



EXTRAVILÁN: PROPOJENÍ MĚSTA S OKOLNÍMI OBCEMI



Podporu cyklistické dopravy nemůžeme vztahovat jen na samotná města, ale i na obce a zejména na spojení mezi nimi v rámci každodenních cest do práce, do škol, za nákupy či v rámci volného času. Lidé, kteří zde žijí, zejména děti a senioři, používají kolo často jako svůj dopravní prostředek a dopravovat se mezi obcemi na kole je jejich jedinou možností. Pokud musejí jet po silnici, často to bývá velký problém. Provoz na našich silnicích totiž v posledních letech významně vzrostl a pohybovat se na nich bez vybudování jakýchkoli opatření je často hra o život.



ZÁKLADNÍ PRINCIPY PODPORY CYKLISTICKÉ DOPRAVY V EXTRAVILÁNU

Cílem je plánovat a realizovat bezpečné cyklistické trasy, které by dokázaly nabídnout cyklistům bezpečnou alternativu. Je přitom možné využívat jak cyklistických stezek, tak pozemních komunikací s minimálním automobilovým provozem (místní komunikace, polní a lesní cesty). Často se v médiích diskutuje o následcích nehod cyklistů, navrhuje se různá opatření (přilby, vesty či reflexní prvky apod.), ale už málo se debatuje o příčinách – na bezpečnou síť a dopravní obsluhu území pro cyklisty se často zapomíná. V případě obcí hraje bezesporu klíčovou roli financování. Proto je potřeba vyzvednout finanční pomoc malým obcím, které díky státní a evropské pomoci začaly budovat síť bezpečných cyklostezek, a to nejen v obcích, ale zvláště i mezi obcemi navzájem. Díky tomu

mohli obyvatelé obcí začít bezpečně jezdit na kole do práce, do škol, apod., mimo frekventované silnice I., II. a III. třídy.

CHYBY V PRINCIPU PODPORY

Výše uvedená podpora funguje už od roku 2001. Můžeme být za ni vděční, přesto lze ještě mnohé zlepšovat. Starostové malých obcí si často stěžují na to, že by cyklostezku rádi vybudovali, ale musí řešit kanalizaci, plynofikaci apod. Může se také ale objevit názor, že některé obce výstavba cyklostezky nezajímá. Důvodem může být to, že nová cyklostezka sice vede na jejich katastru, ale byla by spíše vybudována pro návštěvníky než pro místní obyvatele. Často se to týká dálkových tras, které prochází územím „nikoho“. Za neutěšený stav bezpečných cest v extravilánu může také to, že správci dopravní infrastruktury nemají povinnost vytvářet řešení pro cyklisty.

20. Extravilán: propojení města s okolními obcemi



ŘEŠENÍ?

1. PODPORA VÝSTAVBY SÍTĚ DÁLKOVÝCH CYKLOTRAS ČR A TRAS EUROVELO

V současné době (11/2013) se stále připravuje nastavení podmínek pro čerpání z evropských fondů pro léta 2014–2020. S podporou výstavby cyklistické infrastruktury se počítá prostřednictvím Integrovaného regionálního operačního programu, a to ze specifického cíle 1.2.: „Zkvalitnit infrastrukturu pro pěší a cyklo dopravu v mezinárodní síti (EuroVelo), národních a regionálních sítích a v návaznosti na města a obce. Vytvořit podmínky pro mobilitu a optimalizace sítě cyklostezek a cyklotras, vč. zajistit bezpečnost a bezbariérovost tras, vytvořit zázemí v cíli a zkvalitnit podmínky v zázemí. Dosáhnout cíle definované v Národní strategii cyklo dopravy ČR 2013-2020.“

Specifickým úkolem je podpora výstavby sítě dálkových cyklotras ČR a tras EuroVelo. Ta je sice výše jasně definována, ale zůstává nezodpovězena otázka, kdo bude realizovat nejvíce problematické úseky, které bez přímé pomoci a záštity ze strany státu nebo krajů nebudou nikdy postaveny. Jedná se především o úseky, které vedou mimo zastavěné území a leží na katastrech malých obcí, které nikdy nebudou mít zájem o vybudování cyklistické stezky.

