

TÉMA: Financování integračních opatření



V centrech měst mohou cyklisté sdílet jízdní pruh s veřejnou dopravou.

Třinec: Hned dvě z největších překážek cyklistické dopravy ve městě se nám povedlo překonat ve spolupráci se SŽDC při rekonstrukci železničního koridoru. Železniční koridor a řeku Olši se povedlo vhodně přemostit lávkou, která vznikla vedle stávajícího mostu. Při jeho rekonstrukci byly sítě, dříve po něm vedené, přesunuty na vedlejší samostatné přemostění, ze kterého vhodnou úpravou vznikla lávka pro pěší a cyklisty. Tímto opatřením se cyklisté mohou vyhnout předimenzované a nebezpečné silnici I/11. Touto lávkou povede také nová páteřní cyklotrasa č. 10.

Pro zvýšení bezpečnosti cyklistů chceme na nedaleké silnici II. třídy, která je jednou z hlavních cyklistických tepen ve městě, vybudovat cyklopruhu v hlavním dopravním prostoru. Při takovémto řešení musíme jednat s krajem, který je vlastníkem této komunikace. Připravili jsme proto samostatný projekt na cyklopruhu, který kraj zahrnul do celkového projektu rekonstrukce komunikace. S krajem, resp. jeho organizací, která stavbu zajišťuje, jsme se dohodli na tom, že realizaci cyklopruhů, tedy vodorovné značení, zajistí město, stejně jako údržbu této části komunikace vyhrazené cyklistům. Stávající dotační podmínky ale neumožňují na takovéto cyklistické řešení čerpat nějaké dotace.

První kroky nového městského cyklokoordinátora: Po svém nástupu jsem zjistil, že město má od roku 2006 cyklo-generel, ale pracuje s ním pouze pracovník na odboru koncepce a rozvoje. Ležel tam v šuplíku a ostatní o něm nevěděli. Pracovník na odboru koncepce nekomunikoval dobře s odborem dopravy, kam spadá vše kromě investic. Proto odbor koncepce nevěděl, kde se chystají úpravy křižovatek, přechodů a tak dále. Požádal jsem o seznam úprav pro letošní rok, který mi okamžitě dodali. A v tom přehledu vidím, že se chystá rekonstrukce zastávky. Zároveň vím, že o deset metrů dále končí cyklostezka, kterou bychom díky té opravě mohli posunout až k této křižovatce. Díky jedinému dotazu se to povedlo.

Budování cyklistické infrastruktury bývá často ztotožňováno s budováním nových cyklostezek. Existují ale i levnější, tzv. integrační řešení, např. cyklopruhu v hlavním dopravním prostoru komunikace. To, že je obce dosud málo využívají, má více důvodů. Často vyžadují spolupráci s cizím investorem (ŘSD, kraje), který na sebe po dokončení musí vzít břímě údržby. Na tato opatření také dosud neexistují dotační tituly. Spolupráce je ale nutná i u větších měst, která mají více odborů, do jejichž kompetenci budování cyklistické infrastruktury zasahuje. Hodně opatření lze vhodně zahrnout do nové připravovaných staveb a rekonstrukcí, čímž se náklady na cyklistickou infrastrukturu minimalizují.

Na druhé straně správci majetku (lesů, povodí) vyžadují často mnohem masivnější stavbu stezky, než by byla pro samotný provoz cyklistů třeba. Ta jim má umožnit průjezd těžké techniky (např. po hrázi). Náklady na výstavbu se tím tedy prodražují. Dotační programy tak často neumožňují realizovat ekonomicky výhodná řešení.

Stávající finanční podpora výstavby cyklostezek ze Státního fondu dopravní infrastruktury je pro Cyklostrategii samozřejmostí, ale přichází také s určitými návrhy, jak změnit například Pravidla jejich financování.

Cyklostrategie dále počítá s tím, že i pro období Strukturálních fondů 2014 – 2020 bude možné výraznou měrou čerpat finanční prostředky na opatření podporující cyklistickou dopravu a cykloturistiku.

Cyklostrategie navrhuje, aby stát legislativně a finančně podporoval nejen samostatné cyklostezky, ale i integrační opatření pro cyklisty jako jsou cyklistické pruhy v hlavním dopravním prostoru, společné jízdní pruhy (např. MHD+cyklo) a řešení podporující kombinovanou dopravu s kolem (intermodalita) v důležitých přestupních uzlech jako jsou vlaková nádraží, přestupní uzly veřejné autobusové i městské dopravy



Cyklistické pruhy v hlavním dopravním prostoru jsou levnějším ale stále ne příliš využívaným řešením.