

„A PREDSA SA TOČIA“

BICYKLE AKO SÚČASŤ VEREJNÉHO PRIESTORU

Peter Klučka, národný cyklokoordinátor, odbor stratégie dopravy MDV SR

Súčasťou verejného priestoru boli od začiatku minulého storočia aj bicykle. Dobové fotografie z európskych miest zachytávajú ľudí pohybujúcich sa na dvoch kolesách v centrách európskych miest. Neboli to iba elegantne oblečené dámy a páni v slušivých oblekoch s klobúkmi na hlavách, ale do pedálov usilovne šliapali aj poštári, remeselníci, posláčkovia a aj policajti. Áut veľa nebolo a cesty boli prázdne. Ideálna príležitosť využiť voľný priestor s cieľom doviesť a odviezť tovar, ako aj presunúť sa do práce, školy, prípadne využiť voľný čas na aktívny pohyb. Nikto z vtedajších používateľov bicykla nerozlišoval jeho dnešné základné delenie na dopravný prostriedok, na voľnočasové využitie, prípadne na cykloturistiku. Bicykel bol len jeden. Pre všetkých a na jediný účel – využiť energiu ľudského tela na pohyb.

Ak hovoríme o cestách, je potrebné si uvedomiť, že začiatkom minulého storočia väčšinou išlo o dláždené hlavné ulice a vedľajšie prašné cesty, ktoré v čase nepriaznivého počasia kládli zvýšené nároky na jazdcov, jazdiacich na vtedajších ťažkých ocelových bicykloch. Rozsah dopravného značenia nedosahoval ani zďaleka dnešnú úroveň. Napriek tomu boli dvojkolesové tátoše neodmysliteľnou súčasťou ulíc a námestí vo vzájomnom súlade s ostatnými účastníkmi cestnej premávky. Chodcami, konškými povozmi a vznikajúcou čoraz viac sa rozširujúcou verejnou osobnou a individuálnou automobilovou dopravou.

Nezaobišlo sa to, samozrejme, bez problémov. Nevyhovujúca spoločná cestná infraštruktúra, nedostatočné dopravné značenie, kvalita dopravných prostriedkov, ale aj slabá úroveň jazdných zručností sa často podpisovala pod vznik vzájomných zrážok. Napriek tomu nepatrili slabší účastníci cestnej premávky, chodci a cyklisti k tým, ktorí ostatným na cestách zavadzajú.

BICYKEL VERZUS AUTO

K výraznejším zmenám v tejto oblasti prichádzalo postupne až v 20. rokoch minulého storočia, keď sa Európa spamätávala z dôsledkov vojnových konfliktov 1. svetovej vojny a demokratické krajiny vrátane bývalého Československa investovali do strojárenského priemyslu. Výrobky vtedajšieho automobilového priemyslu, autá značky Škoda a Tatra poznali všetky okolité krajiny. Či už to boli nákladné autá, uľahčujúce rozvoz tovaru alebo prevoz materiálu, alebo osobné automobily, slúžiace predovšetkým zamožnejším obyvateľom, cesty sa nimi začali zaplňovať. Sprievodným javom boli čím ďalej častejšie kolízie medzi jednotlivými účastníkmi cestnej premávky. Pravidlá správania sa na cestách sa síce postupne prispôbovali tejto situácii, ale čoraz jasnejšie bolo vidieť, že štvorkolesový dopravný prostriedok si na rozdiel od toho slabšieho dvojkolesového získava postupne väčší priestor v mestách a obciach. Rýchlosť, po-

hodnosť, bezpečnosť, väčší nákladový priestor boli jasné dôvody, prečo začal bicykel vo väčšej miere miznúť z našich ulíc a námestí.

Tento negatívny trend sa nezastavil ani po skončení druhej svetovej vojny. Naopak, možnosti, ktoré so sebou priniesla vojnou zničená Európa pre rozvoj strojárstva a automobilového priemyslu obzvlášť, sa začali veľmi rýchlo prejavovať aj vo zvýšenom počte automobilov v európskych mestách. Naopak, cyklisti začali ťahať za kratší koniec. Bicykle sa tak v mestách stávali okrajovým dopravným prostriedkom. Svoje miesto si udržali iba na dedine, kde vysadnúť do sedla bicykla bola prirodzená súčasť každodenného života miestnych obyvateľov.

