

Příloha č. 22 - Zápis z jednání ve věci podpory výstavby cyklistických komunikací

(místo konání SFDI, dne 25. 6. 2018, 13:00)

Přítomní:

- SFDI: Tomáš Blecha, Milan Dont
- Olomoucký kraj, cyklokoordinátor: Petr Smítal, Stanislav Losert, Jaroslav Martinek
- Asociace měst pro cyklisty: Jitka Vrtalová

Úvodem:

Olomoucký kraj má nově zpracovanou Konceptí rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji (dále jen „Cyklokoncepte“), která je strategickým rozvojovým dokumentem a má charakter územně plánovacího podkladu. Cílem je, aby Olomoucký kraj společně s obcemi ležícími na území Olomouckého kraje postupně vybudoval síť cyklotras, bezpečných cyklistických komunikací. Na rozdíl od ostatních krajů zřídil pozici krajského cyklokoordinátora, kterého zastupují Ing. Petr Smítal, Ing. Stanislav Losert, Ing. Jaroslav Martinek, který je přímo pověřen tímto úkolem, neboli spolupracovat se všemi zainteresovanými odbory na kraji a se všemi dalšími zainteresovanými organizacemi, aby bylo možné realizovat daný cíl.

V tomto kontextu již proběhla jednání na ŘSD, SŽDC, Správě silnic Olomouckého kraje, Povodí Moravy, s odborem dopravy, investic kraje, proběhla první jednání v Hranicích a Zábřehu. Díky těmto jednáním byly získány velmi cenné poznatky o možných legislativních a finančních bariérách. Cílem je hledání řešení, které by pomohly k jejich odstranění nejen Olomouckému kraji, ale i dalším krajům.

Témata jednání a jejich závěry:

1. Cyklistické stezky a cyklistické trasy na hrázích.
 - a. Podklady: zápis z jednání s Povodím Moravy ze dne 16. 5. 2018, jehož součástí byl i přehled podmínek a komentářů k výstavbě cyklostezek a cyklotras ze strany Povodí.
 - b. I když si Povodí myslí, že cyklotrasa není právně definovaná, SFDI naopak preferuje výklad: „co není zakázáno, je povoleno“. Naopak, právě proto, že hráz není pozemní komunikace, tak je možné celý proces s povolením vyznačení cyklotrasy značně zjednodušit. Souhlas dává Povodí, protože MŮŽE.
 - c. Všichni účastníci se shodli na tom, že dle logiky věci by na hrázích měla být značka B11, nikoliv C8 (resp. C9), ale tuto variantu nelze použít pro dotaci ze SFDI na cyklistické stezky. Existuje ale jedna možnost, že SFDI by tuto dotaci dalo Povodí, neboť SFDI má možnost podporovat nejen vodní díla, ale i přístupové komunikace k vodním stavbám. Kraj by mohl zafinancovat projekt a o dotaci by mohlo požádat Povodí. Kraj by eventuálně mohl dofinancovat zbývající podíl. Co je ale podstatné, vždy by se jednalo o komunikaci, která prioritně slouží Povodí. Tento bod je nutné projednat společně s MZe a MD. Zároveň by byly podporovány takové projekty, které jsou v souladu s krajskou cyklokonceptí.
2. Podpora výstavby a zejména rekonstrukce účelových komunikací.

