

Národná cyklostratégia alebo „Tour de Cyklostratégia“

Vláda Slovenskej republiky schválila 7. mája 2013 svojim uznesením č. 223 *Národnú stratégiu rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike*. Nájdete ju na webovej stránke ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR: www.mindop.sk/doprava/cyklisticka_doprava_a_cykloturistika.

Cyklistická pospolitosť čakala na túto dobrú správu od slovenskej vlády dlhé roky. Peletón v okolitých vyspelých štátoch už dávnejšie okolo nás prefrčal. Aj ten najbližší v Českej republike sa vydal na štart svojej národnej cyklostratégie pred vyše deviatimi rokmi a zhodou okolností tiež v máji tohto roku svoju stratégiu aj aktualizoval. Máme teda na Slovensku šancu dobehnúť pestrofarebný európsky cyklopeletón? Zvážať s ním náročné šliapanie na pomyselné horské etapy a tešiť sa z každého dosiahnutého etapového víťazstva?

Odpoveď znie jednoznačne: Áno!

Východiská

Slovenská cyklostratégia nevznikala totiž iba v kanceláriách štátnych úradníkov, ale opierala sa o poznatky, skúsenosti a nadšenie občianskych združení, zameraných na cyklistickú dopravu a cykloturistiku, ako aj o ochotu a odborné vedomosti pracovníkov miest, obcí, vyšších územných celkov, výskumných ústavov a akademickej obce. Všetci títo nadšenci iba reagovali na renesanciu pohybu vlastnou silou na bicykli do práce, školy, za zábavou, kamarátmi, do prírody a za poznáním. Skrátka, začali rozvíjať to, čo je dnes vo vyspelej Európe prirodzené. Vládny materiál má preto šancu, aby sa s jeho obsahom stotožnila široká cyklistická verejnosť. Môžeme stavať nielen na súčasnej „módnej vlne bicyklovania“, ako bol záujem o cyklistiku donedávna charakterizovaný, ale predovšetkým na potrebe poskytnúť ľuďom alternatívu v čoraz preplnenejších mestách, kde snaha dostať sa autom všade a vždy vedie k dennodenným dopravným zápcham. Zaoštvávajúce riešenie parkovania v slovenských mestách sa taktiež podpísalo výraznou mierou pod tento nepriaznivý stav.

Možnosť slobodne cestovať, pracovať a žiť v okolitých európskych krajinách otvorila ľuďom oči a s pomalou sa zlepšujúcou kvalitou života prišla túžba po prirodzenom každodennom pohybe aj u nás na Slovensku. Bicykel sa pritom ukazuje ako najvhodnejší dopravný prostriedok nielen z hľadiska dopravného, ale aj zo zdravotného, ekologického a sociologického. Kde stretnete v priebehu dňa toľko priateľov ako na bicykli? Či už premiestňovaním sa v meste, medzi obcami, ale aj pri víkendových výletoch. Oprávnené sa preto domnievam, že Slovensko má šancu úspešne obstať v najbližších rokoch vo svojej „Tour de Cyklostratégia“ a vydať sa na stiháciu jazdu za svojimi vyspelejšími európskymi cyklistami a dosiahnuť tak do roku 2020 aspoň desaťpercentný podiel cyklistickej dopravy na celkovej dĺžbe dopravnej práce. Dnešný slovenský jednapolpercentný podiel je oproti vyspelým krajinám akými sú Holandsko (27 %), Dánsko (19 %), Nemecko (10 %), s ich dvojciferným podielom cyklistickej dopravy na celkovej doprave veľkou výzvou pre všetkých zúčastnených.

