Úvod - Cyklistická doprava

Publikováno: 26. 4. 2007

1. Cyklistická doprava jako součást dopravního systému

Doprava je nedílnou součástí života státu a dotýká se zájmů všech občanů, vytváří živý tep státu, ale přináší rovněž výrazné negativní dopady. Filozofie řešení dopravy musí vycházet z principu udržitelného rozvoje, který je nezbytný při dynamickém nárůstu automobilizace posledních let. Cílem dopravního plánování už proto nemůže být jen přizpůsobování se nárůstu automobilové dopravy, ale i systematická podpora dopravy přátelská k životnímu prostředí s tendencí brzdit nárůst motorizace a udržovat dopravu v přiměřených objemech. Do této skupiny je řazena i cyklistická doprava. Integrace cyklistické dopravy do celkového dopravního systému se tak stala důležitým úkolem naší doby.

Většina lidských aktivit se dnes stále více odehrává mimo domov. Vypadá to, že vzdálenosti do cíle nejsou žádnou překážkou. Nicméně všude je možno konstatovat, že většina uskutečňovaných cest se odehrává na krátkou vzdálenost. Valná většina cest se koná v rámci jednoho města nebo obce takovým způsobem, že 60% až 90% cest nepřekročí vzdálenost do 6 nebo 7 km. V mnoha obcích jsou chůze a cyklistika nejpoužívanějšími druhy dopravy. Tento fakt je pravdivý nyní, ale lze předpokládat jeho platnost i do daleké budoucnosti.

V dnešní rychle se měnící a vyvíjející společnosti představuje jízdní kolo ve městech pružný dopravní prostředek – cyklistická doprava zde udržuje pohyb a zabraňuje a snižuje dopravní zácpy. Je tedy důležité zajistit místo pro cyklisty v celém dopravním systému a provozu. To vyžaduje pozornost všech městských i státních projektantů, kteří by tak zajistili, aby se většina cest v blízkém okolí a v přijatelném okruhu mohla uskutečnit i na kole. Vyžaduje to také dopravní plánování, kde bude cyklistická doprava považována za rovnocenný dopravní prostředek co do hodnoty i funkčnosti. Zejména ve vyspělých zemích je zvýšený zájem o problematiku cyklistické přepravy, která se již delší období promítá do dopravních projektů a územního plánování. Zde je významným faktorem zvyšujícím užití jízdního kola jako alternativního dopravního prostředku samozřejmě příznivá konfigurace terénu (například v Nizozemsku, Dánsku, Finsku, ale i ve většině měst Německa) a klimatické podmínky bez extrémních výkyvů (léta sice nejsou tak teplá a suchá jako u nás, ale naopak zimy jsou značně teplejší a v nižších polohách prakticky po celý rok bez sněhu), což vede k rovnoměrnému využívání jízdních kol během všech čtyř ročních období.

Nutností je proto projektování takové dopravní infrastruktury, aby byly konflikty mezi cyklisty a ostatními účastníky provozu minimalizovány. V závislosti na dané situaci to předpokládá například vzájemné oddělení různých druhů doprav nebo regulaci rychlosti automobilové dopravy. Zvláštní pozornost je třeba věnovat vyhledávání možností pro nezávislou mobilitu dětí na jízdních kolech.

2. Cyklistická doprava ve strategickém a územním plánování

Prvním předpokladem podpory cyklistické dopravy je její rovnocenné a integrální začlenění do všech koncepčních, územně-plánovacích a strategických dokumentů města. Cyklistika pak má být prezentována nejen v souvislosti s dopravní problematikou, ale také se životním prostředím, zdravím a cestovním ruchem. Právě průřezovost a komplexní vnímaní problematiky je to, co dnešní společnosti tolik chybí.

Příkladem dobrého integrovaného dopravního konceptu může být město Freiburg im Breisgau, které vychází ze základního cíle města - **zlepšení životních podmínek ve městě**. Podstatou integrovaného dopravního konceptu je snaha o vyváženou dělbu přepravní práce mezi dopravou veřejnou, cyklistickou, pěší a individuální automobilovou. Nejde ovšem o restrikce, nýbrž o alternativní nabídky (přesun části výkonu IAD na ekologicky šetrnější nositele).



Obr. 1 – Schéma dopravní politiky města Freiburg

Dopravní politika Freiburgu tak spočívá na pěti nosných pilířích: tramvajová doprava cyklistická doprava, zklidňování dopravy, automobilová doprava, hospodaření s parkovacím prostorem.

