

Scénické silnice a jejich proměny na příkladu USA a Německa

Scénické silnice se vyznačují atraktivními krajinnými scenériemi v okolí nebo propojují kulturně či historicky významná místa. Jejich smyslem je vizuální zážitek při jízdě a poznávání. Rodnou zemí scenic roads jsou Spojené státy americké a dnes je nalezneme po celém světě. Příspěvek představuje vývoj a rozmanitost scénických silnic na příkladu dvou, v těchto ohledech, významných zemí – USA a Německa.

Pojem scénické silnice je obsahově široký, můžeme pod něj zahrnout komunikace poněkud odlišného charakteru, označované v národních jazycích celou řadou výrazů. Je překladem anglického pojmu *scenic road*, obdobný význam mají frekventované výrazy *scenic byway*, *scenic highway* a *scenic route*. Společné mají to, že jde o silnice, které procházejí oblastmi s dobrými lokalizačními předpoklady pro rozvoj cestovního ruchu, jakými jsou například harmonická kulturní krajina, divoké přírodní scenérie či lokality architektonické, kulturní nebo historické hodnoty. Scénické silnice umožňují motorizovaným turistům poznávání a vizuální vjemy během jízdy. Smyslem cestování tak není jen přesun z místa A do místa B, ale i to, že cesta samotná se stává zážitkem. Scénické silnice jsou objektem výzkumu řady oborů, v neposlední řadě geografie cestovního ruchu.

USA: od prvních parkways k současným scenic roads

Ve velkoměstech na východním pobřeží rostla v průběhu 2. poloviny 19. století obliba jízdy kočárem pro potěšení. Provozována byla na cestách, které měly svůj vzor v anglických parcích v Evropě. Sítí takových cest je protkán například Central Park v New Yorku, založený roku 1858. S rozvojem automobilismu na počátku 20. století vznikají v USA první silnice – *parkways* – určené jen pro auta a převážně

pro rekreační jízdu. Vyznačovaly se trasou přizpůsobenou terénu a parkovou úpravou nejbližšího okolí (tzv. *Parkway-Design*), čímž byl umocněn požitek z krajiny při jízdě. První takovou komunikací byla 31 km dlouhá *Bronx River Parkway*, postavená v letech 1907–1923 na severním okraji New Yorku. Po vzoru této parkway byly od 20. let budovány další, především v okolí aglomerací, například *Taconic State Parkway* a *Merritt Parkway* s architektonicky atraktivními mosty.

Scénické silnice začaly vznikat také v horských oblastech a národních parcích s cílem lépe zpřístupnit turistům přírodní krásy těchto území. První byla *Columbia River Highway* v Oregonu (1913–1922) výjimečných scénických kvalit. Na trase jsou elegantní mosty, tunely, vyhlídkové plošiny a spektakulární zatáčky. Následovaly *Skyline Drive* v NP Shenandoah a *Blue Ridge Parkway* sledující hřbety Apalačských hor dokončené roku 1942. Svým krajinářským začleněním se stala proslulá *Mount Vernon Highway* (1929–1932) spojující Washington s venkovským sídlem prvního amerického prezidenta G. Washingtona. Jízda autem byla inscenována jako filmový zážitek z krajinné scenérie (Marriott, 2011; Reitsam, 2004).

V průběhu 60. let začaly federální orgány činit první kroky ke zřízení programu scénických silnic, nejprve však začaly vznikat takovéto programy iniciované jednotlivými

státy či institucemi (např. Lesní správa USA provozuje od roku 1988 *National Forest Scenic Byways*) – (FHWA 1991, Clay, Smidt, 2004). Až v roce 1991 byl Kongresem schválen federální program *National Scenic Byway* s cílem zlepšit stav zajímavých, ale málo frekventovaných silnic a zároveň podpořit rozvoj turismu podél nich. Nominované silnice musí vykazovat alespoň jednu ze šesti kvalit, kterými jsou archeologická, kulturní, historická, přírodní, rekreační nebo scénická hodnota. Podle významu se rozlišují dvě kategorie: nižší *National Scenic Byway* (dnes 146 tras) a vyšší *All-American Road* (42) – viz obr. 11 v Materiálech na webu GR.