Národná cyklostratégia

Úspešná a rýchla realizácia všetkých 30 opatrení v národnej cyklostratégii je možná iba prostredníctvom spolupráce všetkých zainteresovaných. Štátnu, regionálnu a komunálnu správu počnúc, cez dopravcov, vlastníkov pozemkov, vedecké a výskumné pracoviská, občian-

ske združenia, médiá a zanietých občanov končiac. Vzájomná komunikácia a kooperácia je jediným možným spôsobom, ako sa čo najskôr a najefektívnejšie pokúsiť dobehnúť roky zanedbávanú oblasť neverejnej dopravy, predovšetkým cyklistickej a pešej. Príklady z okolitých krajín nás môžu v tomto smere iba inšpirovať. Aj u nich je zriadený tzv. národný cyklokoordinátor, ktorý spolu s cyklokoordinátormi na príslušnej regionálnej a obecnej úrovni uvádza jednotlivé opatrenia národnej cyklostratégie do života. Aj slovenský národný cyklokoordinátor v spolupráci s regionálnymi a miestnymi cyklokoordinátormi bude riešiť štyri zásadné priority pri šliapaní slovenskej Tour de Cyklostratégia, v cyklistickej terminológii by sme ich mohli nazvať aj etapami:



Superkilen BIG v Kodani Dánsku – Stavba roka 2012 (je kilometer dlhý mestský priestor v štvrti Nørrebro v Kodani, v ktorej žijú obyvatelia 60 národností, na obrázku jedna z jeho častí – červené námestie, zdroj: <http://www.dezeen.com/2012/10/24/superkilen-park-by-big-topotek1-and-superflex/>)

1. legislatívna podpora a riadenie na všetkých úrovniach štátnej, regionálnej a miestnej samosprávy,
2. zabezpečenie financií na rozvoj cykloinfraštruktúry,
3. cyklistická infraštruktúra so všetkou potrebnou vybavenosťou a
4. osвета, vzdelávanie a bezpečnosť.

Základné ciele

Postupné zvládnutie jednotlivých základných etáp by malo viesť k splneniu dvoch základných vízií cyklostratégie alebo aj k dosiahnutiu „víťazných tričiek“, a to:

- *uznanie cyklistickej dopravy ako rovnocenného druhu dopravy a jej integrácia s ostatnými druhmi dopravy pri súčasnom zlepšení vnímania cyklistov ako plnohodnotných účastníkov cestnej premávky,*

- *výrazné posilnenie cykloturistiky ako dôležitého segmentu cestovného ruchu s veľkým potenciálom predovšetkým pre vidiecke oblasti, ich rozvoj, zvýšenie zamestnanosti.*

Dobrou správou pre všetkých účastníkov pomyselného cyklopeletónu je, že pripravované nové programové obdobie na čerpanie eurofondov aktuálne reaguje na podporu verejnej a neverejnej dopravy, predovšetkým cyklistickej, v súlade so svojou stratégiou podpory rozvoja trvalo udržateľnej dopravy v regiónoch a mestách. Základné dokumenty sa v tejto oblasti ešte len pripravujú, ale po ich schválení príslušnými riadiacimi orgánmi EÚ v Bruseli je reálna šanca čerpania finančných prostriedkov na budovanie cyklistickej a cykloturistickej infraštruktúry v rokoch 2014 až 2020. Dnes je ešte predčasné hovoriť o objeme týchto prostriedkov. Zodpovední pracovníci na jednotlivých pozíciách štátnej, regionálnej a obecnej samosprávy robia však v súčasnosti všetko preto, aby smelá predstava získania pomyselných dvoch víťazných tričiek – splnenie základných vízií cyklostratégie, nezostala v najbližších rokoch iba na papieri. Zároveň je však potrebné dodať, že peniaze v eurofondoch sú nedostatočné, a preto sa treba v najbližších rokoch pripraviť na vyššiu participáciu vlastných zdrojov. Súčasných 10 % bude potrebné zvýšiť aspoň na 30 %.

Ohľaduplnosť predpokladom

O cyklistike sa zvykne hovoriť, že je to tímová spolupráca. Zábery z tohtoročnej Tour de France nás o tom presvedčajú. Úspechy oboch Petrov – Sagana aj Velitsa sú výsledkom spolupráce a zohrnosti celého realizačného tímu, ale aj podpory nás divákov. To predpokladá zmenu myslenia nás všetkých tak, aby sa cyklista cítil rovnocenným účastníkom cestnej premávky. Aby jazdil bezpečne a neohrozene, a aby mu boli poskytované rovnocenné služby tak, ako je na to zvyknutý pri svojich cestách v okolitých krajinách. V tomto smere vidím štvrtú etapu, zameranú na osvetu, vzdelávanie, vrátane bezpečnosti, za rozhodujúcu pre celkové víťazstvo v našej pomyslenej Tour.