3. Čtyři úhly pohledu na cyklistické stezky

Pokud se podaří vybudovat hustou sít kvalitních a bezpečných cyklistických stezek, tak je možno vidět minimálně čtyři dopady tohoto efektu:

- Hledisko mobility a dopravy v území (bezpečnost – resort dopravy): Bude lépe využit potenciál cyklistické dopravy. Nové stezky přispějí k většímu využívání jízdního kola na každodenních cestách za prací, do škol, za nákupy a službami či v rámci trávení volného času. Navíc cyklisté nemají takový problém s hledáním parkovacích míst, s dopravními kolapsy a zácpami.
- Hledisko cykloturistiky v území (cestovní ruch a volný čas – resort místního rozvoje): Trh cykloturistiky přinese tolik potřebnou alternativu a udržitelný rozvoj cestovního ruchu, který je vhodný ke zpomalení tempa a zvýšení intenzity prožívání turistických zážitků. Podpora cyklistiky zajistí pracovní místa v různých oblastech služeb okolo cykloturistiky. Atraktivní cykloturistická nabídka prohloubí zájem o jednotlivé turistické regiony České republiky.
- Hledisko našeho zdraví (aktivní pohyb – resort zdravotnictví): Půlhodinka jízdy každý den v týdnu je vynikající prevencí proti civilizačním chorobám. Nedostatek pohybu je totiž právě jedním z hlavních rizikových faktorů srdečně-cévních nemocí. Přínosy pro zdraví pravidelnou fyzickou činností lze shrnout následovně: 50 % snížení rizika koronárních srdečních onemocnění (tj. podobný účinek jako nekuřáctví), 50 % snížení rizika onemocnění diabetes dospělých, 50 % snížení rizika obezity, 30 % snížení rizika hypertense.
- Hledisko životního prostředí (environmentální rozměr – resort životního prostředí): Bezpečná síť cyklotras automaticky na sebe natáhne nové cyklisty a to bude mít příznivý dopad na naše životní prostředí. Znečištění výfukovými plyny při provozu jízdního kola je nulové, zatímco znečištění těmito plyny z individuální motorové dopravy v devadesátých letech stouplo. Zvýšení podílu cyklistické dopravy nepřímo snižuje hluk v území.

4. Finance potřebné na výstavbu cyklostezek

Je zcela zřejmé, že klíčovou otázkou pro další rozvoj cyklistické dopravy je dostatek finančních prostředků na výstavbu cyklostezek. Proto tato kapitola souhrnně představuje možnosti jejich financování.

Státní fond dopravní infrastruktury

I přes nedostatek finančních prostředků na řešení obtížné situace dopravní infrastruktury v naší zemi si stát uvědomuje, jak důležité jsou projekty, které řeší bezpečnost cyklistů. Finanční podpora probíhá prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI - www.sfdi.cz). Poprvé přispěl na výstavbu cyklostezek v roce 2001 a to ve výši pouhých 12,0 mil. Kč, kdy podpořil 5 projektů. Od té doby se situace značně změnila. Každým rokem se podpora zvyšuje a v roce 2005 dosáhla téměř 100,0 mil. Kč, kdy bylo podpořeno 32 projektů. V roce 2006 pak bylo podpořeno 45 projektů částkou 150,0 mil. Kč. V roce 2007 je vyčleněno v rozpočtu SFDI na cyklostezky 150,0 mil. Kč

Kromě standardních dotací na lokální projekty zvyšujících bezpečnost cyklistů se diskutuje i o

možnosti finanční spoluúčasti na rozsáhlé integrované projekty regionálních, mezinárodních a dálkových cyklotras ČR, které budou financovány ze Strukturálních fondů EU. V tomto kontextu byl roce 2005 zpracován materiál, který podává souhrnné informace o stavu připravenosti těchto rozsáhlých projektů a o možnosti jejich vícezdrojového financování.

Strukturální fondy EU

Do roku 2001 byly hlavními zdroji financování cyklistických tras a stezek obecní rozpočty, Program obnovy venkova MMR a předvstupní program EU, hlavně PHARE. Od roku 2001 přibyly prostředky SFDI a krajských rozpočtů. Od roku 2004 se otevřela možnost financování ze SROP a některých iniciativ EU, především INTEREG III či LEADER+. Ze SROP byl koncem října 2005 podpořen doposud největší cyklistický projekt „Víceúčelové komunikace údolím Tiché Orlice a Třebovky“, jež obdržel dotaci přesahující částku 60,0 mil. Kč.