Některé vedou polopouštními krajinami (např. *Red Rock Scenic Road*), divokými horskými oblastmi (*Beartooth Scenic Byway*), podél mořského pobřeží (*Big Sur Coast Highway*), řek (*Delaware River Scenic Byway*) a jezer (*Lake Tahoe – Eastshore Drive*), přes ostrovy (*Florida Keys Scenic Highway*), mokřady (*Tamiami Trail Scenic Highway*) nebo prerie (*Flint Hills Scenic Byway*). Jiné propojují místa kulturně-historického významu (*Amish Country*), vedou po výjimečných bulvárech (*Las Vegas Strip*) či přivádějí návštěvníky k paleontologickým lokalitám (*Dinosaur Diamond Prehistoric Highway*) – (portály *America's Scenic Byways* a *America's Byways*, 2016). Celkem dnes existuje v USA přes 1 500 scénických sil-



Obr. 1: Merritt Parkway ve státě Connecticut s doprovodnou zelení je příkladem americké parkway z konce 30. let 20. století.

Zdroj: Portál Connecticut Department of Transportation, 2016



Obr. 2: Říšská dálnice Mníchov–Salcburk vinoucí se krajinou Alpského podhůří, které tak bylo lépe dostupné motorizovaným turistům, snímek z roku 1937.

Zdroj: Portál Rothenburg unterm Hakenkreuz, 2016

nic. Fotografie několika z nich naleznete na vnitřní straně obálky a v Materiálech na webu GR.

Německo: od říšských dálnic k oblíbeným Ferienstraßen

Tempo budování dálnic se v Německu výrazně zvýšilo po nástupu národních socialistů k moci, takže do roku 1942 bylo dokončeno 3 870 km (dnes 13 000 km). Nové říšské dálnice byly propagandisticky využity, a mimo jiné byly zamýšleny jako komunikace sloužící k rozvoji motorizovaného cestovního ruchu. Automobilisté měli objevovat německé krajiny a pozorovat atraktivní krajinná panoramata jako ve filmu. Člověk tak neměl jen někam jet, ale měl „putovat autem“ (*Autowandern*). Dálnice tak nabíze-ly nový způsob cestování a jízda po nich se stala estetickým zážitkem (Schütz a Gruber, 1996).

Americký koncept *Parkway-Design* ovlivnil ve 30. letech projektanty říšských dálnic, kteří chtěli vysoký technický standard a kvalitní krajinné začlenění amerických parkways předčít. Dálnice se měly přizpůsobit terénu a harmonicky se vinout krajinou. Pro nerušený výhled postrádaly svodidla, na krajnicích a středních dělicích pásech byly vysazovány keře a místy ponechány staré solitérní stromy podporující dojem z parkové krajiny (Zeller, 2002). Pozornost byla věnována také architektonickému ztvárnění technických objektů (mosty, motoresty a odpočívadla), reklama byla zakázána (Reitsam, 2004).

Záměr inscenace krajiny pro cestovní ruch je velmi zřetelný u dálnice Mnichov–Salcburk, která tehdy neměla větší dopravní význam, ale nabízel výhled na řetěz alpských vrcholů a jezero Chiemsee, čehož využívali především víkendoví výletníci (Vahrenkamp, 2010). K nedokončeným říšskoněmeckým dálnicím patří úsek *Videň–Vratislav*, jehož plánovaná trasa přes Moravu byla velmi přirozeně začleněna do krajiny, čehož bylo dosaženo na tehdejší dobu inovativními metodami 3D vizualizace, jako byly modely, letecké snímky a skici krajiny (Janda a Lidl, 2008).

První značené a propagované turistické trasy pro motoristy – *Ferienstraßen* – vznik-

ly v Německu ve 30. letech 20. století a jejich hlavním smyslem byla pomalejší jízda umožňující co nejvíce výhledů. Nejstarší je *Deutsche Alpenstraße* vedoucí z Lindau ke Königsee a nabízející úžasné pohledy na Alpy i významné památky (klášter Ettal, zámky u Füssenu). Její výstavba urychlená po roce 1933 byla inspirovaná horskými panoramatickými silnicemi v Rakousku a Švýcarsku. *Deutsche Alpenstraße* je tak výsledkem snah národních socialistů o zpřístupnění hor automobilistům za účelem „vizuálního konzumu“. Brzy následovaly *Deutsche Weinstraße* (1935) a *Schwarzwalddhochstraße* (1939). Nejvíce Ferienstraßen vzniklo v Německu v 70. a 90. letech 20. st., takže dnes jejich počet přesahuje 150. První v poválečném období byla *Romantische Straße*, která měla ztraktivnit Německo jako turistickou destinaci a dnes je známá po celém světě.

Jako několik příkladů tematicky různě zaměřených Ferienstraßen uvedme: *Deutsche Alleenstraße* (přes 2 900 km nádherných alejí od Rujánu po Bodamské jezero), *Straße der Romanik* (románské památky v Sasku-Anhaltsku), *Deutsche Märchenstraße* (místa spjatá s bratry Grimmovými, německými pohádkami a pověstmi), *Deutsche Limes-Straße* (římské památky podél Limes Romanus), *Vulkanstraße* (geologie vulkanického pohoří Eifel), *Straße der Megalithkultur* (megalitické objekty v Dolním Sasku) a *Route der Industriekultur* (hornické památky a muzea v Porúří).

