Problémy při výstavbě infrastruktury pro cyklisty v extravilánu

Cíl - Využívat pozemkových úprav a lesních cest pro vedení cyklotras a výstavby nové cyklistické infrastruktury. Z hlediska budování cyklistické infrastruktury jsou podstatná zejména zařízení pro zpřístupnění pozemků, tedy polní cesty. Lze totiž budovat polní cesty tak, aby naplňovaly zároveň účel potřebné prostupnosti krajiny z hlediska cyklistiky. To stejné platí i pro lesní cesty.

Popis problému:

Překážky obecné s výstavbou opatření pro cyklisty v extravilánu:

1. Komunální volby a jejich cyklus. Cyklostezky nevyhrávají volby. Ale mohou je prohrát.
2. Myšlení. Cestní síť. Kdo má zodpovědnost za krajinu? Co to je krajinný ráz?
3. Urbanismus. Absence územních plánů resp. absence řešení cyklistické dopravy v nich.
4. Zmatení pojmů a kompetencí. Cyklotrasy versus cyklostezky. Doprava versus cestovní ruch.
5. Absence krajské cyklistické dopravní koncepce. Dopravní toky a jejich hierarchie.
6. Absence relevantních dat o vlivu cyklistiky na regionální ekonomiku

Překážky specifické

1. Kudy to vyprojektovat?
   Jak to udělat aby:
   - To stálo co nejmíň
   - To netrvalo moc dlouho
   - To nikoho z vlastníků dotčených pozemků nebolelo
   - To nebylo ani moc nahoru ani moc dolů
   - To bylo možné snadno financovat
   - Říká se tomu kvadratura kruhu.

2. Pozemková evidence v ČR
   - Existují paralelně dva systémy, katastr nemovitostí a pozemkový katastr. Oba platí.
   - Pozemkový fond ČR a institut vlastníka, který se chová jako nevlastník.
   - Lesy ČR, s.p. a institut správce, který se chová jako vlastník.

3. Vlastnictví dotčených pozemků
   - Pro financování z veřejných zdrojů je nutné doložit vlastnictví ve prospěch žadatele.

- Dotčené pozemky ve vlastnictví PF ČR v případě „ostatních komunikací" lze bezúplatně převést na obce pokud si o ně požádají.
- Dotčené pozemky ve vlastnictví Lesů ČR nelze převést nikam, neboť to údajně GŘ zakázalo.
- Dotčené pozemky, které nejsou evidované jako „ostatní komunikace" je nutné geodeticky oddělit, zajistit vklad do KN a zajistit změnu jejich využití.

4. Životní prostředí
   - Polní cesty jsou často součástí polí. A místo po cestách se jezdí po polích.
   - Lesní cesty jsou často součástí lesa. A traktory jezdí po lesní půdě.
   - Původní cesty jsou často zarostlé porostem či nálety a jsou často součástí biokoridorů.

5. Zařazení cyklostezek do systému veřejné dopravy
   - Souvislost se způsobem financování výstavby a osobou žadatele o veřejné zdroje.
   - Jako místní komunikace IV. třídy podle ČSN 73 6110 Projektování MK. Chybí pasport místních komunikací. Obce nemají zájem o údržbu.
   - Jako veřejné účelové komunikace podle ČSN 73 6108 Lesní dopravní síť nebo podle ČSN 73 6109 Projektování polních cest. Kdo bude vlastník či správce? Kdo se o ně bude starat?

6. Dopravní značení
   - Pokud je cyklostezka zařazena jako místní komunikace, není co řešit.
   - Pokud je cyklostezka zařazena jako veřejná účelová komunikace pro cyklisty a dopravní obsluhu, je problém.
   - Kombinaci značek totiž absolutně odmítají Lesy ČR a mnohé dopravní inspektoráty. Výjimku se po boji zatím podařilo prosadit v jen v příměstské oblasti Stříbra.

Možnost řešení:

Realizace **pilotního projektu cyklostezky Železné opony v Plzeňském kraji** - Švarcava – Rybník. Délka 3.250 m, rozpočet cca 10.300 000 Kč vč. DPH. Zde se podařil historický průlom, po 4 letech jednání Lesy ČR povolily stavbu cyklostezky na jejich využívané cestě. První případ v Plzeňském kraji. Dále se projektují 2 km v lese u Bělé a další 1 km v lese nad Pivoní. A bude se stavět 1 km u Hvožďan.
Žel, stále se jedná o ojedinělé případy.

Zásadní je pochopit, že cykloturistika v extravilánu je součástí urbanistického řešení krajiny, tedy územních plánů.

Ing. Jiří Ševčík <sevcik.ris@centrum.cz>