



Cyklomagistrály u nás a v zahraničí



Foto: Jitka Vrtalová

Myšlenka vybudování dálkových tras pro bezmotorovou dopravu není žádnou novinkou, první pokusy jsou staré už několik desítek let. Řeč je o „bicycle highways“, které obdobně jako rychlostní silnice pro motorovou dopravu nabízejí podmínky nejen pro bezpečnou, komfortní a rychlou cestu na kole, ale třeba také na in-line bruslích nebo v zimě na běžkách. K rozvoji těchto produktů na česko-polských hranicích by měl napomoci nový projekt s názvem „Koncepte rozvoje přeshraniční cykloturistiky v česko-polském příhraničí“, realizovaný v rámci programu INTERREG V-A Česká republika – Polsko a spolufinancovaný Evropským fondem pro regionální rozvoj.

Takzvané bicycle highways najdeme v řadě evropských zemí, v každé však znamená trochu něco jiného. Vlámský termín Fietsostrades nebo Fietssnewelwegen, norský sykkelekspressveger, Cycle Superhighways v Londýně, supercykelstier v Kodani, holandský snelfietsroutes, snelle fietsroutes nebo

doorfietsroutes, německý Radschnellwege a Radschnellverbindungen a švýcarský Velobahnen označují někdy tu samou, jindy odlišnou infrastrukturu.

Nejprve se tedy podívejme, jaké typy infrastruktury tato jména označují v zahraničí.

Cyklostezky lze sledovat nejen v městské zástavbě, ale i mezi městy, a mohou být dlouhé i několik desítek kilometrů. Českou obdobou takové „bicycle highway“ může být např. cyklostezka Bečva anebo Labská stezka. V některých částech se přitom nejedná o cyklostezku ve smyslu infrastruktury, ale o trasu,

na které cyklisté jedou občas společně s motorovým provozem. Výraz stezka tedy představuje zjednodušení stejně, jako tomu bylo v historii (např. solná či česká stezka, po které se zpravidla chodilo, ale jezdily tudy i povozy).

Druhou skupinou jsou **cyklopruhy** či jiná významně patrná opatření pro cyklisty, která tvoří základ městské páteřní sítě včetně napojení předměstí. Příkladem mohou být Cycle Superhighways v Londýně nebo supercykelstier v Kodani. Takováto řešení pak zpravidla tvoří městské cyklistické tepny, které mohou nahrazovat jízdu autem a doplňovat trasy veřejné dopravy či pěší tahy městem.

Abychom nadále správně a shodně pojmenovávali jednotlivá řešení, je nutné upřesnit a správně přeložit pojem „bicycle highways“. Občas používaný termín „cyklozápisky“ je obsahově chybný překlad, neboť zápisky je zkrácené souloví „dálková silnice“ a „silnice“ je zpravidla určena pro motorová vozidla, kde se cyklisté pouze jaksi tolerují. Zápisky je anglic-

**3 000 km
chráněných cest**

pro bezpečnou jízdu
na kole v Česku





ky „expressway“ a německy „Autobahn“. Britský výraz „Highway“ totiž není dálnice v našem slova smyslu, ale „významná cesta“, stejně jako v němčině „Weg“, „Bahn“, či „Route“.

Aby byl zachycen co nejlépe význam chráněných tras či stezek, bez ohledu na zrovna využitý druh infrastruktury, tak se jako nevhodnější pojmenování nabízí **cyklistická magistrála neboli „cyklomagistrála“**. Chráněná cesta pro bezmotorovou dopravu s obousměrnou komunikací, s rekreační a zároveň také dopravní funkcí, to je cyklomagistrála.

V Česku již existuje celá řada cest, resp. tras, které přirozeně plní funkci cyklomagistrál, ať už je to například trasa podél Bečvy spolu s navazující Moravskou trasou a Baťovým kanálem, Labská stezka v Ústeckém kraji, Cyklostezka Ohře v kraji Karlovarském, nebo třeba Vltavská stezka mezi Českými Budějovicemi a Hlubokou, či stezka spojující metropole Brno a Vídeň, nebo Slezská magistrála mezi Krnovem a Opavou. Všechny tyto trasy spojují významná města v regionu a svojí délkou i podmínkami pro bezpečnou a komfortní jízdu mohou být zařazeny do TOP nabídky u nás.

Česká republika dnes nabízí zhruba kolem 3 000 kilometrů chráněných cest pro bezpečnou jízdu na kole. Zatím ale chybí jejich propojení do ucelené sítě, která vzniká jen pomalu. Díky úsilí mnoha lidí se daří budovat už v několika regionech sítě páteřních tras v kvalitě, na kterou jsou zvyklí návštěvníci z cyklisticky vyspělých zemí. Dnes je zhruba využívají nejen denní výletníci, návštěvníci na dovolené z tuzemska i zahraničí, ale především lidé pravidelně dojíždějící do práce či do školy.

