

Změny v dohledu?

V České republice se momentálně už nějaký čas diskutuje o podobě tzv. cyklistických stezek. Samotný název je však poněkud zavádějící, neboť nejde o prostor, který vyslyší potřeby pro pohyb všech cyklistů. Naopak. Tyto cyklostezky jsou jednak místně vedeny po nevhodných, poměrně rušných komunikacích (pouhé označení cyklostezky na stávající silnici s běžným provozem aut cyklostezku nedělá), navíc politika jejich výstavby vůbec nerespektuje potřeby například právě jezdců, kteří touží po přírodě. Ti jsou dosud zcela opomíjeni oficiálním plánem výstavby. A to je přitom řeč jen o lokálním, minoritním rozšiřování a doplňování stávající sítě pěšin.

Vratme se však k samotné podobě stávajících cyklostezek a více dálkově pojatých cyklotras. Jejich asfaltová podoba je jistě v pořádku, pokud jde o využití málo frekventované silnice či třeba staré pohraničnické cesty.

Proti novému vylévání malebných přírodních cest vedoucích lůnem přírody, loukami či podél řek asfaltem se však zdvihá odpor nejen ekologů, ale i cyklistů. Městské či meziměstské dopravní cyklostezky, proč ne. Avšak výletní dálnice jsou leckde nezacelitelným šrámem v krajině. Navíc jejich položení, nezdědka bez důmyslnější rozvahy, může vést i ke zbytečně rychlým úsekům, nebezpečným pro nezkušené jezdce a děti i ostatní spoluživatelé stezek.

Jak je to v zahraničí

Cyklistické možnosti ciziny bližší i vzdálené jsou rozličné a tu lepší, jinde zase horší než doma. Rakousko, Itálie, Francie či Německo se mohou pochlubit důmyslným systémem převážně asfaltových cyklostezek nejen v okolí měst. Ty jsou pro jízdu na kole bezpečné, dovedou vás k zajímavým výletním cílům. Pro cykloturistu směřujícího pohodlně a bezpečně za poznáním je to hotový ráj.

V Rakousku se například nacházejí proslavené cyklostezky, jako ta podél řeky Muhr



Kam smíte na kole

Provozu kol se kromě dopravních předpisů týká také zákon O lesích 289/95 Sb. a rovněž potom pasáže ze zákona o Ochráně přírody a krajiny 114/92 Sb. V principu je důležité rozlišovat mezi oblastmi se zvýšenou ochranou a pak těmi ležícími v hierarchii níže. V národních parcích stejně jako přírodních rezervacích je povolen vjezd kol jen na místa k cyklistice vyhrazená, tedy na cyklostezky.

Oproti tomu v neozbrojenějších územích podléhajících ochraně, chráněných krajinných oblastech (CHKO), není provoz na kolech

specifikován, a tedy se na ně vztahuje příslušný text lesního zákona. Ten praví, že v lese je možno jezdit po existujících stezkách a cestách, značených i neznačených, aniž by jezdec měnil dochované prostředí.

Značením se přitom rozumí turistické i cykloturistické značky. Zatím – naštěstí pro cyklisty preferující pohyb v přírodě – platí takovýto výklad paragrafů, – i když některé turistické organizace mají problém s uznáním cyklistů za turisty a spolu se správou značení si nárokují i právo na cesty. Jistě, občas může docházet k méně ohleduplnému

vzájemnému míjení se pěšáků a jezdců v sedlech, stejně jako nevoli především majitelů rekreačních nemovitostí, kolem jejichž pozemků značka vede. Protiva se však zbytečně zveličují a je zde dobré cítit zásadu individuální odpovědnosti a vzájemné slušnosti namísto přehnaného pranýřování celé skupiny, té či oné.

Rovněž se může stát, že nad pěšinou oceňovanou turistickou značkou visí současně i zákaz vjezdu jízdních kol. Přihodí se také, že tento zákaz se vztahuje na úsek, po němž se třeba evidentně stahuje

dřevo, nebo asfaltku, na níž přece nemůžete přírodě uškodit.

Vězte však, že Správa CHKO na takové omezení má právo – nejčastěji je využívá, obává-li se kolizních střetů různých skupin turistů nebo cesta vede ke konkrétnímu cíli a ne už dál, a je tedy možné předpokládat, že turisté-cyklisté by se dále pouštěli na chráněné prostory, namísto aby se poslušně vraceli zpět. Je to vlastně rozumná prevence, a byť je možno o oprávněnosti takového opatření někdy pochybovat, přestupek není rozumným řešením.