- a. Diskuse byla o projektech, které chodí na SFDI, ale typově se zde nehodí, neboť se nejedná se o klasickou cyklostezku, ale spíše o klasickou účelovou komunikaci, která spojuje dvě obce.
 - b. Příkladem je žádost na cyklostezku „Cyklostezka Dolní Louky“.
 - c. Cílem je vyvolat jednání s MZe o hledání způsobu, jak budovat tyto komunikace financovány. Opět by takové komunikace měly být součástí krajské cyklokoncepce, tak jak bylo uvedeno na principu Olomouckého kraje.
3. Spolupráce města a ŘSD, resp. krajské správy silnic při podpoře cyklistické dopravy.
- a. Podklady: Zápis s dotčenými organizacemi (ŘSD – 8. 6. 2018, kraj – 14. 6. 2018) Jako příklad je také doložen zápis s konkrétními náměty z města Hranice (jednání ze dne 13. 6. 2018), kde byly předloženy náměty na:
 - i. Vyznačení cyklistických pruhů na ulici tř. 1. máje a na ul. Nádražní. Dnes tam sice jsou, ale jsou v katastrofálním stavu (první úsek je krajská komunikace
 - ii. Díky dálnici se zklidnila doprava na průtahu, na silnici I/47, ulice Olomoucká a ulice Bělotínská. Je třeba pracovat na humanizaci průtahu (spolupráce s ŘSD)
 - iii. I když má město vyprojektovanou cyklostezku podél silnice I/35 na ulici Hranické, chce preferovat vyznačení cyklistických pruhů, neboť se chystá obchvat a silnice se zklidní.
 - b. V případě ŘSD se diskutovalo o sladění zájmů měst a ŘSD v případech, kdy v koridoru plánované stavby silnice I. třídy se počítá i s cyklistickou stavbou. Koordinační roli zde může sehrát opět kraj, který by v rámci své cyklokoncepce definoval tyto styčné body. V tomto kontextu padl i podnět, že by mělo být vyvoláno jednání s MMR, aby zařadil cyklistické územně plánovací podklady do VÚC, aby se mohlo jednat o regulérní podklad pro ŘSD zapracovat cyklistická opatření do svých staveb, ostatně tak, jak to již nyní dělá SŽDC v Olomouckém kraji.
 - c. Závěry k zodpovědnosti za údržbu. Zvláště krajská správa silnic argumentovala tím, že se obává, že cyklisté je mohou žalovat v případě nehody za to, že měli nehodu kvůli špatné kvalitě vozovky a že by museli zintenzivnit údržbu. Jako příklad uvedli problém s cyklopruhou v Šumperku. SFDI argumentovalo tím, že tato připomínka je neopodstatněná, neboť doposud neexistuje případ, že by správce komunikace prohrál spor kvůli špatné kvalitě vozovky, pokud by se opravdu nejednalo o hrubé porušení předpisů. To co popsala krajská správa silnic jsou jen drobnosti. Naopak SFDI příklad ze Šumperka bere velmi pozitivně. SFDI nedoporučuje v tomto případě změnu zákona.
4. Spolupráce města a SŽDC při podpoře cyklistické dopravy. Jako příklad posíláme na jedné straně zápis s konkrétními náměty z města Hranice (jednání dne 13. 6. 2018), na druhé straně podněty ze zápisů s dotčenými organizacemi. Příklad z Hranic:
- a. SŽDC v Olomouckém kraji se velmi vstřícně postavilo k podpoře cyklistické dopravy. Nemá problém na svých stavbách podporovat opatření podporující cyklistickou dopravu. Dodatečně je přiložen zápis z jednání z 20. 6. 2018, kde je popsána návrh spolupráce mezi SŽDC a cyklokoordinátorem Olomouckého kraje. Zápis může sloužit jako model pro jednání i na ostatních krajích.
 - b. SFDI informovalo, že je zřízen nový cyklokoordinátor ze strany SŽDC, který má řešit otázky výstavby cyklistických stezek na opuštěných drážních tělesech.

Chystá se nový zákon, který bude konstatovat, že i když bude snesen železniční svršek, bude zde vybudována cyklostezka, tak stále zůstane pozemek SŽDC (nyní se převádí na jiného vlastníka)

- c. Byl uveden příklad z Olomouckého kraje. Chystá se výstavba nového železničního koridoru Hranice – Valašské Meziříčí, díky čemuž by se mohlo využít část drážního tělesa k výstavbě cyklostezky (spolupráce se SŽDC).

5. Různé:

- a. Byly představy podrobné důvody, proč nebyly podpořeny projekty z Olomouckého kraje v roce 2018. V obou případech se jednalo o chyby v bezbariérovosti.
- b. SFDI nemá problémy s tím, aby byly podány projekty o cca výši 30,0 mil. Kč. Jen mohou být hůře obodovány, právě o finanční náročnost. Nicméně v roce 2018 byly podpořeny všechny projekty, které splnily náležitosti žádosti.

Jarda Martinek