Automobil bol všade prítomný a dospelo to až tak ďaleko, že nám namiesto uľahčenia a zrýchlenia pohybu vytváral najmä v mestách situácie, keď sme sa stávali viac sluhami svojho automobilu ako jeho páni. O negatívnom vplyve individuálnej automobilovej dopravy na zhoršujúcu sa kvalitu života v našich mestách, na našu kondíciu, ale aj na financie a kvalitu sociálnych kontaktov ani nehovoriac.

ZMENA TRENDU

K zmene rokmi zaužívaného postoja prišlo v celej Európe až v sedemdesiatych rokoch minulého storočia, predovšetkým v škandinávskych krajinách, kde tlak občianskych hnutí, zameraných na podporu bezpečného pohybu detí a zlepšenia kvality ovzdušia vyústil v nárast radikálnych masových protestov, požadujúcich zníženie počtu automobilov v centrách miest. Škandinávia a ďalšie vyspelé európske krajiny, ktorých obyvatelia majú pohyb v krvi, boli prvými európskymi priekopníkmi k postupnému upokojovaniu dopravy vo verejnom priestore a nahrádzaniu individuálnej automobilovej dopravy dopravou nemotorovou, pešou a cyklistickou. Prírodnou súčasťou týchto zmien bolo aj začlenenie verejnej osobnej dopravy, predovšetkým koľajovej, do mestského a prímestského dopravného priestoru. →



Obec Ivanovce v dnešnom Trenčianskom kraji
Zdroj: oficiálne stránky obce



Obec Ivanovce v dnešnom Trenčianskom kraji
Zdroj: oficiálne stránky obce



Bicykel ako prostriedok aktívneho pohybu, Krásy Slovenska 1954
Autor
Vladimír Košťál



Kodaň, 50. roky
Zdroj: Facebook



Bratislava,
Starý most, 2020
Foto: Peter Klučka



Bratislava,
Šafárikovo námestie, 2020
Foto: Peter Klučka

→ K uvedenému pozitívnemu trendu výrazne prispela aj ropná kríza v druhej polovici 70. rokov, ktorá naplno odhalila závislosť od zdrojov palív predovšetkým z arabského sveta. Nastala tak priam ideálna situácia na zmenu myslenia a konania v celej Európe.

DÔRAZ NA BEZPEČNOSŤ

Zmena k lepšiemu sa však neudiala zo dňa na deň. Vzájomnou kooperáciou a komunikáciou všetkých zúčastnených počnúc občianskymi aktivistami cez štátne, regionálne a komunálne authority, pokračujúc policajtami, akademickou pôdou cez projektantov, stavitelov a urbanistov sa podarilo postupne meniť mestský priestor vo vyspelých západných krajinách v prospech človeka. Priestor bol určený a pretváraný predovšetkým pre chodcov, cyklistov, verejnú osobnú dopravu a v rozumnej miere aj pre individuálnu automobilovú dopravu. A to ako pre dynamickú, tak aj pre statickú s dôrazom na zakomponovanie parkovacích priestorov predovšetkým v podzemí. Značný dôraz pri všetkých týchto zmenách sa kládol okrem navrátenia verejného priestoru v centrách miest ľuďom predovšetkým na upokojenie dopravy v obytných zónach s dôrazom na vytváranie bezpečného priestoru v okolí školských a predškolských zariadení. Zameranie sa na deti a mládež sa prejavilo vo zvýšenej miere nielen v teoretickej oblasti, ale predovšetkým v praktickej dopravnej výchove priamo v teréne a v cestnej premávke.

Súbežne so všetkými opatreniami sa úplne prirodzene budovala bezpečná cyklistická infraštruktúra. Predovšetkým tá mestská s cieľom výrazne zmeniť pomer využívania bicykla ako štandardného dopravného prostriedku v pomere k využívaniu osobného automobilu.

Po rokoch snaženia sa tento zámer vo väčšine okolitých vyspelých krajín podaril. Ľudia sa môžu slobodne rozhodnúť pri voľbe dopravného prostriedku a pre mnohých je touto prirodzenou voľbou práve bicykel. Bicykel ako slobodná voľba. Bicykel ako sloboda.

