

## ZE SVĚTA PODZEMNÍCH STAVEB THE WORLD OF UNDERGROUND CONSTRUCTIONS

OTEVÍRÁ SE DLOUHÝ TUNEL PRO CYKLISTY  
LONG CYCLING TUNNEL OPENING

Obr. 1 Situace tunelů Fyllingsdal  
Fig. 1 Fyllingsdal tunnels map

Bergen, Norway is a port city over 300 km west of Oslo as the crow flies. On 15 April 2023, a long multi-purpose tunnel for cyclists, runners and pedestrians was opened in Bergen. It is designed as a de facto parallel escape route for the Fyllingsdal tunnel opened in November 2022. It passes under Løvstakken mountain and connects the residential areas of Fyllingsdalen and Mindemyren. Supported by government investment, the 2.5 and 3.5 metre wide pedestrian and cycle lanes were included in the design of the escape tunnel of the same name. The cycling tunnel is



Obr. 2 Cyklotunel Fyllingsdal před otevřením  
Fig. 2 Fyllingsdal cycling tunnel before opening



Obr. 3 Úprava odpočívadla v cyklotunelu Fyllingsdal  
Fig. 3 Rest area in the Fyllingsdal cycling tunnel

2.9km long; riding a bicycle through the tunnel takes about 10 minutes, walking 30 to 40 minutes. The route from Fyllingsdalen to Festplassen Square in the city centre is 7.8 km long in total and it currently takes approximately 40 minutes to cycle between these areas. After passing through the tunnel, cyclists will continue to the centre of Bergen on a bicycle path separated from existing roads, and the journey time will be reduced to ca 25 minutes.

Norský Bergen je přístavní město na velmi členitém pobřeží Atlantického oceánu a je vzdáleno vzdušnou čarou přes 300 km západně od Osla. Dne 15. dubna 2023 byl v Bergenu otevřen dlouhý víceúčelový tunel pro cyklisty, běžce a chodce. Jedná se o tunel navržený de facto jako paralelní úniková cesta pro tunel Fyllingsdal povrchové rychlodráhy, který byl otevřen v listopadu 2022, prochází pod horou Løvstakken a spojuje obytné oblasti

Fyllingsdalen a Mindemyren (obr. 1). S podporou vládních investic byly do návrhu únikového tunelu stejného jména zahrnuty pruhy pro pěší a cyklisty o šířce 2,5 a 3,5 metru.

Tunel pro cyklisty (dále cyklotunel – obr. 2) je dlouhý 2,9 km, jízda na kole tunelem trvá asi 10 minut, pěšky 30 až 40 minut. Celková vzdálenost trasy z Fyllingsdalenu do Festplassen v centru města je 7,8 km a v současné době trvá jízda na kole mezi těmito oblastmi přibližně 40 minut. Po projetí tunelem budou cyklisté pokračovat do centra Bergenu po cyklostezce oddělené

od stávajících dopravních komunikací a doba jízdy se zkrátí na cca 25 minut.

Cyklotunel bude otevřen denně od 5.30 do 23.30 hod. Je vybaven bezpečnostními kamerami, dynamickým osvětlením a barevně osvětleným umělecky ztvárněným odpočívadlem (obr. 3). I na stěnách tunelu jsou různé umělecké instalace, které průjezd tunelem zpříjemňují.

Nouzové telefony jsou k dispozici každých 250 metrů. Klima bude udržováno při konstantní teplotě 7 stupňů Celsia, což z tunelu činí atraktivní tréninkovou trasu pro běžce v chladnějších dnech. Snahou projektu je umožnit obyvatelstvu alternativní

je zřejmě vedena tunelem Snoqualmie poblíž Seattlu ve Spojených státech, který je dlouhý 3,6 km. Jedná se však o opuštěný železniční tunel, který původně plnil jinou dopravní funkci.

K tomuto tématu je vhodné připomenout, že i v České republice jsou cyklistické trasy, které také využívají tunely, i když poněkud kratší. Je to např. cyklotrasa A421, která je v Praze vedena Žižkovským tunelem pro pěší z roku 1951 v délce 303 m (obr. 4) a propojuje Žižkov s Karlínem.

Novějším příkladem z Prahy je starý Vítkovský železniční tunel, který byl opuštěn po dokončení Vítkovských tunelů na Novém spojení a následně nově využit v roce 2010 jako stezka pro pěší a cyklisty (A25) v délce 304 m (obr. 5).