V tejto súvislosti bude nutné urobiť všetko potrebné aj pre zabezpečenie bicyklov pred ich odcudzením a vytvoriť tiež podmienky na verejných priestranstvách, pred úradmi, inštitúciami, školami, zdravotníckymi zariadeniami, obchodnými refazcami a dopravnými terminálmi na ich bezpečné a chránené „zaparkovanie“. Iba tak si získame mnohých nerozhodnutých cyklistov, ktorí majú obavy práve z odcudzenia svojho dvojkoľosového miláčika. Dúfame, že čoskoro dospejeme aj u nás na Slovensku k situácii, aká už nastáva vo vyspelých krajinách, kde začínajú mať problémy v centrách miest so zaparkovaním – bicyklov! Rozvoj cyklistickej dopravy a cykloturistiky na Slovensku nie je preto iba v rukách vlády Slovenskej republiky, ktorá národnú cyklostratégiu schválila, ale je to vec nás všetkých, cyklistov, motoristov, chodcov a ostatných účastníkov cestnej premávky. Šliapime preto všetci do pedálov! Pestrofarebný cyklistický pelotón Tour de Cyklostratégia sa už rozbieha.

Peter Klučka, národný cyklokoordinátor

Očami Občianskej cykloiniciatívy

ČO?

Národná cyklostratégia je pre dlhoročných aktivistov, občianske združenia a rôzne organizácie, ktoré sa dlhodobo a efektívne venujú rozvoju cykloprevazy a cykloturistiky na Slovensku, svetielkom nádeje na konci tunela ☺. Tým, že národná cyklostratégia bola prijatá na národnej úrovni ako strategický dokument, sa vytvorili predpoklady na to, aby sa po mnohých rokoch mohol začať systematicky riešiť aj rozvoj cyklistiky a cykloturistiky na Slovensku.

PREČO?

Keď konečne prišla po nežnej revolúcii doba, že sme si našporili na nové, vlastné auto, tak sa zrazu objavili nejakí aktivisti s vyhlásením, že bicykel by sa mohol stať plnohodnotným dopravným prostriedkom a že je šetrný k životnému prostrediu, prospešný zdraviu a má takmer nulové náklady na prevádzku a že narastajúci automobilizmus má negatívny vplyv na zmenu klímy atď., jednoducho na uskutočňovanie revolučných zmien smerom k ekologickej doprave nebol ešte správny čas.

Na súčasnom pozitívnom stave majú nemalú zásluhu práve aktivisti a rôzne organizácie, ktoré to nevzdávali a organizovali v rámci svojich možností a schopností rôzne osvetové podujatia, dobrovoľníci, ktorí neúnavne značili a mapovali cyklotrasy, navrhovali vhodné riešenia na vytvorenie bezpečného priestoru pre použitie bicykla v mestách... Na druhej strane je to asi prirodzený proces, ktorým musia prejsť všetci obyvatelia každého štátu, mesta, obce všetkými úskaliami, aby vznikla priaznivá atmosféra a dostatočná motivácia na prehodnotenie životného štýlu, návykov a zabehaného životného tempa.

AKO ĎALEJ?

Národná cyklostratégia je síce naozaj kvalitný základ na rozvoj cyklistickej infraštruktúry a cykloturistiky na Slovensku, ale nesie v sebe riziká, ktoré sú hlavne v tom, že je to pre nás všetkých nová téma. Kompetentní na úradoch, ktorí priamo rozhodujú o smerovaní rozvoja, ešte nemajú dostatočné množstvo skúseností a vedomostí v tejto oblasti, nie všetci ešte celkom dozreli na to, aby uverili, že je to pre mesto a jeho obyvateľov cesta smerom k zlepšovaniu životných podmienok obyvateľov. Preto bude záležať individuálne na každom meste/obci či dokáže nastúpiť na novú cestu a presadzovať niekedy aj opatrenia, ktoré zasiahnu do pohodlia motoristov na úkor zvýšenia bicykla ako plno-



Banská Bystrica

hodnotného dopravného prostriedku. Nebude to cesta ľahká, ale som presvedčená, že sa nám to spoločnými silami podarí a postupne dosiahneme úroveň okolitých krajín a nebudeme musieť cestovať do Rakúska či na Moravu, aby sme si bezpečne pobicyklovali, ale práve naopak, z okolitých krajín bude k nám prichádzať čím ďalej tým viac návštevníkov, ktorí budú chcieť poznať Slovensko aj na bicykli.