Jedním z hlavních cílů pro nejbližší období je ale připravit podmínky pro čerpání finančních prostředků ze strukturálních fondů EU pro období 2007-2013 pro obdobné projekty. Jedná se o velmi žhavé téma, neboť jak ukázala aktuální studie připravenosti mezinárodních a dálkových cyklotras ČR ze září 2005, připravují se rozsáhlé projekty cyklistických stezek a cyklotras, jejichž náklady často přesahují 100 mil. Kč, mezi které lze zařadit např. i cyklostezky podél Labe, Ohře, Moravy apod. Nicméně již dnes tato podpora musí být zcela jednoznačně podchycena v ROP jednotlivých NUTS II.

Územní plánování

Cílem je podporovat začlenění cyklistické dopravy do všech stupňů územního plánování. Zvláště v sídelních útvarech by se měl stanovit dopravní význam každé ulice a určit priority jednotlivých druhů dopravy. Ne v každé ulici jezdí hromadná doprava a ne všude se musí řešit parkování pro přilehlou oblast. Cílem je podporovat vytváření obytných a pěších zón ve městech a prověřovat veškeré pozemní práce pro možnost realizace cyklistické infrastruktury. Výsledkem dobrého územního plánování může být například i výstavba cyklomostu přes dálnici u Plzně.

Využití opuštěných drážních těles

Kraje, mikroregiony i obce v ČR ve stále větší míře objevují možnost využití drážních těles po rušených železničních tratích pro budování cyklostezek (cyklostezka Varhany, cyklostezka Cheb - Waldsassen, cyklostezka Lupěné - Hoštejn apod.), případně pro vedení cyklotras (cyklotrasa Kuřim - Veverská Bítýška). Získané zkušenosti je třeba uchovat a předat dalším realizátorům podobných projektů. Cílem tvorby metodiky tedy je prostřednictvím monitorování jednotlivých projektů sestavit praktickou „kuchařku“ postupů pro realizaci daného záměru.

Pozemkové úpravy

Jako velmi vhodné se jeví budování cyklotras v těch oblastech, kde probíhají pozemkové úpravy. Ty se budují ve smyslu zákona č.139/2002 Sb., o pozemkových úpravách a pozemkových úřadech a o změně zákona č.229/1991 Sb.,ve znění pozdějších předpisů, společná zařízení. Jde o technická opatření, která slouží ke zpřístupnění pozemků, k omezení eroze, ke zlepšení vodohospodářských poměrů a ke zlepšení ekologických poměrů. Tyto polní cesty současně ale naplňují i účel potřebné prostupnosti krajiny z hlediska cyklistiky. Příkladem může být úsek cyklostezky Bečva u Lipníka nad Bečvou.

Vedení cyklistických stezek podél vodních toků

Jako velmi vhodné se jeví budování cyklotras v těch oblastech, kde probíhají pozemkové úpravy. V současné době mnohé obce a mikroregiony připravují projekty cyklostezek a cyklotras podél vodních toků. V tomto kontextu probíhají intenzivní jednání se správci jednotlivých Povodí, v rámci kterých se upozorňuje a řeší problémy s budováním cyklistických komunikací. Celková situace se dá shrnout v současné chvíli následovně: Povodí jsou příznivě nakloněna rozvoji cyklostezek podél vodních toků, ale je nutné je koncipovat jako víceúčelové komunikace (cyklostezka + účelová komunikace), neboť je při opravě a údržbě břehových částí využívají i vozidla Povodí. Proto je požadováno, aby technické řešení bylo provedeno stavbou víceúčelové komunikace. Pokud se budují

protipovodňové hráze, tak již v územním řízení se nesmí zapomenout na definování cyklostezky, na kterou pak následně proběhne zvlášť územní, stavební a kolaudační řízení (tato stavba je uložena jako věcné břemeno). Zároveň musí být stanoven režim provozu, údržby a značení. To stejné platí i v případě příčné stavby (např. jezy). V tomto kontextu je třeba doplnit a zapracovat do pravidel poskytování finančních dotací i toto hledisko a podpořit princip vícezdrojového financování.