Městská řešení vznikají pozvolna, a to zpravidla až za širšího pochopení a podpory místních samospráv, které pak tlačí na státní správu či správce komunikací.

Cyklomagistrály – ráj pro výletníky nebo dopravní tepny?

Dopravní význam bývá často podceňován, ale pro obce a města ležící na trase je zásadní. Právě pro města a aglomerace jsou typické dva typy provozu na těchto cyklistických magistrálách či výpadekách. Denní dojíždění za prací znamená velký nápor na dopravní uzly. Přesun části dojíž-

Chráněná cesta pro bezmotorovou dopravu s obousměrnou komunikací, s rekreační a zároveň také dopravní funkcí, to je cyklomagistrála.



dějících na šetrnější druhy dopravy, kam kola rozhodně patří, znamená velké úspory prostoru i času původně stráveného v dopravních zácpách. Jenom do Prahy takto dojíždí za prací 180 000 Středočechů a okrajové části metropole se každý den mění v obrovská parkoviště. Své hlavní přednosti ukáže jízdní kolo na vzdálenostech kolem 5 až 10 kilometrů, na delší vzdálenosti pak v kombinaci s kolejovou veřejnou dopravou. V příměstských oblastech s vysokým počtem dojíždějících může proto být pro dopravu ideální právě síť „vlásečnic“, tj. cest méně významných lokálních tras ze spádových obcí a regionů napojených na stanice příměstských železnic s parkovišti pro bezpečné uschování kol. A proč by ve velkých městech nemohly stejnou infrastrukturu nabízet i stanice kolejové veřejné dopravy – tramvají nebo rychlodráhy (viz např. již pro cyklisty funkční pražské metro či koncové úseky některých tramvajových tratí)? Jen pro ilustraci, osobní automobil je v průměru využíván pro přepravu přibližně 25 minut denně. To znamená, že 98 procent času stojí zaparkované a vyžaduje svůj prostor pro odložení. Pro některé účely je automobil nezbytný, zároveň se nabízí možnost relativně levně nabídnout alternativy, samozřejmě pro účely, kdy je automobil zbytečný.

S druhým typem provozu se setkáváme na cestách, jejichž hlavním cílem je rekreace, typicky o víkendech nebo výlety ve všední dny. Tzv. cyklistické výpadekky jsou populární pro cesty ven z města do přírody a provoz na nich je v některých místech již dnes na hranici jejich kapacity.

Velkou příležitostí jsou v tomto ohledu stezky budované podél velkých řek. Například na nejstarší a nejpoblábnější evropské dálkové stezce podél Dunaje je poměr dopravních a rekreačních cyklistů 40 : 60, stezka je ze 41 procent využívána pro dopravu a zbylých 59 procent návštěvníků tvoří domácí i zahraniční turisté nebo výletníci na kolech.

Na protipovodňových hrázích může mít taková stezka podobu například účelové komunikace, s povoleným vjezdem pro jízdní kola. Situaci je třeba upravit podle místních požadavků a regionálních odlišností. Příkladem nám může být sousední Polsko, kde už několik let platí nový zákon o budování bezmotorových komunikací na protipovodňových hrázích. Řeky a potoky jsou v krajně ideální trasou, kde se dá vybudovat cyklistická trasa bez zbytečného převýšení. Zároveň řeka prochází často centry velkých měst, která historicky vznikla na vodních tocích. Často je to právě řeka, která v zastavěném území nabízí jedinou reálnou možnost vedení cyklotrasy.

Nově se otevírají i možnosti na zrušených železničních tratích či vlečkách, avšak potenciál mají i prostranství či doprovodné cesty podél železničních tratí, též převětivých sklonově, navíc přímo napojeny na síť cest veřejné kolejové dopravy, která postupně rozšiřuje možnosti přepravy jízdních kol ve stále více soupravách, nově dokonce i v dálkových spojích jiných než státních společností.

Cyklomagistrály tvoří základ páteřní sítě tras v naší zemi. Staly se nejen významnými značkami v cestovním ruchu, ale fungují i pro místní cyklo dopravu či lokální rekreaci. O víkendech se tu často potýkají s obrovským náporům výletníků, zároveň ve všední dny odlehčují dopravě, kterou tvoří denní dojíždějící do měst či spádových obcí. Ať už budou definované jakkoli, jsou cyklomagistrály důležitými spojnými články mezi městy a jejich rekreačním zázemím. Kombinace rekreačního a dopravního využití pomáhá rovnoměrnému rozložení provozu na stezce v čase – rekreační cyklisté vyjíždějí především o víkendech, naopak dopravní cyklisté stezku využívají hlavně v ranních špičkách a v průběhu celého odpoledne. Společně v obou významech se cyklomagistrály mohou významně podílet na ekonomické prosperitě regionů. ■

AUTORKOU TEXTU JE

Ing. Jitka Vrtalová

z Centra dopravního výzkumu
a Asociace měst pro cyklisty.
jitka.vrtalova@email.cz

www.cdv.cz

www.cyklomesta.cz

