



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 „Koncepce 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 Fietsstraßen nebo Fiets-snelwegen, norský sykkelekspressveger, Cycle Superhighways v Londýně, supercykelstier v Kodani, holandský snelfietsroutes, snelle fietsroutes nebo doorfietsroutes, německy Rad-schnellwege a Radschnellverbindungen a švýcarský Velobahnen označují někdy tu samou, jindy odlišnou infrastrukturu.

3 000 km chráněných cest

pro bezpečnou jízdu na kole v Česku



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 **cycloroutes** 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 „cyklodálnice“ je obsahově chybný překlad, neboť dálnice je zkrácené sousloví „dálková silnice“ a „silnice“ je zpravidla určena pro motorová vozidla, kde se cyklisté pouze jaksi tolerují. Dálnice je anglic-

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 nejblíže význam chráněných tras či stezek, bez ohledu na zrovna využitý druh infrastruktury, tak se jako nevhodnější pojmenování nabízí **cyklistická magistrála** nebo **„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 zhusta využívají nejen denní výletníci, návštěvníci na dovolené i tuzemská i zahraničí, ale především lidé pravidelně dojíždějí 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.

Cyklotrasy – 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 magistrálech či výpadovkách. Denní dojíždění za prací znamená

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

velký nápor na dopravní uzly. Přesun části dojíždějících na šetrnější druhy dopravy, kam kola rozhodně patří, znamená velké úspory prostoru i času původně stráveného v dopravních zápcích. 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 zbytný.

S druhým typem provozu se setkáváme na cestách, jejichž hlavním cílem je rekreace, typicky o víkendech nebo výlety ve všední dny. Tzv. cyklistické výpadovky 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 nejstarší a nejpopulárnější evropskou dálkovou stezku podél Dunaje využívá 41 procent 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 krajině 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 přivětivých 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.

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

AUTORKOU TEXTU JE

Ing. Jitka Vrtalová

Asociace měst pro cyklisty.

jitka.vrtalova@email.cz

www.cyklomesta.cz

SPOLUAUTOREM TEXTU JE

Ing. Květoslav Syrový





Kolo jako symbol dobré adresy

Ať už bereme kolo jako prostředek rekreace, nebo dopravní prostředek, jeho image má moc měnit vnímání výrobků a služeb. Developerské společnosti, ale i výrobci potravin nebo obchodní řetězce správně tuší, že přítomnost kola na jejich letáku posílí vnímání značky jako zdravé a přátelské k životnímu prostředí. Blízkost cyklostezky zvyšuje také hodnotu nemovitosti a zájem o ni.

Otázkou zůstává, zda umíme vytvářet dobré podmínky pro cyklisty a pěší, a hlavně, jestli ověřenou zkušenosť komerčních společností může převzít časťečně veřejná správa. Jinými slovy, věříme tomu, že kola a chodci pomáhají vytvářet fenomén dobré adresy? Zkušenosti z Drážďan ukázaly, že zvýšení podílu cyklodopravy mělo blahodárný vliv i na řidiče, kterým se uvolnily silnice a kteří to pocítili ve zvýšení průjezdnosti. Průměrná rychlosť automobilů se zvýšila.

Jak převést fenomén „dobré adresy“ na peníze, si uvědomily už i některé realitní kanceláře v zámoří. Všimly si totiž, jak důležité je pro jejich zákazníky při výběru bydlení mít většinu potřebných služeb po ruce, to znamená dostat se k nim pohodlně a jednoduše pěšky,



Foto: Shutterstock.com

na kole nebo hromadnou dopravou. Jinými slovy, nepotřebovat automobil ke každodennímu vyřizování zvyšuje hodnotu místa, což má přirozeně vliv také na ceny nemovitostí.

Vliv adresy se dá snadno spočítat s pomocí indexu Walk/Bike/Transit Score (společnost Redfin.com tedy počítá index

dostupnosti pro kola, pěší a veřejnou dopravu). Každou ulici automaticky ohodnotí na škále od 0 (absolutní závislost na automobilu) do 100 (pěší/cyklistický ráj nebo excelentní dostupnost veřejnou dopravou). S každým bodem přitom vzroste cena nemovitosti o tisíce až statisíce dolarů.

Než se tedy rozhodnete přestěhovat, zjistěte si, jaká je dostupnost služeb v místě, a tedy nutnost cestovat za každodenními povinnostmi, za prací a za školou. ■

AUTORKOU TEXTU JE
Ing. Jitka Vrtalová
z Asociace měst pro cyklisty.
jitka.vrtalova@email.cz
www.cyklonesta.cz