ÚSPECHY? ☺

V Banskej Bystrici sa už teraz môžeme pochváliť tým, že ako prvé mesto na Slovensku máme vypracovaný Územný generel nemotorovej dopravy, v ktorom je navrhnutých viac ako 46 kilometrov cyklotrás na území celého mesta v nadväznosti na okolité cykloturistické trasy. V spolupráci so samosprávou sa nám ho darí postupne implementovať. Podaril sa nám prvý významný krok smerom k vytváraniu bezpečných podmienok na využívanie bicykla na presun po meste tým, že sa zrušil 15-ročný zákaz vstupu cyklistov do pešej zóny.

Andrea Štulajterová, dlhoročná aktivistka a štatutárna zástupkyňa Občianskej cykloiniciatívy Banská Bystrica, manažérka pre rozvoj nemotorovej dopravy v B. Bystrici

Európsky týždeň mobility 2013

Tohtoročný slogan kampane Európskeho týždňa mobility „Čisté ovzdušie, na ňahu ste vy!“ korešponduje s Európskym rokom ovzdušia 2013. Kampaň už tradične zlepšuje informovanosť o vplyve dopravy na kvalitu miestneho ovzdušia a nabáda občanov, aby zmenili svoje každodenné správanie v oblasti mobility a zlepšili si tak zdravie a pohodu.

„Tento rok sme sa zamerali na vplyv našich každodenných rozhodnutí na ovzdušie a naše zdravie. Mestá zohrávajú významnú úlohu pri zlepšovaní dopravných možností. Zvyšovaním informovanosti a poskytovaním ekologickejších alternatív sa môžu stať atraktívnejším priestorom pre život ľudí. Pokiaľ ide o čisté ovzdušie, na ňahu ste vy!“ zdôraznil Potočník. Eurokomisár pre dopravu a mobilitu Siim Kallas spresnil, že tohtoročný Európsky týždeň mobility a sprievodná kampaň „Zvoľ si správnu kombináciu“ pripomínajú, že do boja proti znečisťovaniu ovzdušia v mestách sa musí zapojiť každý z nás. Aj zmenou



Bratislava

svojich návykov, napríklad tým, že na dochádzanie do práce si občania EÚ namiesto auta zvolia bicykel alebo sa rozhodnú pre verejnú dopravu.

Týždeň mobility 2013 sa uskutočňuje v čase, keď tvorcovia politiky EÚ skúmajú politiku v oblasti kvality ovzdušia s cieľom ešte v priebehu tohto roka predstaviť jej prepracovanú stratégiu. Zlá kvalita ovzdušia má stále významný vplyv na zdravie európskych občanov, spôsobuje respiračné ochorenia, srdcové komplikácie a predčasné úmrtia a skracuje očakávanú dĺžku života. Znečisťovanie ovzdušia má vplyv aj na životné prostredie, vedie k zvyšovaniu jeho kyslosti, strate biodiverzity, poškodzovaniu ozónu a zmene klímy.

Európsky týždeň mobility je každoročná kampaň za udržateľnú mestskú mobilitu, organizovaná s podporou Európskej komisie. Cieľom kampane, ktorá prebieha každoročne od 16. do 22. septembra, je podnecovať miestne orgány v Európe, aby zavádzali a podporovali udržateľné opatrenia v oblasti dopravy, a vyzývať občanov, aby si namiesto vlastných automobilov vyskúšali alternatívy.

História Európskeho týždňa mobility sa začala v roku 1998 vo Francúzsku dňom, ktorý sa niesol v duchu hesla „V meste bez auta!“ Vplyv Európskeho týždňa mobility rastie v Európe i na celom svete. V roku 2012 sa do kampane prihlásilo 2 158 miest, v ktorých žije 147,6 milióna občanov.

Zdroj: TASR, www.mobilityweek.eu