2. VELKÉ INFRASTRUKTURÁLNÍ STAVBY - NOVOSTAVBY A REKONSTRUKCE

Je třeba změnit současný přístup projektování a přípravy rekonstrukcí a novostaveb pozemních komunikací, zacílených především na automobilovou dopravu. Je nezbytné řešit většinu pozemních komunikací i z hlediska cyklistické dopravy, tj. z pohledu jejich velkého zásahu do fungování širšího území. V současnosti nemá správce dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy (ŘSD) ani II. třídy (kraj) povinnost řešit dopravní bezpečnost cyklistů na silnicích I., resp. II. třídy, a to v hlavním ani přidruženém dopravním prostoru. Problém nastává v souběžích nebo i mimourovňových kříženích, kde jsou zpravidla potřeby cyklistické dopravy systematicky opomíjeny. Především nelze zajistit přípravu a realizaci úprav pro cyklistickou infrastrukturu: mimo těleso komunikace, např. výstavbu samostatné cyklistické stezky či účelové komunikace souběžné se silnicí.

3. OPATŘENÍ VE VOLNÉ KRAJINĚ

Víme, že i ve volné krajině potřebují cyklisté vytvořit komplexní síť bezpečných cyklotras. Je třeba ale všude budovat nové cyklostezky? Je třeba využívat i dalších komunikací vhodných pro cyklisty (lesní, polní cesty, atd.), které propojují obce regionu. Na každou cestu (koridor, či trasu) je tak možné se dívat i z pohledu zajištění podmínek pro rozvoj cyklistické dopravy a cykloturistiky. Mezi takové možnosti podpory lze zahrnout následující možnosti:

- Bezúplatný převod opuštěného drážního tělesa obcím, které na něm mohou vybudovat cyklostezku.
- Podpora vedení cyklistické infrastruktury podél vodních toků a na protipovodňových hrázích. Cyklostezky je nutné koncipovat jako víceúčelové komunikace (cyklostezka + účelová komunikace). Pokud se budují protipovodňové hráze, již v územním řízení se nesmí zapomenout na definování cyklostezky, na kterou proběhne územní, stavební a kolaudační řízení buď společně anebo následně v přímé koordinaci.
- Využití lesních a polních cest. Jedná se o výstavbu či údržbu stávajících účelových komunikací (polní a lesní cesty). Komunikace není prioritně budována pro cyklistiku, ale její realizací dojde rovněž k vytvoření bezpečné cyklotrasy.

4. PODPORA Z KRAJŮ

Je důležité, aby malé obce finančně podporoval nejen stát, ale i některé kraje. Nejvýrazněji tak činí Olomoucký kraj, který dlouhodobě uvolňuje ze svého rozpočtu finanční prostředky na podporu výstavby cyklostezek v kraji s důrazem na zvýšení bezpečnosti na pozemních komunikacích.

Stejně informace jsou i součástí LEKCE 11. Bez změny přístupu v principu financování cyklistické infrastruktury bude vždy nedostatek kvalitních cyklostezek a bezpečných cyklotras v extravilánu.

Weby a literatura

- www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/cyklodoprava-v-extravilanu/

Návaznost na dokument „Nepopsaný list papíru“

- Opatření 2.1.4. EXTRAVILÁN



Bike it, Enjoy it



Tento dokument vznikl v rámci projektu Central MeetBike, která je realizován prostřednictvím programu CentralEurope, který je spolufinancován ERDF.

Tato lecke cyklo dopravy je součástí výukových materiálů Cyklistické akademie, kterou připravilo a vydalo Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. a je k dispozici v elektronické podobě na stránkách www.cyklokonference.cz.