Na závěr je v dané souvislosti vhodné poznamenat, že pro skutečné cyklostezky by měl být obecně v maximální možné míře splněn požadavek jejich úplné separace od ostatního, zejména automobilového provozu. Současná pražská úprava, kdy jsou cyklostezky vyznačovány přímo na ulicích s intenzivním provozem, při čemž v obtížných místech (nejen např. ve Vyšehradském tunelu) a před rušnými křižovatkami náhle vyznačený pruh mizí, přivádí cyklisty do nebezpečných situací, místo aby jich byli uchráněni. Právě v těchto místech požadovaný odstup 1,5 m auta od cyklisty obvykle nelze dodržet.

*Zpracoval: prof. Ing. JIŘÍ BARTÁK, DrSc.*

*Podklad: www.euronews.com*

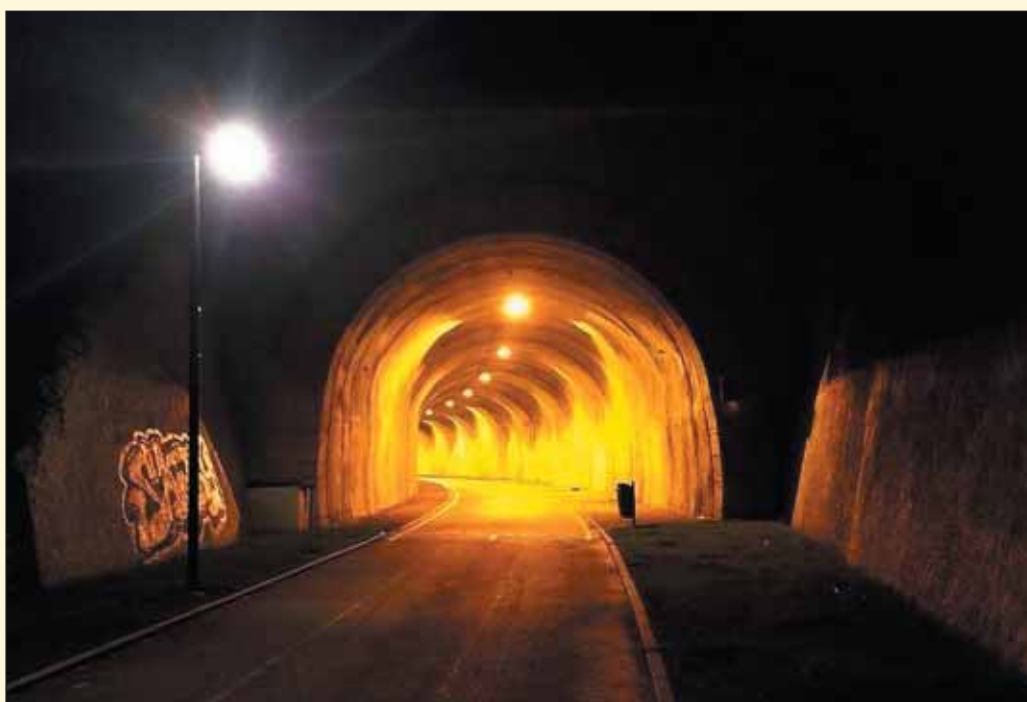


*Obr. 4 Žižkovský tunel pro pěší a cyklisty*

*Fig. 4 Žižkovský tunnel for pedestrians and cyclists*

zdravý pohyb a současně snížit ve městě intenzitu automobilové dopravy, což představuje z hlediska zlepšení životního prostředí nezpochybnitelný přínos. Jak cyklotunel Fyllingsdal, tak část cyklostezky vedoucí do centra Bergenu byly financovány prostřednictvím státem podporované ekologické organizace Miljøløftet.

Bergenský cyklotunel byl představen jako nejdelší na světě, což je možné přijmout s malou výhradou. Označení, že je nejdelším tunelem postaveným výhradně pro cyklistický a pěší provoz opomíjí jeho funkci jako únikové cesty tunelu Fyllingsdal městské rychlodráhy, nicméně pro cyklisty a pěší byl plánován a bude tak využit okamžitě po jeho otevření. Nejdelší podzemní cyklostezka



*Obr. 5 Starý Vítkovský tunel pro pěší a cyklisty*

*Fig. 5 Old Vítkovský tunnel for pedestrians and cyclists*