s cyklistikou a cykloturistikou v území včetně informací o uzavírkách na jednotlivých trasách apod.

Hlavním správcem portálu by s ohledem na výše uvedené měla být Nadace Jihočeské cyklostezky, data o atraktivitách pak mohou být načítána z databáze JCCR a dalších subjektů, které by se na provozu portálu podílely jako partneři a spolupracující subjekty.

Identifikace a následné rozpracování vhodných témat pro jednotný krajský koncept prezentace „Na kole Jihočeským krajem“

Ačkoliv NJC není hlavním subjektem zodpovědným za propagaci Jihočeského kraje, tato aktivita podporuje užší spolupráci s JCCR potažmo Jihočeským krajem s cílem vytvořit soubor balíčků, které by následně byly systematicky propagovány s cílem lepší prezentace cykloturistiky v regionu.

Zajištění prezentace Jihočeského kraje na veletrzích a výstavách zaměřených na cykloturistiku

NJC již v současné době pravidelně vytváří cykloturistické balíčky v podobě průvodců a map a prezentuje s jejich pomocí Jihočeský kraj jako region atraktivní pro cykloturisty. Tato aktivita má za cíl podpořit stávající aktivitu, případně jí rozšířit o systematictější propagaci nových tras či nově vybudovaného portálu.

Zodpovídá: Nadace Jihočeské cyklostezky

Spolupráce: JCCR, Jihočeský kraj, města a obce, mikroregiony a MAS

Možné financování: SF EU

Grantový program Jihočeského kraje

Granty Nadace partnerství

Grantové programy NJC