Razom sa centrá týchto miest stali miestom stretávania ľudí s možnosťou bezpečného prechodu peši alebo prejazdu na bicykli. Bicykel však zostal dopravným prostriedkom aj počas voľných dní alebo dovolení. Nielen na návštevu rodiny, známych a spoznávanie okolitej prírody, ale aj ako dovolenková forma aktívneho využitia voľného času v podobe cykloturistiky. Domácej aj zahraničnej.

Až s obdobím formovania sa občianskej spoločnosti v bývalom Československu a neskôr na samostatnom Slovensku sa začali pred 11 rokmi postupne vytvárať podmienky na rozvoj cyklistickej dopravy ako štandardného druhu dopravy. Boli to občianski aktivisti, ktorí poukazovali na nutnosť vytvárať podmienky pre ľudí, ktorí chcú využívať každodenne bicykel na cestu do práce, do školy, za povinnosťami a vo svojom voľnom čase ako prostriedok aktívneho pohybu.

SÚČASNOSŤ Cyklostratégia

Z iniciatívy cyklistickej verejnosti vznikol v roku 2013 vládny materiál „Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy na Slovensku“ (Cyklostratégia), ktorý bol schválený uznesením vlády SR č. 223/2013. Cyklostratégia obsahovala všetko potrebné na postupnú implementáciu na Slovensku tak, aby sme dosiahli v čo najskoršom období úroveň okolitých cyklisticky vyspelých krajín. Všetky schválené opatrenia boli koniec koncov prevzaté zo susedných krajín, kde už v tom období cyklistom „svietila zelená“.

Jednotlivé opatrenia sa tak postupne uvádzajú do života. V legislatívnej oblasti vznikli technické podmienky na projektovanie cyklistickej infraštruktúry. V tejto oblasti prišlo aj k spracovaniu príslušnej Slovenskej technickej normy pre cykloturistické značenie, ktoré reaguje na európske trendy.

Významné zmeny v prospech zvýšenia bezpečnosti najzraniteľnejších účastníkov cestnej premávky sa postupne realizujú aj

pri jednotlivých novelizáciách zákona o cestnej premávke z dielne rezortu vnútra. V súčasnosti sa uskutočnilo vďaka poslanckej aktivite dlhoočakávané uzákonenie 1,5-metrového obchádzania cyklistov vodičmi motorových vozidiel.

Cyklovýzva

Významným legislatívnym krokom bolo však predovšetkým schválenie Zákona č. 151/2019 Z. z. o poskytovaní dotácií na podporu rozvoja cyklistickej infraštruktúry. V závere roku 2019 tak mohlo Ministerstvo dopravy a výstavby SR vyhlásiť historicky prvú Cyklovýzvu, na základe ktorej sa prideliť 61 samosprávam finančné prostriedky vo výške takmer 13 mil. eur na prípravu projektov, realizáciu jednotlivých projektov, ako aj na inštaláciu krytých cyklistických prístreškov. Potešiteľné bolo, keď záujem o pridelenie dotácie prejavilo 99 samospráv.

Vo finančnej oblasti sa za obdobie platnosti Cyklostratégie podarilo vďaka európskym finančným prostriedkom, ako aj finančným prostriedkom z verejných zdrojov zo štátneho rozpočtu v celkovej výške 135 miliónov eur vybudovať takmer 450 kilometrov cyklistickej infraštruktúry. Vzhľadom na časovo náročný proces projektovej prípravy je však potrebné čo najskôr vytvoriť trvalý, pravidelný a udržateľný systém financovania tak, aby sa zabezpečila plynulosť a kontinuita v oblasti efektívnej prípravy cyklistickej infraštruktúry.

Nové možnosti financovania

Aktuálne sa môžu cyklisti a jednotlivé samosprávy tešiť na schválený Plán obnovy a odolnosti, ktorý poskytne možnosť výstavby predovšetkým mestskej cyklistickej infraštruktúry v priamej nadväznosti na verejnú osobnú dopravu, predovšetkým železničnú. Očakávaný objem 100 mil. eur tak môžeme efektívne využiť na zvýšenie podielu cyklistickej dopravy na celkovej delbe prepravnej

práce. So súčasnými necelými 5 percentami výrazne zaostávame za okolitým cyklisticky vyspelým svetom. Snahou všetkých zainteresovaných je preto dosiahnuť v čo najskoršom období minimálne 10 % podiel. K efektívnej realizácii cyklistickej infraštruktúry je však potrebné využívať pri ich príprave dostupné údaje o pohybe cyklistov.