Některé Ferienstraßen jsou přeshraniční (viz obr. 14 v Materiálech na webu GR), čtyři z nich česko-německé: *Via Sacra* (sakrační umění v povodí Nisy), *Hradní stezka* (hrady a zámky mezi Mannheimem a Prahou), *Cesta porcelánu* (historicky významné porcelánky v Bavorsku a na Karlovarsku) a *Sasko-česká stříbrná stezka* (hornická města a památky po těžbě a zpracování rud v Krušných horách) – (portál Ferienstraßen, 2016).

Závěr

Scénické silnice představují jednu z možností, jak poznat přírodní krásy, rozmanité krajiny, památky a kulturu cílové oblasti včetně například kulinářských tradic. Ná-

leží k realizačním předpokladům pro rozvoj motorizovaného, zejména automobilového cestovního ruchu. Jsou-li intenzivněji využívány, zdatně přispívají k rozvoji cestovního ruchu, a tedy k ekonomické prosperitě, což je významné zejména v hospodářsky zaostávajících oblastech (Briedenhann a Wickens, 2004). Obecně větší význam mají ve státech s vysokým stupněm motorizace, v USA je cestování po scénických silnicích doslova fenoménem. Právě z USA se myšlenka zřizování scénických silnic začala šířit nejprve do Evropy a posléze do celého světa, kde se dále rozvíjela a nabývala různých forem v závislosti na místních společenských, hospodářských a politických podmínkách. Zatímco některé scénické silnice byly vyhlášeny jako značené trasy pro mototuristy po již existujících komunikacích, při výstavbě jiných byly brány v úvahu krajinná-estetické aspekty, aby měl motorista co největší zážitek z proměnlivé krajinné scenerie. Zejména země s delší tradicí scénických silnic mají dnes propracovaný systém jejich vyhlášení, propagace, údržby a evaluace. Ačkoliv jsou scénické silnice v mnoha zemích stále zřizovány, v případě Česka můžeme mluvit o značném deficitu, přestože má díky svým přírodním a kulturním předpokladům velký potenciál. Za první vlašťovky lze považovat Krušnohorský automobilový okruh, Automobilovou turistickou trasu nysko-jesenického pohraničí a zmíněné česko-německé trasy. Geografové mohou využít scénické silnice nejen k prohloubení znalostí, ale mohou se také uplatnit při jejich návrhu (výběr trasy a hodnocení její scénické kvality) a následném vyhodnocení různých aspektů cestovního ruchu (struktura a motivace uživatelů, percepce trasy, ekonomický přínos) – (Clay a Schmidt, 2004; Denstadli a Jacobsen, 2011). Například v USA se na procesu prohlašování scénických silnic podílí i National Geographic Society, která také vydává řadu jim věnovaných průvodců.

Ladislav Bobr, PŘF UK
bobrl@natur.cuni.cz

Jiří Riezner, PŘF UJEP v Ústí nad Labem
jiri.riezner@ujep.cz

Scenic Roads and Their Transformation: Examples from the USA and Germany. Scenic roads stand out for the attractive landscapes that surround them or because of the way they connect cultural or historical destinations. The purpose behind their existence is to provide a visual experience and recognition. Scenic roads became popular in the USA; now, they can be found throughout the world. This article describes the development and variety of scenic roads with examples from two countries that stand out in this regard – the USA and Germany.

LITERATURA A ZDROJE DAT:

- MARRIOTT, P. D. (2011): Roads Designed for Pleasure. *Journal for America's Byways*, 1, 2, s. 28–51.
REITSAM, Ch. (2004): Reichsautobahn im Spannungsfeld von Natur und Technik. TUM, München, 247 s.
America's Scenic Byways – <https://scenicbyways.info/> (12. 7. 2016)
Ferienstraßen – <http://www.ferienstrassen.info/> (12. 7. 2016)

Seznam všech použitých zdrojů je uložen v Materiálech na webu GR.

APLIKACE DO VÝUKY:

1. Najděte na mapách trasy scénických silnic, o kterých se píše v článku. Které další atraktivní nabízejí turistům a čím jsou specifické oblasti, kterými procházejí?
2. Vyhledejte s pomocí průvodců a internetu krajinně působivou scénickou silnici ze zahraničí a představte ji spolužákům.
3. Navrhněte ve svém regionu nebo jinde v Česku scénickou silnici o délce alespoň 30 km a zdůvodněte výběr trasy.