Pripravuje sa aj ďalšia možnosť čerpania európskych finančných zdrojov. V Operačnom programe Slovensko by sme v prvej polovici roku 2022 mohli využiť finančné prostriedky predovšetkým na voľnočasové bicyklovanie, cykloturistiku a medzimestskú cyklistickú dopravu.

Osveta a vzdelávanie

Významnou oblasťou podpory rozvoja cyklistickej dopravy je aj osвета a vzdelávanie. V mesiaci jún sa konal už ôsmy ročník celonárodnej kampane na zvyšovanie povedomia obyvateľov o prínosoch každodenného využitia bicykla ako štandardného dopravného prostriedku „Do práce na bicykli“. O kampani je každoročne veľký záujem aj napriek obmedzeniam vyplývajúcim zo súčasného covidového obdobia, s čím súvisí veľký počet ľudí pracujúcich z domu. Napriek tomu zohráva kampani významnú úlohu pre samosprávy v oblasti budovania bezpečnej cyklistickej infraštruktúry, pre zamestnávateľov v oblasti vytvárania sociálneho zázemia (sprchy, odkladacie priestory pre bicykle a pod.) pre svojich zamestnancov, ktorí dochádzajú do práce ekologicky a s citom pre životné prostredie.

Jednou z najdôležitejších oblastí, ktorej je potrebné venovať trvalú pozornosť, je dopravná výchova predškolskej a školskej mládeže. Zvyšovanie počtu detských dopravných ihrísk spolu s kvalitnou dopravnou výchovou zameranou predovšetkým na reálne dopravné situácie v okolí škôl a školských zariadení nás môže v blízkej budúcnosti posunúť do situácie, keď sa bicykel stane skutočnou slobodnou voľbou pre väčšinu našej populácie.

V tomto duchu sa niesol aj tohtoročný už šiesty ročník celonárodnej kampane „Do školy na bicykli“, ktorej základným poslaním nie je iba nútiť deti využívať na cestu do školy bicykel alebo kolobežku. Deťom je pohyb prirodzený a nie je potrebné ich k tomu nútiť. Poslaním kampane je predovšetkým vytváranie bezpečného prostredia v okolí škôl a školských zariadení s cieľom zabezpečiť bezproblémové a plynulé dochádzanie detí do školy vrátane možností odkladania bicyklov.

Aj aktuálna cyklovýzva Ministerstva dopravy a výstavby SR je práve zameraná na inštaláciu odstavňových zariadení pre odkladanie bicyklov a kolobežiek v blízkosti škôl.

Je potešiteľné, že podpora rozvoja cyklistickej dopravy v kontexte jej prirodzeného začlenenia do verejného priestoru dostáva na všetkých relevantných úrovniach „zelenú“. Dnes už iba s úsmevom môžeme spomínať na nie tak dávno prednášané vety vážnych pánov s vážnou tvárou: „že bicykle do mesta nepatria“.

Patria a celkom prirodzene sa človeku žiada zvoliť: „A predsa sa točia“!

RESUME: "AND YET THEY SPIN" BICYCLES AS PART OF PUBLIC SPACE Peter Klučka has been professionally involved in public passenger transport since leaving school in 1978 and in recent years at the Ministry of Transport and Construction of the Slovak Republic in the position of National Cycle Coordinator also in non-motorised transport, especially cycling. In his work he tries to combine theory with practice. He cycles to work every day in all weathers and in his free time he cycles not only around Slovakia, but also takes the opportunity to try out European cycling routes. He travelled from the west of Europe to the east, 4,500 km from the Atlantic to the Black Sea, and from the northernmost point in Europe, Nordkapp, Norway, 6,500 km to Bratislava. He then tries to apply the knowledge from his long-distance cycling trips to his work. As he himself says: "work is a hobby for me and a hobby is work for me". In doing so, he actually contributes to the central idea of cycling, which is all about freedom. In the article he tries to bring his perspective on the evolution of the use of the bicycle as a standard means of transport over the last decades, with an emphasis on the unmistakable place of the bicycle in the public space.